

GOBIERNO DE CHILE
 MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS
 DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

REF: Deniega entrega de información relativa a solicitud que indica, conforme lo dispone la Ley N° 20.285, sobre Acceso a la Información Pública.

MINISTERIO DE HACIENDA OFICINA DE PARTES
RECIBIDO

SANTIAGO, 01 MAR 2016
 RESOLUCIÓN EXENTA DGOP N° 764
 VISTOS:

TRAMITADA
01 MAR 2016
OFICINA DE PARTES DIREC. GRAL. DE OBRAS PUBLICAS

CONTRALORIA GENERAL TOMA DE RAZON	
RECEPCION	
DEPART. JURIDICO	
DEPT. T. R. Y REGISTRO	
DEPART. CONTABIL.	
SUB. DEP. C. CENTRAL	
SUB. DEP. E. CUENTAS	
SUB. DEPTO. C. P. Y BIENES NAC.	
DEPART. AUDITORIA	
DEPART. V. D. P., U. y T.	
SUB. DEPTO. MUNICIP.	
REFRENDACION	
REF. POR \$	
IMPUTAC.	
ANOT. POR \$	
IMPUTAC.	
DEDUC. DTO.	

N° Proceso 9639874

- Las necesidades del Servicio.
- Presentación efectuada en la Oficina de Información y Atención Ciudadana MOP, por don Ignacio Oltra Gras a través del Formulario N° 47850 de fecha 19 de enero de 2016.
- Lo dispuesto en la Ley de Transparencia de la función Pública y de acceso a la información de la Administración del Estado N°20.285.
- El Decreto Supremo N° 13 de 2009, del Ministerio Secretaria General de la Presidencia, que aprueba el Reglamento del artículo primero de la Ley N°20.285.
- Instrucción General N°10 del Consejo para la Transparencia, publicada en el Diario Oficial el 17 de diciembre de 2011.
- Lo dispuesto en el inciso primero del artículo 5° del DFL 1/19.653 de 2000, que Fija el Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado de la Ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado.
- En uso de las facultades establecidas en el DFL MOP N° 850, de 1997, que fija texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley 15.840 de 1964, Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y del DFL N° 206, de 1960, Ley de Caminos.
- La Resolución N° 1.600 de 2008, de la Contraloría General de la República, que fija las Normas sobre Exención del Trámite de Toma de Razón.
- D.S. MOP N° 900 de 1996, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL MOP N° 164 DE 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas.
- El D.S. MOP 956 de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones de Obras Públicas.
- Resolución del Consejo para la Transparencia del Amparo C 1345-14.

CONSIDERANDO

- El día 19 de enero del año 2016, se recibió la solicitud de Acceso a la información pública N° 47850, cuyo tenor literal es el siguiente:

Estimados,

Solicito acceso a los siguientes antecedentes públicos, relativos a la licitación de la obra pública fiscal "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago", adjudicada al Grupo Licitante "Nuevo

[Firma]
 Asociado Licitador

Pudahuel" con fecha 13 de febrero de 2015:

1. Antecedentes respecto a eventuales fiscalizaciones del Inspector Fiscal del MOP en relación al cobro de tarifas y condiciones económicas de la concesión.
2. Valorizaciones por tipo de servicio en base a análisis de precios que hayan sido utilizado por el MOP con el objeto de calcular la sostenibilidad financiera del proyecto, el presupuesto estimado de las obras y las estructuras tarifarias (tarifas máximas) asociadas a la prestación de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos de la concesión, para confeccionar las Bases de Licitación.
3. Análisis de flujos de caja proyectados que hayan sido utilizado por el MOP con el objeto de calcular la sostenibilidad financiera del proyecto, el presupuesto estimado de las obras y las estructuras tarifarias (tarifas máximas) asociadas a la prestación de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos de la concesión, para confeccionar las Bases de Licitación.
4. Análisis de costos totales, fijos y variables proyectados para la construcción, explotación y desarrollo del proyecto que hayan sido utilizado por el MOP con el objeto de calcular la sostenibilidad financiera del proyecto, el presupuesto estimado de las obras y las estructuras tarifarias (tarifas máximas) asociadas a la prestación de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos de la concesión, para confeccionar las Bases de Licitación.
5. Proyecciones de demanda, rentabilidad e ingresos que hayan sido utilizado por el MOP con el objeto de calcular la sostenibilidad financiera del proyecto, el presupuesto estimado de las obras y las estructuras tarifarias (tarifas máximas) asociadas a la prestación de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos de la concesión, para confeccionar las Bases de Licitación.
6. Análisis de las inversiones requeridas, indicando el horizonte temporal considerado, que hayan sido utilizado por el MOP con el objeto de calcular la sostenibilidad financiera del proyecto, el presupuesto estimado de las obras y las estructuras tarifarias (tarifas máximas) asociadas a la prestación de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos de la concesión, para confeccionar las Bases de Licitación.
7. Benchmarks relevantes de otros terminales aéreos, nacionales e internacionales, que hayan sido utilizado por el MOP con el objeto de calcular la sostenibilidad financiera del proyecto, el presupuesto estimado de las obras y las estructuras tarifarias (tarifas máximas) asociadas a la prestación de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos de la concesión, para confeccionar las Bases de Licitación.
8. Estudios tarifarios, informes económicos/financieros, análisis estadísticos o cualquier otro documento que hayan sido utilizado por el MOP con el objeto de calcular la sostenibilidad financiera del proyecto, el presupuesto estimado de las obras y las estructuras tarifarias (tarifas máximas) asociadas a la prestación.

Muchas gracias y espero su respuesta.

- Que, conforme lo establecido por el artículo 10 de la Ley 20.285, "Toda persona tiene derecho a solicitar y recibir información de cualquier órgano de la Administración del Estado, en la forma y condiciones que establece esta ley".
- El artículo 5 del cuerpo legal mencionado en el considerando anterior estipula: "En virtud del principio de transparencia de la función pública, los actos y resoluciones de los órganos de la Administración del Estado, sus fundamentos, los documentos que les sirvan de sustento o complemento directo y esencial, y los procedimientos que se utilicen para su dictación, son públicos, salvo las excepciones que establece esta ley y las previstas en otras leyes de quórum calificado. Asimismo, es pública la información elaborada con presupuesto público y toda otra información que obre en poder de los órganos de la Administración, cualquiera sea su formato, soporte, fecha de creación, origen, clasificación o procesamiento, a menos que esté sujeta a las excepciones señaladas."
- Respecto a la información requerida por el ciudadano, relativa a "Antecedentes respecto a eventuales fiscalizaciones del Inspector Fiscal del MOP en relación al cobro de tarifas y condiciones económicas de la concesión". Debemos señalar que la Inspección Fiscal, realiza una permanente revisión de las tarifas aplicadas por el Concesionario, fiscalizando que los valores máximos se ajusten a lo establecidos en las Bases de Licitación (BALI) del Contrato de Obra Pública Concesionada Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago (AMB). La labor del Inspector Fiscal, se realiza conforme a lo establecido en el numeral 1.8.1 de las BALI y al Título V "De las Fiscalización del Contrato de Concesión" del El D.S. MOP 956 de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones de Obras Públicas. De acuerdo a esto, debo indicar que se

encuentra actualmente en revisión de la Dirección General de Obras Públicas (DGOP), un recurso de apelación relativo a la determinación de tarifas interpuesto por la Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel S.A. por medio de la carta N° 279 de 20 de octubre de 2015, quien no comparte el criterio del Inspector Fiscal, que señaló la existencia de errores en su determinación. En la actualidad dicha información no es posible entregarla, porque no se ha resuelto el recurso pertinente, por tanto, se trata de antecedentes necesarios para la toma de una resolución.

- La información solicitada desde el segundo numeral al octavo, serán tratados de manera conjunta, básicamente porque se refieren al modelo de negocios utilizado para el MOP para elaborar las BALI de AMB, y que posteriormente derivó en el llamado de licitación y adjudicación a la Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel S.A.
- La información requerida en los numerales mencionados, debe ser calificada como estratégica y reservada para el Ministerio de Obras Públicas (MOP), porque son la base para la definición del modelo de negocio asociados a los contratos de concesión de obra pública de aeropuertos, es decir, no se restringe a AMB, sino a todo el resto de la red aeroportuaria que se licite en los próximos años. A continuación analizaremos, los efectos negativos que produciría para el servicio, la publicación de los antecedentes requeridos, debiendo distinguir dos dimensiones, la primera relativa al actual Contrato de Concesión de Obra Pública Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez, y la segunda, a las futuras licitaciones de aeropuertos concesionados.
- Actualmente AMB, es un contrato de obra pública concesionada en que el concesionario se adjudicó un contrato a suma alzada, es decir, independiente del costo determinado por el MOP, la sociedad concesionaria al momento que realizó su oferta, debió asumir el costo de realizar su propio análisis, el que le permitiría determinar si participaba o no de la licitación, y luego realizar sus ofertas técnica y económica, asumiendo los eventuales errores y deficiencias que tuviera en Anteproyecto Referencial elaborado por el MOP. De esta manera, los análisis del modelo de negocio por el MOP, no fueron públicos con el objeto de no perjudicar la competitividad de la licitación, puesto que si los licitantes hubiese conocido los márgenes de ingresos y costos que proyectaba el MOP, las ofertas se hubiesen movido dentro de dichos rangos, afectando la competitividad y la posibilidad del Estado de recibir ofertas realmente atractivas. Se espera que el privado, con el objeto de ganar la licitación realice ofertas en su nivel óptimo, es decir, que busque la mayor eficiencia desde el punto de vista de los costos e ingresos.
- Lo anterior no sólo es relevante para el momento de la licitación, a todas luces si la información solicitada, hubiese sido pública habría generado una distorsión en el mercado por medio de asimetrías de información, generando alguno de los licitantes una eventual posición de ventaja, afectando la competitividad y la eficacia de la licitación. Además es relevante una vez adjudicado y durante toda la vigencia del contrato de concesión de obra pública (240 meses contados desde la obtención de la Puesta en Servicio Provisoria, PSP1), para explicar de mejor forma este punto, es importante tener presente que las BALI en el numeral 3.1, determinaron de la siguiente forma el factor de licitación:

“El Factor de Licitación que definirá la Oferta Económica del Licitante o Grupo Licitante será el de Pagos ofrecidos por el Oferente al Estado por la entrega de Bienes o Derechos para ser utilizados en la concesión, conforme a lo establecido en el artículo 7° letra d) de la Ley de Concesiones. Los montos de estos pagos se calcularán conforme al procedimiento establecido en el artículo 1.14.1.1 de las presentes Bases de Licitación.

En la Oferta Económica, el Factor de Licitación se expresará como el Porcentaje de los Ingresos Totales de la Concesión (PIT) que el Licitante o Grupo Licitante promete entregar al Estado por concepto de Bienes o Derechos de la concesión.”

Por consiguiente, si tenemos presente que el factor de licitación es la compartición de ingresos con el Estado, por un plazo de 240 meses contados desde la obtención de la PSP1, en un contrato de tracto sucesivo y largo plazo. La experiencia de las concesiones de obra pública, nos dice que existe la posibilidad que durante el transcurso de la concesión, se requiera realizar alguna modificación contractual, en virtud de los artículos 19° y 20° de la Ley de Concesiones de Obra Pública, que en lo medular señalan lo siguiente:

Artículo 19°, inciso tercero *“El Ministerio de Obras Públicas podrá modificar las características de las obras y servicios contratados a objeto de incrementar los niveles de servicio y estándares técnicos establecidos en las bases de licitación, o por otras razones de interés público debidamente fundadas. Como consecuencia de ello, deberá compensar económicamente al concesionario cuando corresponda, por los costos adicionales en que éste incurriere por tal concepto.”*

Artículo 20°, inciso primero *“El Ministerio de Obras Públicas y el concesionario podrán acordar la modificación de las características de las obras y servicios contratados, a objeto de incrementar los niveles de servicio y estándares técnicos establecidos en las bases de licitación, mediante la suscripción del correspondiente convenio complementario al contrato de concesión.”*

La información cobra total relevancia, si consideramos que ante una eventual modificación de contrato, el concesionario actual tuviera conocimiento del modelo de negocio utilizado por el MOP, en el caso que su oferta económica hubiese sido mayor a los márgenes de eficiencia que consideró la Administración, podría buscar modificar el contrato o en el caso de una negociación compensar la oferta económica que le permitió adjudicarse el contrato, buscando aumentar sus utilidades. A todas luces el conocimiento de la información requerida, perjudicaría la posición negociadora del Estado y la distribución de los riesgos del contratos de concesión, aspecto fundamental del Sistema de Concesiones de Obra Pública, en el que efectivamente el Estado traspasa al privado los riesgos de la ejecución de la obra, por ejemplo recordemos que el artículo 22° N° 2 de la Ley de Concesiones de Obra Pública, señala que en la etapa de construcción *“Las obras se efectuarán a entero riesgo del concesionario, incumbiéndole hacer frente a cuantos desembolsos fueren precisos hasta su total terminación, ya procedan de caso fortuito, fuerza mayor, o de cualquier otra causa.”*. Asimismo, el concesionario actual de AMB o de cualquier otro contrato de concesión de obra pública, podría eventualmente considerar que tiene fundamentos para solicitar una compensación o modificación contractual, y reclamar ante el Panel Técnico y/o Comisión Arbitral, conforme al artículo 36 y 36 bis de la Ley de Concesiones de Obra Pública.

- De acuerdo a lo señalado, es evidente que la entrega de la información requerida por el ciudadano, afectaría las funciones del servicio, porque se trata de información crítica cuyo resguardo se basa en el funcionamiento adecuado de un determinado mercado y modalidad de contratación, que ha permitido al Estado ejecutar y explotar infraestructura pública fundamental para el desarrollo económico, político y social del país. No debemos olvidar que el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago, es el aeropuerto de mayor importancia en Chile y concentra el mayor volumen de tránsito aéreo, tanto de pasajeros como de carga. Asimismo, que el factor de licitación utilizado permite al Estado recibir recursos para el desarrollo de la Política de la red aeroportuaria a nivel nacional. De esta manera, no solamente la entrega de la información afectaría el cumplimiento de las funciones del servicio, sino el interés nacional y comercial del Estado.
- Tal como se mencionó anteriormente, la entrega de la información requerida por el ciudadano, implicaría afectar en una segunda dimensión, las futuras relicitaciones de aeropuertos concesionados, por ejemplo, el Aeropuerto Carriel Sur de Concepción (en proceso de licitación) y Diego Aracena de Iquique (proyectada su licitación para el año 2016), cuyos factores de licitación será el mismo de AMB, es decir pagos ofrecidos por el oferente al Estado, o también llamado compartición de ingresos. Para la elaboración de dichas BALI y modelo de negocio, se ha utilizado los datos y antecedentes del modelo confeccionado para AMB. Por consiguiente, si la información requerida se hace pública los participantes de las futuras licitaciones (tal como fue explicado previamente), tendrían conocimiento de la holgura que el modelo de negocio que está utilizando el MOP, pudiendo los licitantes presentar ofertas superiores a los rangos de eficiencia determinados por el MOP, afectando los futuros ingresos del Fisco. Lo anterior se produciría, porque los licitantes no tendrían incentivos a presentar su oferta óptima (eficiencia), lo que no solamente afectaría los recursos que recibiría el Estado por la concesión, sino que las utilidades que podría recibir el futuro adjudicatario, sería sobre normales para la naturaleza monopolista del aeropuerto. Consecuencia directa de lo señalado, es que se afectaría la competencia de la licitación, ya sea por asimetrías de información (la información la tenga uno o poco licitantes), como una afectación general del proceso licitatorio, afectando la competitividad y calidad de las ofertas que reciba el Estado. De esta manera, al perjudicar la efectividad de la licitación, el servicio no podría cumplir debidamente con sus funciones.

- La Ley 20.285 exige que para la denegación de información se invoque alguna de las casuales consagradas en el artículo 21 de dicha normativa, al respecto debemos considerar que para requerimiento de información contemplada en el número 1. de solicitud N° 47850, se ha respondido señalando que el Inspector Fiscal conforme a las BALI y el ordenamiento jurídico aplicable, ejerce de manera constante y cabal sus facultades fiscalizadoras, sin perjuicio, los antecedentes que pudiese proporcionar este servicio respecto a tarifas en la actualidad son antecedentes para la toma de una resolución, específicamente un recurso de apelación ante el Director General de Obras Públicas, siendo aplicable la causal de reserva establecida en el artículo 21 N°1, letra b):

“Artículo 21.- Las únicas causales de secreto o reserva en cuya virtud se podrá denegar total o parcialmente el acceso a la información, son las siguientes:

1. Cuando su publicidad, comunicación o conocimiento afecte el debido cumplimiento de las funciones del órgano requerido, particularmente:”

“b) Tratándose de antecedentes o deliberaciones previas a la adopción de una resolución, medida o política, sin perjuicio que los fundamentos de aquéllas sean públicos una vez que sean adoptadas.”

- Respecto a la información requerida en los numerales del 2, 3, 4, 5, 6, 7 y 8 de la solicitud N° 47850, es plenamente aplicable la establecida en el artículo 21 N° 1 de la Ley de Acceso a la Información Pública, cuyo tenor es el siguiente:

“Artículo 21.- Las únicas causales de secreto o reserva en cuya virtud se podrá denegar total o parcialmente el acceso a la información, son las siguientes:

1. Cuando su publicidad, comunicación o conocimiento afecte el debido cumplimiento de las funciones del órgano requerido, particularmente:”

La causal señalada la debemos relacionar con la jurisprudencia emanada del Consejo para la Transparencia, en especial lo señalado en el considerando 7) de la resolución del Amparo C 1345-14:

“7) Que, este Consejo, a través de su Jurisprudencia, ha reconocido implícitamente que las hipótesis de afectación al debido cumplimiento de las funciones de un órgano, establecidas en las letras a), b) y c), del artículo 21, N° 1, de la Ley de Transparencia, no son taxativas, por cuanto del mismo tenor del citado numeral 1 se advierte gracias a la expresión particularmente, que ellas han sido dispuestas para ejemplificar situaciones comunes de afectación al debido cumplimiento de funciones, lo que no obsta que se pudieran presentar otras hipótesis que produjeran el mismo efecto.”

Teniendo en consideración los argumentos esgrimidos, en primer lugar sobre los efectos que tendría la entrega de la información respecto de la concesión actual del Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez, tanto en la afectación de la posición negociadora del Estado en una eventual modificación contractual, como en la generación de eventuales reclamaciones de la sociedad concesionaria en contra del Fisco, en que se exijan compensaciones o mejores condiciones. A todas luces, se estarían afectado el debido cumplimiento de las funciones del servicio, porque el MOP se vería expuesto ante la publicación de información estratégica y crítica, que permite una adecuada distribución de los riesgos, aspecto fundamental de la aplicación del sistema de concesión de obra pública. Asimismo, la información afectaría las relitaciones de los aeropuertos Carriel Sur de Concepción y Diego Aracena de Iquique, en los que se utilizará el mismo factor de licitación de AMB, y cuyos modelos de negocios fueron determinados en base al ocupado en AMB. Por consiguiente, si dicha información es pública, se afectará la competitividad de la licitación, ya sea por asimetrías de información como también por la falta de incentivos de los licitantes a realizar ofertas competitivas, afectando a la vez los futuros ingresos del Fisco, por tanto, el servicio o podrá cumplir debidamente con sus funciones de realizar una eficaz y exitosa licitación.

- Adicionalmente y en virtud de los argumentos señalados respecto de la información requerida en los numerales del 2, 3, 4, 5, 6, 7 y 8 de la solicitud N° 47850, la red aeroportuaria nacional tiene un rol estratégico en el desarrollo económico, político y social, que se materializa en la conectividad nacional e internacional de nuestro país, que quiere convertirse en un destino turístico a clase mundial, por tanto, la red aeroportuaria es fundamental para ello. Asimismo, los aeropuertos son un catalizador muy

importante de desarrollo comercial y económico, tanto por los pasajeros que transitan por él, sino que también por el desarrollo de industrias asociadas al transporte aéreo. En otras palabras, el turismo no solamente beneficia a las líneas aéreas, sino que también a los sectores hoteleros, gastronómico, entretención, entre otros. Así, lo ha expresado la Junta Aeronáutica Civil (JAC), en el documento *"Hacia una Política de Desarrollo Aeronáutico"*. Por tanto, el desarrollo adecuado de la licitación y ejecución de los contratos de obra pública aeroportuaria es crucial, estando por ende, involucrado el interés nacional como también los intereses económicos y comerciales del país. Para reguardar dichos interés, es fundamental mantener el secreto de los antecedentes del modelo de negocio elaborado por el MOP para el Contrato de Obra Pública Aeropuerto Arturo Merino Benítez. De acuerdo a lo señalado es plenamente aplicable, la causal de secreto o reserva consagrada en artículo 21 N° 4 de la Ley 20.285:

"Artículo 21.- Las únicas causales de secreto o reserva en cuya virtud se podrá denegar total o parcialmente el acceso a la información, son las siguientes:

"4. Cuando su publicidad, comunicación o conocimiento afecte el interés nacional, en especial si se refieren a la salud pública o las relaciones internacionales y los intereses económicos o comerciales del país."

- Se hace presente a don Ignacio Oltra Gras, que según lo dispone el artículo 24° de la Ley N° 20.285 sobre Acceso a la Información Pública tiene el derecho de recurrir ante el Consejo para la Transparencia, dentro del plazo de quince días, contados desde la notificación de la presente Resolución Exenta.
- En virtud de las consideraciones precedentemente expuestas, se procede a dictar la presente Resolución Exenta que deniega la entrega de información.

RESUELVO

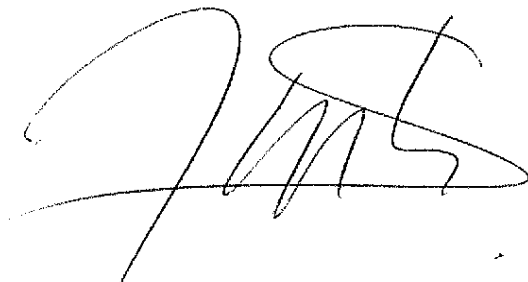
DENIÉGASE la entrega de la información requerida por don Ignacio Oltra Gras, a través de la solicitud de acceso a la información N°47850, de 19 de enero de 2016, respecto del requerimiento "1. *Antecedentes respecto a eventuales fiscalizaciones del Inspector Fiscal del MOP en relación al cobro de tarifas y condiciones económicas de la concesión.*", conforme al artículo 21 N° 1, letra b) de la Ley N° 20.285 sobre Acceso a la Información Pública. En el caso de la siguiente información solicitada "2. *Valorizaciones por tipo de servicio en base a análisis de precios que hayan sido utilizado por el MOP con el objeto de calcular la sostenibilidad financiera del proyecto, el presupuesto estimado de las obras y las estructuras tarifarias (tarifas máximas) asociadas a la prestación de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos de la concesión, para confeccionar las Bases de Licitación.*3. *Análisis de flujos de caja proyectados que hayan sido utilizado por el MOP con el objeto de calcular la sostenibilidad financiera del proyecto, el presupuesto estimado de las obras y las estructuras tarifarias (tarifas máximas) asociadas a la prestación de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos de la concesión, para confeccionar las Bases de Licitación.* 4. *Análisis de costos totales, fijos y variables proyectados para la construcción, explotación y desarrollo del proyecto que hayan sido utilizado por el MOP con el objeto de calcular la sostenibilidad financiera del proyecto, el presupuesto estimado de las obras y las estructuras tarifarias (tarifas máximas) asociadas a la prestación de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos de la concesión, para confeccionar las Bases de Licitación.*5. *Proyecciones de demanda, rentabilidad e ingresos que hayan sido utilizado por el MOP con el objeto de calcular la sostenibilidad financiera del proyecto, el presupuesto estimado de las obras y las estructuras tarifarias (tarifas máximas) asociadas a la prestación de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos de la concesión, para confeccionar las Bases de Licitación.*6. *Análisis de las inversiones requeridas, indicando el horizonte temporal considerado, que hayan sido utilizado por el MOP con el objeto de calcular la sostenibilidad financiera del proyecto, el presupuesto estimado de las obras y las estructuras tarifarias (tarifas máximas) asociadas a la prestación de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos de la concesión, para confeccionar las Bases de Licitación.* 7. *Benchmarks relevantes de otras terminales aéreas, nacionales e internacionales, que hayan sido utilizado por el MOP con el objeto de calcular la sostenibilidad financiera del proyecto, el presupuesto estimado de las obras y las estructuras tarifarias*

(tarifas máximas) asociadas a la prestación de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos de la concesión, para confeccionar las Bases de Licitación. 8. Estudios tarifarios, informes económicos/financieros, análisis estadísticos o cualquier otro documento que hayan sido utilizado por el MOP con el objeto de calcular la sostenibilidad financiera del proyecto, el presupuesto estimado de las obras y las estructuras tarifarias (tarifas máximas) asociadas a la prestación.”, en virtud del artículo 21 N° 1 y N° 4 de la Ley N° 20.285 sobre Acceso a la Información Pública

NOTIFIQUESE la presente resolución a don Ignacio Oltra Gras, mediante correo electrónico dirigido ioltra@carey.cl la Encargada de Transparencia DGOP, y a la Encargada SIAC CCOP.

INCORPÓRESE al índice de los actos y documentos calificados como secretos o reservados una vez que la presente resolución se encuentre firme, de conformidad a lo establecido en el artículo 23° de la Ley 20.285 sobre Acceso a la Información Pública y en el N° 2 de la Instrucción General N°3 del Consejo para la Transparencia (Índice de Actos y Documentos Calificados como Secretos o Reservados).

ANÓTESE, COMUNIQUESE Y ARCHIVESE



JUAN MANUEL SÁNCHEZ MEDICI
Director General de Obras Públicas
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS



GOBIERNO DE CHILE
 MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS
 DIRECCION GENERAL DE OBRAS
 PÚBLICAS

MINISTERIO DE HACIENDA OFICINA DE PARTES
RECIBIDO

CONTRALORIA GENERAL TOMA DE RAZON		
RECEPCION		
DEPART. JURIDICO		
DEPT. T. R. Y REGISTRO		
DEPART. CONTABIL.		
SUB. DEP. C. CENTRAL		
SUB. DEP. E. CUENTAS		
SUB. DEPTO. C. P. Y BIENES NAC.		
DEPART. AUDITORIA		
DEPART. V. D. P., U. y T.		
SUB. DEPTO. MUNICIP.		
REFRENDACION		
REF. POR \$ _____		
IMPUTAC. _____		
ANOT. POR \$ _____		
IMPUTAC. _____		
DEDUC. DTO. _____		

E. M. B.

EDUARDO ABEDRAPO BUSTOS
 Coordinador de Concesiones
 de Obras Públicas

A. K. R.

ALEXANDER KLIWADENKO RICHAUD
 Jefe División Jurídica
 Coordinación de Concesiones
 de Obras Públicas

№ 9639874