

Discrepancia D05-2017-16

CONCESIÓN AEROPUERTO ARTURO MERINO BENÍTEZ

Observaciones MOP ante Panel Técnico de
Concesiones



Ministerio de
Obras Públicas

OBSERVACIONES MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

- MODELO ECONÓMICO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN, COMPARTICIÓN DE INGRESOS
- IVA SE ENCUENTRA CONTENIDO DENTRO DE LAS TARIFAS MÁXIMAS DE LOS SERVICIOS REGULADOS
- IMPROCEDENCIA DE LAS ALEGACIONES DE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA

CUESTIÓN PREVIA



CONTROVERSIA DE NATURALEZA JURÍDICO - INTERPRETATIVA

Ley de Concesiones

Artículo 36.- **Las discrepancias de carácter técnico o económico** que se produzcan entre las partes durante la ejecución del contrato de concesión, podrán someterse a la consideración de un Panel Técnico a solicitud de cualquiera de ellas.

Artículo 36 bis.- Las controversias o reclamaciones que se produzcan con motivo de la **interpretación o aplicación del contrato de concesión** o a que dé lugar su ejecución, podrán ser llevadas por las partes al conocimiento de una Comisión Arbitral o de la Corte de Apelaciones de Santiago.



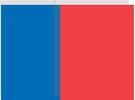
MODELO ECONÓMICO DEL CONTRATO



AEROPUERTOS SON EMPRESAS MULTIPRODUCTO

- a) **Servicios operacionales esenciales:** control tráfico aéreo, meteorología, telecomunicaciones, policía y seguridad, bomberos y ambulancias, mantenimiento de pistas de aterrizaje y estacionamiento de aeronaves, entre otros.

 - b) **Servicios de Handling:** limpieza de aviones, provisión de combustible y energía, carga y descarga equipajes y manejo de pasajeros, equipajes y carga en los terminales, entre otros.

 - c) **Servicios comerciales:** duty free shops, restaurantes y bares, hotel, bancos, servicios de entretenimiento, arriendo de automóviles, estacionamiento, servicios de comunicación, tiendas comerciales, entre otros.
- 

MODELO ECONÓMICO DEL CONTRATO DE CONCESIÓN

Sistema de Compartición de Ingresos Totales de la Concesión entre la Sociedad Concesionaria y el Estado de Chile.

1.14.1 BALI. Pagos a realizar por la DGAC o el Concesionario

a) PIT: Ingresos Comerciales + Ingresos por Pasajero Embarcado.

b) Calculo Ingresos Comerciales: Información entregada por SC

DGAC100% ingresos Duty Free

c) Pasajero Embarcado: Pasajeros Embarcados x Tarifa por Pasajero Embarcado (P x Q)

MODELO ECONÓMICO DEL CONTRATO



3.1 BALI  FACTOR DE LICITACIÓN  PIT

Art. 7 letra d) LCOP 

d) pagos ofrecidos por el oferente al Estado, en el caso de que éste entregue bienes o derechos para ser utilizados en la concesión.

NOMBRE GRUPO LICITANTE	PORCENTAJE DE LOS INGRESOS TOTALES DE LA CONCESIÓN (PIT) (%)
Grupo Pudahuel	65,02
Grupo Aeropuerto de Santiago	67,53
Consortio AMB	67,91
Nuevo Pudahuel	77,56

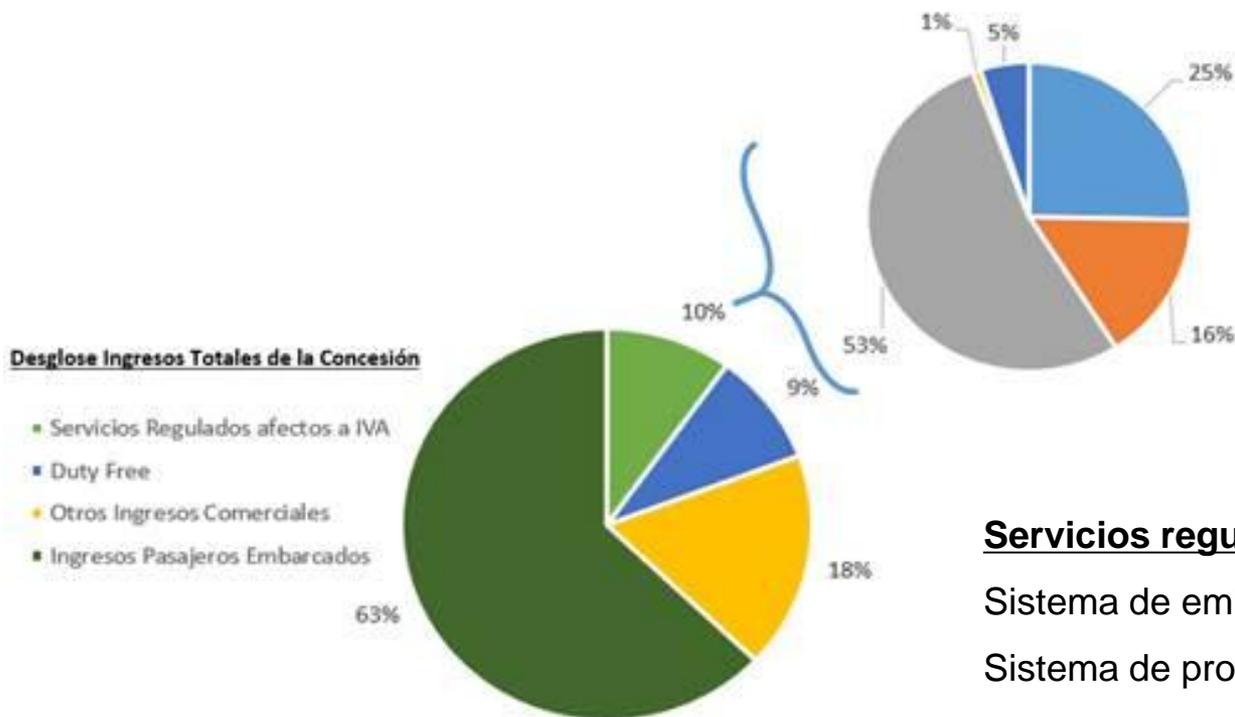


IVA SE ENCUENTRA CONTENIDO DENTRO DE LAS TARIFAS MÁXIMAS

Servicios regulados cuyas tarifas máximas definió el contrato de concesión:

- Servicios de Embarque y Desembarque
- Estacionamientos para vehículos en General
- Estacionamientos para Trabajadores del aeropuerto
- Procesamiento de Equipaje
- Gestión de Infraestructura de Transporte Público
- Servicios en plataforma (No gravado con IVA)
- Gestión de terminales de carga (No gravado con IVA)

IVA SE ENCUENTRA CONTENIDO DENTRO DE LAS TARIFAS MÁXIMAS



Servicios con Tarifas máximas afectas a IVA = 10% de ITC

Servicios regulados afectos a IVA

Sistema de embarque/desembarque: 25%

Sistema de procesamiento pasajeros/equipaje: 16%

Estacionamientos público general: 53%

Estacionamientos trabajadores: 1%

Gestión de infraestructura de Transporte Público: 5%



IVA SE ENCUENTRA CONTENIDO DENTRO DE LAS TARIFAS MÁXIMAS

A) REGLA GENERAL, BALI CONSIDERAN INCLUIDO EL IVA EN LAS
TARIFAS MÁXIMAS.

EXCEPCIONES HAN SIDO EXCLUIDAS EXPRESAMENTE.

Casos

- I. 1.4.3 Presupuesto Oficial de la Obra.
 - II. Inciso 3° de cláusula 1.10.14 sobre inversiones menores no contempladas en el contrato de concesión
 - III. Anexo 3, Precios Unitarios.
- 



IVA SE ENCUENTRA CONTENIDO DENTRO DE LAS TARIFAS MÁXIMAS

I. 1.4.3 Presupuesto Oficial de la Obra.

*“El Presupuesto Oficial Estimado de la Obra es de UF 14.980.000 (catorce millones novecientas ochenta mil Unidades de Fomento), cantidad que **no incluye Impuesto al Valor Agregado (IVA)**. Este valor es referencial y considera el valor nominal de las obras del Contrato de Concesión, incluyendo todos los costos del proyecto, gastos generales y utilidades, pagos de la Sociedad Concesionaria durante la Etapa de Construcción y los costos para la elaboración del Proyecto de Ingeniería Definitiva”.*

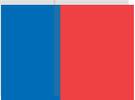




IVA SE ENCUENTRA CONTENIDO DENTRO DE LAS TARIFAS MÁXIMAS

II. Inciso 3° cláusula 1.10.14 sobre inversiones menores no contenidas en el contrato de concesión.

*“A más tardar a los 120 (ciento veinte) días contados desde la fecha de Puesta en Servicio Provisoria de las Instalaciones Existentes o PSP 1, el Concesionario deberá generar una Cuenta de Reserva para Inversiones Menores No Contempladas por un monto único y total de UF 70.000 (setenta mil Unidades de Fomento), cantidad que **no incluye IVA**, y que podrá enterarse hasta en un máximo de 4 (cuatro) cuotas anuales de UF 17.500 (diecisiete mil quinientas Unidades de Fomento) cada una”.*





IVA SE ENCUENTRA CONTENIDO DENTRO DE LAS TARIFAS MÁXIMAS

III. Anexo 3, Precios Unitarios

*“ANEXO N° 3: PRECIOS UNITARIOS OFICIALES (**SIN IVA**)*

La lista de Precios Unitarios Oficiales que se indica a continuación, tiene carácter taxativo en cuanto a su contenido. Sin perjuicio de lo anterior, los precios unitarios de aquellas partidas que no se encuentren en esta lista, serán determinados entre el Concesionario y el MOP, conforme a lo previsto expresamente en los artículos 1.9.1, 1.9.6, 1.9.15 y 1.14.3.3.2 de las Bases de Licitación.”



IVA SE ENCUENTRA CONTENIDO DENTRO DE LAS TARIFAS MÁXIMAS

B) LEY DE CONCESIONES Y SU REGLAMENTO CONCUERDAN CON LA POSICIÓN DEL MOP

Normas de Derecho Público, indisponibles por las partes.

Art. 21 LCOP:

“El concesionario cumplirá las funciones incorporadas en el contrato de concesión con arreglo a las normas de derecho público, especialmente en lo referente a sus relaciones con el Ministerio, a las regulaciones sobre los regímenes de construcción y explotación de la obra y al cobro de las tarifas, su sistema de reajuste y las contraprestaciones con el Fisco, que conforman el régimen económico del contrato. Igualmente, deberá cumplir las normas que regulan la actividad dada en concesión”.

IVA SE ENCUENTRA CONTENIDO DENTRO DE LAS TARIFAS MÁXIMAS

B) LEY DE CONCESIONES Y SU REGLAMENTO CONCUERDAN CON LA POSICIÓN DEL MOP

Obligación de servicio indiscriminado: Objetivación normativa

N2 del artículo 61 del Reglamento de Concesiones, limita cobro de tarifas.

*“2.- El concesionario podrá establecer tarifas, convenios o cobros diferenciados en favor de los usuarios, en atención a la intensidad del uso de la obra, o al sistema de pago de la tarifa o a compromiso de un uso mínimo en un periodo de tiempo, u otras de similar naturaleza, conforme a lo señalado en las bases de licitación. Dichas tarifas, convenios o cobros, especiales, deberán ser no discriminatorios en el sentido que cualquier usuario que reúna las condiciones necesarias para optar a tales tarifas, convenios o cobros tendrá derecho a acceder a ellos. **Con todo, el concesionario no podrá cobrar bajo ninguna circunstancia a ningún usuario una tarifa superior a la que le autoriza el contrato de concesión**”.*

IVA SE ENCUENTRA CONTENIDO DENTRO DE LAS TARIFAS MÁXIMAS

C) CONTRATO DE CONCESIÓN ES COHERENTE CON LEY N° 19.496, DE PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS DE LOS CONSUMIDORES.

BALI - Tarifas máximas



Igualdad de los Oferentes

Cláusula 1.10.10 BALI: Obligaciones, derechos y Disposiciones en General del Concesionario en cuanto a servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, letra 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 N°1 de 2004 del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, **respetando asimismo las restricciones de tarifa señaladas en el artículo 1.10.9 de las presentes 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 presentes 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 1.13.2.1 letra d), ambos artículos de las presentes Bases de Licitación**”.*

IVA SE ENCUENTRA CONTENIDO DENTRO DE LAS TARIFAS MÁXIMAS

Letra b.1 de la cláusula 1.10.10 de las BALI:

- I. Obligación de respetar la restricción tarifaria (máxima)
- II. Multas por infracción a disposición contractual
- III. Hipótesis de Incumplimiento Grave del contrato, 1.13.2.1 letra d)

“1.13.2.1 Extinción de la Concesión por Incumplimiento Grave de las Obligaciones Impuestas a la Sociedad Concesionaria.

Se considerarán incumplimiento grave de las obligaciones del Contrato las siguientes situaciones, facultando al MOP a declarar la extinción anticipada de la concesión:

d) Cobranza en tres oportunidades de tarifas superiores a las autorizadas”

IVA SE ENCUENTRA CONTENIDO DENTRO DE LAS TARIFAS MÁXIMAS

Letra A.4 de la cláusula 1.10.10, la Concesionaria es la obligada de asumir todos los impuestos, dentro de los cuales se encuentra el IVA

“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 Aeronáuticos y No Aeronáuticos señalados en las presentes Bases de Licitación, 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”.

- **Norma se refiere a servicios prestados en la explotación.**

IVA SE ENCUENTRA CONTENIDO DENTRO DE LAS TARIFAS MÁXIMAS



¿Quiénes son los usuarios de estos servicios regulados con tarifas máximas?

- Particulares
- Trabajadores del aeropuerto
- Líneas Aéreas

Inciso quinto artículo 30 Ley del Consumidor:

“El monto del precio deberá comprender el valor total del bien o servicio, incluidos los impuestos correspondientes”.

Ley del Consumidor es coherente con lo regulado en las Bases de Licitación



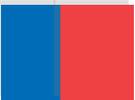


LA LEY DEL IVA NO ESTABLECE UNA SUPUESTA REGLA GENERAL QUE CONSIDERE QUE LAS TARIFAS MÁXIMAS NO INCLUYEN IVA

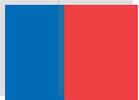
- De los argumentos de la Sociedad Concesionaria, **no se concluye la existencia de una supuesta regla general que considere que las tarifas máximas no incluyen IVA.**
- La errada tesis de la discrepante **no encuentra sustento en la norma tributaria citada, ni en los pronunciamientos del SII y de Contraloría General de la República aludidos.**
- Si bien es claro que el IVA es un impuesto de retención o recargo, **ni la Ley del IVA ni su Reglamento señalan lo que afirma la Concesionaria.**
- La Ley del IVA solo usa el término “tarifa” en su Art. 12, letra E, N°13, al referirse a remuneraciones o tarifas que dicen relación con la exportación de productos.



- 
- El Reglamento del IVA **no tiene ninguna referencia al término “tarifa”**.
 - El **uso limitado de la palabra “tarifa” en las disposiciones regulatorias del IVA se encuentra en el significado restringido de dicho término**, el que según el Diccionario de la RAE, en la acepción correspondiente significa: “Tabla de precios, derechos o cuotas tributarias”, y que etimológicamente deriva de “informar, dar a conocer”.
 - La tarifa, por tanto, **corresponde al precio informado al público y en tal carácter constituye un precio final**.
 - En este sentido, **los precios finales incluyen los impuestos**, toda vez que la **Ley del Consumidor, en su Art. 30 inciso 5º** señala: “El monto del precio deberá comprender el valor total del bien o servicio, incluidos los impuestos correspondientes.” (Énfasis añadido).
 - Ni la Ley del IVA ni su Reglamento **se refieren a las modalidades que acuerden las partes para regular contractualmente si el IVA se debe entender incorporado o no en el precio que pacten, lo que queda entregado al ámbito de su autonomía de la voluntad** según ha reconocido reiteradamente el Servicio de Impuestos Internos (“SII”).
- 

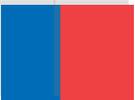
- 
- En cuanto a la **regulación de la base imponible por la Ley del IVA, ésta, en su Art. 15, inciso primero, dispone** que “para los efectos de este impuesto, la base imponible de las ventas o servicios estará constituida,... por el valor de las operaciones respectivas (...)”, **concepto que claramente es distinto del precio final o de venta al público, pues este último ya incluye el IVA.**
 - Lo anterior **se reitera por el Reglamento de la Ley del IVA**, en cuyo **Art. 26** se regula que en materia de servicios la base imponible está constituida por el valor de los servicios prestados.
 - Este contrato de concesión **considera un sistema de precios máximos para ciertos servicios**, en virtud del cual las Bases de Licitación fijan niveles tarifarios máximos y **el Concesionario es libre de exigir a los usuarios el pago del precio máximo fijado o un precio menor.**
 - Esta modalidad **exige que la Sociedad Concesionaria sea muy cuidadosa en el análisis de su ecuación económica**, pues en la medida que el reduzca sus niveles de costos, su rentabilidad será mayor y viceversa. **Dentro de la ecuación económica del Concesionario están incluidos los impuestos que gravan su operación.**
- 

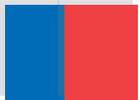
- 
- Según lo señalado precedentemente, es claro que **la regla general en materia de tarifas es que éstas incluyan los impuestos, siendo la excepción que no las incluyan.** De esta forma, en ausencia de disposición expresa en contrario en el contrato, **las tarifas si incluyen el IVA.**
 - Contrariamente a lo señalado por el Concesionario, **en las BALI si existió regulación al respecto, específicamente en el Art. 1.10.10, letra A.4.**
 - Dicho artículo señala: **“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 Aeronáuticos y No Aeronáuticos señalados en las presentes bases de licitación...”** (Énfasis añadido).

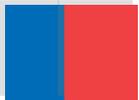


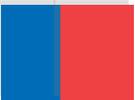


LA INTERPRETACIÓN DEL SERVICIO DE IMPUESTOS INTERNOS Y DE CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPUBLICA NO ESTABLECE UNA SUPUESTA REGLA GENERAL QUE CONSIDERE QUE LAS TARIFAS MÁXIMAS NO INCLUYEN IVA

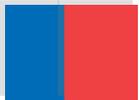
- Es necesario hacer notar que la apreciación de la Concesionaria respecto a los pronunciamientos citados es equívoca.
 - Se cita en primer lugar el **Oficio N°1622 de 2013 del Servicio de Impuestos Internos**, el que se pronuncia sobre la inclusión del IVA en la base de cálculo de multas por incumplimiento de contratos licitados, pero no a tarifas, materia de la presente controversia.
 - En el caso particular, un contribuyente expuso que con ocasión de los atrasos en la entrega de las especies en un contrato licitado, **se le aplicaron las multas cuyos cálculos presentarían un error que en su opinión constituía un acto contrario a derecho, toda vez que en la base de cálculo de la multa se incluía el IVA, generándose un enriquecimiento ilícito por parte de la administración.**
- 

- 
- Al pronunciarse sobre la materia, el SII **se limitó a confirmar lo que ya hemos señalado** en orden a que, en conformidad con el Art. 15 de la Ley del IVA, la base imponible de dicho impuesto está constituida por el valor de las operaciones respectivas.
 - Al referirse al fondo del problema **el SII reconoce la libertad que tienen las partes para acordar sus condiciones contractuales aun cuando tengan relación con el IVA**, señalando en el caso particular que “**es una situación de índole contractual respecto de la cual este Servicio carece de competencia para pronunciarse...**”
 - Lo que reitera al concluir: **“Este Servicio carece de competencia para pronunciarse sobre la base de cálculo establecida en los contratos para la determinación de las multas por incumplimiento de los mismos, al ser esta una situación de carácter contractual que ha sido acordada por las partes”**, base de cálculo que consideró el IVA.
 - Esta doctrina es concordante con la contenida en el **Oficio N°2.261, de 13 de mayo de 2004**.
- 

- 
- Este último pronunciamiento se verificó con motivo de plantearse a que parte correspondía soportar el alza de la tasa del IVA del 18% al 19%, ocurrida entre la celebración del contrato y el pago de la obligación, el SII dictaminó que **“es un tema de carácter civil y no tributario y, por lo tanto, que corresponde resolver a las partes de la convención, sin que este Servicio pueda pronunciarse sobre el particular pues se trata de una materia que escapa de sus facultades legales”**.
 - La raíz de esta doctrina es **el propio tenor de las facultades interpretativas contenidas en el Art. 6º letra A, Nº1 del Código Tributario**, que otorga la facultad interpretativa al Director Nacional del SII, y con **el Art. 6º, letra B, Nº1**, que faculta a los Directores Regionales para absolver consultas sobre la aplicación e interpretación de las normas tributarias.
 - Lo anterior, en relación con el **Art. 4º del mismo código**, en cuanto este último establece perentoriamente que las normas del código solo rigen para la aplicación o interpretación del mismo y de las demás disposiciones legales relativas a las materias de tributación fiscal interna de competencia del SII, y de ellas **“no se podrán inferir, salvo disposición expresa en contrario, consecuencias para la aplicación, interpretación o validez de otros actos, contratos o leyes.”**
- 

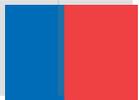
- 
- Respecto a los **dictámenes de Contraloría** que se citan en la Discrepancia, **ninguno de los dictámenes citados dice relación con tarifas.**
 - El **Dictamen N° 6577** se refirió al **reembolso del IVA por parte de la Dirección de Vialidad a un contratista** que se vio obligado a pagar dicho impuesto, en circunstancias, que se había omitido incorporarlo al costo de las obras, excluyendo de dicho reembolso los reajustes e intereses por el no pago oportuno de dicho impuesto.
 - El **Dictamen N° 13162** se refiere a un caso de **cancelación con atraso por parte del MOP a un adjudicatario de una propuesta pública**, en que el precio se pactó “a firme, sin ningún tipo de reajuste”, motivo por el cual era improcedente pagarle pérdidas derivadas de diferencias de tipo de cambio y multas por no pago oportuno de impuestos.
- 

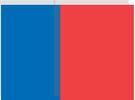
- 
- El **Dictamen N° 29080** se refirió a la **improcedencia de aplicar IVA a las multas por atraso en entrega de obras**, distinguiendo los conceptos “monto de las obras contratadas” y “valor total del contrato” donde este último abarca la totalidad de los recursos financieros que el organismo público debe egresar por los servicios o bienes que se le suministran, incluyendo por tanto los impuestos que gravan dichas operaciones.

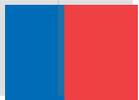




NO EXISTE FUNDAMENTO LEGAL NI CONTRACTUAL PARA SOSTENER QUE “LAS BALI CONFIRMAN QUE LAS TARIFAS MÁXIMAS APLICABLES A LOS SERVICIOS REGULADOS NO INCLUYEN IVA”

- En esta presentación hemos constatado:
 - a) CUANDO LAS BASES DE LICITACIÓN HAN QUERIDO EXCLUIR EL IVA DE LAS CANTIDADES Y VALORES EN ELLAS EXPRESADOS, **LO HAN HECHO DE FORMA EXPLÍCITA.**
 - b) QUE LA SUPUESTA REGLA GENERAL ALUDIDA POR LA CONCESIONARIA, CONSISTENTE EN QUE LAS TARIFAS MÁXIMAS NO INCLUYEN IVA, **NO TIENE SUSTENTO NORMATIVO NI JURISPRUDENCIAL.**
 - c) EL **USO LIMITADO** DEL CONCEPTO “TARIFA” EN LA LEY DEL IVA, QUE DE SU SIGNIFICADO Y ETIMOLOGÍA SE VERIFICA QUE **CORRESPONDE AL PRECIO INFORMADO AL PÚBLICO Y EN TAL CARÁCTER CONSTITUYE UN PRECIO FINAL.**
- 

- 
- d) SEGÚN ARTICULO 61 N° 2 DEL REGLAMENTO DE LA LEY DE CONCESIONES, EL CONCESIONARIO **NO PODRÁ COBRAR** BAJO NINGUNA CIRCUNSTANCIA A NINGÚN USUARIO **UNA TARIFA SUPERIOR A LA QUE LE AUTORIZA EL CONTRATO** DE CONCESIÓN.
 - e) NUMERAL 1.10.9 Y SIGUIENTES BASES DE LICITACIÓN, CONSIDERA SERVICIOS AERONÁUTICOS Y NO AERONÁUTICOS, **ESTABLECIENDO AQUELLOS SERVICIOS REGULADOS CON TARIFA MÁXIMA.**
 - f) NUMERAL 1.10.10 LETRA B.1, CONSIDERA QUE COBRO DE TARIFAS SUPERIORES A LAS MÁXIMAS AUTORIZADAS EN LAS BALI **HARÁ INCURRIR EN MULTA A LA SC.**
 - g) NUMERAL 1.13.2.1, CONSIDERA QUE COBRO EN TRES OPORTUNIDADES DE TARIFAS SUPERIORES A LAS AUTORIZADAS **ES CAUSAL DE INCUMPLIMIENTO GRAVE DEL CONTRATO.**
 - h) NUMERAL 1.10.10 LETRA A.4, **HIZO DE CARGO DE LA CONCESIONARIA** LAS CONTRIBUCIONES E IMPUESTOS FISCALES, MUNICIPALES O DE CUALQUIER OTRA NATURALEZA A QUE PUDIERA ESTAR AFECTA LA PRESTACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LOS SERVICIOS.
- 

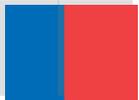
- 
- De lo expuesto, **no resulta posible sostener** que las BALI confirman que las tarifas máximas aplicables a los servicios regulados no incluyen IVA.
 - Del mismo modo, se advierte que al momento de analizar los antecedentes de la presente licitación y de elaborar sus ofertas, **todos los proponentes estaban en conocimiento que**, tratándose de determinados servicios, **sólo estaban autorizados para cobrar las tarifas máximas que las Bases de Licitación consideraban** y que la adjudicataria tendría la obligación de asumir todos los impuestos que afectaran la prestación y explotación de los servicios.
 - **Las Bases de Licitación** dictadas para regir un proceso licitatorio de una concesión de obra pública fiscal, dada su naturaleza, **no definen si una determinada actividad**, como es el caso de los servicios referidos, **se encuentra o no afecta al pago del IVA, sino que determinan el marco jurídico rector del contrato de concesión propiamente tal.**
 - Distinto es, el tratamiento que dicho marco jurídico rector le ha dado a los valores y cantidades en el expresados, **con respecto a la consideración o no en ellos del Impuesto al Valor Agregado.**
- 

- 
- Contrariamente a lo afirmado por la discrepante, el hecho que tratándose de los servicios con tarifas máximas reguladas, estas incluyen IVA, **se ve ratificado con que, en respuesta a tal interrogante durante el proceso de licitación, se haya deferido a la ley del IVA.**



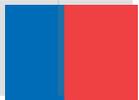


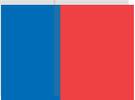
LA REGULACIÓN DE LAS TARIFAS MÁXIMAS EN LAS CONCESIONES AEROPORTUARIAS CITADAS VIENE A RATIFICAR EL CRITERIO DEL MOP EN ORDEN A QUE CUANDO SE HA EXCLUIDO EL IVA DE CIERTAS CANTIDADES Y PRECIOS ESTO SE HA MANIFESTADO EXPRESAMENTE

- Se trae a colación antecedentes de la Licitación de 1997 del Aeropuerto de Santiago y de los Aeropuertos Carriel Sur de Concepción y Diego Aracena de Iquique, basta realizar un breve análisis de los antecedentes citados para comprobar que en ellos consta precisamente lo contrario a los sostenido por la discrepante, esto es, **cuando se ha excluido el IVA de ciertas cantidades y valores esto se ha manifestado expresamente.**
 - Cada contrato de concesión es independiente y su regulación se estructura entre otros aspectos, **en atención al modelo económico empleado y a las circunstancias particulares de su operación**, no resultando adecuado realizar una comparación sin tener en vista estos aspectos.
- 



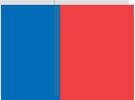
REFERENCIA A ANTERIOR CONCESIÓN DEL AEROPUERTO DE SANTIAGO

- El modelo económico de la actual Concesión del Aeropuerto operada por Nuevo Pudahuel S.A., **no tiene ninguna relación** con el modelo económico de la anterior Concesión.
 - El modelo económico de la actual concesión **reúne los ingresos obtenidos** por la DGAC **por el cobro de una Tarifa por Pasajero Embarcado** (IPAX) y **los generados** por la Sociedad Concesionaria **como parte de la explotación de los Servicios Aeronáuticos y No Aeronáuticos** (ICOM).
 - Al resultado de esta adición **se aplica el Porcentaje de los Ingresos Totales de la Concesión** (PIT) que el Grupo Licitante adjudicatario se obligó a pagar al Estado por concepto de Bienes o Derechos de la concesión, conforme a lo señalado en su Oferta Económica.
 - El **modelo económico de la anterior concesión** durante casi 10 años, hasta febrero del año 2013, se basada en el Mecanismo de Distribución de Ingresos (MDI). Este mecanismo **es lo que hoy se conoce como Ingresos Totales de la Concesión** (ITC) utilizado en la mayoría de los contratos de concesión en Chile.
- 

- 
- El **modelo económico de la anterior concesión** durante casi 10 años, hasta febrero del año 2013, se basaba en el Mecanismo de Distribución de Ingresos (MDI). Este mecanismo **es lo que hoy se conoce como Ingresos Totales de la Concesión (ITC)** utilizado en la mayoría de los contratos de concesión en Chile.
 - El anterior Concesionario **no tenía incentivos para aumentar la demanda de los servicios que prestaba el Aeropuerto**, intentando maximizar sus utilidades sobre la estrategia de establecer estructuras tarifarias que permitan el mayor acceso posible a todos los usuarios a la mayor cantidad de Servicios Aeronáuticos y No Aeronáuticos.
 - No se puede extrapolar bajo ningún punto de vista una comparación objetiva entre contratos de concesión, **aun cuando ambos procesos de licitación cuentan con consultas respecto de un tema en particular, pero que tiene un tratamiento distinto.**
- 



REFERENCIAS SOBRE AEROPUERTOS CARRIEL SUR DE CONCEPCIÓN Y DIEGO ARACENA DE IQUIQUE

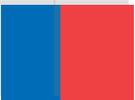
- El modelo de Concesión de los aeropuertos mencionados, si bien podría compartir en algunos aspectos similitudes con el de AMB, **corresponden a contratos distintos.**
 - Una de las diferencias que podemos nombrar, guarda relación con el **reducido espacio disponible para el crecimiento de la infraestructura con el que cuenta el Aeropuerto de Santiago.**
 - No podemos hablar de proyectos equivalentes toda vez que **sumados los pasajeros de los aeropuertos Carriel Sur y Diego Aracena no alcanza a representar el 12% de los pasajeros de AMB.**
 - En los aeropuertos de Iquique y Concepción **no se exige la prestación de los servicios de Estacionamientos para Trabajadores del Aeropuerto y el Sistema de Procesamiento de Pasajeros/Equipaje**, por existir diferencias sustanciales en la infraestructura instalada, espacios disponibles, así como también como en el flujo de pasajeros que utilizan dichas instalaciones.
- 

- 
- Si consideramos que el Aeropuerto de Iquique fue licitado utilizando los Ingresos Totales de la Concesión (ITC) como variable de licitación, **es claro que no es posible comparación alguna con el actual modelo de concesión del Aeropuerto de Santiago.**
 - La comparación que pretende realizar la Concesionaria no resulta correcta, lo único que se puede extraer de dichos antecedentes es que **cuando en las Bases de Licitación se ha excluido el IVA de ciertas cantidades y precios esto se ha manifestado expresamente.**





NO EXISTE ARBITRARIEDAD EN LA APLICACIÓN DEL NUMERAL 1.10.10, LETRA A.4 DE LAS BASES DE LICITACIÓN

- Los argumentos generales de la discrepancia **no avalan la supuesta arbitrariedad** que la Concesionaria alega respecto de la aplicación del numeral 1.10.10, letra A.4 de las BALI.
 - El numeral **1.10.10** de las Bases de Licitación **es una norma contemplada a continuación de la regulación particular de los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos**, y que regula respecto de ellos: En su **letra A** se establecen las “Obligaciones del Concesionario”, en su **letra B** contempla “Derechos del Concesionario y Obligaciones en la Gestión Tarifaria”, y en su **letra C** regula “Disposiciones Generales”.
 - **No reviste un carácter general en el contrato** como erradamente pretende la Concesionaria, ni tiene por finalidad definir el alcance de las obligaciones del concesionario en materias distintas a los servicios aeronáuticos y no aeronáuticos, como pago de permisos de edificación.
- 

- 
- Existen otras normas contractuales que regulan las materias indicadas por la Concesionaria, por ejemplo, el **numeral 1.7.7.1** “Cumplimiento del Ordenamiento Jurídico” que dispone: *“El Concesionario deberá cumplir con todas las leyes, decretos y reglamentos de la República de Chile vigentes a la fecha del perfeccionamiento del Contrato, que se relacionan con él y con todos aquéllos que se dicten durante su vigencia. De igual manera, **será de su entero cargo, costo y responsabilidad el pago de todos los derechos, impuestos, tasas, contribuciones y otros gravámenes y cualquier otro desembolso que fuere necesario para la construcción de las obras y su explotación.**”* (Énfasis añadido).
 - El artículo 51, letra A, N° 5 de la Norma DAR citada (Reglamento de Tasas y Derechos Aeronáuticos DGAC), se contempla dentro **de su capítulo V referido a la Administración de los Aeródromos, y precisamente contempla una de las obligaciones que dicha norma considera incorporadas en la resolución que otorgan la concesión de algún servicio en el respectivo aeródromo.**
- 



**Ministerio de
Obras Públicas**

Gobierno de Chile