

REPUBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS
COORDINACION GENERAL DE CONCESIONES

BASES DE LICITACION
CONCESION ACCESO VIAL AEROPUERTO
ARTURO MERINO BENITEZ

SANTIAGO, ENERO 1996

INDICE

I.	BASES ADMINISTRATIVAS	1
	L1. INTRODUCCION	1
	L2. ANTECEDENTES GENERALES DE LA LICITACION	1
	L2.1. Definiciones	1
	L2.2. Normas complementarias	3
	L2.3. Licitación	3
	L2.4. Identificación y descripción de las obras otorgadas en concesión	3
	L2.5. Sobre los Servicios Básicos	4
	L2.6. Recaudación en Plaza de Peaje	4
	L2.7. Sobre la postulación de idea privada, el postulante y el premio a la oferta económica del mismo	4
	L3. DE LOS LICITANTES	5
	L3.1. Costo de la oferta	5
	L3.2. Documentos que conforman las bases de licitación	5
	L3.3. Documentos de referencia	5
	L3.4. Aclaración a las bases de licitación	6
	L3.5. Circulares Aclaratorias	6
	L3.6. Idioma de la oferta	6
	L3.7. Entrega de ofertas	6
	L3.8. Moneda de la oferta	6
	L3.9. Documentos que se incluyen en el sobre denominado Oferta Técnica	7
	L3.10. Garantía de seriedad de la oferta	11
	L3.11. Documentos que se incluyen en el sobre denominado Oferta Económica	11
	L3.12. Validez de la oferta	11
	L3.13. Recepción de las ofertas	12
	L3.14. Apertura de las ofertas	12
	L3.15. Antecedentes adicionales	12
	L3.16. Patrimonio de los licitantes	12
	L4. EVALUACION DE LA OFERTA	13
	L4.1. Comisión de Evaluación	13
	L4.2. Estudio y evaluación de las ofertas técnicas	13
	L4.3. Selección técnica	14
	L4.4. Apertura de ofertas económicas	14
	L4.5. Estudio y evaluación de ofertas económicas	15
	L4.6. Derecho a desestimar todas las ofertas	15
	L4.7. Adjudicación del contrato	15
	L4.8. Notificación de adjudicación	15
	L5. DEL ADJUDICATARIO	15
	L5.1. Plazo de constitución de la sociedad concesionaria	15
	L5.2. Costos del contrato de concesión y otros	15
	L5.3. Protocolización	16
	L6. DEL CONCESIONARIO	16
	L6.1. Cumplimiento de leyes, decretos y reglamentos	16
	L6.2. Requisitos de la sociedad concesionaria	16
	L6.2.1. Estatutos de la sociedad	16
	L6.2.2. Exigencia en cuanto al nivel de deuda de la sociedad concesionaria	17

L6.2.3.	Equipo profesional del concesionario	17
L6.2.4.	Designación de auditores externos	19
L6.3.	Transformación, fusión y cambios en la administración de la sociedad concesionaria	19
L6.4.	Garantía de construcción	19
L6.5.	Plazos	19
L6.5.1.	Inicio de construcción de la obra propuesta	19
L6.5.2.	Puesta en servicio provisoria del total de la obra	19
L6.6.	Expropiaciones	20
L6.7.	Pago del concesionario por concepto de expropiaciones	20
L6.8.	Responsabilidad del concesionario frente a la subcontratación	20
L6.9.	Del proyecto de ingeniería	20
L6.9.1.	Inspección fiscal del proyecto de ingeniería	20
L6.9.2.	Sistema de comunicaciones y su registro de obra en la etapa de ingeniería	21
L6.9.3.	Obligación del concesionario de dar libre acceso al Inspector Fiscal a los antecedentes del proyecto de ingeniería	21
L6.10.	Recepción del proyecto de ingeniería	21
L6.11.	Patentes	21
L6.12.	Ampliación del plazo de inicio de construcción de las obras	22
L6.13.	Relación entre el concesionario y el Ministerio de Obras Públicas	22
L6.14.	Inspección fiscal de la construcción	22
L6.15.	Inspección técnica de la obra	22
L6.16.	Libro de obra durante la etapa de construcción	22
L6.17.	Responsabilidad del concesionario en la instalación de faenas	23
L6.18.	Responsabilidad laboral del concesionario	23
L6.19.	Obligación de proporcionar información durante la etapa de construcción	23
L6.20.	Mantenimiento de desvíos	23
L6.21.	Señalización y seguridad para el tránsito	23
L6.22.	Despeje y limpieza final	24
L6.23.	Modificación del plazo de puesta en servicio de la obra	24
L6.24.	Sanciones por incumplimiento de los plazos	24
L6.25.	Planos de construcción	24
L6.26.	Autorización de puesta en servicio provisoria de las obras	24
L6.27.	Autorización de puesta en servicio definitiva	25
L6.28.	Garantías de explotación	25
L6.29.	Inspección fiscal durante la explotación	25
L6.30.	Inspección técnica de la explotación de la obra	26
L6.31.	Libro de explotación de la obra	26
L6.32.	Plazo de entrega del reglamento de servicio de la obra	27
L6.33.	Conservación de las obras	27
L6.34.	Alteración en la prestación del servicio	27
L6.35.	Obligación de proporcionar información durante la etapa de explotación	28
L6.36.	Estadísticas, mediciones y controles	28
L6.37.	Transferencia de la concesión o constitución de los ingresos en garantía	28
L6.38.	Subcontratos en la explotación	28
L6.39.	Cuidado de la obra	28

L6.40.	Daños a terceros durante la construcción y la explotación de la obra	29
L6.41.	Seguros de responsabilidad civil por daños a terceros	29
L6.42.	Efectos por la destrucción total o parcial de la obra por caso fortuito	30
L6.43.	Seguro por catástrofe	30
L6.44.	Sanciones y multas durante el período de ingeniería	31
L6.45.	Sanciones y multas durante el período de construcción	31
L6.45.1.	No entrega de información durante la construcción, según Artículo L6.19.	31
L6.45.2.	Incumplimiento de mantención del tránsito, según Artículo L6.20.	31
L6.45.3.	Incumplimiento de señalización y seguridad para el tránsito, según el Artículo L6.21	31
L6.45.4.	Incumplimiento de los plazos, de inicio de construcción y puesta en servicio provisorio	31
L6.45.5.	Incumplimiento de normas sobre empréstitos y botaderos, señalado en la sección II.6.12. de las Bases Técnicas	31
L6.45.6.	No entrega de resultados del laboratorio, según lo señalado en la sección II.6.5. de las Bases Técnicas	32
L6.45.7.	Atraso en la entrega de instalaciones al Inspector Fiscal, según lo señalado en el Artículo II.6.7. de las Bases Técnicas	32
L6.45.8.	Retiro de las señalizaciones de faena, según lo señalado en II.6.8. de las Bases Técnicas	32
L6.46.	Sanciones y multas durante el período de explotación	32
L6.46.1.	Interrupción voluntaria total o parcial del servicio, sin previa autorización del MOP	32
L6.46.2.	Cobro del Pago Total en Plaza de Peaje por un monto superior al autorizado	32
L6.46.3.	Alteración en la prestación del servicio, según lo señalado en el Artículo L6.34.	32
L6.46.4.	Entrega no oportuna de información estadística necesaria para efectuar las labores de fiscalización, especificadas en las Bases Técnicas y Económicas	33
L6.46.5.	Incumplimiento en el plan de trabajo de conservación	33
L6.46.6.	Condiciones generales del servicio de emergencia caminera, según el Artículo II.7.5.	33
L6.46.7.	Incumplimiento en la entrega de los estados financieros	33
L6.46.8.	Infracciones en la información proporcionada por el concesionario, según lo señalado en la sección L6.36.	33
L6.46.9.	No realización de las labores solicitadas por el Inspector Fiscal de acuerdo a lo señalado en el Artículo II.7.3.8. letra (a)	33
L6.46.10.	Ausencia de equipos de seguridad, vestimenta adecuada y otros, según lo señalado en el Artículo II.7.4.	33
L6.46.11.	Mantenimiento del tránsito en zona de faenas,	

	según el Artículo II.7.11.	34
L6.46.12.	Ausencia de señalización para prevenir a los usuarios sobre la realización de labores de mantenimiento y conservación, según el Artículo II.7.6	34
L6.46.13.	Daños a las instalaciones, según el Artículo II.7.7.	34
L6.46.14.	Incumplimiento de instrucciones impartidas a través de los Libros de Obras	34
L6.46.15.	Incumplimiento en el pago a la DGAC del saldo de recaudación en plaza de peaje, según lo establecido en el Artículo L6.55	34
L6.46.16.	No cumplimiento de las exigencias en cuanto al nivel de deuda de la sociedad concesionaria, según el Artículo L6.2.2.	34
L6.46.17.	Incumplimiento del Plan de Atención de la Plaza de Peaje, según lo señalado en el Artículo L6.55.6.	35
L6.47.	Aplicación de multas	35
L6.48.	Plazo para pago de multas	35
L6.49.	Obligación de servicio público e indiscriminado	35
L6.50.	Suspensión de la concesión	36
L6.51.	Extinción de la concesión por cumplimiento de plazo	36
L6.52.	Plazo de la concesión	36
L6.53.	Recepción de la concesión	36
L6.54.	Extinción por incumplimiento de contrato	37
L6.55.	Sobre el cobro de tarifas y el Pago Total en Plaza de Peaje ...	37
L6.55.1.	Política de Cobro por concepto de ingreso y permanencia en los recintos de la DGAC	38
L6.55.2.	Clasificación de los tipos de vehículos	39
L6.55.3.	Tarifas máximas	39
L6.55.4.	Fórmula de reajuste de las tarifas máximas y su revisión	40
L6.55.5.	Gestión del Pago Total en Plaza de Peaje	40
L6.55.6.	Situación de alta congestión	41
L6.55.7.	Equipos de cobro	42
L6.56.	Compensación por eventual apertura de camino alternativo para pasajeros	43
L6.57.	Servicios complementarios	43
L6.58.	Ingreso Mínimo Garantizado por el Estado	43
L6.59.	Excedentes de ingresos	45
L6.60.	Extinción anticipada de la concesión	46
L6.61.	Grado de compromiso de riesgo que asume el concesionario respecto al costo del proyecto y a riesgos de explotación, tales como caso fortuito.	47
L6.62.	Pago anual del concesionario al MOP por concepto de control y administración del contrato de concesión	48
L6.63.	Subsidio del Estado al concesionario	48
L6.64.	Proyecto de paisajismo	48
L6.65.	Reembolso de estudios al proponente de iniciativa privada ...	48
L6.66.	Aspectos Tributarios	49

II.	BASES TECNICAS	50
II.1.	INTRODUCCION	50
II.2.	ANTEPROYECTO DE REFERENCIA	51
	II.2.1. Anteproyecto de Dusan Dujisín	51
	II.2.2. Modificaciones al anteproyecto de Dusan Dujisín	58
II.3.	DEL ANTEPROYECTO	59
II.4.	DEL PROYECTO DEFINITIVO	60
	II.4.1. Disposiciones generales	60
	II.4.2. Ingeniería básica para caminos	60
	II.4.2.1. Topografía	60
	II.4.2.2. Mecánica de suelos	62
	II.4.2.3. Tránsito	62
	II.4.2.4. Hidrología para obras de drenaje	62
	II.4.3. Ingeniería básica para las estructuras mayores	63
	II.4.3.1. Planos topográficos	63
	II.4.3.2. Estudio hidrológico para puentes	64
	II.4.3.3. Sondajes	64
	II.4.3.4. Proyecto de accesos a puentes y estructuras principales	65
	II.4.4. Ingeniería de detalle de camino	65
	II.4.4.1. Diseño geométrico	66
	II.4.4.2. Diseño de obras de saneamiento y drenaje	66
	II.4.4.3. Diseño de pavimentos	66
	II.4.4.4. Diseño de obras varias	66
	II.4.4.5. Pozos de empréstitos	67
	II.4.4.6. Cubicaciones de la obras	68
	II.4.5. Ingeniería de detalle para puentes y estructuras	68
	II.4.6. Estructuras especiales	68
	II.4.7. Servicios complementarios	69
	II.4.8. Especificaciones técnicas	69
	II.4.9. Entrega del proyecto definitivo	70
II.5.	CONSIDERACIONES AMBIENTALES	70
	II.5.1. Estudio preliminar	71
	II.5.2. Estudio definitivo	71
II.6.	DE LA CONSTRUCCION	73
	II.6.1. Generalidades	73
	II.6.2. Notificación de las faenas y programas	73
	II.6.3. Acceso a los registros del concesionario	73
	II.6.4. Trazados topográficos, instrumentos y personal de control	74
	II.6.5. Ensayos	74
	II.6.6. Condiciones de los pavimentos al término de la construcción de las obras	75
	II.6.7. Instalación de la Inspección Técnica de la Obra	75
	II.6.8. Mantenimiento del tránsito	76
	II.6.9. Letreros de identificación de las obras en construcción	76
	II.6.10. Responsabilidad, cuidado de la obra y riesgos	76
	II.6.11. Cargas especiales	76
	II.6.12. Empréstitos y botaderos	77
	II.6.13. Cuidado del medio ambiente durante la construcción	77
	II.6.14. Limpieza de los caminos públicos	77
	II.6.15. Limpieza final de la faja	77
	II.6.16. Planos de construcción	77
II.7.	DE LA EXPLOTACION DE LA CONCESION	78

II.7.1. Del servicio a los usuarios	78
II.7.1.1. Congestión vehicular en la plaza de peaje	78
II.7.1.2. Medidas de seguridad y control	78
II.7.2. Información estadística durante la explotación	79
II.7.2.1. Informes mensuales sobre flujo vehicular horario	79
II.7.2.2. Informes semestrales	79
II.7.2.3. Informes anuales	79
II.7.2.4. Accesibilidad a la información disponible	80
II.7.2.5. Ensayos y calidad de materiales	80
II.7.2.6. Plan de trabajo anual y mensual	80
II.7.3. Mantenimiento y conservación del camino y puentes	80
II.7.3.1. Generalidades	80
II.7.3.2. Plan de conservación	81
II.7.3.3. Indicadores	81
II.7.3.4. Medición de los indicadores	82
II.7.3.5. Conservación rutinaria	83
II.7.3.6. Conservación de obras anexas	83
II.7.3.7. Reparaciones mayores y mantenciones imprevistas	84
II.7.3.8. Otros	84
II.7.4. Personal	85
II.7.5. Servicio de emergencia caminera	85
II.7.6. Señalización	85
II.7.7. Daños	86
II.7.7.1. Daños a usuarios	86
II.7.7.2. Daños a instalaciones	86
II.7.8. Despeje y limpieza final	86
II.7.9. Sistema de reclamo de los usuarios	86
II.7.10. Reglamento de servicio de la obra	86
II.7.11. Mantenimiento del tránsito	87
III. BASES ECONOMICAS	88
III.1. TARIFA MAXIMA	88
III.2. CRITERIO DE SELECCION	88
III.3. EVALUACION DE LAS OFERTAS ECONOMICAS	88
ANEXO 1: PROPUESTA ECONOMICA	90
ANEXO 2: FORMULARIOS	91
ANEXO 3: CIRCULARES ACLARATORIAS	92

I. BASES ADMINISTRATIVAS

L1. INTRODUCCION

El Ministerio de Obras Públicas, en adelante MOP, llama a licitación para la concesión de un nuevo acceso vial al Aeropuerto Arturo Merino Benítez, en adelante Aeropuerto AMB.

Las presentes Bases Administrativas, en adelante B.A., regirán la licitación y adjudicación de la concesión denominada Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez.

L2. ANTECEDENTES GENERALES DE LA LICITACION

L2.1. Definiciones

Para la correcta interpretación de las presentes B.A., los términos que a continuación se señalan, tendrán el significado que se indica:

- Adjudicatario: El licitante al que se adjudicó la propuesta.
- Area de concesión: El área conformada por los terrenos utilizados para prestar los servicios básicos que están ubicados en bienes nacionales de uso público o fiscales.
- Area de servicio: El área conformada por los terrenos susceptibles de ser ocupados por las instalaciones destinadas a prestar los servicios complementarios convenidos en el Contrato de concesión, los que pueden estar ubicados en bienes nacionales de uso público o fiscales o bien en terrenos particulares.
- Conservación o mantención: Corresponde a las reparaciones necesarias para las obras e instalaciones con el propósito de que éstas recuperen el nivel de servicio para las cuales fueron proyectadas, tanto en su cantidad como en su calidad.
También se entiende dentro de este concepto las medidas preventivas necesarias para que no se deterioren las obras e instalaciones.
- Destrucción de la obra: Es el efecto derivado de cualquier suceso que altere la obra sustancialmente, de tal manera que no sea posible reponerla a su estado inicial, sino construyéndola nuevamente en forma total o parcial.
- Dirección General de Aeronáutica Civil: DGAC
- Dirección General de Obras Públicas: DGOP
- Dirección de Vialidad: Servicio dependiente de la Dirección General de Obras Públicas.
- Director General de Obras Públicas: La persona que desempeña ese cargo dentro de la estructura del Ministerio de Obras Públicas.
- Director General de Aeronáutica Civil: La persona que desempeña ese cargo dentro de la estructura de la Dirección General de Aeronáutica Civil.
- El Ministerio: El Ministerio de Obras Públicas, pudiendo usarse también la sigla MOP.

- **Explotación:** Se entenderá por explotación de la obra los siguientes conceptos:
 - a) Operación de las obras e instalaciones
 - b) Conservación o mantención de las obras e instalaciones
 - c) Prestación de los servicios básicos y servicios complementarios
 - d) Cobro a los usuarios por la prestación de los servicios básicos y complementarios.
- **Tarifa:** Precio que cobra el concesionario a los usuarios del acceso al aeropuerto, regulado en el contrato de concesión, por el uso del mismo. Esta tarifa es la retribución que el concesionario recibe por la construcción y explotación de la obra.
- **Estructura tarifaria:** Se refiere a las distintas tarifas que pueden existir para diferentes tipos de vehículos que usan el camino.
- **Plaza de Peaje:** Corresponde a las instalaciones que se requieren para materializar el cobro al usuario del camino de acceso al aeropuerto.
- **Pago Total en Plaza de Peaje:** Es el monto que debe pagar cada vehículo al cruzar la Plaza de Peaje, el cual se determinará como un cargo fijo más uno variable, siendo ambos recaudados por el concesionario del Acceso Aeropuerto AMB, en el sentido de salida del aeropuerto. El cargo fijo estará íntegramente constituido por la tarifa que el concesionario obtenga como retribución al contrato de concesión. Por su parte, el cargo variable, de beneficio de la DGAC, se determinará en función del tiempo de permanencia en el Aeropuerto, de acuerdo a lo estipulado en las presentes bases de licitación.
- **Inspector Fiscal:** El funcionario que, nombrado por la Dirección del MOP correspondiente, tiene el derecho y la obligación de fiscalizar el cumplimiento del contrato.
- **Licitante u oferente:** Persona natural o jurídica o grupo de ellas que se presenta a una licitación obligándose a mantener los derechos mayoritarios de la sociedad concesionaria, según lo establecido en el Reglamento de Concesiones.
- **Operación de las obras e instalaciones:** La operación de las obras e instalaciones corresponde a las acciones y medidas necesarias para que dichas obras e instalaciones otorguen el servicio para las cuales fueron proyectadas tanto en calidad como en cantidad.
- **Oferta:** El conjunto de documentos que forman la oferta técnica y económica del licitante, incluida la documentación complementaria y los antecedentes generales.
- **Reglamento de servicio de la obra:** 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 dará el concesionario.
- **Servicios básicos:** Todos aquellos que comprenden el objeto específico de la concesión y que sean imprescindibles.
- **Servicios complementarios:** Los servicios adicionales, útiles y necesarios, que el concesionario esté autorizado a prestar, en virtud del contrato de concesión y del Artículo 7° del D.F.L. MOP N° 164, de 1991, modificado por la Ley 19.252 de 1993, tales como aquellos complementarios al turismo, publicitarios, restaurantes u otros de carácter similar.⁽¹⁾

(1) Se modificó el texto. Ver Circular Aclaratoria N°2, Aclaración 1.

- Sobres: Paquetes, bultos u otro envoltorio, debidamente cerrados y firmados.
- Sociedad concesionaria: La sociedad o agencia que asume la ejecución, reparación o conservación de obras públicas fiscales y de los servicios complementarios objeto de la concesión, a cambio de su explotación. Tendrá el carácter de tal desde el perfeccionamiento del contrato mediante la publicación del Decreto Supremo que lo autoriza.
- Valor de la Unidad de Fomento: El valor de la Unidad de Fomento (UF) será el que fije el Banco Central de Chile en conformidad a la facultad que le confiere el N° 9 del Artículo 35 de la ley N° 18.840, Ley Orgánica Constitucional del Banco Central de Chile, y que dicho organismo publica en el Diario Oficial, obedeciendo lo previsto en el Capítulo II.B.3. "Sistemas de Reajustabilidad autorizados por el Banco Central de Chile (Acuerdo número 05-07-900105)" del compendio de Normas Financieras, o a las normas que las reemplacen en el futuro. Si en el futuro la Ley otorgara a otro organismo la facultad de fijar y/o publicar el valor de la Unidad de Fomento, sustitutivamente se aplicará la variación que experimente el Índice de Precios al Consumidor 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 a 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 esta última.
- Valor de la Unidad Tributaria Mensual: El valor de la Unidad Tributaria Mensual (UTM) será el que fije el Servicio de Impuestos Internos, de acuerdo al Artículo 8° del D.L. N° 830, de 1974.
- Valor del Índice de Precios al Consumidor: Será aquel determinado por el Instituto Nacional de Estadísticas o el organismo que lo reemplace o suceda legalmente.

L2.2. Normas complementarias

Forman parte integrante de estas B.A. las disposiciones del D.F.L. MOP N° 164, de 1991, y las modificaciones estipuladas en la Ley N° 19.252 de 1993, al igual que su Reglamento aprobado por D.S. MOP N° 240 de fecha de 30 de Septiembre de 1991 y el D.S. MOP N° 294 de 1984.

Así también, y sólo en aquellos casos en que se mencione expresamente, forman parte integrante de estas B.A. la Ley N° 16.752 (Ley Orgánica de la DGAC) y sus modificaciones, y el Reglamento de Tasas y Derechos Aeronáuticos de la DGAC, contenido en el D.S. de Defensa, Subsecretaría de Aviación, N° 172 de marzo de 1974 y sus modificaciones posteriores.

L2.3. Licitación

La licitación será nacional, y podrán participar personas naturales o jurídicas o grupo de ellas, que cumplan con los requisitos exigidos en el D.F.L. MOP N° 164 de 1991, el D.S. MOP N° 240 del 30 de septiembre de 1991, la Ley N° 19.252 de Octubre de 1993 y con las presentes bases de licitación.

L2.4. Identificación y descripción de las obras otorgadas en concesión

La obra que deberá ser ejecutada y explotada por el concesionario contempla lo siguiente:

- Un camino doble calzada entre la Avenida Américo Vespucio y el Aeropuerto AMB.
- Una intersección vial entre la Avenida Américo Vespucio y el nuevo acceso vial al Aeropuerto AMB, ubicada al sur del río Mapocho.
- Un nuevo puente de doble calzada sobre el río Mapocho.
- Areas verdes, iluminación, cierres y plaza de peajes.

El detalle de las obras se entrega en las Bases Técnicas.

I.2.5. Sobre los Servicios Básicos

El concesionario deberá considerar dentro de los servicios básicos, los relacionados con la obra que se construya y con el servicio de recaudación del Pago Total en Plaza de Peaje.

I.2.6. Recaudación en Plaza de Peaje

Todo vehículo que salga del Aeropuerto AMB por el nuevo acceso vial deberá pagar un monto denominado Pago Total en Plaza de Peaje, descrito en I.6.55. Este cobro se hará en el sentido de salida del Aeropuerto.

Como retribución a los servicios prestados por el concesionario, señalados en el Artículo I.2.5., éste recibirá la tarifa señalada en el Artículo I.6.55.

La diferencia entre la recaudación por concepto del Pago Total en Plaza de Peaje y la retribución que corresponda al concesionario por los servicios prestados, será de beneficio de la DGAC, de acuerdo a lo señalado en el Artículo I.6.55.

I.2.7. Sobre la postulación de idea privada, el postulante y el premio a la oferta económica del mismo

La obra pública objeto de la presente licitación, se ha originado por iniciativa privada en los términos establecidos en el Artículo 2° del D.F.L. MOP N° 164 de 1991, siendo el postulante de la misma la empresa privada INGECOL Ltda., Rut 79.500.620-6.

En conformidad a lo estipulado en la Ley de Concesiones y en el DS MOP N° 240 de 1991, el postulante de la idea, individualizado en el párrafo precedente, o el grupo en el cual él participe, tiene de propio derecho un premio de un 20% sobre el puntaje final en la evaluación de su oferta económica, de acuerdo a lo estipulado en el Artículo III.3. de las Bases Económicas.

El postulante, o el grupo del cual forme parte, podrá presentarse a la licitación acompañando toda la documentación solicitada en estas bases y adjuntando la copia del oficio que acredite la aceptación de su proposición.

1.3. DE LOS LICITANTES

1.3.1. Costo de la oferta

Serán de cargo del oferente todos los costos directos e indirectos asociados a la preparación y presentación de su oferta. El MOP, en ningún caso, será responsable de estos costos.

1.3.2. Documentos que conforman las bases de licitación⁽²⁾

Los documentos que conforman las Bases de Licitación, con el objeto que los oferentes preparen y presenten la oferta, son:

Doc. N° 1	Llamado a licitación por concesión
Doc. N° 2	Bases Administrativas
Doc. N° 3	Bases Técnicas
Doc. N° 4	Bases Económicas
Doc. N° 5	Circulares aclaratorias emitidas por la DGOP

Además de estos antecedentes, el licitante deberá tener presente, entre otros, los siguientes cuerpos legales, reglamentos, pautas y normativas:

- Código del Trabajo y leyes laborales vigentes
- Pautas y normas vigentes de la Dirección de Vialidad
- Disposiciones normativas del Departamento de Puentes
- Disposiciones normativas de la DGAC

1.3.3. Documentos de referencia

Los oferentes contarán como antecedentes para la preparación de sus ofertas con los siguientes estudios:

- (a) "Evaluación Social Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez" elaborado por la empresa consultora MACRO Ingenieros.
- (b) "Prospecto, promoción y Bases de Licitación para la concesión del Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez" elaborado por la empresa consultora ECONSULT S.A.
- (c) "Concesión del Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez, Proposición" correspondiente a la iniciativa privada de la empresa INGECOL Ltda.
- (d) "Anteproyecto Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez", elaborado por el Consultor Dusan Dujisin Quiroz.⁽³⁾

Dichos estudios estarán a disposición de los oferentes en el Departamento de Concesiones, Morandé 59, cuarto piso, en la ciudad de Santiago.

(2) Ver Circular Aclaratoria N°2, Pregunta 1.
Se modificó el texto. Se eliminó el Doc N°6. Ver Circular Aclaratoria N°2, Aclaración 2.

(3) Se entregaron antecedentes en medios magnéticos. Ver Circular N°1.

Se deja expresa constancia que los antecedentes proporcionados en los estudios señalados se entregan sólo a modo informativo, sin involucrar ningún tipo de responsabilidad o aval por parte del MOP.

L3.4. Aclaración a las bases de licitación

Los oferentes podrán hacer consultas o solicitar aclaraciones a las Bases de Licitación, las que deberán ser formuladas por escrito, dirigidas al Director General de Obras Públicas, ingresándolas en la Oficina de Partes de la DGOP (Morandé 59, tercer piso, Santiago de Chile), hasta veinte días antes de la fecha de apertura de la Oferta Técnica. La DGOP responderá por escrito mediante la emisión de una Circular Aclaratoria dirigida a todos los oferentes.

L3.5. Circulares Aclaratorias

La DGOP puede, por razones que así lo aconsejen, ya sea por su propia iniciativa o en respuesta a una consulta o solicitud de aclaración planteada por un posible oferente, enmendar, rectificar o adicionar las Bases de Licitación mediante la emisión de una Circular Aclaratoria.

Si la DGOP estima indispensable emitir una circular aclaratoria en una fecha comprendida dentro de los 15 días previos a la apertura de las ofertas, podrá postergar la fecha de apertura de las mismas con el objeto de dar un plazo razonable a los posibles oferentes para el estudio y preparación de las ofertas bajo las nuevas condiciones allí señaladas.

L3.6. Idioma de la oferta

Las ofertas y toda la correspondencia y documentos emitidos por los oferentes y la DGOP deberán estar escritos en idioma español.

L3.7. Entrega de ofertas

El oferente deberá entregar dos sobres, paquetes o bultos cerrados que contendrán 1 original y 5 copias de la Oferta Técnica y de la Oferta Económica, según el Artículo 16° del Reglamento de Concesiones.

Los sobres deberán mencionar la siguiente leyenda:

**SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
SANTIAGO DE CHILE**

Los sobres, paquetes o bultos deberán señalar cuál corresponde a la Oferta Técnica y cuál a la Oferta Económica y, además, deberá tener el nombre del oferente y su firma.

L3.8. Moneda de la oferta

Los valores monetarios señalados en los documentos que forman parte de la Oferta Técnica deberán venir expresados en unidades de fomento (UF), sin IVA.

La tarifa máxima para autos que consignará el licitante en su oferta económica deberá venir expresada en pesos del 1 de Abril de 1995.

13.9. Documentos que se incluyen en el sobre denominado Oferta Técnica⁽⁴⁾

Contendrá los Antecedentes Generales y la Oferta Técnica propiamente tal, usando los formularios definidos en el anexo 2.

A. ANTECEDENTES GENERALES

a) Nombre y domicilio del oferente.

Las personas naturales deberán acompañar una fotocopia del documento que acredite su identidad.

Las personas jurídicas deberán acompañar los antecedentes legales de su constitución, copia del extracto publicado y su inscripción, vigencia y modificaciones legales que hayan tenido.

Aquellas empresas que hayan tenido muchas modificaciones legales a través de su existencia, podrán entregar *además*⁽⁵⁾ un informe legal que explique la situación de la sociedad.

b) Declaración jurada (Anexo 2, formulario NOI) en la que conste la no existencia de impedimentos legales o inhabilidades para efectuar los contratos de esta naturaleza y el acatamiento de todas las disposiciones inherentes a la concesión.

c) Garantía de seriedad de la oferta, bajo las condiciones estipuladas en el Artículo 1.3.10. de las presentes bases.

B. OFERTA TECNICA

B1. Especificaciones del proyecto y de la ejecución de la obra.

a) Antecedentes Técnicos sobre la obra a ejecutar, de acuerdo con lo especificado en las Bases Técnicas.

El licitante deberá presentar un anteproyecto de la obra a ejecutar, de acuerdo a lo señalado en el Artículo II.3. de las Bases Técnicas.

Todos los antecedentes y planos de la obra a ejecutar deberán ser entregados de acuerdo al capítulo 2.900 del Volumen 2 del Manual de Carreteras o en formato similar al considerado en el Anteproyecto de Referencia señalado en el Artículo II.2. de las Bases Técnicas.

El licitante deberá incluir en su presentación lo siguiente:

a.1 Anteproyecto

- Antecedentes generales y descripción de las obras
- Plano de ubicación de las obras
- Especificaciones técnicas de las obras
- Cantidades de obras
- Planos de la obras

⁽⁴⁾ Ver Circular Aclaratoria N°2, Pregunta 2.

⁽⁵⁾ Se modificó el texto. Ver Circular Aclaratoria N°2, Aclaración 3.

- Descripción y ubicación de los servicios complementarios
- Estudio de empréstitos y botaderos
- Otros que estime pertinente

a.2 Ingeniería básica a nivel de anteproyecto:

- Topografía
- Mecánica de suelos
- Hidrología y drenaje
- Tránsito
- Otros

a.3 Memorias de cálculo

b) Presupuesto de inversión

El oferente incluirá un presupuesto de inversiones para la obra desglosado en partidas e ítemes según el volumen 5-5.114.1 del Manual de Carreteras o en formato similar al considerado en el Anteproyecto de Referencia señalado en el Artículo II.2. de las Bases Técnicas.

Los precios deben expresarse en unidades de fomento (UF), sin IVA, según lo indicado en el Artículo I.3.8.

c) Planes de trabajo y plazos para el desarrollo del estudio de ingeniería y ejecución de la obra

El oferente deberá entregar un cronograma (Anexo 2, formularios NO2 y NO3) con el plan de trabajo y plazos de las distintas actividades.

Este cronograma deberá abarcar el período comprendido desde la adjudicación del contrato hasta la puesta en servicio definitiva de la obra.

d) Evaluación del impacto ambiental que pudiera causar la obra y medidas correctivas necesarias

El oferente deberá incluir la evaluación ambiental a que se refiere el punto II.5. de las Bases Técnicas, a un nivel preliminar y las medidas correctivas que aplicará, si fuera necesario.

B2. Régimen de explotación

a) Descripción y especificación de las condiciones de prestación del servicio objeto de la concesión, incluyendo cobros de tarifas y los estándares del nivel de servicio.

En lo relativo al cobro de tarifas el oferente deberá indicar el lugar de emplazamiento del punto de cobro y los sistemas de recaudación a utilizar, de acuerdo a lo señalado en las Bases Técnicas.

Con respecto a los estándares de nivel de servicio, estos deberán incluir medidas, procedimientos y métodos que se adoptarán para mantener el mejor nivel de operación del acceso, disminuyendo al mínimo la congestión y los tiempos de espera, etc.

b) Definición de estándares y plan de conservación

El licitante deberá presentar los siguientes antecedentes relativos al plan de conservación:

- Un plan anual para todo el período de concesión, detallando las partidas y costos globales

de mantención de la obra.

- Especificaciones técnicas generales de las faenas de conservación, las cuales se agruparán en Conservación Rutinaria, Conservación Periódica y Conservación Mayor, detallando los ítemes involucrados en cada una de ellas y su cuantificación de costos.
- Justificación del plan adoptado en función del estudio de tránsito, características de los diseños adoptados, factores climatológicos y una estimación fundada del probable deterioro de la obra.

El plan deberá cumplir con las especificaciones señaladas en las Bases Técnicas.

El licitante deberá incluir el tránsito proyectado, de acuerdo al formulario N°4 del Anexo 2.

c) Plan, estándares y presupuesto

El oferente deberá presentar la planificación de la etapa de explotación, definiendo los estándares que se aplicarán.

Además, deberá incluir un análisis de los costos de explotación en términos anuales durante la vigencia de la concesión, desglosando los costos de conservación, operación y otros.

d) Servicios complementarios

Especificación de los servicios complementarios a un nivel preliminar, con indicación de su naturaleza, presupuesto de inversión, costos y de su complementación con los servicios básicos.

Se deberá también incluir la individualización de terrenos que constituirán las áreas de servicio, según corresponda.

Sin perjuicio de lo anterior, los servicios complementarios deberán cumplir con el Artículo 1.6.57. de las presentes bases.

e) Reglamento interno de servicio de la obra

La oferta deberá contener el índice del reglamento de servicio de la obra que deberá confeccionar el concesionario de acuerdo a lo establecido en el Artículo II.7.10 de las Bases Técnicas. Además, el licitante deberá describir en términos generales los distintos servicios que prestará a los usuarios, el esquema de operación (horarios, turnos, cantidad total de personal, etc.), y todo aquello que estime necesario.

B3. Programa de financiamiento

El licitante deberá acompañar en la oferta técnica un estudio detallado de los costos de inversión, de los costos operacionales y de la estructura de financiamiento que adoptará.

El licitante deberá acompañar un detalle de las premisas sobre las cuales se basaron las estimaciones.

El estudio deberá cubrir el proyecto en sus fases de ingeniería, construcción y explotación, y contemplará la entrega de los siguientes antecedentes:

a) Estudio de inversión (Anexo 2, formulario N°5)

El licitante deberá indicar el "valor total de inversión", el cual incluye todos los gastos en que se incurrirá antes de la puesta en servicio provisoria de la obra, tales como:

- costo de formación de la sociedad concesionaria
- costo de estudios (ingeniería, ambiental, otros)
- costo de expropiaciones
- costo de construcción y equipos
- costo de los servicios complementarios
- pago por fiscalización previo a la explotación
- gastos de operación (seguros, personal, etc.) y de administración previos a la explotación
- otros gastos, previos a la explotación

b) Costos de explotación (Anexo 2, formulario NO6)

El licitante deberá incluir los costos de explotación en términos anuales durante la vigencia de la concesión, desglosados en costos de operación, de conservación, otros gastos, etc. Cada uno de estos costos deberán venir debidamente detallados y justificados.

c) Estructura de financiamiento estimada (Anexo 2, formularios NO7 y NO8)

Para el periodo de ingeniería y construcción de la obra, el licitante deberá entregar una proyección financiera en que se indique el aporte de capital, deuda estimada con sus características respectivas, los egresos estimados de la inversión correspondiente y los gastos financieros presupuestados. Además, deberá referirse a la factibilidad de acceder a las fuentes de financiamiento propuestas.

También se deberá señalar las fuentes de financiamiento correspondientes a la etapa de explotación.

d) Flujo de egresos estimado por el licitante (Anexo 2, formulario NO9)

El licitante deberá entregar el flujo de egresos estimados de la concesión, para cada uno de los años de la misma, identificando al menos las siguientes partidas:

- Inversión
- Costos de operación
- Costos de conservación
- Otros gastos

B.4 Antecedentes jurídicos y financieros

a) Promesa de constitución de sociedad anónima

El licitante presentará una escritura privada de promesa de constituir una sociedad anónima, sujeta a la condición de adjudicarse la concesión. La promesa debe contener los estatutos completos de la sociedad prometida, su objeto, plazo y capital, y forma de enterarse. Deberá ajustarse a los requisitos mínimos especificados en las B.A., Artículo I.6.2.1. El capital suscrito debe expresarse en Unidades de Fomento.

b) Identificación de aportes y participación en el capital suscrito de la sociedad prometida (Anexo 2, formulario NO10)

En caso de que el licitante sea un grupo de personas naturales y/o jurídicas, sus integrantes deberán individualizar sus respectivos aportes y participación en el capital suscrito de la sociedad

prometida, a que hace referencia el Artículo I.6.2.1 de las B.A.

c) **Antecedentes financieros del licitante**

El licitante deberá presentar sus estados financieros correspondientes a los tres últimos años. En caso de que la antigüedad de la sociedad sea inferior, se deberá entregar los estados financieros para el período en que esté disponible dicha información. Estos antecedentes deberán ser presentados de acuerdo a las normas establecidas por la Superintendencia de Valores y Seguros.

Dichos estados financieros deberán estar acompañados de sus respectivos informes de auditoría, emitidos por auditores inscritos en el registro de la Superintendencia de Valores y Seguros.

Adicionalmente, el licitante deberá presentar parte de sus antecedentes financieros según el formulario N°11 indicado en el Anexo 2.

d) **Certificado de inscripción del auditor en la Superintendencia de Valores y Seguros.**

e) **Patrimonio del licitante**

El licitante deberá acreditar el patrimonio mínimo indicado en el Artículo I.3.16.

I.3.10. Garantía de seriedad de la oferta

En el momento de la apertura de la oferta técnica, los oferentes deberán hacer entrega de una o más boletas de garantía, emitidas por uno o más bancos de la plaza, por un monto total de 9.000 U.F. (nueve mil unidades de fomento), a nombre de la DGOP, la que será devuelta a los licitantes no adjudicatarios, dentro de los quince días siguientes a la fecha de adjudicación del contrato.

Se entiende por plaza la ciudad de Santiago.

El plazo de vigencia de la boleta de garantía será el de la validez de la oferta, de acuerdo a lo señalado en el Artículo I.3.12. de las presentes bases.

El adjudicatario deberá, en cuanto se le comunique la adjudicación de la concesión, prorrogar la o las boletas de garantía de seriedad de la oferta por un plazo de 90 días, a contar de la fecha de vencimiento de dicha(s) boleta(s).

I.3.11. Documentos que se incluyen en el sobre denominado Oferta Económica

La Oferta Económica se presentará en el formulario que para estos efectos se incluye en el Anexo 1, debiendo el licitante indicar la tarifa correspondiente a autos.

I.3.12. Validez de la oferta

La oferta permanecerá válida por un plazo de 150 días, a contar de la fecha de la apertura de las Ofertas Técnicas.

La DGOP, si lo estima necesario, podrá prorrogar la validez de las ofertas, antes del vencimiento del plazo de validez de las mismas. En caso de prórroga de las ofertas, también deberán prorrogarse las boletas de garantía de seriedad por igual plazo.

I.3.13. Recepción de las ofertas⁽⁶⁾

Las ofertas serán recibidas en acto público por la Comisión de Apertura el día *12 de Septiembre*⁽⁷⁾ de 1995, a las 12:00 horas en el Auditorium del Ministerio de Obras Públicas (Morandé 71, 3° piso, Santiago).

I.3.14. Apertura de las ofertas

La Comisión de Apertura estará formada por el Director General de Obras Públicas o su representante, el Director de Vialidad del MOP o su representante, y el Secretario Regional Ministerial de Obras Públicas de la Región Metropolitana o su representante.

En la ceremonia de apertura se levantará un acta en que se dejará constancia de quiénes presentaron las ofertas, los antecedentes recibidos, de cuáles fueron rechazadas y las observaciones que formularon los licitantes.

En este mismo acto se procederá a abrir solamente el sobre "Oferta Técnica", y a verificar si se han incluido todos los antecedentes solicitados. Las ofertas que no incluyan todos los antecedentes requeridos serán rechazadas en el acto.

Los antecedentes de la oferta técnica que serán verificados en este acto serán las señaladas en el Artículo I.3.9: A.a, A.b, A.c, B1.a, B1.b, B1.c, B1.d, B2.a, B2.b, B2.c, B2.d, B2.e, B3.a, B3.b, B3.c, B3.d, B4.a, B4.b, B4.c, B4.d y B4.e. Para facilitar la verificación de su inclusión, los antecedentes deberán venir ordenados y con una marca que indique su ubicación.

Los sobres "Oferta Económica" serán sellados y firmados por los integrantes de la Comisión de Apertura y permanecerán en custodia, sin abrir, hasta la oportunidad que señalan estas Bases.

I.3.15. Antecedentes adicionales

Durante la realización de la ceremonia de apertura señalada en I.3.13., no se aceptará, bajo ninguna circunstancia, que los oferentes entreguen documentos faltantes, o canjeen o rectifiquen los rechazados.

I.3.16. Patrimonio de los licitantes

El licitante deberá acreditar un patrimonio mínimo de 80.000 UF (ochenta mil unidades de fomento), el cual será calculado, para efectos de esta presentación, como la suma del patrimonio consolidado, de acuerdo a las normas de la Superintendencia de Valores y Seguros, ponderados según la participación propuesta por cada una de ellas en la sociedad concesionaria, definida en la Oferta Técnica.

Esta exigencia debe ser acreditada por un auditor inscrito en el registro correspondiente de la Superintendencia de Valores y Seguros mediante certificado otorgado al efecto.

En el caso que se trate de empresas extranjeras que participen mediante una agencia constituida en Chile, con patrimonio de dicha agencia menor a lo solicitado en el presente artículo, se podrá

(6) Ver Circular Aclaratoria N°4, Pregunta 16.

(7) Se modificó el texto. Ver Circular Aclaratoria N°3, Aclaración 1.

sumar el patrimonio de la propia empresa extranjera utilizando el tipo de cambio oficial del Banco Central de Chile del día 3 de Abril de 1995.

L4. EVALUACION DE LA OFERTA

L4.1. Comisión de Evaluación

La Comisión de Evaluación de las ofertas estará formada por un profesional representante del Director General de Obras Públicas, uno del Director de Vialidad, uno del Ministro de Obras Públicas, uno del Director General de Aeronáutica Civil y uno del Ministro de Hacienda, la que tendrá el plazo máximo de 45 días para calificar las ofertas técnicas, y 15 días para calificar las ofertas económicas.

Los miembros de la Comisión colocarán notas a las ofertas, de acuerdo con el procedimiento establecido en las presentes Bases.

L4.2. Estudio y evaluación de las ofertas técnicas

Los factores técnicos sobre los que deberá pronunciarse la Comisión son los indicados en el Artículo 1.3.9. letra B (Oferta Técnica) de estas Bases, y las ponderaciones de cada uno de éstos serán las siguientes:

B1.-Especificaciones del proyecto y de la obra	:	35%
B2.-Régimen de explotación	:	30%
B3.-Programa de financiamiento	:	15%
B4.-Antecedentes jurídicos y financieros	:	20%

Para evaluar estos factores, cada uno de los integrantes de la Comisión de Evaluación asignará una nota de 0 a 5 a cada uno de ellos, sin decimales, según su propio criterio y debidamente fundamentado, tomando en consideración la calidad de la Oferta Técnica en sus distintos aspectos.

El Director General de Obras Públicas, con el visto bueno del Ministro de Obras Públicas, podrá solicitar a los oferentes, hasta antes de la apertura de las ofertas económicas, aclaraciones, rectificaciones por errores de forma u omisiones, y la entrega de antecedentes adicionales, con el objeto de clarificar y precisar el correcto sentido y alcance de la oferta, evitando así que alguna sea descalificada por aspectos formales en su evaluación técnica.

La nota de cualquiera de los factores B1, B2, B3 y B4, para una oferta en particular, corresponderá al promedio aritmético de las notas colocadas por cada uno de los integrantes de la Comisión de Evaluación.

La nota final obtenida por los oferentes corresponderá al promedio ponderado de B1, B2, B3 y B4, según los factores de ponderación antes señalados, calculada con un solo decimal.

El significado de las notas será el siguiente:

5 Muy bueno

4	Bueno
3	Más que regular
2	Regular
1	Insuficiente
0	Inaceptable

L4.3. Selección técnica

No serán técnicamente aceptables las ofertas que:

- a) No cumplan con lo dispuesto en los Artículos 12, 13, 17 y 21 del Reglamento de Concesiones y con lo dispuesto en estas bases.
- b) Si todos los integrantes de la Comisión de Evaluación califican con nota 0 ó 1 alguno de los factores antes mencionados.
- c) Hayan obtenido como calificación una nota final promedio ponderado menor a 3,0.

Las ofertas que no sean afectadas por ninguna de las causas recién señaladas serán declaradas técnicamente aceptables en un acta de calificación que será firmada por los miembros de la Comisión de Evaluación, y que se dará a conocer en el acto de apertura de las ofertas económicas. Sólo aquellas ofertas técnicamente aceptables podrán seguir las etapas siguientes de la evaluación, según lo estipulado en el Artículo 22 del Reglamento de Concesiones.

Las garantías de los oferentes cuyas ofertas resulten técnicamente no aceptables serán devueltas dentro de los quince días posteriores a la fecha de apertura de la Oferta Económica.

L4.4. Apertura de ofertas económicas

La apertura de las ofertas económicas se realizará el día 27 de Octubre⁽⁸⁾ de 1995 a las 12:00 horas, en el Auditorium del Ministerio de Obras Públicas, y a ella podrán asistir los licitantes que lo deseen.

La Comisión de Apertura será integrada de la misma forma que se indica en el Artículo 1.3.14. de estas bases. La Comisión dará a conocer el resultado de la evaluación técnica de las ofertas, y procederá a abrir todos los sobres, bultos o paquetes "Oferta Económica" de las calificadas como técnicamente aceptables. Los sobres, bultos o paquetes denominados "Oferta Económica" de los participantes eliminados en la etapa de evaluación técnica serán devueltos sin abrir, dejándose constancia de ello en el acta correspondiente.

Aquellas ofertas económicas que no incluyan todos los antecedentes requeridos serán rechazadas en el acto. No se aceptarán enmiendas o alteraciones. Las ofertas que presenten estas características serán rechazadas dejándose constancia en el acta de apertura.

No se aceptará, bajo ninguna circunstancia, que los oferentes entreguen los antecedentes faltantes, o canjeen o rectifiquen los rechazados.

Se levantará un acta en que se dejará constancia de la suficiencia de los documentos contenidos en el sobre denominado Oferta Económica, de las ofertas que fueren rechazadas, de las observaciones que formularen los licitantes y de los valores propuestos en las ofertas económicas.

⁽⁸⁾ Se modificó el texto. Ver Circular Aclaratoria N°3, Aclaración 2.

1.4.5. Estudio y evaluación de ofertas económicas

Para los efectos de evaluar la Oferta Económica, ésta se resolverá de acuerdo a lo establecido en el Artículo 7° del D.F.L. MOP N° 164 de 1991, y en la Ley N° 19.252 de octubre de 1993. Es decir, las ofertas técnicamente aceptables serán evaluadas mediante el procedimiento señalado en el Artículo III.3. de las bases de licitación.

1.4.6. Derecho a desestimar todas las ofertas

El MOP puede desestimar todas las ofertas presentadas, sin expresión de causa ni derecho a indemnización alguna de los licitantes.

1.4.7. Adjudicación del contrato

La Comisión de Evaluación preparará un acta de calificación de las ofertas económicas, la que será firmada por todos los integrantes de la Comisión. En esta acta, se incluirá la recomendación de adjudicar la oferta al licitante que obtenga el primer lugar en el ordenamiento señalado en el Artículo 1.4.5. de las presentes bases.

El acta será entregada por la Comisión de Evaluación al señor Director General de Obras Públicas.

1.4.8. Notificación de adjudicación

Dentro del periodo de validez de la oferta, la DGOP notificará por escrito al oferente favorecido, mediante carta certificada la decisión de adjudicarle la oferta, acompañando copia del Acta de Adjudicación. La adjudicación del contrato se efectuará por Decreto Supremo del MOP que llevará la firma del Ministro de Hacienda.

Dentro de los quince días siguientes a la adjudicación del contrato serán devueltas las boletas de garantía de seriedad de la oferta a los licitantes no adjudicatarios.

1.5. DEL ADJUDICATARIO

1.5.1. Plazo de constitución de la sociedad concesionaria

Dentro del plazo de treinta días corridos, contados desde la publicación en el Diario Oficial del Decreto de Adjudicación del contrato de concesión, el adjudicatario deberá constituir la sociedad prometida en la oferta, con la que se entenderá celebrado el contrato.

1.5.2. Costos del contrato de concesión y otros

Los costos del contrato y otros derivados del cumplimiento de las Bases de Licitación son de exclusivo cargo del concesionario.

1.5.3. Protocolización

Una vez publicado el Decreto de Adjudicación de la concesión, y luego de cumplida la obligación señalada en el Artículo 26° del D.S. N° 240 de septiembre de 1991, el adjudicatario procederá a la suscripción y protocolización ante Notario de la transcripción del Decreto de Adjudicación, conforme a lo dispuesto en el Artículo 89° del D.F.L. MOP N° 294 de 1984, con lo que quedará perfeccionado el contrato de concesión.

1.6. DEL CONCESIONARIO

1.6.1. Cumplimiento de leyes, decretos y reglamentos

Para todos los efectos legales el contrato será considerado celebrado en Chile, y deberá interpretarse de acuerdo con la legislación chilena.

El concesionario deberá cumplir con todas las leyes, decretos y reglamentos de la República de Chile vigentes a la fecha de la firma del contrato, que se relacionan con éste y con todos aquellos que se dicten durante su vigencia. De igual manera, deberá pagar todos los derechos, impuestos, tasas, contribuciones y otros gravámenes que dichas leyes, decretos o reglamentos señalen.

1.6.2. Requisitos de la sociedad concesionaria

1.6.2.1. Estatutos de la sociedad⁽⁹⁾

El adjudicatario deberá constituir una sociedad anónima chilena dentro del plazo especificado en el Artículo 1.5.1 de las presentes bases.

La sociedad deberá tener como objeto la ejecución y explotación de la Concesión Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez y la prestación de los servicios complementarios que autorice el MOP.

La duración de la sociedad no podrá ser inferior al período de la concesión más un año, a contar de su constitución.

El capital suscrito y pagado de la sociedad, al momento de su constitución, ascenderá al menos al 10% del valor total de inversión de la oferta, lo cual se acreditará al momento de su constitución mediante fotocopia legalizada, ante notario, de un certificado bancario extendido a nombre de la sociedad y de un balance, auditado por alguna de las empresas auditoras registradas en la Superintendencia de Valores y Seguros.

El valor total de inversión de la oferta será el señalado en el punto B3.a) del Artículo 1.3.9.

El adjudicatario deberá suscribir un mínimo de derechos de la sociedad equivalente a un 51% del capital suscrito, y se obliga a no transferirlos, sin autorización previa del MOP, no pudiendo ocurrir ello hasta que se haya puesto en servicio definitivo la obra en concesión.

La sociedad concesionaria deberá preparar y presentar a la Inspección Fiscal los estados financieros según lo establece la Superintendencia de Valores y Seguros para las sociedades

(9)

Ver Circular Aclaratoria N°2, Pregunta 3.

anónimas abiertas, en la forma y plazo que establecen los instructivos y normas de dicha Superintendencia.

En sus estatutos la sociedad concesionaria deberá declarar que estará sujeta a las normas que rigen a las sociedades anónimas abiertas.

L6.2.2. Exigencia en cuanto al nivel de deuda de la sociedad concesionaria

La exigencia en cuanto al nivel de deuda del concesionario será la siguiente:

- 1) En todo momento, la relación entre deuda y capital deberá ser menor a 4 veces.
- 2) La deuda subordinada no podrá exceder el monto del capital pagado.

Para los fines de este artículo, se considerará deuda sólo a la deuda no subordinada y capital a la suma del capital pagado en la constitución de la sociedad más la deuda subordinada.

Se considerará deuda subordinada la que cumpla con todas y cada una de las siguientes condiciones:

- El pago de intereses y amortizaciones no tiene prioridad respecto de la deuda no subordinada.
- Su pago no puede generar incumplimiento de ninguna de las cláusulas contractuales de cualquiera otra deuda del concesionario.
- No es garantizable.
- No es prepagable mientras exista deuda no subordinada.
- Su no pago no produce aceleración ni faculta al tenedor para hacerla exigible, excepto si previamente se ha extinguido toda la deuda no subordinada.

Cualquier título de crédito que no cumpla con todas y cada una de las condiciones señaladas anteriormente, se considerará deuda no subordinada para los efectos de este artículo.

L6.2.3. Equipo profesional del concesionario

A. En el período de desarrollo del proyecto de ingeniería y de la construcción

La estructura organizacional durante el período de diseño de ingeniería y construcción deberá considerar al menos un gerente general y un gerente técnico.

La estructura de la organización deberá ser tal que permita administrar y/o ejecutar eficientemente el diseño y la construcción del proyecto.

La individualización y los curriculum de los especialistas a cargo de la ejecución del proyecto deberán ser informados al Inspector Fiscal dentro de los 60 días siguientes a la publicación del Decreto de Adjudicación.

B. En el período de explotación

La estructura organizacional de la sociedad concesionaria durante el período de explotación deberá considerar al menos un gerente general y un gerente de operaciones.

El nombre de estos gerentes deberá ser informado al Inspector Fiscal designado en esta etapa.

En esta etapa, el gerente general actuará como representante de la sociedad concesionaria ante la DGOP, siendo subrogado por el gerente de operaciones. Cuando se produzcan cambios en estos nombramientos, el Inspector Fiscal deberá ser informado dentro de los 5 días de producidos.

La dotación de personal a cargo de la operación del acceso deberá ser tal que su número y capacitación permitan un correcto cumplimiento de las distintas obligaciones que emanan del contrato de concesión.

C. Requisitos de los especialistas que desarrollarán el proyecto definitivo

La sociedad concesionaria podrá desarrollar por sí misma o subcontratar con terceros el desarrollo del proyecto definitivo, en todo o parte.

Los especialistas a cargo del proyecto deberán acreditar una adecuada experiencia y capacidad en el diseño de obras de infraestructura vial de la complejidad de esta obra.

Todo cálculo estructural será ejecutado por un ingeniero civil especializado en estructuras, con al menos 5 años de experiencia en la materia.

La individualización y curriculum de los especialistas que participan en el desarrollo del proyecto definitivo deberán ser informados al Inspector Fiscal dentro de los 60 días siguientes a la publicación del Decreto de Adjudicación respectivo.

El Inspector Fiscal podrá vetar el nombramiento de uno o más especialistas si no cumplen con los requisitos mínimos señalados en el presente artículo.

D. Requisitos del constructor de la obra

La sociedad podrá ejecutar por sí misma o subcontratar con terceras empresas, nacionales o extranjeras, la construcción de la obra, en todo o parte.

El profesional que esté a cargo de la obra, en calidad de residente y con dedicación exclusiva, deberá ser un ingeniero civil con al menos cinco años de experiencia en construcción de obras civiles.

La dotación de personal para la construcción tanto en número como en preparación, deberá ser tal, que permita cumplir con el plazo fijado para la puesta en operación del acceso, y con los estándares especificados en las presentes bases.

En caso de que la sociedad concesionaria subcontrate la ejecución de las obras, la empresa o empresas de carácter nacional o extranjeras, deberán cumplir con los requisitos exigidos en los siguientes registros del MOP para primera categoría:

- Obras de movimiento de tierra (Registro N° 1.O.C)
- Pavimentos (Registro N° 3.O.C)
- Hormigón (Registro N° 2.O.C)
- Fundaciones (Registro N° 10.O.C)
- Fundaciones de pilotes (Registro N° 4.O.C.), si es el caso

En caso de que la sociedad concesionaria ejecute total o parcialmente la obra, no le serán exigibles dichos requisitos.

1.6.2.4. Designación de auditores externos

Antes que se lleve a efecto la Junta de Accionistas de la sociedad concesionaria, ésta deberá proponer a la Inspección Fiscal los nombres de los auditores externos de dicha sociedad, los que deberán estar inscritos en el registro de la Superintendencia de Valores y Seguros, y acreditar tener una experiencia mínima de tres años como auditores externos de por lo menos una sociedad abierta que transe sus acciones en alguna de las bolsas de valores que operan en el país.

1.6.3. Transformación, fusión y cambios en la administración de la sociedad concesionaria

La transformación, fusión y cambios en la administración de la sociedad concesionaria deberá regirse por el Artículo 28 de DS MOP N° 240 de 1991.⁽¹⁰⁾

1.6.4. Garantía de construcción

El concesionario entregará la garantía de construcción dentro del plazo de treinta días corridos desde la constitución de la sociedad concesionaria. Ella estará integrada, inicialmente, por una o más boletas de garantía bancarias, emitidas por uno o más bancos de la plaza a nombre de la DGOP, equivalentes al 5% del valor total de inversión de la oferta presentada, la cual reemplazará la garantía de seriedad de la oferta. La garantía de seriedad de la oferta será devuelta dentro de los 15 días posteriores a la recepción por el MOP de la garantía de construcción por el monto señalado.

El valor total de inversión de la oferta será el señalado en el punto B3.a) del Artículo 1.3.9.

Se entenderá por plaza la ciudad de Santiago.

Una vez que se haya ejecutado el 50% de la obra, previa certificación de la Inspección Fiscal, la garantía de construcción se podrá cambiar por una o más boletas de garantía bancarias por un monto equivalente al 2,5% sobre el valor total de inversión de la oferta presentada.

En cada caso, el estado de avance de la obra quedará definido por las cantidades de obra ejecutadas, valorizadas a los precios unitarios del proyecto definitivo presentado por el concesionario y aprobado por el MOP.

1.6.5. Plazos

1.6.5.1. Inicio de construcción de la obra propuesta

El concesionario tendrá un plazo máximo de diez meses para iniciar la construcción de la obra en concesión, contados desde la fecha de suscripción y protocolización ante Notario del Decreto Supremo que adjudica la concesión.

1.6.5.2. Puesta en servicio provisoria del total de la obra

El concesionario tendrá un plazo máximo de catorce meses, a contar del plazo máximo de inicio de la construcción de la obra en concesión, para la puesta en servicio provisoria.

(10)

Se modificó el texto. Ver Circular Aclaratoria N°2, Aclaración 4.

Se autorizará la puesta en servicio provisoria cuando se dé por aprobada la obra por la DGOP, de acuerdo a lo señalado en el Artículo 34° del D.S. MOP N° 240 de 1991.

L6.6. Expropiaciones

Las expropiaciones de los terrenos necesarios para la construcción del acceso y la reserva de su faja fiscal las ejecutará el MOP, de acuerdo a lo estipulado en el Artículo 15° del D.F.L. MOP N° 164, de 1991 y en su modificación de octubre de 1993.

En el evento que el procedimiento expropiatorio signifique un retraso, imputable al MOP, en el inicio de la construcción de la obra respecto a la fecha indicada por el concesionario en su oferta técnica, el MOP compensará al concesionario otorgándole un aumento en el plazo de inicio de la construcción igual al atraso sufrido. Además, se le aumentará, en igual lapso, el plazo de puesta en servicio provisoria y el plazo de concesión.

El MOP no entregará otro tipo de indemnizaciones por retraso en el proceso expropiatorio.

L6.7. Pago del concesionario por concepto de expropiaciones

El MOP realizará las expropiaciones de los terrenos necesarios para construir la obra en concesión.

Los pagos realizados por el MOP por el concepto de expropiaciones, expresados en UF, les serán reembolsados por el concesionario, sin intereses, en un plazo de 60 días, contados desde el día en que el MOP informe al concesionario de la materialización del último pago por concepto de expropiaciones. Los pagos realizados por el MOP por concepto de expropiaciones podrán haberse materializado con anterioridad a la adjudicación de la concesión.

El reembolso que realice el concesionario al MOP por concepto de expropiaciones no superará las UF 69.000 (sesenta y nueve mil Unidades de Fomento).

La transformación de UF a pesos, se hará considerando el valor de la UF del último día del mes anterior al que se realice el reembolso.

L6.8. Responsabilidad del concesionario frente a la subcontratación

El concesionario podrá subcontratar el proyecto de ingeniería y/o el total o parte de la construcción de las obras, la conservación u otros servicios necesarios, siempre que cumpla con lo estipulado en las Bases Técnicas.

Sin embargo, para el cumplimiento del contrato de concesión, el concesionario será el único responsable ante el MOP.

L6.9. Del proyecto de ingeniería

L6.9.1. Inspección fiscal del proyecto de ingeniería

Para todos los efectos del contrato, se entenderá por Inspector Fiscal del proyecto de ingeniería al profesional funcionario a quien la Dirección de Vialidad, *designado por un acto formalmente*

tramitado,⁽¹¹⁾ le haya encargado velar directamente por la correcta ejecución del proyecto de ingeniería y por el cumplimiento del contrato en esta etapa.

La Dirección de Vialidad podrá, a petición del Inspector Fiscal, incorporar a la Inspección Técnica de la Obra (I.T.O.), en calidad de asesores del Inspector Fiscal, profesionales o especialistas, sean personas naturales o jurídicas. Las actividades y obligaciones que debe desempeñar cada asesor se establecerán en el contrato que especialmente se celebre para estos fines.

1.6.9.2. Sistema de comunicaciones y su registro de obra en la etapa de ingeniería

El Inspector Fiscal determinará el sistema de comunicaciones que utilizará con el concesionario durante esta etapa, así como la forma de archivo y registro de los documentos que se emitan, los que se considerarán oficiales para todos los efectos legales y contractuales.

1.6.9.3. Obligación del concesionario de dar libre acceso al Inspector Fiscal a los antecedentes del proyecto de ingeniería

El concesionario deberá otorgar libre acceso al Inspector Fiscal a los antecedentes del proyecto, planos, memorias de cálculo, especificaciones, etc., relacionados con el proyecto de ingeniería y, en general, a todos los antecedentes que sean necesarios para su labor de fiscalización y control del cumplimiento de las obligaciones emanadas del contrato de concesión.

1.6.10. Recepción del proyecto de ingeniería

El concesionario deberá realizar una ingeniería de detalle que se ajuste a las especificaciones mínimas establecidas en las Bases de Licitación.

El concesionario presentará, para la aprobación del Inspector Fiscal, los planos y las memorias explicativas, así como los antecedentes técnicos necesarios para la ejecución de la obra. En estos documentos se detallarán las obras por realizar de acuerdo con las especificaciones del contrato de concesión. La aprobación del proyecto de ingeniería deberá otorgarse dentro de los sesenta días contados desde la entrega de los antecedentes correspondientes. Transcurrido este plazo, sin que se formulen reparos, se entenderá que han sido aprobados.

El concesionario podrá iniciar la construcción de la obra cuando cuente con la aprobación del proyecto de ingeniería.

Salvo autorización expresa del Director General de Obras Públicas, el plazo para la puesta en servicio de la obra estipulado en el contrato de concesión, no podrá ser modificado debido al rechazo del proyecto de ingeniería que haya presentado el concesionario.

1.6.11. Patentes

El concesionario deberá prevenir e indemnizar al Fisco contra cualquier acción judicial que pueda entablarse en su contra, derivado del uso o supuesto uso, de cualquier patente, diseño, marca comercial, nombre u otros derechos patentados que se usen en el proyecto durante todo el periodo de concesión.

(11)

Se modificó el texto. Ver Circular Aclaratoria N°2, Aclaración 5.

L6.12. Ampliación del plazo de inicio de construcción de las obras

Si durante la ejecución de los estudios de ingeniería de detalle se produjeran atrasos ocasionados por fuerza mayor o caso fortuito, que postergaren el inicio de la construcción de la obra, el concesionario deberá presentar a la Inspección Fiscal su justificación por escrito antes de que transcurran 30 días desde que se hayan producido; pasado ese periodo no se aceptará justificación alguna. El Director de Vialidad estudiará el informe presentado por la Inspección Fiscal y las razones invocadas por el concesionario para justificar el atraso y propondrá al Director General de Obras Públicas la aceptación o rechazo de la ampliación de plazo.

L6.13. Relación entre el concesionario y el Ministerio de Obras Públicas

Toda comunicación y relación entre el concesionario y el MOP se canalizará a través del Inspector Fiscal designado para la etapa respectiva, sin perjuicio de las instancias de apelación establecidas en la Ley, Reglamento y las presentes bases.

L6.14. Inspección fiscal de la construcción

Para todos los efectos del contrato, se entenderá por Inspector Fiscal de la construcción al profesional funcionario a quien la Dirección de Vialidad le haya encargado velar por la calidad de la construcción de las obras en relación al proyecto de ingeniería aprobado, y en general por el cumplimiento del contrato en esta etapa.

L6.15. Inspección técnica de la obra

La Dirección de Vialidad podrá, a petición del Inspector Fiscal, incorporar a la ITO, en calidad de asesores del Inspector Fiscal, profesionales o especialistas, sean personas naturales o jurídicas. Las actividades y obligaciones que deba desempeñar cada asesor se establecerán en el contrato que especialmente se celebre para estos fines.

La ITO tendrá por objeto fiscalizar e inspeccionar las obras en terreno y en los lugares en que el concesionario prepara, fabrica u obtiene los materiales o elementos que se van a incorporar a ella. Sus funciones serán las que por escrito les asigne el Director de Vialidad, quedando éstos subordinados al Inspector Fiscal, quien comunicará por escrito al concesionario la incorporación de dichos asesores.

Adicionalmente, formará parte de la ITO, aquella persona nombrada por escrito por la Dirección General de Obras Públicas a proposición de la DGAC.

L6.16. Libro de obra durante la etapa de construcción

El Inspector Fiscal de la construcción deberá contar, para el desempeño de su cometido, entre otros antecedentes, con un libro denominado "Libro de Obra", en el cual se individualizará la obra a ejecutar, el concesionario y el Inspector Fiscal, con mención de los decretos y resoluciones pertinentes. Este libro se mantendrá en las oficinas de la ITO y el concesionario tendrá acceso a él todos los días durante la jornada de trabajo de la inspección.

El Libro de Obra señalará los hechos más importantes durante el curso de la ejecución de la obra, en especial, las observaciones que pudieren merecer las obras ejecutadas, los materiales que se están empleando o que se pretende emplear, y las instrucciones impartidas para corregir defectos

y/o asegurar el cumplimiento por parte del concesionario de las especificaciones técnicas y de las obligaciones contraídas de acuerdo a los documentos del contrato.

L6.17. Responsabilidad del concesionario en la instalación de faenas

El concesionario será el único responsable por el suministro, transporte, instalación, mantención y suficiencia de la instalación de faenas requerida para el normal desarrollo de las obras.

L6.18. Responsabilidad laboral del concesionario

Para todos los efectos legales, el concesionario tendrá la responsabilidad total y exclusiva de su condición de empleador con todos sus trabajadores. El concesionario queda especialmente sujeto a las disposiciones contenidas en el Código del Trabajo y a la legislación que regula las relaciones con sus trabajadores, a las leyes, reglamentos y estatutos sobre prevención de riesgos, que sean aplicables a la ejecución de las obras.

Es obligación del concesionario efectuar la denuncia de los accidentes del trabajo y de las enfermedades profesionales en conformidad con las disposiciones legales vigentes, debiendo informar a la Inspección Fiscal de los hechos ocurridos, haciendo entrega, cuando corresponda, de tales denuncias.

L6.19. Obligación de proporcionar información durante la etapa de construcción

El concesionario queda obligado a proporcionar al Inspector Fiscal, a partir del inicio de la etapa de construcción, los siguientes datos:

- a) Informe mensual de avance de la construcción de las obras, referido al avance programado.
- b) Informes mensuales sobre los problemas que se tengan en el desarrollo de la construcción.
- c) Estados financieros trimestrales de la sociedad concesionaria, presentados en el formato (FECU) exigido por la Superintendencia de Valores y Seguros. En las notas a dichos estados deberá explicitarse:
 - Tipo de deudas (monedas, plazos, interés, tabla de amortización)
 - Inversión en las obras de concesión, indicando por separado el monto por concepto de camino, plaza de peaje, puente e intersección.
- d) Organización y personal superior de la sociedad, semestralmente.

L6.20. Mantenimiento de desvíos

El concesionario deberá mantener a su costo, operables para todo tipo de vehículos, los caminos públicos o variantes por los que fuere necesario desviar el tránsito a causa de la ejecución de las obras contratadas.

L6.21. Señalización y seguridad para el tránsito

El contrato obliga al concesionario a procurar la seguridad del tránsito para los usuarios, debiendo proveer, colocar y mantener letreros y señales de peligro, diurno y nocturno, durante todo el

período de las faenas. Igualmente deberá proveer personal de señaleros día y noche, como también los equipos y ayuda para emergencias. Todo lo anterior deberá ajustarse a lo establecido en el Decreto N° 63 de fecha 15 de mayo de 1986, del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, sobre Señalización y Medidas de Seguridad cuando se efectúan trabajos en vía pública. Esta señalización de faenas deberá retirarse tan pronto como ella se haga innecesaria.

L6.22. Despeje y limpieza final

Antes de la autorización de puesta en servicio provisoria, el concesionario debe despejar y retirar del sitio de la obra las instalaciones de faena, materiales excedentes, escombros y basura de cualquier especie.

L6.23. Modificación del plazo de puesta en servicio de la obra

Si durante la construcción de la obra se produjeran atrasos ocasionados por fuerza mayor o caso fortuito, el concesionario deberá presentar a la Inspección Fiscal su justificación por escrito, antes de que transcurran 30 días desde que se hayan producido, y en todo caso antes del término del plazo vigente. Transcurrido ese período no se aceptará justificación alguna. El Director General de Obras Públicas estudiará el informe de la Inspección Fiscal y las razones invocadas por el concesionario para justificar el atraso, y resolverá la aceptación o rechazo de la ampliación de plazo.

Los antecedentes sometidos a consideración de la Dirección General de Obras Públicas deben incluir los nuevos programas de trabajo visados por el Inspector Fiscal.

El concesionario no tiene derecho a prórroga de plazo por los atrasos que puedan experimentar los trabajos como consecuencia del rechazo que efectúe la Inspección Fiscal de materiales u obras que no cumplan con las condiciones del contrato.

L6.24. Sanciones por incumplimiento de los plazos

El concesionario está obligado a cumplir con los plazos de inicio de construcción y puesta en servicio provisoria de las obras, según lo estipulado en el Artículo 1.6.5. de las presentes bases. En caso contrario, estará afecto a las multas diarias señaladas en el Artículo 1.6.45.

L6.25. Planos de construcción

Dentro de los 60 días anteriores a la fecha de puesta en servicio provisoria de la obra respectiva, el concesionario presentará al Inspector Fiscal los planos de construcción junto con las memorias explicativas.

El Inspector Fiscal deberá revisar y aprobar o rechazar los documentos indicados en el párrafo anterior, para lo cual dispondrá de un plazo máximo de 30 días.

L6.26. Autorización de puesta en servicio provisoria de las obras

Solamente una vez comprobada la buena terminación y ejecución de las obras, de acuerdo a los planos, especificaciones y estándares de las presentes bases, y aprobados los planos definitivos y las memorias explicativas señalados en 1.6.25., el reglamento de servicio señalado en 1.6.32.,

el programa de conservación señalado en I.6.33. y entregada la garantía de explotación que se señala en el Artículo I.6.28., el concesionario podrá solicitar a la DGOP la puesta en servicio provisoria. La DGOP deberá dictaminar la puesta en servicio provisional en un plazo no superior a 45 días desde la fecha de presentación de la solicitud, de acuerdo al inciso 1° del Artículo N° 34 del Reglamento de Concesiones.

La DGOP, antes de dictaminar la puesta en servicio provisional, deberá solicitar un informe al Director General de Aeronáutica Civil.

La puesta en servicio provisoria tendrá una duración de no menos de seis meses, contados desde su autorización.

A contar de esta autorización el concesionario deberá comenzar la explotación de la obra.

L6.27. Autorización de puesta en servicio definitiva

El concesionario deberá solicitar la puesta en servicio definitiva una vez transcurrido seis meses de la autorización de la puesta en servicio provisoria de la totalidad de la obra. Para otorgar la autorización definitiva, se procederá de acuerdo a lo establecido en los Artículos 34 y 35 del D.S. MOP N° 240 de septiembre de 1991.

L6.28. Garantías de explotación

Dentro de los 30 días previos a la puesta en servicio provisoria de la totalidad de la obra, el concesionario entregará al MOP la garantía de explotación de la misma, la que tendrá una vigencia igual al periodo de explotación, más 12 meses.

Esta garantía reemplazará la garantía de construcción de la obra. La garantía de construcción será devuelta al concesionario dentro de los 15 días posteriores a la fecha de recepción a conformidad de la boleta de garantía de explotación por parte del MOP, de acuerdo al Reglamento de Concesiones.

La garantía de explotación deberá estar constituida por una o más boletas de garantía bancarias, emitidas por uno o más bancos de la plaza, a nombre de la DGOP, y corresponderá a 2.500 UF (dos mil quinientas unidades de fomento).

Se entenderá por plaza la ciudad de Santiago.

Dos años antes del término de la concesión, el concesionario deberá agregar en carácter complementario a la garantía antes señalada, una o más boletas de garantía bancarias emitidas por un banco de la plaza a nombre de la DGOP, correspondientes a 2.500 UF (dos mil quinientas unidades de fomento). Esta garantía complementaria tendrá una vigencia de tres años.

Las boletas de garantía de explotación antes indicadas serán devueltas una vez transcurrida su vigencia y siempre que el concesionario haya cumplido con todas las obligaciones contraídas con el MOP, en particular que la concesión sea recepcionada de acuerdo a lo estipulado en el Artículo I.6.53.

L6.29. Inspección fiscal durante la explotación

Para todos los efectos del contrato, se entenderá por Inspector Fiscal de la Explotación al

profesional funcionario del Ministerio de Obras Públicas a quien la DGOP le haya encargado velar directamente por la correcta explotación de la obra, y, en general, por el cumplimiento del contrato en esta etapa. La Inspección Fiscal de la explotación se mantendrá durante todo el periodo de la concesión, desde la fecha de la autorización de puesta en Servicio Provisoria de la obra.

El Inspector Fiscal controlará el cumplimiento del contrato en todos los aspectos, correspondiéndole, entre otras actividades, las siguientes:

- a) Verificar el cumplimiento del contrato de concesión.
- b) Entregar a la DGOP los reportes que solicite, relativos a la gestión de la concesión.
- c) Realizar los análisis pertinentes de los antecedentes que debe entregar el concesionario.
- d) El control del cumplimiento de las normas técnicas sobre la conservación de las obras.
- e) El control del cumplimiento del plan de trabajo aprobado.
- f) El control del cumplimiento de las normas técnicas sobre la operación de las obras.
- g) El control del cumplimiento del reglamento de servicio de la obra.
- h) La revisión de la información estadística entregada por el concesionario.
- i) El control del cumplimiento de las condiciones económicas de la licitación.
- j) Proponer la aplicación de multas.
- k) El control del cumplimiento en la entrega de la información de los estados financieros de la sociedad concesionaria.

También, la DGOP dará su aceptación al nombramiento que la DGAC efectúe de un funcionario que asesorará al Inspector Fiscal en los siguientes aspectos específicos de la explotación.⁽¹²⁾

- a) Velar porque la operación del acceso al aeropuerto no afecte el adecuado funcionamiento del terminal aéreo.
- b) Velar por el cumplimiento del contrato en lo que respecta al cobro en plaza de peaje, operación de la plaza de peaje y devolución de los saldos de recaudación a la DGAC.

En ejercicio de la asesoría anteriormente señalada, dicho funcionario podrá resolver situaciones de emergencia, dando cuenta inmediata al Inspector Fiscal.⁽¹³⁾

La DGAC se reserva el derecho de solicitar al concesionario, cuando lo estime conveniente, toda la documentación soportante de los pagos efectuados a ella, en razón del ejercicio de la concesión.

L6.30. Inspección técnica de la explotación de la obra

El Director General de Obras Públicas, a proposición del Inspector Fiscal, definirá la estructura que tendrá la I.T.O en la etapa de la explotación para el cumplimiento de sus objetivos.

L6.31. Libro de explotación de la obra

En la oficina del Inspector Fiscal de la explotación deberá existir un libro denominado "Libro de Explotación", en el cual se individualizará la obra en concesión, el concesionario, el Inspector Fiscal de la explotación y el funcionario de la DGAC a que se hace referencia en el Artículo

(12) Se modificó el texto. Ver Circular Aclaratoria N°2, Aclaración 6.

(13) Se modificó el texto. Ver Circular Aclaratoria N°2, Aclaración 6.

1.6.29. de las presentes bases. A este libro tendrán acceso el Inspector Fiscal, el funcionario de la DGAC, la ITO y el concesionario.

El Libro de Explotación comenzará indicando la fecha de autorización de puesta en servicio provisoria y continuará señalando los hechos más importantes durante el curso de la explotación de la obra, en especial, las observaciones que pudieren merecer la conservación, las sanciones y multas, el cobro de tarifas y, en general, el cumplimiento de las obligaciones contraídas por el concesionario.

Asimismo, se anotarán los resultados contables y de gestión que sean relevantes al término de cada trimestre, y en especial al término de cada año.

1.6.32. Plazo de entrega del reglamento de servicio de la obra

El concesionario deberá hacer entrega del borrador del Reglamento de Servicio de la Obra al Inspector Fiscal antes de 6 meses previos a la puesta en servicio provisoria de la obra, mediante oficio dirigido a la Oficina de Partes de la DGOP. En un plazo no superior a los 60 días luego de recepcionado el reglamento, el Inspector Fiscal notificará al concesionario de la aprobación u observaciones a dicho documento. En el caso de existir observaciones, el concesionario tendrá como máximo 30 días corridos para hacer entrega del nuevo borrador del Reglamento de Servicio de la Obra al Inspector Fiscal, para la aprobación de éste.

La DGOP en forma previa a la aprobación del Reglamento de Servicio de la Obra deberá solicitar un informe al Director General de Aeronáutica Civil.

1.6.33. Conservación de las obras

El concesionario deberá entregar un programa de conservación de la obra para la aprobación del Inspector Fiscal, durante los 60 días previos a la puesta en servicio provisoria de la obra.

El incumplimiento de esta obligación originará que el MOP no dé la autorización de puesta en servicio provisoria de la concesión.

Posteriormente, el último día hábil del mes de noviembre de cada año, el concesionario deberá hacer entrega para la aprobación del Inspector Fiscal, del plan de conservación actualizado para el año siguiente, a que hace referencia el capítulo II.7.3.2 de las Bases Técnicas.

El concesionario está obligado a conservar las obras en las condiciones contempladas en el contrato y en el programa de conservación aprobado, reparando o sustituyendo los elementos que se deterioren por su uso y por el paso del tiempo.

1.6.34. Alteración en la prestación del servicio

Cuando el concesionario, como consecuencia de la realización de los trabajos de conservación, prevea una alteración temporal en el nivel de servicio prestado, deberá comunicarlo por escrito al Inspector Fiscal a lo menos con quince días de anticipación al hecho e informar debidamente a los usuarios.

El MOP podrá exigir la adopción de medidas por parte del concesionario conducentes a procurar las mínimas alteraciones en el uso normal de la obra. Estas medidas podrán referirse a fijación de horarios, señalización, iluminación, precauciones de seguridad, plazo máximo de ejecución de

obras u otras necesarias.

L6.35. Obligación de proporcionar información durante la etapa de explotación

Además de la información especificada en el Artículo II.7.2 de las Bases Técnicas, el concesionario deberá proporcionar al Inspector Fiscal durante la etapa de explotación, la siguiente información:

- a) Estados financieros trimestrales de la sociedad concesionaria, presentados en el formato (FECU) exigido por la Superintendencia de Valores y Seguros. En las notas de dichos estados se deberá individualizar los ingresos de explotación desglosados en ingresos por tarifa e ingresos por cada uno de los servicios complementarios autorizados. Los costos de explotación desglosados en costos de operación, costos de conservación rutinaria, costos de conservación de obras anexas, costos de reparaciones mayores y mantenciones imprevistas, y otros costos.
- b) Organización y personal superior de la sociedad, semestralmente.
- c) Información adicional que se solicite para fiscalizar el adecuado cumplimiento del contrato por parte del concesionario durante el período de explotación.
- d) Información mensual de reclamos presentados por los usuarios, identificando al usuario y el reclamo que se haya formulado.

L6.36. Estadísticas, mediciones y controles

El concesionario deberá realizar las mediciones y controles que estipulen las Bases Técnicas, respondiendo por la veracidad de la información. Permitirá el acceso del Inspector Fiscal a las dependencias donde están establecidos los sistemas de control estadístico a fin de imponerse de ellos, verificar y controlar los resultados.

Sin perjuicio de lo anterior, el MOP se reserva el derecho de efectuar, en forma independiente, cualquier medición que estime conveniente, utilizando las instalaciones del concesionario que tengan relación con los sistemas de control, o bien con instalaciones y equipos propios.

L6.37. Transferencia de la concesión o constitución de los ingresos en garantía

El concesionario podrá transferir la concesión o bien constituir sus ingresos en garantía, en conformidad a lo estipulado en el Artículo 21° del D.F.L. MOP N° 164, de 1991.

L6.38. Subcontratos en la explotación

El concesionario podrá subcontratar la explotación de la obra incluyendo los servicios complementarios autorizados. No obstante, para efectos del cumplimiento del contrato de concesión, el concesionario será el único responsable ante el MOP.

L6.39. Cuidado de la obra

El concesionario asumirá plena responsabilidad por el cuidado de la obra durante todo el período de concesión. Es responsabilidad del concesionario que los daños que pudieren producirse por cualquier causa sean reparados a la brevedad, a fin de mantener las condiciones de la obra y del servicio prestado.

El concesionario deberá proporcionar y mantener los cuidadores, serenos, cercos y luces de alumbrado, etc., en cantidad suficiente para asegurar la protección de la obra, la seguridad y comodidad del público y de su propio personal.

L6.40. Daños a terceros durante la construcción y la explotación de la obra

El concesionario deberá tomar todas las precauciones para evitar daños a terceros y al personal que trabaja en la obra. Igualmente deberá tomar todas las precauciones para evitar daños a propiedades de terceros y al medio ambiente durante la concesión de la obra.

Todo daño, de cualquier naturaleza, que con motivo de la ejecución de la obra y de su explotación se cause a terceros, al personal de la obra, a la propiedad de terceros y al medio ambiente, será de exclusiva responsabilidad del concesionario, a menos que sean exclusivamente imputables a medidas impuestas por el MOP después de haber suscrito el contrato.

L6.41. Seguros de responsabilidad civil por daños a terceros

Quince días antes del inicio de la construcción de la obra, el concesionario deberá hacer entrega de una póliza de seguro por responsabilidad civil, por un monto mínimo de 1.800 UF (mil ochocientas unidades de fomento) con un deducible máximo del 1%, pagada al contado y por un periodo equivalente al plazo estimado de la recepción provisoria del total de la obra. Esta póliza cubrirá la responsabilidad civil en la etapa de construcción por daños que con motivo de la ejecución de la obra sufran terceros en sus bienes y/o en sus personas, y que hubiesen acontecido dentro o en la vecindad inmediata del área de concesión.

Con una anticipación de 60 días a la expiración de la póliza de seguro por responsabilidad civil en la etapa de construcción, el concesionario deberá entregar una nueva póliza de seguro por un monto de 4.000 UF (cuatro mil unidades de fomento), con un deducible máximo del 1%, que cubrirá el periodo de explotación de la concesión. Se deberá incorporar en forma explícita en la cobertura de este seguro la responsabilidad civil por vehículos motorizados que transiten o se encuentren en el área de concesión. Dicha póliza podrá contratarse en forma anual o en periodos mayores, debiendo acreditarse su renovación 60 días antes de la expiración de la anterior. A su vez, en todas y cada una de estas pólizas deberá constar el pago al contado de las mismas.

El Inspector Fiscal podrá rechazar las pólizas si no cumplen los requisitos mínimos para una efectiva cobertura de riesgos de responsabilidad civil.

La póliza de responsabilidad civil, ya sea en la etapa de construcción o en la etapa de explotación, tendrá como beneficiario único al Ministerio de Obras Públicas, y deberá contener en forma explícita cláusulas de responsabilidad civil cruzada, de rehabilitación automática (cobertura 100% del tiempo mientras la póliza se encuentre vigente), de renuncia a los derechos de subrogación, de exclusiones, y una indicación de la imposibilidad de cancelar o dar término al seguro por parte del concesionario sin la aprobación por escrito del Ministerio de Obras Públicas.

De producirse daños a terceros, el concesionario será el único responsable pecuniariamente de las diferencias entre el monto pagado con cargo a la póliza y los daños que efectivamente deban ser indemnizados o reparados.

L6.42. Efectos por la destrucción total o parcial de la obra por caso fortuito

En caso de destrucción total o parcial de la obra por caso fortuito durante su construcción y/o explotación, el concesionario está obligado a su reparación total sin derecho a reembolso.

L6.43. Seguro por catástrofe

Quince días antes del inicio de la construcción de la obra, el concesionario deberá hacer entrega de una o más pólizas de seguro por catástrofe. Dicho seguro será por un monto equivalente al valor total de la obra concesionada, la cual incluye obras nuevas y existentes, con un deducible máximo del 1% del costo total de la obra. Dicho seguro tendrá como beneficiario único al Ministerio de Obras Públicas, el cual dispondrá de dichos fondos para la reconstrucción de la obra. Este seguro deberá estar vigente por todo el período de concesión.

Las pólizas de seguro catastrófico no podrán incluir las pólizas por responsabilidad civil a que hace referencia el Artículo 1.6.41., debiendo entregarse en forma separada.

El concesionario deberá presentar al Inspector Fiscal para su aprobación, un borrador preliminar de la póliza de seguro, más los antecedentes técnicos que la respaldan, el cual deberá contener como mínimo las condiciones generales y especiales del seguro, sus coberturas de riesgo, las estimaciones de pérdidas máximas estimadas de la obra, los sublímites propuestos, etc. Con todo, las pólizas deberán contener en forma explícita y obligatoriamente cláusulas de rehabilitación automática (cobertura 100% del tiempo mientras la póliza se encuentre vigente), de renuncia a los derechos de subrogación respecto de los asegurados y beneficiarios, de gastos de aceleración, y una cláusula que indique la imposibilidad de cancelar o dar término al seguro por parte del concesionario sin la aprobación por escrito del Ministerio de Obras Públicas.

El Inspector Fiscal podrá rechazar la o las pólizas por catástrofe si no cumplen los requisitos mínimos para una efectiva cobertura de los riesgos de la obra.

El concesionario deberá entregar al Ministerio de Obras Públicas, en los plazos señalados, una o más pólizas pagadas al contado, que cubran los riesgos catastróficos en la etapa de construcción, y que deberán ser contratadas por un período equivalente al plazo estimado de la recepción provisoria de la totalidad de la obra. Los montos de este seguro se establecerán en base al cronograma de avance físico estimado de la obra.

Con una anticipación de 60 días a la expiración de la póliza de seguro por catástrofe de la etapa de construcción, el concesionario deberá presentar una nueva póliza de seguro de catástrofe que cubrirá el período de explotación de la concesión. Dicha póliza podrá contratarse en forma anual o en períodos mayores, debiendo acreditarse su renovación 60 días antes de la expiración de la anterior. A su vez, en todas y cada una de estas pólizas deberá constar el pago al contado de las mismas.

Las pólizas de seguro catastrófico en la etapa de explotación se basarán en los valores de reposición de las obras, expresados en unidades reajustables. En ningún caso se aceptarán estimaciones de pérdidas máximas para el efecto de las contrataciones de los seguros que consideren valores residuales o depreciados de la obra.

Cualquier liquidación de las compañías de seguro que se realicen con cargo a estas pólizas deberán ser presentadas al Inspector Fiscal para su aprobación.

Las pólizas deberán separar explícitamente los valores y coberturas de las obras viales propiamente tal y de los servicios complementarios asociados a la concesión del camino.

L6.44. Sanciones y multas durante el período de ingeniería

En caso de incumplimiento de obligaciones del concesionario durante la etapa de ingeniería, el Inspector Fiscal notificará de la infracción detectada al concesionario y propondrá la aplicación, si es el caso, de una multa de 20 UTM por cada vez que no permita, u obstaculice, el libre acceso del Inspector Fiscal a las fuentes de información señaladas en el Artículo I.6.9.3.

L6.45. Sanciones y multas durante el período de construcción

En caso de incumplimiento de obligaciones del concesionario durante la construcción, el Inspector Fiscal notificará de la infracción detectada al concesionario y propondrá la aplicación, si es el caso, de las multas y sanciones que se estipulan a continuación:

L6.45.1. No entrega de información durante la construcción, según Artículo L6.19.

El concesionario incurrirá en una multa de 10 UTM por día de atraso en caso de que no proporcione la información señalada en el Artículo I.6.19

L6.45.2. Incumplimiento de mantención del tránsito, según Artículo L6.20.

Si el concesionario, dentro de las 48 horas de notificado, a través del Libro de Obras, no cumple con las instrucciones impartidas por el Inspector Fiscal en relación a la mantención del tránsito durante la construcción, el concesionario será sancionado con una multa de 10 UTM por día de incumplimiento.

L6.45.3. Incumplimiento de señalización y seguridad para el tránsito, según el Artículo L6.21.

Si el concesionario, dentro de las 48 horas de notificado, a través del Libro de Obras, no cumple con las instrucciones impartidas por el Inspector Fiscal en relación a la señalización y seguridad para el tránsito, el concesionario será sancionado con una multa de 10 UTM por día de incumplimiento.

L6.45.4. Incumplimiento de los plazos, de inicio de construcción y puesta en servicio provisorio

Si se produjere atraso en el plazo máximo más las prórrogas autorizadas para el inicio de la construcción o para la puesta en servicio provisorio de la obra respectiva, el concesionario pagará una multa diaria del 1 por 1.000 sobre el valor de la inversión de la oferta.

L6.45.5. Incumplimiento de normas sobre empréstitos y botaderos, señalado en la sección II.6.12. de las Bases Técnicas

Este incumplimiento tendrá una multa, cuyo monto será equivalente al perjuicio causado, la cual será propuesta por el Inspector Fiscal. En todo caso, esta multa no podrá exceder de 20 UTM si el perjuicio es resuelto dentro de los cinco días de ocurrido, al cabo de los cuales, si no se subsana, tendrá una multa diaria mínima de 10 UTM. Estas multas son sin perjuicio de las que

estipula la normativa legal vigente.⁽¹⁴⁾

L6.45.6. No entrega de resultados del laboratorio, según lo señalado en la sección II.6.5. de las Bases Técnicas

El no cumplimiento de esta disposición dará lugar a una multa de 10 UTM por cada día de atraso respecto al programa aprobado por el Inspector Fiscal.

L6.45.7. Atraso en la entrega de instalaciones al Inspector Fiscal, según lo señalado en el Artículo II.6.7. de las Bases Técnicas

Por cada día de atraso en la entrega de las instalaciones el concesionario será sancionado con una multa de 10 UTM.

L6.45.8. Retiro de las señalizaciones de faena, según lo señalado en II.6.8. de las Bases Técnicas

El concesionario incurrirá en una multa de 10 UTM por cada día de atraso a partir del plazo máximo autorizado.

L6.46. Sanciones y multas durante el periodo de explotación

En caso de incumplimiento de obligaciones del concesionario durante la explotación, el Inspector Fiscal notificará de la infracción detectada al concesionario y propondrá la aplicación, si es el caso, de las multas y sanciones que se estipulan a continuación:

L6.46.1. Interrupción voluntaria total o parcial del servicio, sin previa autorización del MOP

La interrupción voluntaria total o parcial del servicio sin previa autorización del MOP será sancionada con una multa diaria de 200 UTM.

L6.46.2. Cobro del Pago Total en Plaza de Peaje por un monto superior al autorizado

El cobro del Pago Total en Plaza de Peaje por un monto superior al autorizado será sancionado con una multa igual a 500 UTM, cada vez que se sorprenda la infracción.

L6.46.3. Alteración en la prestación del servicio, según lo señalado en el Artículo L6.34.

El concesionario incurrirá en una multa de 5 UTM por cada día de atraso en informar al Inspector Fiscal de la alteración en la prestación del servicio.

Además, incurrirá en una multa de 10 UTM por cada día de atraso en la aplicación de las medidas de gestión exigidas por el Inspector Fiscal.

(14)

Se modificó el texto. Ver Circular Aclaratoria N°2, Aclaración 7.

L6.46.4. Entrega no oportuna de información estadística necesaria para efectuar las labores de fiscalización, especificadas en las Bases Técnicas y Económicas

El concesionario incurrirá en una multa de 10 UTM por cada día de atraso por no dar cumplimiento a la entrega de la información especificada en los Artículos II.7.2.1., II.7.2.2. y II.7.2.3 de las Bases Técnicas y en el Artículo I.6.35. de las Bases Administrativas, en los plazos estipulados en los mismos.

L6.46.5. Incumplimiento en el plan de trabajo de conservación

El concesionario incurrirá en una multa igual al valor mayor entre 200 UTM y el 5% del presupuesto de la obras no realizadas, o que no cumplan con las normas técnicas.

L6.46.6. Condiciones generales del servicio de emergencia caminera, según el Artículo II.7.5.

El no cumplimiento de las condiciones del servicio de emergencia caminera será sancionado con una multa de 30 UTM cada vez que se infrinja.

L6.46.7. Incumplimiento en la entrega de los estados financieros

El concesionario incurrirá en una multa de 10 UTM por día de atraso al no dar cumplimiento en el plazo y forma a la entrega de los estados financieros de la sociedad concesionaria según lo estipulado en el Artículo I.6.2.1.

L6.46.8. Infracciones en la información proporcionada por el concesionario, según lo señalado en la sección L6.36.

El concesionario incurrirá en una multa de 200 UTM al proporcionar información que contenga errores que fueren atribuibles a negligencia, y en una multa de 1.000 UTM cuando proporcione datos o antecedentes falsos.⁽¹⁵⁾

L6.46.9. No realización de las labores solicitadas por el Inspector Fiscal de acuerdo a lo señalado en el Artículo II.7.3.8. letra (a)

El concesionario deberá pagar una multa de 30 UTM cada vez que no cumpla con lo solicitado por el Inspector Fiscal de acuerdo a lo establecido en el Artículo II.7.3.8. letra (a).

L6.46.10. Ausencia de equipos de seguridad, vestimenta adecuada y otros, según lo señalado en el Artículo II.7.4.

El concesionario deberá pagar una multa de 3 UTM por cada vez que sea sorprendido no cumpliendo lo señalado en el Artículo II.7.4.

(15)

Se modificó el texto. Ver Circular Aclaratoria N°2, Aclaración 8.

L6.46.11. Mantenimiento del tránsito en zona de faenas, según el Artículo II.7.11.

El incumplimiento de la mantención del tránsito en la zona de faenas durante la explotación será sancionado en relación al programa pactado por el concesionario y aprobado por el Inspector Fiscal con una multa de 20 UTM, por cada día en que se mantenga el problema.

L6.46.12. Ausencia de señalización para prevenir a los usuarios sobre la realización de labores de mantenimiento y conservación, según el Artículo II.7.6.

El concesionario deberá pagar una multa diaria de 5 UTM por no disponer de la señalización indicada en el Artículo II.7.6.

L6.46.13. Daños a las instalaciones, según el Artículo II.7.7.

Si el concesionario no repara los daños ocasionados a las instalaciones de acuerdo al programa aprobado por el Inspector Fiscal, se le cobrará una multa de 40 UTM por cada día de incumplimiento.

L6.46.14. Incumplimiento de instrucciones impartidas a través de los Libros de Obras

El incumplimiento de las instrucciones impartidas a través del sistema de comunicaciones en la etapa de ingeniería, Libro de Obra de Construcción y Libro de Obra de Explotación, en el plazo acordado entre el Inspector Fiscal y el concesionario, será sancionado por una multa equivalente a 10 UTM por día de atraso, salvo que estas B.A. señalen explícitamente otro monto.

L6.46.15. Incumplimiento en el pago a la DGAC del saldo de recaudación en plaza de peaje, según lo establecido en el Artículo L6.55.

El incumplimiento o atraso en el pago que el concesionario deberá efectuar a la DGAC, de acuerdo a lo establecido en el Artículo L6.55., será sancionado con una multa de 20 UTM por día de atraso.

L6.46.16. No cumplimiento de las exigencias en cuanto al nivel de deuda de la sociedad concesionaria, según el Artículo L6.2.2.

Si la relación entre deuda y capital en algún instante no es menor a 4 veces, se aplicarán las siguientes multas, por cada día en que esta situación se mantenga:

RELACION DEUDA/CAPITAL	MULTA (UTM)
4/1 - 5/1 inclusive	20
5/1 - 6/1 inclusive	50
6/1 - 7/1 inclusive	100
mayor a 7/1	200

Si la deuda subordinada excede el monto del capital pagado en algún instante, se aplicará una multa de 100 UTM por cada día en que esto se mantenga.

1.6.46.17. Incumplimiento del Plan de Atención de la Plaza de Peaje, según lo señalado en el Artículo 1.6.55.6.⁽¹⁶⁾

El incumplimiento del Plan de Atención de la Plaza de Peaje durante una situación de emergencia de acuerdo a lo señalado en el Artículo 1.6.55.6., letra d.1), será sancionado con una multa de 100 UTM.

1.6.47. Aplicación de multas

El Inspector Fiscal propondrá a la DGOP la aplicación de las multas que correspondan, de acuerdo a lo señalado en estas Bases y en conformidad al D.F.L. MOP N° 164 y a su modificación de octubre de 1993.

En el caso que la multa propuesta por el Inspector Fiscal sea igual o superior a 500 UTM, la DGOP antes de aplicar la multa deberá solicitar el pronunciamiento de la Comisión Conciliadora a que se refiere el Artículo 35° del D.F.L. MOP N° 164.

Aprobada la multa en la forma indicada, la DGOP notificará al concesionario por carta certificada del motivo y monto.

1.6.48. Plazo para pago de multas

Las multas o sanciones aplicadas por el MOP deberán ser pagadas por el concesionario al MOP dentro de los treinta días siguientes a la fecha de envío de su notificación por carta certificada.

Si el concesionario no diere cumplimiento a la sanción impuesta dentro del plazo fijado, ésta devengará el interés máximo convencional aplicable a deudas reajustables, a partir de la fecha de la notificación. No obstante lo anterior, el MOP podrá hacer efectivas las garantías, sin perjuicio de las demás acciones que procedan.⁽¹⁷⁾

1.6.49. Obligación de servicio público e indiscriminado

La obra entregada en concesión es un servicio público, por lo cual el concesionario está obligado a prestarlo ininterrumpidamente, sin discriminación de ninguna especie a los usuarios, siempre que éstos cumplan con el reglamento de uso de la obra, las normas de tránsito y de transporte vigentes, tales como normas de pesos máximos totales y por eje, y con el Pago Total en Plaza de Peaje autorizado.

El no pago oportuno por el usuario del valor denominado Pago Total en Plaza de Peaje da derecho al concesionario para el ejercicio de las acciones civiles y demás que procedan en Derecho.

Dentro del área de concesión el servicio prestado y toda actividad realizada deberá cumplir con la normativa y reglamentación que corresponda, aplicable a servicios públicos similares. El concesionario deberá dar libre paso y todas las facilidades a fiscalizadores, vehículos de emergencia y fuerza pública para la fiscalización del cumplimiento de estas normas por parte de los usuarios.

(16) Se modificó el texto. Se agregó el artículo. Ver Circular Aclaratoria N°2, Aclaración 9.

(17) Se modificó el texto. Ver Circular Aclaratoria N°2, Aclaración 10.

L6.50. Suspensión de la concesión

En caso de guerra externa, conmoción interior o fuerza mayor, que impidan la prestación del servicio, la concesión quedará temporalmente suspendida y se aplicará en su totalidad el Artículo N° 53 del D.S. MOP N° 240, de 1991.

Para la evaluación de los daños y la concurrencia de las partes a subsanarlo a fin de lograr la reanudación del servicio, según lo dispuesto en el Artículo N° 23, número 2, letra b, del D.F.L. MOP N° 164 de 1991, las partes acordarán el valor de la reposición de la obra dañada de modo que ésta recupere el nivel de servicio que tenía antes de la suspensión de la concesión. A falta de acuerdo entre las partes, el MOP y el concesionario, se recurrirá al peritaje dispuesto en el artículo antes señalado, el cual calificará el evento ocurrido y determinará el valor de la reposición de la obra dañada.

El MOP concurrirá al pago del 50% de la diferencia entre el valor de la obra estimada por el peritaje y la suma del valor pagado por el seguro y el deducible respectivo.

El peritaje lo efectuará una comisión conformada por un ingeniero civil designado por la DGOP, un ingeniero designado por el concesionario, y un profesional designado de común acuerdo por los ingenieros indicados anteriormente.

L6.51. Extinción de la concesión por cumplimiento de plazo

La concesión se extinguirá al cumplirse el plazo por el cual se otorgó, de acuerdo a los señalado en el N°1 del Artículo 27° del DFL MOP N° 164 de 1991 y su modificación de octubre de 1993.

El concesionario entregará al MOP la totalidad de las obras e instalaciones, afectas a la concesión, según lo estipulado en el Artículo N° 56 del D.S MOP N° 240, de 1991.

El MOP exigirá al concesionario adoptar las medidas que permitan una adecuada continuidad del servicio del acceso, para lo cual deberá el concesionario entregar la infraestructura, obras de arte, obras de saneamiento y drenajes, obras varias, señalizaciones, etc., en idénticas condiciones a las establecidas en el proyecto de ingeniería aprobado por el MOP y en un grado de conservación compatible con el estándar exigido en las Bases Técnicas.

L6.52. Plazo de la concesión

El plazo de la concesión Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez es de 12 años, contados desde el día en que el adjudicatario suscriba y protocolice ante Notario la transcripción del Decreto de adjudicación, de conformidad al Artículo 25° del D.S. MOP N° 240.

L6.53. Recepción de la concesión

Al menos diez meses antes de la extinción de la concesión por la causal indicada en el Artículo 1.6.51., el Inspector Fiscal levantará una acta de los trabajos que debe realizar el concesionario para que las condiciones de entrega cumplan con el estándar exigido en las Bases Técnicas. Además, entregará en forma oficial un memorándum al concesionario, en el cual se establezca al menos lo siguiente:

- Todas las reparaciones que debe realizar el concesionario.
- Todos los trabajos de mantenimiento necesarios para que en el momento de la

recepción las obras estén absolutamente operables.

La no entrega del memorándum indicado no libera al concesionario de las obligaciones que se imponen en el párrafo anterior de este numeral.

Antes de la extinción de la concesión se nombrará una Comisión de Recepción de la misma, integrada por tres personas: un representante del Director General de Obras Públicas, otro de la Dirección de Vialidad, y una última designada por el Director General de Aeronáutica Civil. La Comisión deberá evacuar su informe en un plazo no superior a los treinta días desde la fecha de notificación de su designación.

Una vez verificado el cabal cumplimiento del contrato, la DGOP dará curso al documento de término de la concesión y al Acta de Entrega.

L6.54. Extinción por incumplimiento de contrato

El incumplimiento grave de las obligaciones impuestas al concesionario, extinguirá la concesión.

Se considerarán incumplimiento grave de las obligaciones del contrato las siguientes:

- a) Cobranza reiterada de tarifas superiores a las autorizadas (al menos tres veces durante el periodo de concesión).
- b) No constitución o reconstitución de las garantías en los plazos y condiciones estipuladas, o no reconstitución de dichas garantías cuando se hayan hecho efectivas.
- c) No pago o atrasos reiterados (al menos cuatro atrasos en un año) en el pago del cargo variable a la DGAC.
- d) *Entrega reiterada de datos, antecedentes técnicos o financieros, relevantes para el régimen económico, falsos (más de dos veces en el periodo de concesión).*⁽¹⁸⁾

L6.55. Sobre el cobro de tarifas y el Pago Total en Plaza de Peaje⁽¹⁹⁾

El concesionario será el responsable de cobrar a los usuarios del acceso vial al aeropuerto AMB, el cargo denominado "Pago Total en Plaza de Peaje".

El cargo antes señalado se determinará para cada una de las tipologías de vehículos señaladas en I.6.55.2., como un cargo fijo más uno variable. El cargo fijo será igual a la tarifa que el concesionario obtenga como retribución al contrato de concesión. Por su parte, el cargo variable, corresponde al cobro que se realiza por concepto de ingreso y permanencia en los recintos de la DGAC, de acuerdo a los señalado en el Artículo I.6.55.1.

El concesionario recaudará los ingresos provenientes del "Pago Total en Plaza de Peaje", debiendo entregar mensualmente a la DGAC la parte del ingreso correspondiente al cargo variable. Dicho monto deberá ser recibido por la DGAC dentro de los primeros 10 días del mes siguiente al cual se efectúa la recaudación.

(18) Se modificó el texto. Ver Circular Aclaratoria N°2, Aclaración 11.

(19) Ver Circular Aclaratoria N°2, Pregunta 4.

El monto que el concesionario deba rendir a la DGAC será por el monto bruto (neto más IVA). Para ello, de acuerdo a lo señalado por el Servicio de Impuestos Internos, el concesionario deberá efectuar una liquidación.⁽²⁰⁾

Por su parte, la DGAC no podrá cobrar por el uso de los estacionamientos al interior de los recintos del aeropuerto.

1.6.55.1. Política de Cobro por concepto de ingreso y permanencia en los recintos de la DGAC⁽²¹⁾

El cargo variable es la diferencia entre el Pago Total en Plaza de Peaje y el cargo fijo (tarifa), el cual no podrá superar, en ningún caso, los siguientes valores:

Vehículos Livianos :

Tiempo de Permanencia en el Aeropuerto	Cargo Variable Máximo [\$]
> 25 Minutos ≤ 2 Horas	500
> 2 Horas ≤ 13 Horas	500 + 100*(t-2)
> 13 Horas ≤ 24 Horas	1.600
> 24 Horas	2.000*N

donde las variables N y t se definen como:

t : Tiempo de permanencia en el Aeropuerto en horas enteras

N : Número de periodos completos de 24 horas de permanencia en el Aeropuerto

Para los vehículos que permanezcan hasta 25 Minutos en el aeropuerto, el cargo variable será cero. No obstante, la DGAC podrá definir un cargo variable de hasta \$50 (cincuenta pesos), si ello facilita el procedimiento de pago (evitar vuelto con monedas de bajo valor u otro).

Los cargos máximos antes indicados están expresados en pesos (\$) de fecha 1 de Abril de 1995 y se reajustarán el último día de cada mes, de acuerdo a la variación del Índice de Precios al Consumidor (IPC) del mes anterior.

Se entenderá por vehículos livianos a las tipologías N° 1, 2, 3 y 8 señalados en el Artículo 1.6.55.2. de las bases de licitación.

⁽²⁰⁾ Se modificó el texto. Ver Circular Aclaratoria N°4, Aclaración 1.

⁽²¹⁾ Ver Circular Aclaratoria N°2, Pregunta 5.
Ver Circular Aclaratoria N°2, Pregunta 13.
Ver Circular Aclaratoria N°4, Pregunta 11.

Vehículos Pesados :

Para los vehículos pesados el cargo variable máximo será el doble del correspondiente a vehículos livianos.

Se entenderá por vehículos pesados a las tipologías N° 4, 5, 6 y 7 señaladas en el Artículo 1.6.55.2. de las presentes bases de licitación.

El cargo variable efectivo que se cobre a los usuarios del acceso se calculará del siguiente modo:

1. *La DGAC definirá el monto del Pago Total en Plaza de Peaje, el cual estará vigente, sin reajuste, hasta el último día del mes en que el concesionario reciba un oficio de la DGAC comunicándole los nuevos valores. El Pago Total en Plaza de Peaje deberá tener una vigencia mínima de 90 días.*
2. *El cargo variable en cada momento será la diferencia entre el Pago Total en Plaza de Peaje fijado por la DGAC y la tarifa (cargo fijo) correspondiente.*
3. *La diferencia antes señalada no podrá ser en ningún momento menor a cero ni mayor al valor máximo señalado en el Artículo 1.6.55.1.*

En caso excepcional en que, producto del reajuste mensual, el valor del cargo fijo supere al "Pago Total en Plaza de Peaje", se podrá reajustar el "Pago Total en Plaza de Peaje" antes de los 90 días desde su última modificación.⁽²²⁾

L6.55.2. Clasificación de los tipos de vehículos⁽²³⁾

El concesionario deberá adoptar para el efecto de fijar las tarifas la clasificación de tipos de vehículos utilizada por la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas. Ella corresponde a:

- TIPO 1: Motos y motonetas
- TIPO 2: Autos
- TIPO 3: Camionetas
- TIPO 4: Camiones de dos ejes
- TIPO 5: Camiones de más de dos ejes
- TIPO 6: Buses de dos ejes
- TIPO 7: Buses de más de dos ejes
- TIPO 8: Autos y camionetas con remolques

L6.55.3. Tarifas máximas

Las tarifas máximas (cargo fijo) que podrá cobrar el concesionario son las que se señalan en el cuadro siguiente:

⁽²²⁾ Se modificó el texto. Ver Circular Aclaratoria N°2, Aclaración 12.

⁽²³⁾ Se modificó el texto. Ver Circular Aclaratoria N°2, Aclaración 13.
Ver Circular Aclaratoria N°4, Pregunta 5.
Ver Circular Aclaratoria N°4, Pregunta 12.

Nº	Tipo de vehículo	Tarifas Máximas
1	Motos y Motonetas	1 * P
2	Autos	1 * P
3	Camionetas	1 * P
4	Camiones de dos ejes	2 * P
5	Camiones de más de dos ejes	2 * P
6	Buses de dos ejes	2 * P
7	Buses de más de dos ejes	2 * P
8	Autos y Camionetas con remolque	1 * P

donde P corresponde a la tarifa máxima para autos, propuesta por el licitante adjudicatario en su Oferta Económica, de acuerdo al Artículo III.1.

El concesionario no podrá considerar tarifas superiores, para cada tipo de vehículo, a las tarifas máximas indicadas en el cuadro anterior, reajustadas según el Artículo I.6.55.4.

Estas tarifas se aplican sólo sobre los vehículos que cruzan la plaza de peaje en el sentido de salida del Aeropuerto AMB.

L6.55.4. Fórmula de reajuste de las tarifas máximas y su revisión⁽²⁴⁾

Las tarifas máximas señaladas en el Artículo I.6.55.3. se reajustarán al final del último día de cada mes de acuerdo a la variación del IPC del mes anterior, publicada por el Instituto Nacional de Estadística (INE). La tarifa deberá aproximarse a la unidad más cercana.

L6.55.5. Gestión del Pago Total en Plaza de Peaje⁽²⁵⁾

El concesionario no podrá cobrar en la plaza de peaje, bajo ninguna circunstancia, valores mayores a los autorizados por las presentes bases de licitación.

El concesionario deberá permitir la circulación de vehículos autorizados por la DGAC, los cuales⁽²⁶⁾ deberán entregar al concesionario un cupón, vale o ficha emitido por la DGAC, cada vez que circulen por el camino, en el sentido de salida del aeropuerto.

Los vehículos que estarán autorizados para circular bajo el esquema señalado en el párrafo anterior serán los que pertenezcan a los siguientes organismos o a sus funcionarios:

- DGAC
- Servicio Nacional de Aduanas
- Policía Internacional
- Líneas aéreas
- SAG

⁽²⁴⁾ Ver Circular Aclaratoria N°2, Pregunta 13.
Ver Circular Aclaratoria N°4, Pregunta 11.

⁽²⁵⁾ Ver Circular Aclaratoria N°2, Pregunta 6.

⁽²⁶⁾ Se modificó el texto. Ver Circular Aclaratoria N°2, Aclaración 14.

- FACH⁽²⁷⁾
- Director Nacional de Aeropuertos del MOP
- Concesionarios con derecho a estacionamientos⁽²⁸⁾

El concesionario descontará del saldo mensual de recaudación que debe entregar a la DGAC, el valor de la tarifa correspondiente al tipo de vehículo que no pagó en la plaza de peaje por autorización de la DGAC, en función del número de cupones, vales o fichas recolectadas en el mes. En el caso que dicho saldo sea insuficiente, la DGAC tendrá veinte días para pagar lo adeudado, contados desde el día en que el concesionario entregó la rendición de recaudación correspondiente.

L6.55.6. Situación de alta congestión

La congestión del acceso al aeropuerto, en el sentido de ingreso y de salida, se medirá utilizando el "tiempo de espera en cola" (TEC), el cual se calculará de la forma señalada en el Artículo 11.7.1.1. de las Bases Técnicas.

En base a las proyecciones de tránsito del acceso al aeropuerto, el concesionario propondrá al Inspector Fiscal un Plan de Atención de la Plaza de Peaje, el cual quedará anotado en el Libro de Explotación y señalará lo siguiente:

- a.1) *Tránsito esperado para cada hora de una semana tipo, expresado en vehículos/hora.*
- a.2) *Pistas (tickets y cobradoras) que deben estar operando para cada hora de la semana tipo.*
- a.3) *Capacidad de la plaza de peaje para cada hora de la semana tipo, distinguiendo el sentido de ingreso y salida del aeropuerto. Estos valores se denominarán CAPAC y estarán expresados en vehículos/hora.*

Los valores de CAPAC deberán ser calculados por una empresa consultora contratada para tal efecto, de acuerdo a mediciones de terreno objetivas, debiendo recalcularse cada vez que se modifique la plaza de peaje o se cambie la tecnología. El Inspector Fiscal propondrá una terna de empresas inscritas en el Registro de Consultores del MOP de las cuales el concesionario elegirá una.

El Plan de Atención de la Plaza de Peaje será redefinido a solicitud del Inspector Fiscal o del concesionario.

Para evitar la congestión en la plaza de peaje el concesionario deberá considerar las siguientes medidas de emergencia:

- b.1) *Si el TEC en el sentido de ingreso al aeropuerto supera los 4 minutos, el concesionario deberá dejar pasar a los vehículos sin entregarles los tickets correspondientes.*

Los vehículos que no dispongan de tickets, por la causa señalada en el párrafo anterior, quedarán liberados de pago a la salida del aeropuerto.

El concesionario podrá implementar un sistema que permita posteriormente identificar

⁽²⁷⁾ Se modificó el texto. Ver Circular Aclaratoria N°2, Aclaración 14.

⁽²⁸⁾ Se modificó el texto. Ver Circular Aclaratoria N°4, Aclaración 2.

a los vehículos a los cuales no se les entregó tickets.

- b.2) Si el TEC en el sentido de salida del aeropuerto supera los 8 minutos, el concesionario deberá dejar pasar a los vehículos sin pagar.

El cálculo del TEC para las situaciones b.1) y b.2) se realizará considerando las pistas que están efectivamente operando, ya sea en el sentido de ingreso o de salida del aeropuerto, según sea el caso.

Al activarse las medidas de emergencia señaladas en b.1) y b.2), el concesionario deberá tomar las siguientes medidas:

- c.1) Dejará una grabación de video en que se muestre la situación del flujo vehicular al momento en que se produjo la situación de emergencia. En particular, deberá mostrar la cola de vehículos producto de la congestión, las pistas de atención, ya sea de entrada o de salida, según corresponda, etc., desde el momento en que comienza a producirse la situación de congestión hasta que la situación se haya normalizado.
- c.2) Dejará constancia en el Libro de Explotación de la emergencia ocurrida, hora y fecha, tiempo en que se mantuvo la situación de emergencia, número de pistas que estaban operando al momento de la emergencia, hora a la cual se informó de la situación al Inspector Fiscal y cualquier otro antecedente relevante para el posterior análisis de la situación ocurrida.

Por su parte, el Inspector Fiscal deberá analizar la situación de emergencia ocurrida y deberá tomar las siguientes medidas:

- d.1) Si durante la emergencia el concesionario no tenía operando todas las pistas de la plaza de peaje que correspondían a ese día y horario, de acuerdo a lo señalado en el Plan de Atención de la Plaza de Peaje, el Inspector Fiscal propondrá la multa correspondiente.
- d.2) Si durante los 30 días siguientes a la emergencia ocurriera otra emergencia por la misma causa, el Inspector Fiscal instruirá al concesionario la modificación del Plan de Atención de la Plaza de Peaje, el cual será exigible en un plazo de 60 días.

No se considerarán, en el análisis del párrafo anterior, las emergencias que sean producto de casos fortuitos, calificados como tales por el Inspector Fiscal.⁽²⁹⁾

L6.55.7. Equipos de cobro⁽³⁰⁾

La DGAC aportará en comodato al concesionario las máquinas y equipos de cobro actualmente en uso en las zonas de estacionamiento del aeropuerto, lo que permite tener hasta seis pistas de entrada (emisoras de tickets) y 11 de salida (cobradoras).

Los oferentes podrán examinar dichos equipos en terreno y determinar si son de su utilidad. Si el concesionario acepta en comodato los equipos antes mencionados, será el único responsable de su instalación, pudiendo devolver los equipos a la DGAC durante el periodo de concesión, los

⁽²⁹⁾ Se modificó el texto. Ver Circular Aclaratoria N°2, Aclaración 15.

⁽³⁰⁾ Ver Circular Aclaratoria N°2, Pregunta 7.
Ver Circular Aclaratoria N°2, Pregunta 8.
Ver Circular Aclaratoria N°4, Pregunta 14.

cuales deberán estar operativos.

L6.56. Compensación por eventual apertura de camino alternativo para pasajeros⁽³¹⁾

En el caso que la DGAC autorizare, previa aprobación del MOP, uno o más accesos alternativos al aeropuerto AMB y que el tránsito total en ellos fuese superior a 200 vehículos por día, medidos en el sentido de salida del aeropuerto, el MOP garantizará al concesionario un nuevo ingreso mínimo en el acceso en concesión. El ingreso mínimo garantizado, tal como está definido en el Artículo 1.6.58., se hará igual al ingreso anual límite, definido en el Artículo 1.6.59.

No se considerará acceso alternativo al aeropuerto el que sea de uso exclusivo de la FACH.⁽³²⁾

L6.57. Servicios complementarios⁽³³⁾

Los servicios complementarios que podrá prestar el concesionario deben considerar lo señalado en el Artículo II.4.7.

El MOP se reserva el derecho de no autorizar la prestación de los servicios complementarios propuestos por el licitante, si a juicio de la Comisión de Evaluación de la Oferta, éstos no constituyen servicios útiles y necesarios.

Sin perjuicio de lo anterior, debido a las restricciones que existen en el uso del suelo en el sector en que se emplaza el acceso al aeropuerto, los servicios complementarios ofrecidos por el licitante en su oferta deberán ser previamente autorizados por la DGAC. Para este efecto el licitante podrá solicitar dicha autorización directamente a la DGAC o a través del proceso de consultas dispuesto en el Artículo 1.3.4.

L6.58. Ingreso Mínimo Garantizado por el Estado

Esta concesión considera un mecanismo de ingreso mínimo anual garantizado.

El ingreso mínimo anual garantizado se entrega en el cuadro siguiente:

(31) Ver Circular Aclaratoria N°2, Pregunta 14.
Ver Circular Aclaratoria N°4, Pregunta 7.

(32) Se modificó el texto. Ver Circular Aclaratoria N°2, Aclaración 16.

(33) Ver Circular Aclaratoria N°4, Pregunta 15.

INGRESO MÍNIMO GARANTIZADO PARA CADA AÑO

AÑO DE EXPLOTACION	INGRESO MÍNIMO/AÑO (U.F.)
AÑO 1	2.400.000*P
AÑO 2	2.472.000*P
AÑO 3	2.546.160*P
AÑO 4	2.622.545*P
AÑO 5	2.701.221*P
AÑO 6	2.782.258*P
AÑO 7	2.865.726*P
AÑO 8	2.951.697*P
AÑO 9	3.040.248*P
AÑO 10	3.131.456*P
AÑO 11 En Adelante	3.225.399*P

donde P, en el cuadro anterior, corresponde a la tarifa máxima para autos, propuesta por el licitante adjudicatario en su Oferta Económica, de acuerdo al Artículo III.1., expresada en Unidades de Fomento, utilizando para ello el valor de la UF del 1 de Abril de 1995.

Para fines de este artículo se entenderá como primer año de explotación al año calendario en el cual se autorizó la puesta en servicio definitiva de la obra. Los años de explotación siguientes serán los años calendarios que le siguen al primer año de explotación.

El año calendario contiene doce meses, desde el 1 de enero hasta el 31 de diciembre de cada año.

Si el periodo comprendido entre la puesta en servicio definitiva de la obra y el último día del primer año de explotación es menor a 12 meses, la garantía de ingreso mínimo será en proporción a los meses completos que efectivamente se explotó la obra durante dicho año. Igualmente se procederá en el último año de explotación.

En el mes de Enero de cada año se verificará el monto a pagar por el MOP al concesionario por concepto de ingreso mínimo anual garantizado de acuerdo al siguiente cálculo:

Si $IMG > IAE$

$$PMOP_M = (IMG - IAE)$$

Si $IMG \leq IAE$

$$PMOP_M = 0$$

donde:

$PMOP_M$: Pago del MOP al Concesionario por concepto de ingreso mínimo anual garantizado, expresado en UF.

- IMG : Ingreso mínimo anual garantizado, expresado en UF.
- IAE : Ingreso anual efectivo del concesionario, expresado UF. Este valor corresponde a la suma de los ingresos mensuales del concesionario por concepto de tarifa (cargo fijo), expresados en UF, correspondientes al año en análisis. Para convertir los ingresos mensuales antes señalados de pesos a UF, se utilizará el valor de la UF vigente al último día del mes anterior al de recaudación.

El eventual pago por concepto de ingreso mínimo anual garantizado lo pagará el MOP antes del 1 de Abril del año siguiente al de análisis. El valor a pagar será el $PMOP_{DM}$ considerando el valor de la UF del último día del mes anterior al del pago.

1.6.59. Excedentes de ingresos

Esta concesión considera un mecanismo de ingreso anual límite, el cual se entrega en el cuadro siguiente:

<i>AÑO DE EXPLOTACION</i>	<i>INGRESO ANUAL LIMITE (U.F.)</i>
1	4.536.000*P
2	4.989.600*P
3	5.488.560*P
4	6.037.416*P
5	6.641.158*P
6	7.305.273*P
7	8.035.801*P
8	8.316.000*P
9	8.316.000*P
10	8.316.000*P
11	8.316.000*P
12	8.316.000*P ⁽³⁴⁾

Se entenderá por primer año de explotación, para los fines de este artículo, la misma definición del Artículo 1.6.58.

Si el periodo comprendido entre la puesta en servicio definitiva de la obra y el último día del primer año de explotación es menor a 12 meses, el ingreso anual límite será en proporción a los

(34)

Se modificó el texto. Ver Circular Aclaratoria N°4, Aclaración 3.

meses completos que efectivamente se explotó la obra durante dicho año. Igualmente se procederá en el último año de explotación.

En el mes de Enero de cada año se verificará el monto a pagar por el concesionario al MOP por concepto de excedente de ingresos, de acuerdo al siguiente cálculo:

Si $IAL > IAE$

$$PCON_{IL} = 0$$

Si $IAL \leq IAE$

$$PCON_{IL} = 0.7 (IAE - IAL)$$

donde:

- $PCON_{IL}$: Pago del concesionario al MOP por concepto de excedente de ingresos, expresado en UF.
- IAL : Ingreso anual límite, expresado en UF.
- IAE : Ingreso anual efectivo del concesionario, expresado UF. Este valor corresponde a la suma de los ingresos mensuales del concesionario por concepto de tarifa (cargo fijo), expresados en UF, correspondientes al año en análisis. Para convertir los ingresos mensuales antes señalados de pesos a UF, se utilizará el valor de la UF vigente al último día del mes anterior al de recaudación.

El eventual pago por concepto de excedente de ingresos lo pagará el concesionario al MOP antes del 1 de Abril del año siguiente al de análisis. El valor a pagar será el $PCON_{IL}$ considerando el valor de la UF del último día del mes anterior al del pago.

1.6.60. Extinción anticipada de la concesión

En el caso que la concesión del acceso vial al aeropuerto AMB constituya una limitante para el buen funcionamiento y desarrollo del aeropuerto, de acuerdo a informes de la Dirección de Aeropuertos del MOP y de la DGAC, el MOP podrá extinguir anticipadamente la concesión, siempre que se hayan cumplido por lo menos 6 años de la misma.

Será también causal de extinción anticipada de la concesión, a petición del concesionario, la entrada en operación de algún sistema de transporte masivo del tipo METRO o ferrocarril, que permita llevar pasajeros al aeropuerto sin utilizar el acceso vial.⁽³⁵⁾

Al dar término a la concesión (extinción anticipada), el MOP deberá pagar una indemnización a la sociedad concesionaria cuyo monto se calculará en base al valor presente neto de los flujos de caja estimados de acuerdo a la siguiente fórmula:

(35)

Se modificó el texto. Ver Circular Aclaratoria N°2, Aclaración 17.

$$IND_n = \sum_{t=n}^{144} \frac{-RI_t + [IO_t - CO_t - D_t] \times (1 - T) + D_t}{(1+r)^{t-n}}$$

donde los parámetros de la misma son:

- IND_n** : Monto bruto de la indemnización por extinción anticipada de la concesión, cuando ésta ocurre en el período n. Estos están definidos en meses.
- n** : Número de meses transcurridos desde la fecha de inicio de la concesión y la fecha de extinción anticipada de la misma.
- IO_t** : Ingresos operacionales mensuales proyectados para cada uno de los periodos remanentes de la concesión. El método para efectuar la proyección se explicita al final de este artículo.
- CO_t** : Costos operacionales mensuales proyectados para cada uno de los periodos remanentes de la concesión. Este valor que se considerará constante e igual al promedio de los costos operacionales mensuales observados en los doce meses previos a la extinción anticipada. Estos costos no incluyen los relacionados con la conservación de las obras.
- D_t** : Depreciación mensual proyectada para el período t [o el sistema de amortización de la inversión inicial que para fines tributarios defina el Servicio de Impuestos Internos (SII) o la Ley] autorizada por el SII.
- T** : Tasa impositiva vigente en el período en que se realiza la extinción anticipada.
- RI_t** : Inversión de reposición en el mes t, de acuerdo al Plan de Conservación de la Obra.
- r** : Tasa de descuento mensual de los flujos. Esta se definirá como el equivalente mensual del mínimo entre una tasa anual real del 7% y el promedio en los últimos doce meses de la tasa de interés anual promedio de los depósitos y captaciones en moneda chilena reajustada según U.F. a más de un año, calculada por la Superintendencia de Bancos e Instituciones Financieras. El equivalente mensual se define como sigue: para la tasa anual R se tiene $(1+r)^{12} = (1+R)$.

Los ingresos operacionales que se considerarán en la fórmula anterior corresponden al ingreso anual límite (IAL) definido en el Artículo 1.6.59., transformado a meses. Para ello los valores de IAL definidos en el Artículo 1.6.59. deberán dividirse por 12 (doce).

Todos los valores utilizados en el cálculo de la indemnización deben estar expresados en Unidades de Fomento.

1.6.61. Grado de compromiso de riesgo que asume el concesionario respecto al costo del proyecto y a riesgos de explotación, tales como caso fortuito.

El grado de compromiso de riesgo que asuma el concesionario deberá ser total.

L6.62. Pago anual del concesionario al MOP por concepto de control y administración del contrato de concesión

El concesionario deberá pagar al MOP por concepto de control y administración del contrato de concesión una suma equivalente a 2.000 UF (dos mil unidades de fomento) por año, para los dos primeros años y de 1.000 UF (mil unidades de fomento) para el resto de los años de la concesión.

Los pagos señalados deberán realizarse dentro de los primeros 15 días del último mes de cada año de concesión.

L6.63. Subsidio del Estado al concesionario

El Estado no pagará subsidio alguno a la sociedad concesionaria.

L6.64. Proyecto de paisajismo⁽⁶⁶⁾

El concesionario deberá realizar una *subcontratación mediante licitación*, para el diseño y construcción de un proyecto paisajístico, *utilizando como referencia el⁽⁶⁷⁾ señalado en el Artículo II.2. de las Bases Técnicas.*

Las Bases de Licitación y la lista de invitados (mínimo tres invitados) deberán ser aprobados por el MOP, previo al llamado a licitación.

La licitación tendrá un presupuesto fijo de UF 15.000 (quince mil unidades de fomento), con todos los impuestos incluidos, y será adjudicada a la oferta técnica con mayor puntaje. El pago al adjudicatario del proyecto de paisajismo será de cargo del concesionario y la relación entre ambos será de subcontrato. La comisión de evaluación estará integrada por un representante de la DGOP, uno de la DGAC y otro del concesionario.

L6.65. Reembolso de estudios al proponente de iniciativa privada

El adjudicatario de la concesión deberá pagar al proponente de la idea, identificado en el Artículo I.2.7., la suma de 900 UF (novecientas unidades de fomento) impuestos incluidos, por concepto de reembolso del costo de estudios, de acuerdo con el Artículo N° 2 del DFL MOP N°164 de 1991, modificado por la Ley N° 19.252.

El pago se deberá realizar antes de 120 días de perfeccionado el contrato de concesión, según lo especificado en el Artículo I.5.3.

El pago se efectuará en pesos considerando el valor de la UF del último día del mes anterior al de pago.

(66) Ver Circular Aclaratoria N°2, Pregunta 9.
Ver Circular Aclaratoria N°4, Pregunta 13.

(67) Se modificó el texto. Ver Circular Aclaratoria N°2, Aclaración 18.

I.6.66. Aspectos Tributarios⁽³⁸⁾

El tratamiento tributario de la presente concesión considerará lo siguiente:

- a) Los ingresos del Concesionario por concepto de tarifa (cargo fijo) deberán ser imputados en un 80% al pago de la construcción y en un 20% al pago del servicio de mantención y explotación. Una vez pagada la construcción, el 100% de los ingresos del concesionario por concepto de tarifa corresponderá al servicio de mantención y explotación.
- b) El Concesionario deberá facturar semestralmente la construcción al MOP, poniendo a disposición del Inspector Fiscal los documentos de respaldo de los gastos incurridos. El MOP por su parte, pagará al Concesionario el IVA correspondiente, en un plazo no superior a 60 días de recibida conforme la factura.
- c) Las facturas por mantención y reparación deberán ser emitidas mensualmente por el concesionario al MOP. El MOP por su parte, pagará al Concesionario el IVA correspondiente, en un plazo no superior a 60 días de recibida conforme la factura.
- d) El cargo fijo (tarifa), de acuerdo al Servicio de Impuestos Internos, constituye un hecho no gravado con IVA (Impuesto al Valor Agregado), a diferencia del cargo variable que debe pagar IVA.

Por lo anterior, el Concesionario deberá entregar al usuario del acceso vial, boleta de compraventa emitida por la DGAC sólo por el cargo variable.⁽³⁹⁾

⁽³⁸⁾ Se modificó el texto. Ver Circular Aclaratoria N°2, Aclaración 19.
 Ver Circular Aclaratoria N°2, Pregunta 10.
 Ver Circular Aclaratoria N°2, Pregunta 11.
 Ver Circular Aclaratoria N°2, Pregunta 12.
 Ver Circular Aclaratoria N°4, Pregunta 8.
 Ver Circular Aclaratoria N°4, Pregunta 9.
 Ver Circular Aclaratoria N°4, Pregunta 10.

⁽³⁹⁾ Se modificó el texto. Ver Circular Aclaratoria N°4, Aclaración 4.

II. BASES TECNICAS⁽⁴⁰⁾

II.1. INTRODUCCION

El nuevo acceso vial al aeropuerto AMB, tiene las siguientes características generales:

- Se inicia en la Avenida Américo Vespucio, en adelante Vespucio, en una intersección a desnivel ubicada al sur del río Mapocho.
- Desde ahí se dirige hacia el Aeropuerto mediante un camino de doble calzada de aproximadamente dos kilómetros de longitud.
- Antes de entrar a la zona del aeropuerto cruza el río Mapocho con un puente del orden de 75 metros de largo.
- El acceso contempla una plaza de peaje y áreas verdes.

Algunas de las características de los elementos antes señalados son las siguientes:

a) Intersección con Vespucio

La intersección en Vespucio es desnivelada, es decir, el acceso vial al aeropuerto pasa sobre Vespucio.

Esta intersección ha sido diseñada pensando que a futuro deberá empalmarse con la Autopista Costanera Norte.

La intersección tiene resuelto en forma definitiva los siguientes movimientos vehiculares: Aeropuerto-Vespucio Norte, Aeropuerto-Vespucio Sur y Vespucio Norte-Aeropuerto. Por su parte, el movimiento Vespucio Sur-Aeropuerto se resuelve mediante un ramal provisorio, que desaparece una vez que comience a operar la Autopista Costanera Norte.

En vista de la relación de esta obra con la futura Autopista Costanera Norte, se dejará hecho el movimiento de tierra para el futuro empalme definitivo Costanera Norte-Vespucio Sur.

b) Camino de acceso

El camino de acceso es una doble calzada con bandejón central y bermas.

Este camino además tiene un paso superior, que permite que bajo él puedan circular vehículos, de manera de no dejar cortados los predios vecinos.

c) Puente

El puente sobre el río Mapocho permite mantener la continuidad de la segunda calzada. El puente proyectado está constituido por tres tramos de 25 metros, lo que da un largo total aproximado de 75 metros.

(40)

Ver Circular Aclaratoria N°4, Pregunta 3.

d) Plaza de peaje

La plaza de peaje estará ubicada al sur del puente sobre el río Mapocho, en el acceso propiamente tal. Esta plaza tendrá emisora de tickets a la entrada y cobrará sólo en el sentido de salida del aeropuerto.

II.2. ANTEPROYECTO DE REFERENCIA

Se entenderá por Anteproyecto de Referencia al Anteproyecto desarrollado por Dusan Dujisin, señalado en el Artículo I.3.3. y descrito en el Artículo II.2.1., modificado de acuerdo a lo señalado en el Artículo II.2.2.

II.2.1. Anteproyecto de Dusan Dujisin⁽⁴¹⁾

La obra diseñada en el estudio "Anteproyecto Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez", desarrollado por el consultor Dusan Dujisin en el año 1994, el cual forma parte de los documentos de referencia descritos en I.3.3., se describe a continuación:

a) Longitud del camino de acceso

La longitud aproximada del camino de acceso es de 2 kilómetros, medidos desde el eje de Vespucio hasta el sector del Canal González. A lo anterior hay que sumar la longitud de los empalmes con el actual acceso al aeropuerto.

b) Perfil transversal del acceso

El perfil transversal del acceso es el siguiente:

- Mediana de 4 metros.
- Calzadas de 7 metros, con 1 metro de berma pavimentada y 2,5 metros de berma con tratamiento superficial asfáltico.

La plataforma resultante es de 25 metros más cumeta y sobre-ancho, lo que da una plataforma en zona de terraplén de 27,2 metros.

c) Pavimentos camino de acceso

El pavimento contempla lo siguiente:

- Base granular chancada de 15 centímetros y CBR 80%.
- Pavimento de hormigón de 22 centímetros.
- Berma con tratamiento superficial asfáltico, sobre berma granular chancada.

La base granular chancada sobre la cual va el pavimento deberá cubrir todo el ancho de la plataforma, excepto en la zona de la mediana.

(41) Ver Circular Aclaratoria N°4, Pregunta 1.
 Ver Circular Aclaratoria N°4, Pregunta 2.
 Ver Circular Aclaratoria N°4, Pregunta 4.
 Ver Circular Aclaratoria N°4, Pregunta 6.

d) Perfil longitudinal del acceso

El perfil longitudinal del acceso se determinó considerando una velocidad de diseño de 90 kilómetros por hora y las cotas obligadas de rasante por las distintas estructuras.

e) Paso superior sobre Vespucio

El paso superior sobre Vespucio se estructuró en base a cuatro tableros, dos de 25,2 metros y dos de 14,50 metros de largo, esviaje de 22,2°, vigas apoyadas en tres cepas y dos estribos fundados sobre el terraplén. La altura libre es de 5 metros (gálibo) sobre Vespucio.

El ancho de los tableros es de 20,2 metros (incluye los pasillos apoyados sobre plataforma estructural).

Los tableros son de hormigón armado y se constituyen de los siguientes elementos:

- Dieciocho vigas pretensadas de 24,95 metros más dieciocho vigas de hormigón armado de 13,50 metros
- Travesaños
- Losa de 15 centímetros
- Pavimento de 5 centímetros de concreto bituminoso
- Pasillo de 1,5 metros.

Las vigas son de sección tipo I y están esviadas respecto de las cepas. Estas vigas tienen altura 1,35 metros y espesor de alma 20 centímetros.

Las tres cepas son iguales y están constituidas de los siguientes elementos:

- Viga cabezal de 21,8 metros de largo, 1,5 metros de ancho y 0,5 metros de altura.
- Seis pilares cuadrados de 0,75x0,75 metros y 5,52 metros de altura.
- Fundación de 22,35 metros de largo, 2,35 metros de ancho y 0,8 metros de alto.

Los estribos están fundados sobre los terraplenes de acceso.

Las especificaciones técnicas son las siguientes:

- | | |
|--|--------------------------------|
| - Hormigón estribos y cepas | $f_c \geq 240 \text{ Kg/cm}^2$ |
| - Vigas | $f_c \geq 350 \text{ Kg/cm}^2$ |
| - Losas, travesaños y pasillos | $f_c \geq 240 \text{ Kg/cm}^2$ |
| - Emplantillado | $f_c \geq 50 \text{ Kg/cm}^2$ |
| - Acero redondo A63 42H con resaltes | |
| - Recubrimientos: | |
| Vigas | 2,5 centímetros |
| Losa cara superior | 3,8 centímetros |
| Fundaciones | 5 centímetros |
| Elevaciones | 3,8 centímetros |
| Resto | 2,5 centímetros |
| - Pavimento: concreto bituminoso | |
| - Camión estándar HS20-44 + 20% AASHTO 83. | |

Las obras provisionarias que funcionen hasta que se haga la conexión con la futura Autopista Costanera Norte, deberán estar debidamente señalizadas, para asegurar las condiciones de

seguridad de los usuarios.

f) Paso superior sobre camino secundario

Este paso permite la circulación de vehículos por debajo del acceso permitiendo la unión de los predios vecinos. Este paso tiene una altura libre de 5 metros y ancho libre de 10 metros, lo que permite 2 pistas y veredas.

El paso está constituido por los siguientes elementos:

- Dos muros de contención de 40 centímetros de ancho y 6 metros de alto, fundación de 1 metro de alto y 2,0 metros de ancho. Estos muros reciben las vigas en las que se apoya la losa.
- Veintiséis vigas de sección rectangular de 25 centímetros de ancho, 85 centímetros de altura y 10 metros de largo, separadas entre sí por 1,05 metros medidas a eje.
- Losa de hormigón de 15 centímetros de espesor.
- Pasillos de 1 metro.
- Losas de aproximación de 4 metros a ambos lados (sobre el acceso).

Las especificaciones de este paso superior son:

- Hormigones:
 - Grado 50 en enplantillados
 - Grado 240 en fundaciones, muros, vigas, losas y losas de acceso.
- Acero: A63-42H con resaltes
- Traslazos y empalmes: Mínimos según C.A.P.
- Recubrimientos:

Fundaciones	5 centímetros
Muros	3,8 centímetros
Vigas	2,5 centímetros
Losas	3,8 centímetros superior
	2,5 centímetros inferior
- Sobrecarga móvil: Camión HS20-44 + 20% AASHTO 83.

Este paso superior puede ubicarse entre los kilómetros 0,830 y 0,890 del acceso.

g) Puente sobre el río Mapocho

El puente sobre el río Mapocho está constituido por tres tableros que se apoyan en dos estribos laterales y dos cepas centrales.

Las vigas son de sección tipo I postensadas de 1,4 metros de altura y 20 centímetros de espesor de alma, las cuales van distanciadas a 2,7 metros, lo que da 9 vigas por tablero y un total de 27 vigas.

Los tableros tienen una losa de 18 centímetros sobre las vigas y un pavimento de concreto bituminoso de 5 centímetros sobre la losa, además de los travesaños. El tablero tiene 23 metros de ancho más 1 metro de pasillo a cada lado y 25 metros de largo.

Las cepas centrales tienen una viga cabezal de 1,5 metros de altura, 22,8 metros de largo y 1,6 metros de ancho, donde se apoyan las vigas.

La fundación de estas cepas son tres dados de superficie cuadrada de 4,5 metros de lado y altura de 2 metros. Cada uno de estos dados está apoyado en 4 pilotes de 88 centímetros de diámetro y 8 metros de profundidad aproximada.

Sobre cada uno de los tres dados va un pilar de 1,5 metros de diámetro y 6,5 metros de altura.

Los dados vienen unidos entre sí por una viga de 50 centímetros de ancho y 1 metro de alto.

Los estribos están constituidos por un muro frontal de 8,4 metros de altura y 50 centímetros de espesor, el cual tiene 5 muros de contrafuertes de 4 metros de largo, 8,4 metros de alto y 40 centímetros de espesor.

Los muros verticales de estribo están apoyados sobre una fundación corrida de 25,5 metros de largo, 5,5 metros de ancho y 1,5 metros de alto.

La fundación del estribo está apoyada sobre 18 pilotes de 88 centímetros de diámetro y 8 metros de profundidad aproximada.

Además de lo anterior, los estribos tienen losas de aproximación de 4 m de largo.

Las especificaciones técnicas son las siguientes:

- Hormigón estribos y cepas	$f_c \geq 240 \text{ Kg/cm}^2$
- Vigas postensadas	$f_c \geq 350 \text{ Kg/cm}^2$
- Losas, travesaños y pasillos	$f_c \geq 240 \text{ Kg/cm}^2$
- Emplantillado	$f_c \geq 50 \text{ Kg/cm}^2$
- Acero redondo A63 42H con resaltes	
- Recubrimientos:	
Vigas	2,5 centímetros
Losa cara superior	3,8 centímetros
Fundaciones	5 centímetros
Elevaciones	3,8 centímetros
Resto	2,5 centímetros
- Pavimento: concreto bituminoso	
- Camión estándar HS20-44 + 20% AASHTO 83.	

h) Saneamiento y drenaje

El anteproyecto contempla todos los elementos necesarios para un buen saneamiento superficial, tales como soleras, canaletas, fosos, sumideros y otros. El saneamiento transversal se efectúa mediante tubos de base plana de 0.8 m de diámetro, dispuestos principalmente en la zona de ramales (O.A. N° 1 a N° 4).

También se consideró un cajón de 1.5x1, L=47 m. (O.A. N°5), para dar continuidad a un desagüe del aeropuerto, y un cajón de 6.0x2.0 y largo 29 m. (O.A. N°6), para pasar el canal González.

i) Defensa río Mapocho

En la ribera nororiental del río Mapocho se consideran 135 metros lineales de defensa fluvial con enrocado para mejorar su cauce y proteger la estructura.

Esta defensa fluvial contempla los siguientes elementos:

- Terraplén de respaldo de material fluvial, el cual tiene 4 metros de ancho de coronación.
- Tela geotextil y cama de protección de 10 centímetros de material fluvial.
- Enrocado:

Se contempla un enrocado apoyado sobre el terraplén de respaldo. Este enrocado tiene en vertical 3 metros de altura medidos desde el nivel de fondo del río y 1,5 metros bajo el nivel del río.

El enrocado tiene en su parte superior 1,5 metros de ancho y en su parte inferior 2,5 metros de ancho, lo que en definitiva forma una defensa con pendiente 1/1.

El enrocado está constituido de rocas de peso entre 1.500 y 2.500 Kg., salvo en la parte superior del muro, en 1,5 metros, donde las rocas son entre 500 y 1.500 Kg.

j) Iluminación

Se considera iluminación tanto del acceso como de la intersección en Vespucio. Los requerimientos son los siguientes:

- 71 postes de luminaria doble, espaciadas a 25 metros en el acceso al Aeropuerto, los que se ubicarán en el bandejón central. Estos postes tendrán 9 metros de altura libre cada uno.
- 28 postes de luminaria simple en ramales del nudo de Vespucio. Estos postes tendrán 9 metros de altura libre cada uno.
- 22 postes de luminaria doble en el eje de Vespucio. Estos postes tendrán 9 metros de altura libre cada uno.
- 2 mástiles de iluminación, de 25 metros de altura cada uno, al centro de los lazos en el sector del nudo Vespucio. Cada uno de estos mástiles lleva 10 luminarias.
- 14 postes de luminaria simple en plaza de peaje
- Tachas reflectantes en ramal provisorio

Lo anterior significa un total de 248 luminarias, las que serán del tipo SODIO AP 400 W CUT-OFF, lo que da un total de 99.200 W.

Las tomas de electricidad se harán en dos puntos de las líneas de distribución primaria de 12 KV de Chilectra existentes al norte del río Mapocho y al oriente de Vespucio, generándose dos circuitos eléctricos.

El circuito N° 1 abastecerá al nudo Vespucio y los primeros 900 metros del acceso, correspondiente a un área que cubre 162 luminarias. Este circuito tendrá una potencia instalada de al menos 80 KW, medida después de su tablero general de alumbrado.

El circuito N° 2 abastecerá el resto del acceso, cubriendo 86 luminarias. Este circuito tendrá una potencia instalada de al menos 40 KW, medida después de su tablero general de alumbrado.

Cada circuito tendrá los elementos necesarios para la transmisión eléctrica y seguridad, tales como empalme, subestación (12KV/0,4KV), línea de distribución secundaria, zona de cargas, tablero general de alumbrado, etc. Toda la canalización eléctrica será subterránea.

Las luminarias que se seleccionaron, correspondientes al tipo CUT-OFF de sodio en alta presión,

permiten obtener un nivel medio de iluminación y uniformidad, adecuado para este tipo de vías. Con este diseño se obtendría un nivel medio de iluminación, sobre 40 Lux en el sector del nudo Vespucio y sobre 48 Lux en el acceso al Aeropuerto. Además, se obtiene una uniformidad mayor o igual a 6,0.

k) Paisajismo

Para el acceso al aeropuerto se han considerado elementos paisajísticos que hagan atractiva la entrada y salida a la ciudad a visitantes extranjeros. Por ello se han considerado áreas verdes en el bandejón central y en los dos círculos que dejan los lazos de la intersección del acceso con Vespucio. Además, se contempla cubresuelos para protección de taludes.

La cantidad de áreas verdes consideradas son aproximadamente las siguientes:

- Césped	15.369 m ²
- Árboles	34 unidades
- Arbustos	4.620 unidades
- Flores	2.800 m ²
- Cubresuelos taludes	10.400 m ²

Además de lo anterior se han considerado todos los otros elementos que requieren las áreas verdes, tales como solerillas, maicillo, etc.

l) Obras en Américo Vespucio

El perfil definitivo en la avenida Américo Vespucio es el siguiente:

- Número de pistas	3 por sentido
- Ancho de cada pista	3,5 metros
- Ancho de mediana central	6,0 metros
- Bandejones laterales	4,5 metros
- Calles laterales	7,0 metros
- Veredas	5,0 metros

No obstante, el perfil restringido que se ha adoptado para el diseño de la intersección Vespucio - Aeropuerto es el siguiente:

- Número de pistas	3 por sentido
- Ancho de cada pista	3,5 metros
- Ancho de mediana central	4,0 metros
- Bandejones laterales	2,0 metros
- Calles laterales	7,0 metros
- Distancia mínima a obstáculos laterales (estructuras)	1,5 metros

Las calles laterales en el sector de la intersección no tendrán continuidad y serán utilizadas a futuro para canalizar los propios tránsitos que se generarán en la futura intersección Vespucio - Aeropuerto - Costanera Norte.

Las obras que se contemplan en Vespucio son:

- Número de pistas	2 por sentido
- Ancho de cada pista	3,5 metros

- Ancho de mediana central	4,0 metros
- Bermas (con tratamiento superficial asfáltico)	2,5 metros
- Sobre ancho de compactación	1,0 metros

Además se contemplan las obras necesarias para conectar los lazos y ramales que operarán en el periodo de concesión.

Se deberá también realizar el movimiento de tierras necesario a futuro en el tramo de Vespucio, calzada poniente, entre el lazo norponiente y ramal surponiente. Lo anterior, con el fin de simplificar los trabajos necesarios de realizar en el nudo cuando se construya el proyecto Autopista Costanera Norte y la tercera pista en Vespucio.

m) Lazos y ramales

En la intersección del acceso vial al aeropuerto y Vespucio, además del paso superior descrito en la letra e), se contemplan 2 lazos (lazo norponiente y lazo surorientado) y 3 ramales (ramal norponiente, surponiente y empalme provisorio)

La intersección antes señalada se diseñó considerando una velocidad de diseño de 90 KPH, tanto para el acceso al aeropuerto como para Vespucio.

El lazo norponiente contempla sólo el movimiento de tierra y operará cuando se construya la Autopista Costanera Norte.

El empalme provisorio dejará de operar cuando se construya la Autopista Costanera Norte. Las características de los lazos y ramales son las siguientes:

Radio de giro lazos

- lazo norponiente	70 metros
- lazo surorientado	80 metros

Plataforma de los lazos

- SAC lado derecho (sobrecancho de compactación)	0,5 metros
- Berma lado derecho	1,5 metros
- Calzada	5,0 metros
- Berma lado izquierdo	0,5 metros
- SAC lado izquierdo	0,5 metros
Total plataforma	8,0 metros
- Espesor pavimento calzada (hormigón)	22 centímetros

Bermas con tratamiento superficial asfáltico

Plataforma ramales

- SAC lado derecho (sobrecancho de compactación)	0,5 metros
- Berma lado derecho	1,5 metros
- Calzada	4,5 metros
- Berma lado izquierdo	0,5 metros

- SAC lado izquierdo	0,5 metros
Total plataforma	7,5 metros
- Espesor pavimento calzada (hormigón)	22 centímetros

Bermas con tratamiento superficial asfáltico

n) Faja fiscal

Se contempla una faja fiscal de 60 metros más el área para instalar plaza de peaje y para emplazar lazos y ramales.

II.2.2. Modificaciones al anteproyecto de Dusan Dujisin⁽⁴²⁾

El Anteproyecto descrito en el Artículo II.2.1. deberá ser modificado en lo siguiente:

a) El perfil transversal tipo del acceso se modifica en lo siguiente:

- se elimina la berma pavimentada, quedando sólo la berma de 2,5 metros de ancho con tratamiento superficial asfáltico.
- se reduce sobreancho de compactación de 1,1 metros a 0,5 metros, en lado terraplén. En lado corte, se mantiene cumeta de 1,0 metro y sobreancho de 1,0 metro.

Por lo tanto, el ancho de la plataforma en terraplén se reduce de 27,2 metros a 24,0 metros.

- b) El espesor de pavimento se modifica de 22 centímetros a 24 centímetros, debido a la eliminación de la berma pavimentada.
- c) Se modifica el largo del paso superior sobre camino secundario de 27,2 metros a 24 metros. El largo antes señalado se mide en el eje del camino secundario.
- d) El puente sobre el río Mapocho mantiene la infraestructura, incluyendo cabezales de 22,8 metros de longitud para el apoyo de vigas, lo que permitiría a futuro la ampliación de la superestructura a tres pistas por sentido mediante una plataforma estructural de 23 metros.

Sin perjuicio de lo anterior, en esta etapa se contempla sólo dos plataformas estructurales de 7,5 metros, separadas entre sí por 4 metros, lo que permite emplazar dos pistas por lado.

Las plataformas antes señaladas deberán incluir pasillos exteriores de 1 metro y barandas antiimpacto interiores y exteriores.

- e) No se contemplarán obras en Vespucio, salvo las necesarias para conectar los lazos y ramales a la avenida Vespucio existente.

(42) Ver Circular Aclaratoria N°4, Pregunta 4.
Ver Circular Aclaratoria N°4, Pregunta 6.

Las cotas indicadas en el paso superior sobre Vespucio se mantienen, lo que dará un gálibo de aproximadamente 4,8 metros, el que quedará en 5,0 metros cuando a futuro se mejore Vespucio.

- f) No se requerirá de luminarias dobles en el bandejón actual de Vespucio, ni áreas verdes en dicho bandejón.
- g) Se deberá contemplar la deshabilitación del actual acceso vial al aeropuerto, dando continuidad a las calzadas de Vespucio y eliminando marcas que puedan confundir al usuario.

II.3. DEL ANTEPROYECTO

El oferente deberá presentar en su oferta técnica el Anteproyecto de la obra a ejecutar, el cual será el Anteproyecto de Referencia descrito en el Artículo II.2., modificado por el oferente, si lo estima necesario o adecuado.

Para confeccionar el Anteproyecto de la Oferta Técnica, el licitante podrá utilizar total o parcialmente el Anteproyecto de Referencia, debiendo, en este caso, firmar los planos u hojas en señal de aceptación de su contenido, bajo su responsabilidad.

Las modificaciones señaladas en el Artículo II.2.2. y las realizadas por el propio oferente deberán ser debidamente documentadas.

Las modificaciones al Anteproyecto de Referencia que presente el oferente deberán ser presentadas a un nivel de detalle igual o superior al contemplado en el Anteproyecto de Referencia y deberán cumplir con los requerimientos del Manual de Carreteras de la Dirección de Vialidad. En el caso del diseño geométrico, el oferente podrá acogerse, total o parcialmente, al Manual de Vialidad Urbana del Ministerio de Vivienda y Urbanismo (REDEVU), Volumen 3, "Recomendaciones para el diseño de elementos de infraestructura vial urbana".

El concesionario, en la etapa de diseño de ingeniería definitivo, deberá demostrar que las modificaciones al Anteproyecto de Referencia, planteadas en su oferta técnica, cumplen con lo señalado en el párrafo anterior.

El oferente que proponga una alternativa en pavimento asfáltico deberá considerar un aumento en la iluminación de un 30%.

El oferente podrá modificar la velocidad de diseño de los lazos de la intersección del acceso al aeropuerto con Vespucio, siempre que no sea menor a 40 KPH. En todo caso, el diseño de la intersección deberá considerar las recomendaciones señaladas en el Manual de Vialidad Urbana, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo (REDEVU), Volumen 3 "Recomendaciones para el diseño de elementos de infraestructura vial urbana".

Los licitantes deberán hacer una propuesta paisajística en su oferta, la cual servirá para redactar las bases de concurso que señala el Artículo I.6.64.

II.4. DEL PROYECTO DEFINITIVO

II.4.1. Disposiciones generales

El concesionario deberá realizar el estudio de ingeniería definitivo para la obra objeto de concesión y de los servicios complementarios ofrecidos, de acuerdo a lo estipulado en las Bases Administrativas.

En este capítulo se especifican los estándares mínimos que deberá cumplir el concesionario en la elaboración del proyecto de ingeniería definitivo para los caminos, puentes y obras que deberán realizarse en el marco de la concesión.

El nivel de proyecto se define como un estudio definitivo con estacado total, de acuerdo al capítulo 2.804.201 del Manual de Carreteras, Vol. 2.

El desarrollo de estos proyectos definitivos se ajustará a las pautas y normas vigentes de la Dirección de Vialidad, entre las cuales se incluyen:

- Manual de Carreteras de la Dirección de Vialidad, Volúmenes 2, 3, 4, 5, y Capítulo 6.800.
- Normas oficiales del Instituto de Normalización.
- Especificaciones y métodos de muestreo y ensayos de la Dirección de Vialidad.
- Normas AASHTO, para diseño de puentes y estructuras.
- Disposiciones normativas del Departamento de Puentes, de la Dirección de Vialidad.
- Las presentes Bases Técnicas.

Los documentos del proyecto de ingeniería de detalle incluirán al menos, Informes Técnicos de Especialidades, Planos Generales y de Detalle, Cantidades de Obras, Especificaciones Técnicas, Presupuestos Detallados, Estudios de Precios Unitarios, Análisis de Costos Indirectos de Obras y el porcentaje de recargo por Gastos Generales y Utilidades, y Memorias. Estos documentos se presentarán en los formatos y materiales establecidos en las normas de la Dirección de Vialidad.

II.4.2. Ingeniería básica para caminos

El concesionario deberá realizar en forma completa y exhaustiva todos los estudios de ingeniería básica necesarios para desarrollar y analizar las obras más adecuadas. Deberá contemplar, cuando corresponda, estudios de topografía, mecánica de suelos y geotecnia, hidrología, drenaje, tránsito, monografías de plataforma, obras de arte, señalización, defensas, etc.

Todos los trabajos de ingeniería básica se realizarán conforme a lo dispuesto en el Volumen 2 del Manual de Carreteras.

II.4.2.1. Topografía

Los estudios topográficos que se realicen deberán contar con los puntos de apoyo que se requieran, ubicados en lugares no afectados por la construcción de las obras del camino, de manera que puedan ser efectivamente utilizados en las etapas posteriores del proyecto.

Los sistemas planimétricos y altimétricos se orientarán y referirán a lo especificado en el acápite 2.301.3 del Manual de Carreteras Volumen 2 (MC-V2).

Los sistemas de transporte de coordenadas (STC), al que se referirán las obras, podrán ser Poligonales de segundo orden ejecutadas en conformidad a lo establecido en 2.303.5, 2.303.6 y 2.306 del MC-V2, en particular lo señalado en 2.306.4 para "Poligonales Secundarias" y 2.306.5 para "Registro, Cálculo y Compensación de las Poligonales".

En lo relativo al transporte de la coordenada altimétrica para la construcción de las obras, se establecerá una sucesión de Puntos de Referencia (PR), próximos al trazado elegido, los que no deberán estar a más de 500 metros entre sí. La monumentación se hará según la Lámina 2.303.6. El transporte de cota se ejecutará mediante nivelación geométrica cerrada que cumpla con la expresión $e = 0,01 (K)^{1/2}$ (K=longitud del circuito en kilómetros, e=error de cierre).

Los perfiles transversales de terreno se levantarán en un ancho suficientemente holgado como para permitir la cubicación de las obras y el análisis geotécnico de la estabilidad de taludes.

El estacado del trazado adoptado se ejecutará empleando los procedimientos y tolerancias especificadas en la Sección 2.312 del MC-V2, en particular, lo establecido en 2.312.2 y todos aquellos aspectos pertinentes del Capítulo 2.800 del MC-V2, especialmente al Acápite 2.804.2 "Estudio Definitivo con Estacado Total".

El estacado por el eje del camino se ejecutará cada 20 metros y en puntos singulares (KE, PC, FC, KS, Obras de Arte, entrada y salida de puentes, cruces, etc.).

El sistema de balizado deberá garantizar la permanencia de las balizas en terreno, procurando demarcar el kilometraje del camino en elementos físicos existentes, tales como los postes de los cercos del camino, postaciones de servicios, muros de obras de arte o rocas no comprometidas por las obras del proyecto, rocas o monolitos de piedra instalados con este objeto. El balizado se complementará con tablillas de madera. La demarcación del balizado se efectuará con pintura de color negro, sobre un fondo también pintado, de color amarillo.

Durante la etapa de balizado se determinará el kilometraje de las obras de arte, entrada y salida de puentes, cruce de caminos, etc.

Para obras como enlaces, intersecciones y otras obras de esta naturaleza se deberá ejecutar como mínimo, un plano topográfico en escala 1:500 con curvas a nivel a 0,5 metros de equidistancia, del sector en que se emplazará la obra especial. En este plano se deberá indicar en forma precisa los cercos existentes, zonas de vegetación alta, canales de riego, postaciones eléctricas, telefónicas, telegráficas, y en general, todos los detalles necesarios para analizar la situación especial de la obra.

Cuando la obra especial sea una intersección, deberá ejecutarse un perfil longitudinal del camino que accede a la carretera con una longitud de 100 metros como mínimo y el número de perfiles transversales necesarios para el diseño (mínimo cada 20 metros). Deberán tomarse los antecedentes que requiere un proyecto de empalme para asegurar las condiciones mínimas de visibilidad.

Para el diseño o verificación de las obras de drenaje, el concesionario deberá obtener todos los antecedentes de terreno necesarios, además de los que les proporcionarán los planos de planta, perfiles longitudinales y transversales del proyecto. En obras de arte mayores o con un emplazamiento conflictivo deberá ejecutar levantamientos especiales a escala 1:500 o escala 1:100

según la obra de que se trate y con curvas de nivel a 0,5 metros de equidistancia.

Para la determinación de pendientes en cauces que desagüen a alcantarillas deberán tomarse perfiles longitudinales de, a lo menos, 40 metros de longitud hacia aguas arriba y 40 metros de longitud hacia aguas abajo y perfiles transversales a 20 metros de equidistancia y con longitudes tales que contengan toda la información necesaria para la determinación de secciones hidráulicas.

La determinación de los volúmenes del movimiento de tierra de los proyectos, se realizará considerando las directrices contenidas en el Acápite 2.311.2 del Manual de Carreteras, volumen 2.

II.4.2.2. Mecánica de suelos

En cuanto a estudios de mecánica de suelos y geotecnia, el concesionario estudiará para los distintos sectores y lugares la densidad de calicatas a ejecutar, con un mínimo de 4 por kilómetro. La cantidad, tipo y profundidad de las prospecciones a realizar, el tipo y número de muestras a extraer, así como los ensayos a llevar a cabo, deberán ser propuestos por el concesionario de acuerdo a la normativa del Laboratorio Nacional de Vialidad y las diferentes situaciones enfrentadas en terreno, para la aprobación de la Inspección Fiscal. Se deberá contemplar la posibilidad de efectuar prospecciones adicionales toda vez que las condiciones de terreno así lo requieran.

Una vez tomadas las muestras de un pozo, éste deberá rellenarse con el material proveniente de la excavación, el que deberá compactarse con una densidad, a lo menos, igual a la existente antes de la excavación.

Cuando exista peligro de inestabilidad de cortes o terraplenes por condiciones de geometría de taludes, saturación del terreno, o grietas en el terreno, derrumbes o desprendimientos, se analizará su estabilidad. Dependiendo del tipo de falla esperada, se tomarán las muestras necesarias para poder proyectar las obras que permitan solucionar el problema.

II.4.2.3. Tránsito

Los estudios de tránsito deberán incluir aquellos que sean necesarios para el adecuado diseño de pavimentos, cruces e intersecciones, además de los censos y encuestas adicionales que se necesite por sobre los antecedentes existentes sobre la materia.

El concesionario deberá efectuar un diagnóstico de la situación actual, con el fin de estimar los volúmenes de tránsito esperados para la ruta.

El concesionario deberá establecer una metodología para la permanente actualización de los pronósticos de tránsito, a ser utilizada en la aplicación de modelos de deterioro del pavimento.

II.4.2.4. Hidrología para obras de drenaje

Los estudios de hidrología se realizarán en los niveles que correspondan de acuerdo a las obras de drenaje a proyectar.

En aquellos casos que los proyectos afecten cauces naturales o artificiales de agua, el

concesionario deberá tomar contacto con los afectados o los usuarios de dichas aguas con el objeto de determinar interferencias y/o recibir sus observaciones, de acuerdo a lo dispuesto en el Oficio N° 640 del 28 de Marzo de 1985 del MOP.

El concesionario deberá además preparar la documentación necesaria que debe ser remitida a la Dirección General de Aguas (plano general de ubicación de la obras, descripción general, cálculos hidrológicos e hidráulicos, relación de observaciones y/o acuerdo con afectados y otros antecedentes de interés), y será responsable de obtener la aprobación respectiva.

II.4.3. Ingeniería básica para las estructuras mayores

El concesionario efectuará todos los estudios de ingeniería básica que se requieran para los puentes y estructuras mayores contempladas en el proyecto, de acuerdo a las especificaciones técnicas del Departamento de Puentes de la Dirección de Vialidad, que se indican a continuación.

II.4.3.1. Planos topográficos

Este trabajo consistirá en la confección de todas las láminas que componen los planos topográficos, mediante un levantamiento taquimétrico que comprenda la totalidad de la zona comprometida del puente o estructura proyectada, como ser las riberas de los cursos de aguas y caminos de acceso. La precisión deberá ser la necesaria para obtener curvas de nivel cada 0,50 metros.

El concesionario deberá entregar los respectivos planos topográficos de planta en escala 1:500, realizados mediante sistema de coordenadas, que indique claramente el trazado del eje del puente o estructura y sus accesos. En el atraveso de cauces en general, el levantamiento deberá abarcar una distancia mínima de 1.000 metros aguas arriba y 1.000 metros aguas abajo del emplazamiento previsto para el puente, y cubrir todo el ancho del lecho. Tratándose de puentes a reconstruir o duplicar, estas distancias podrán ajustarse a las necesidades del caso específico.

En el o los planos topográficos de planta deberá dejarse claramente identificados todos los elementos que se encuentren en las inmediaciones del puente o estructura, como ser vías férreas, desniveles pronunciados, cursos y cauces de agua indicando su dirección de escurrimiento, obras de arte existentes, caminos de accesos, postaciones, líneas eléctricas, deslindes, entradas de propiedades, etc.

Se deberá contemplar además, previo estacado, un plano con el perfil longitudinal del eje del puente o estructura con indicación de kilometrajes, distancias, cotas de terreno, rasante, cotas de cantonera, así como niveles de aguas máximas y mínimas, cotas de fondo de lecho, nivel mínimo de lecho y cotas de socavaciones o embanques detectados, cuando proceda. La escala de este plano será de 1:200.

El perfil abarcará como mínimo 100 metros antes y después del puente. El concesionario deberá entregar perfiles transversales, escala 1:100 cada 5 metros en los primeros 30 metros a cada lado del puente o estructura, y los restantes cada 15 metros hasta abarcar toda la longitud de los accesos exigidos.

En los perfiles transversales deberá expresarse claramente las características del camino existente, como: ancho de la calzada, ancho de bermas, cumetas, bombeo, cotas de terreno y distancias al eje.

Cuando corresponda, el eje del camino de los accesos por considerar deberá quedar demarcado y/o estacado en el puente y su referencia claramente identificable.

El concesionario deberá considerar la totalidad del equipo, instrumentos, transporte, personal técnico y profesional, alarifes, materiales, etc. necesario para la buena ejecución de los trabajos.

El tamaño de las láminas será el A1 (594 x 841 mm) definido por la norma DIN 823 y 824. Su carátula será la utilizada por el Departamento de Puentes de la Dirección de Vialidad.

II.4.3.2. Estudio hidrológico para puentes

Este trabajo consistirá en realizar un estudio hidrológico que permita determinar las características del río, con su pendiente media, velocidades, crecidas máximas, cota de socavación (general y local).

El concesionario deberá recopilar e interpretar las series históricas de caudales y crecidas del río donde se encuentre o se funde el nuevo puente. En base a los antecedentes estadísticos e hidrológicos determinará la longitud del puente y la cota de aguas máximas.

Se deberá determinar caudales y cotas de aguas máximas para distintos periodos de retomo de crecidas, siendo estos 25-50-100-250 y 500 años, incluyendo una estimación de los niveles de socavación que se generarían durante tales crecidas, con su respectiva memoria de cálculo.

Incluirá también el cálculo y las especificaciones técnicas de enrocado o gaviones de protección de taludes de terraplenes y estribos de puentes, así como todo un conjunto de recomendaciones de mejoramiento del cauce.

II.4.3.3. Sondajes

Este trabajo comprende el reconocimiento, las perforaciones, ensaye y estudio de suelos necesarios para poder proyectar y diseñar la infraestructura de los puentes y estructuras principales.

El número, tipo y profundidad de los sondajes, así como el sistema de muestreo y ensayes, lo propondrá el concesionario al Inspector Fiscal para su aprobación.

El concesionario entregará la cota de fondo del lecho, si es pertinente, características del suelo identificando estratos, con su Índice de Penetración Standard, Angulo de Fricción Interna y la Constante de Balasto "K", deducción que se justificará mediante memoria de cálculo y bibliografía afín.

El concesionario deberá determinar la capacidad de soporte del suelo y las tensiones admisibles, para ser utilizadas en el diseño de las fundaciones. Según las características del suelo, deberá dar alternativas de solución en lo relativo al tipo de fundación que recomienda.

a) Puente río Mapocho

El concesionario deberá realizar sondajes a la profundidad mínima de 16 metros, sobrepasando en por lo menos 6 metros la cota de fundación de la obra.

Se hará por lo menos un sondeaje en cada estribo y cepas (total 4 sondajes, como mínimo).

De los anteriores sondajes se podrá descontar los realizados como parte del anteproyecto.

b) Enlace Vespucio-Aeropuerto

El concesionario deberá realizar a lo menos un total de 2 sondajes a una profundidad mínima de 12 metros cada uno, sobrepasando en por lo menos 6 metros la cota de fundación de la obra.

II.4.3.4. Proyecto de accesos a puentes y estructuras principales

Este trabajo consistirá en la elaboración del estudio de ingeniería de los accesos a puentes y estructuras principales.

El concesionario elaborará el estudio de ingeniería básica de acuerdo a las disposiciones de los Volúmenes 2, 3, 4 y 5 del Manual de Carreteras y lo estipulado en las presentes bases.

Los accesos a proyectar deberán permitir el empalme del nuevo puente o estructura con el resto del camino donde él se emplaza.

El proyecto de accesos se elaborará considerando las cotas de rasante y los kilometrajes de entrada y salida del puente o estructura.

II.4.4. Ingeniería de detalle de camino

El concesionario presentará al Inspector Fiscal para su aprobación las soluciones que estime adecuadas para cada obra, considerando en forma especial lo indicado en las Bases Administrativas, Artículo 1.6.10., referido a la recepción del proyecto de Ingeniería.

El proyecto deberá incluir las obras a construir, las que serán presentadas en planos generales, planos de detalle, especificaciones, memorias de cálculo, cubicaciones, perfiles tipo, y todo otro documento necesario para su comprensión, verificación, revisión, aprobación y posterior construcción. El Inspector Fiscal, si encuentra insuficiente algún documento, podrá exigir uno nuevo, con mayores detalles o mayor justificación técnica.

También corresponderá al concesionario la identificación de empréstitos, debiendo definir su ubicación, características generales, recomendaciones de uso, ensayos de laboratorio, así como antecedentes para su eventual explotación, de acuerdo a lo estipulado en 2.505.1 del Volumen 2 del Manual de Carreteras, teniendo especial relevancia en este aspecto el Informe de Impacto Ambiental que se elabore.

Los proyectos incluirán, a lo menos, lo siguiente: diseño geométrico, diseño de obras de drenaje tanto nuevas como mejoramientos o complementaciones de las existentes, diseño de la estructura de pavimento, diseño de cruces, señalización, demarcación de pavimento, etc., incluyendo especificaciones técnicas, cantidades de obras, presupuesto, análisis de precios unitarios y documentos anexos.

II.4.4.1. Diseño geométrico

El diseño geométrico del camino se ceñirá a todas las disposiciones contenidas en el Volumen 3 del Manual de Carreteras, pudiéndose utilizar también las recomendaciones señaladas en el Manual de Vialidad Urbana del Ministerio de Vivienda y Urbanismo (REDEVU), Volumen 3, "Recomendaciones para el diseño de elementos de infraestructura vial urbana".

II.4.4.2. Diseño de obras de saneamiento y drenaje

El diseño de las obras de saneamiento y drenaje se atenderá, en todo lo que corresponda, a lo estipulado en los capítulos 2.400 y 3.700 de los volúmenes 2 y 3 del Manual de Carreteras y a estas Bases. Deberá contemplar drenaje superficial, subterráneo y el atraveso de las aguas que cruzan el camino. El concesionario deberá entregar los estudios hidrológicos e hidráulicos y memorias de cálculo en que se justifique el dimensionamiento y diseño de las obras proyectadas, verificadas o modificadas.

Se entregarán, además, los siguientes planos:

- Plano de planta esquemático de todo el sistema de escurrimiento de aguas superficiales y subterráneas, que afecten el camino. Se debe indicar en este plano: sección, pendiente, longitud, forma y tipo del elemento de saneamiento o de la obra de arte que se proyecta.
- Plano de detalle. Deberán mostrar, en forma detallada, la ubicación, forma y dimensiones de las obras proyectadas, sean éstas soleras, cumetas, embudos, bajadas de agua, sumideros, fosos, contrafosos, cámaras, sifones, alcantarillas nuevas o sus alargues, drenes, empalmes con obras existentes, etc. En casos que sea necesario, para una mejor comprensión del plano, se deberán presentar cortes a escalas convenientes en que se muestren las armaduras de refuerzo, si estas existen.

II.4.4.3. Diseño de pavimentos

El concesionario deberá entregar una memoria detallada con la determinación de todos los parámetros que intervienen en el diseño del pavimento. En esta se incluirá un perfil tipo que indique, claramente, los espesores y características de cada capa y componente de la estructura, así como una definición precisa de los sectores en que tendrá validez cada perfil.

Para las bermas, se considerará un revestimiento con Tratamiento Superficial Doble, como mínimo.

Este diseño de pavimentos debe asegurar que se mantengan, durante todo el período de concesión y al término de ella, las condiciones mínimas especificadas para la carpeta de rodado en estas Bases Técnicas. Ello, considerando las estratigrafías carga del tránsito solicitante y la aplicación del plan de conservación propuesto por el licitante.

II.4.4.4. Diseño de obras varias

El concesionario deberá proyectar todas las obras necesarias para completar el proyecto:

señalización, demarcación de pavimento, defensas camineras, cercos, etc.

a) Señalización

El concesionario deberá proyectar la nueva señalización y complementar la existente para la totalidad del camino, la que deberá cumplir con las respectivas Normas de la Dirección de Vialidad.

El concesionario entregará un listado de señales con su leyenda, dimensiones y ubicación y un plano en que se indiquen, en forma esquemática, los datos solicitados.

b) Demarcación de pavimento

Se deberá proyectar la demarcación necesaria para el pavimento, de acuerdo con las normas de la Dirección de Vialidad.

El tipo de pintura empleado será de calidad similar o superior al que actualmente usa la Dirección de Vialidad.

El concesionario entregará un listado de demarcación de pavimento, indicando su tipo (reflectante, no reflectante) continua o segmentada, ubicación y kilometraje.

c) Defensas camineras

Se proyectará la colocación de defensas camineras en todos los lugares en que ello sea necesario y que presenten alguna inseguridad para el conductor, tales como terraplenes que las necesiten por su altura, curvas que no permiten desarrollar la velocidad de diseño del camino y en los accesos a puentes.

Su identificación deberá precisar el kilometraje, longitud, ubicación y características de la defensa caminera.

Deberá presentarse en la forma de listado o, alternativamente, ser incluida en el plano de señalización.

d) Cercos

Se definirán los lugares donde se deban colocar cercos nuevos y reparar o cambiar de lugar los existentes. Se entregará un listado de las obras que se ejecutarán indicando ubicación y longitud. Además, se indicará si es cerco nuevo o existente, y, en este último caso, si es traslado o reparación.

II.4.4.5. Pozos de empréstitos

El concesionario deberá entregar un informe sobre los pozos de empréstitos para los materiales que utilizará. Este informe se compondrá de planos, memoria explicativa y justificada de los empréstitos que se utilizarán. La información que se entregue deberá contener a lo menos:

- Ubicación de los yacimientos de empréstitos
- Caminos de acceso
- Cantidad de material disponible

- Cantidad de material que se usará
- Cantidad de material de rechazo
- Características de la calidad del material
- Certificado de ensaye del material, extendido por un laboratorio aceptado por la Inspección Fiscal
- Zona en que se ocupará el material con su distancia media de transporte

II.4.4.6. Cubicaciones de la obras

Las cubicaciones de las obras se entregarán desglosadas según las partidas e ítemes indicados en el volumen 5 sección 5.114.1 del Manual de Carreteras.

II.4.5. Ingeniería de detalle para puentes y estructuras

El diseño de los puentes, pasos superiores, inferiores u otras estructuras similares que pudieran resultar necesarias, deberán respetar las disposiciones de la norma AASHTO y las indicaciones de diseño que el Departamento de Puentes de la Dirección de Vialidad pueda establecer.

Las bases de cálculo y los cálculos propiamente tales deberán quedar consignados en la memoria del proyecto. Además, se entregarán planos detallados de infraestructura, superestructura, enfierraduras, moldajes, plantas, cortes y elevaciones necesarios para definir completamente las obras.

El proyecto definitivo de puentes y estructuras deberá contener:

- Memoria descriptiva
- Informe de mecánica de suelos, con justificación de los coeficientes.
- Memoria de cálculo de caudales, cotas de aguas máximas y mínimas.
- Memoria de cálculo de socavaciones.
- Memoria de cálculo sísmico y estructural, de acuerdo con norma AASHTO y disposiciones del Departamento de Puentes.
- Plano vista general.
- Plano de planta con localización del puente.
- Planos de geometría superestructura.
- Planos de geometría infraestructura.
- Planos estructural de vigas
- Plano estructural de losa
- Plano estructural de cepas y estribos
- Plano de fundaciones
- Plano de obras de protección
- Cubicaciones
- Especificaciones técnicas especiales
- Ficha de registro de puentes.

Los planos deberán corresponder al formato A1 con la norma Din 823 y 824.

II.4.6. Estructuras especiales

Las estructuras especiales, como marquesinas y casetas de la plaza de Peaje, deberán ser

diseñadas y justificadas en la memoria de cálculo.

Se deberán acompañar los planos de arquitectura de las obras civiles y todos los planos y antecedentes de los servicios necesarios (energía eléctrica, agua potable, alcantarillado, instalaciones de gas, iluminación de plazas, etc.).

Los proyectos se ejecutarán conforme a todas las normas y reglamentaciones vigentes en el país sobre la materia, para cada uno de los servicios involucrados, así como también para la calidad de los materiales a utilizar. Se deberán tener presente las gestiones que se deben realizar para la obtención de los permisos de empalme correspondientes, inspecciones y la intervención de personal especializado y debidamente autorizado en su construcción o instalación.

La plaza de peaje podrá ser desmontable, siempre que se cumplan las condiciones mínimas de seguridad, comodidad y fluidez del tránsito.

II.4.7. Servicios complementarios

Las estructuras involucradas en los servicios complementarios que resuelva otorgar el concesionario, previa aprobación de las autoridades pertinentes, deberán ser diseñadas y justificadas en la memoria de cálculo.

Se deberán acompañar los planos de arquitectura de las obras civiles y todos los planos y antecedentes de los servicios necesarios (energía eléctrica, agua potable, alcantarillado, instalaciones de gas, iluminación, etc.).

Los proyectos se ejecutarán conforme a todas las normas y reglamentaciones vigentes en el país sobre la materia, para cada uno de los servicios involucrados, así como también para la calidad de los materiales a utilizar. Se deberán tener presente las gestiones que se deben realizar para la obtención de los permisos de empalme correspondientes, inspecciones y la intervención de personal especializado y debidamente autorizado en su construcción o instalación.

II.4.8. Especificaciones técnicas

Todas las obras contempladas en el proyecto estarán sometidas a las Especificaciones Técnicas Generales contenidas en el Volumen 5 del Manual de Carreteras (Especificaciones de Construcción), a menos que sean expresamente modificados, ampliados o complementados por las Especificaciones Técnicas Especiales que el concesionario deberá definir para su proyecto.

Así, en caso de omisión de alguna partida o parte de ella en las Especificaciones Especiales, se someterá a lo indicado en las Especificaciones de Construcción (Volumen 5 del Manual de Carreteras). Si en éstas hubiera varias alternativas de elección o vacíos, se usará la que indique el Inspector Fiscal.

La ordenación de las partidas de las Especificaciones Técnicas Especiales, así como su numeración, deberá ser la empleada en las Especificaciones de Construcción del Manual de Carreteras.

II.4.9. Entrega del proyecto definitivo

El proyecto cubrirá todos los aspectos señalados anteriormente y otros que fueran necesarios para llevar a cabo en la mejor forma posible la construcción de las obras.

Tanto los procedimientos de terreno como los de gabinete que el concesionario utilice en la ejecución de las obras, se regirán por las disposiciones contenidas en el Capítulo 2.800 del Volumen 2 del Manual de Carreteras y estas Bases.

El proyecto incluirá, a lo menos, lo siguiente:

a) Proyecto

- Antecedentes generales y descripción de las obras.
- Plano de ubicación de las obras.
- Especificaciones técnicas generales.
- Especificaciones técnicas especiales.
- Cantidad de obras y detalle de cálculo.
- Láminas de obras tipo.
- Monografías con ubicación de las obras
- Planos de las obras.

b) Ingeniería básica

c) Memorias

Una vez aprobado el proyecto por el Inspector Fiscal, el concesionario deberá entregar un respaldo del proyecto en diskettes flexibles de 360, 720 kb o 1.44 Mb, así como los antecedentes cartográficos, fotografías aéreas y restituciones digitalizadas. El texto deberá ser desarrollado en WordPerfect y las planillas de cálculo en Lotus 123 (o, en su defecto, softwares compatibles IBM). En el caso de utilizarse programas de diseño geométrico, se entregarán los archivos correspondientes a los datos de entrada e información de salida. De la misma forma se procederá con los diseños de pavimento, obras de drenaje, etc. Conjuntamente con los archivos magnéticos respectivos, el concesionario proveerá a la Dirección de Vialidad de las facilidades y explicaciones para permitir la debida interpretación de la información.

Los textos escritos deberán ser entregados en un original y 6 copias y los planos en un original transparente y 6 copias en ozalid o similar.

II.5. CONSIDERACIONES AMBIENTALES

Se deberá tener presente que el Ministerio de Obras Públicas establece exigencias para procurar, en las etapas de diseño, construcción y operación del camino, la oportuna identificación y solución de los impactos ambientales que puede provocar la obra.

El concesionario deberá realizar el seguimiento y monitoreo de las alteraciones y conflictos ambientales que pueda producir o inducir la construcción y operación de la obra en el medio natural y antrópico del área de influencia, asumiendo la responsabilidad de diseñar y ejecutar las medidas correctivas que se requieran, como una responsabilidad más de su gestión. Estas medidas serán propuestas al Inspector Fiscal para su aprobación, antes de ser implementadas.

Consecuentemente, durante la etapa de diseño definitivo deberán realizarse estudios y análisis ambientales orientados al diseño e implementación de medidas precautorias, mitigadoras y correctivas de los impactos y efectos negativos que la construcción y operación de la obra pudiera provocar en el ambiente local, tanto en sus componentes biofísicos como socioeconómicos.

El resultado de tales estudios y proposiciones deberá formar parte del diseño de ingeniería del proyecto, de las normas y regulaciones ambientales que el contratista deberá observar durante la construcción de la obra, y del programa de evaluaciones periódicas que el oferente proponga al MOP.

II.5.1. Estudio preliminar

El licitante deberá realizar un estudio Ambiental Preliminar, el cual deberá ajustarse a lo señalado en II.5.2 de las bases de licitación, teniendo en consideración que su alcance deberá ser tal que permita una evaluación preliminar de los probables impactos ambientales y de los costos que se deriven de su mitigación. Además, este estudio de preevaluación deberá incluir la metodología que el licitante adoptaría para desarrollar el estudio definitivo de Evaluación Ambiental.

II.5.2. Estudio definitivo

Dadas las características de las Obras del Proyecto, se hace necesario realizar por parte del Concesionario una serie de estudios relacionados con el Medio Ambiente, sobre el área de influencia sensible a ser alterada durante el periodo de construcción y uso de la obra. Estos estudios se definen como "Evaluación de Impacto Ambiental del Proyecto Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez", en toda la extensión del camino en cuestión.

Los informes que realice el Concesionario en cada una de las etapas señaladas a continuación, deberán ser ejecutados por profesionales con experiencia y estudios en el área ambiental.

La Evaluación de Impacto Ambiental constará de dos etapas las cuales se describen a continuación:

1. Definición de línea base

1.1 Antecedentes y Descripción del Proyecto

- 1.1.1. Describir el proyecto en detalle y sus objetivos, enfatizando los aspectos de riesgo ambiental.
- 1.1.2. Indicar su ubicación específica y área de influencia.
- 1.1.3. Indicar la legislación y reglamentos ambientales y otras legislaciones pertinentes al proyecto.
- 1.1.4. Considerar su relación con otros estudios y proyectos del mismo sector o Región.
- 1.1.5. Desarrollar consulta con grupos afectados.

1.2. Descripciones del Medio Ambiente

En este punto se deberán describir las características de la zona donde se inserta el proyecto y su área de influencia, incluye una información básica del estado actual de las características generales del medio ambiente referido al área de estudio previamente definida, en relación a:

- 1.2.1 Medio Ambiente Físico
- 1.2.2 Medio Ambiente Biológico
- 1.2.3 Medio Ambiente Socio-Cultural
- 1.2.4 Medio Ambiente del Paisaje
- 1.2.5 Medio Ambiente Construido

Los aspectos señalados deberán identificarse y localizarse cartográficamente. Además se deberá presentar la información en una escala adecuada para comprender las situaciones planteadas.

1.3 Determinación de impactos ambientales

- 1.3.1 Descripción de las acciones directas o indirectas del proyecto sobre el medio y en que fase se producen, ya sea construcción, operación u otra.
- 1.3.2 Descripción de las alteraciones que producen dichas acciones.
- 1.3.3 Identificación de los impactos ambientales que se producen.

1.4 Evaluación de los impactos identificados

Como mínimo el concesionario deberá pronunciarse respecto a la magnitud, importancia, reversibilidad, carácter y otros aspectos relevantes de los impactos.

- 1.4.1 Valorización de la calidad ambiental sin proyecto, introduciendo los datos sobre factores ambientales, según la evolución tendencial que se prevé.
- 1.4.2 Valoración de la situación ambiental con proyecto, introduciendo los factores ambientales según la predicción de su estado, una vez alterado por el proyecto.
- 1.4.3 Cuadro comparativo de los aspectos referidos en los puntos (1.4.1) y (1.4.2) antes señalados

La metodología a utilizar será propuesta por el concesionario y aprobada por el Inspector Fiscal.

1.5 Proposición de medidas mitigadoras

Identificar y diseñar obras, medidas y planes necesarios para reducir y mitigar los impactos ambientales. Estas medidas deben ser dimensionadas, localizadas y cuantificadas dentro del área de influencia del proyecto, para su incorporación en el proyecto definitivo de las obras.

Considerar los requerimientos institucionales al respecto.

2. Plan de monitoreo ambiental de la línea base

El objetivo de esta etapa, es cautelar todos aquellos aspectos ambientales sensibles de alterar en la construcción y posteriormente durante la puesta en uso del camino, identificados anteriormente.

Los puntos a considerar en el monitoreo son los siguientes:

2.1 Diseñar un plan de monitoreo para la puesta en marcha de las medidas de prevención, manejo, mitigación y/o compensación de los impactos ambientales durante la utilización del camino. Para estos efectos se deberá considerar los requerimientos institucionales vigentes y utilizar como base la información obtenida en la Línea Base.

2.2 Definir calendario de actividades

II.6. DE LA CONSTRUCCION

II.6.1. Generalidades

Las obras a ejecutar se ajustarán íntegramente a lo indicado en el Proyecto de Ingeniería correspondiente al Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez, aprobado por el Inspector Fiscal, incluyendo memorias de cálculo, planos, cuadros y documentos integrantes.

La construcción de las obras se ajustará a lo señalado en las Especificaciones Especiales de Construcción, Manual de Carreteras Volumen N° 5, en adelante MC-V5, en todos los aspectos pertinentes, salvo en aquellos que sean expresamente modificados o complementados por las Especificaciones Técnicas Especiales del Proyecto de Ingeniería.

Asimismo, serán aplicables las secciones o especificaciones que resulten pertinentes de los siguientes documentos, cuyas abreviaturas se incluyen:

MC - V2	:	Manual de Carreteras, Volumen N° 2.
MC - V3	:	Manual de Carreteras, Volumen N° 3.
MC - V4	:	Manual de Carreteras, Volumen N° 4.
REDEVU	:	Manual de Vialidad Urbana del MINVU, Volumen 3.
RCOP	:	Reglamento para Contratos de Obras Públicas.
AASHTO	:	Normas de la American Association of State Highway and Transportation Officials.
INN	:	Normas del Instituto Nacional de Normalización.
LNN	:	Normas de Laboratorio Nacional de Vialidad.
EMMDV	:	Especificaciones y Métodos de Muestreo y Ensayes de la Dirección de Vialidad.

Se entenderá que las citas de especificaciones o normas se refieren a su última edición, incluyendo todas las modificaciones publicadas hasta la fecha de elaboración del proyecto de ingeniería.

II.6.2. Notificación de las faenas y programas

Antes de iniciar cualquier faena el concesionario deberá solicitarla por escrito a la Inspección Fiscal, debiendo entregar treinta días antes de iniciar los trabajos la programación completa de la obra, a través de un diagrama de secuencia y los correspondientes diagramas de barras.

El programa indicado en el párrafo anterior será revisado cuando, a juicio del Inspector Fiscal, sea necesario.

II.6.3. Acceso a los registros del concesionario

El Inspector Fiscal tendrá en todo momento amplio acceso a todos los libros de control que deberá llevar el concesionario, para comprobar cualquier dato que estime necesario.

II.6.4. Trazados topográficos, instrumentos y personal de control

Una vez iniciadas las obras, el concesionario deberá conservar y reponer los elementos que permitan materializar el replanteo de ellas, debiendo tener permanentemente en faena los instrumentos necesarios, así como personal de topógrafos, niveladores, alarifes, etc.

Además, con el objeto de llevar un adecuado control y medición de los trabajos a realizar, junto con la iniciación de la obra, el concesionario deberá ejecutar, o reponer, el balizado del camino cada 100 metros. Este se señalará en tablillas de madera en lugares visibles.

El Inspector Fiscal controlará todos los trabajos topográficos (replanteos, control de cotas, cumplimiento de perfiles, etc.).

II.6.5. Ensayos

El concesionario deberá realizar los ensayos y análisis físicos y químicos necesarios según el proyecto, las especificaciones técnicas, o lo que señale el Inspector Fiscal, para el debido control de las obras en todas sus fases.

Para ello el concesionario deberá instalar, por su exclusiva cuenta, un Laboratorio de Faenas provisto de todos los equipos y elementos que se indican en la Sección 5.113 del Volumen 5 del Manual de Carreteras.

El tipo y cantidad de estos equipos y elementos lo definirá el Inspector Fiscal, de manera de asegurar el adecuado control del contrato. Sus características, precisión, tamaño, etc., deberán cumplir los requisitos y exigencias establecidos en las normas pertinentes.

El Inspector Fiscal realizará todos los ensayos de control que estime conveniente, pudiendo usar para ello, el Laboratorio de Faenas del concesionario y sus instalaciones anexas. Todo lo anterior será sin costo para el MOP.

El concesionario estará obligado a dar todas las facilidades del caso al Inspector Fiscal para la obtención de muestras y testigos.

Este Laboratorio de Faenas deberá emitir informes regulares sobre los controles de producción, los cuales serán entregados al Inspector Fiscal para su labor de control.

El Inspector Fiscal tendrá libre acceso a las pruebas y ensayos que practique el concesionario.

Para el caso de pavimento de hormigón, el control de hormigón y la obtención de resistencias a la compresión (cúbica o cilíndrica) de las probetas y para los ensayos de rotura de las probetas, el concesionario podrá recurrir a los servicios de un laboratorio fuera de la faena, con visto bueno del Inspector Fiscal.

El Laboratorio de Faenas del concesionario deberá estar totalmente instalado, con su equipamiento completo y con personal adecuado y permanente para el buen desempeño, a más tardar 15 días antes de la fecha de inicio de las obras.

El Inspector Fiscal podrá paralizar las obras, si el concesionario no ejecuta y/o no entrega los informes correspondientes a pruebas y ensayos, además de aplicar las multas que correspondan.

II.6.6. Condiciones de los pavimentos al término de la construcción de las obras

Al término de la construcción el concesionario deberá entregar un pavimento con una irregularidad superficial, IRI, menor o igual a 2 metros/Km, aceptándose además una tolerancia de 5 mm máxima medida con Hi-Lo. El procedimiento de medición se especifica en el Artículo II.7.3.4. Así mismo, no se aceptará que haya descensos entre la berma y la carpeta de rodado, y tampoco ningún tipo de defecto constructivo, tanto en el pavimento como en la berma y el S.A.C.

II.6.7. Instalación de la Inspección Técnica de la Obra

a) Oficinas

Para el buen funcionamiento de la Inspección Técnica de la Obra, el concesionario deberá proporcionar durante el tiempo que dure la construcción, una oficina junto a las obras.

Las oficinas deberán estar dotadas de agua, energía eléctrica y gas licuado en cantidad suficiente para las necesidades de trabajo de la Inspección Técnica. Además, deberá contar con instalaciones de alcantarillado y calefacción.

Las oficinas para la Inspección Técnica deberán estar a no más de 30 metros de la Instalación de Faena del concesionario y deberán tener las siguientes características y condiciones mínimas:

Oficina Inspector Fiscal	12 m ²
Oficina profesionales	9 m ²
2 Baños de 5 m ² c/u	10 m ²
1 Cocina	6 m ²
Pasillos y otros	8 m ²
TOTAL:	45 m²

b) Muebles y accesorios

Las oficinas y salas de trabajo se entregarán alhajadas y mantendrán provistas de los elementos y materiales necesarios para el buen funcionamiento de la Inspección Técnica.

El concesionario deberá mantener permanentemente a disposición de la Inspección Técnica, durante todo el plazo de ejecución de la obra, un computador personal compatible IBM.

La impresora deberá ser de carro ancho, con una velocidad mínima de impresión de 240 cps. El software disponible será un procesador de texto y planilla electrónica para cálculo, en versiones originales.

Además, se deberá contar para el computador personal e impresora, con un sistema de protección para variaciones de voltaje y las correspondientes mesas y silla.

Todo el equipamiento y software deberá estar en perfectas condiciones y con sus respectivos manuales para el usuario y disponible cuando la Inspección Técnica lo solicite.

El plazo para la entrega de estas instalaciones será igual al indicado para la entrega del Laboratorio de Faenas. Si el concesionario no ha entregado estas instalaciones no podrá iniciar

la construcción de la obra.

II.6.8. Mantenimiento del tránsito

El concesionario estará obligado a mantener el tránsito fluido por los caminos existentes y procurar la mayor seguridad para los usuarios, debiendo colocar letreros y mantenerlos, como así mismo las señales de peligro diurnos y nocturnos, conforme a lo establecido en el Decreto N° 63 del 15 de mayo de 1986, del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones sobre Señalización y Medidas de Seguridad durante el período que duren las faenas en la vía pública. Igualmente deberá proveer del personal de señales durante el día y la noche, como también los equipos de ayuda para emergencias. El personal de terreno deberá usar casaquilla reflectante y los elementos de seguridad necesarios para la ejecución de los trabajos que se realicen a nivel de la calzada. Considerando que los señaleros (bandereros), tienen la responsabilidad de la seguridad de los usuarios del camino y son además quienes tienen mayor contacto con el público, es que deberán ser seleccionados debiendo cumplir con los requerimientos exigidos en la norma pertinente. La señalización de faenas deberá retirarse inmediatamente terminada la obra.

II.6.9. Letreros de identificación de las obras en construcción

El concesionario deberá colocar un letrero en la obra de las siguientes dimensiones: 4,20 metros de largo por 2,10 metros de alto.

El texto del letrero será entregado por el MOP.

El concesionario será responsable de la mantención y preservación de dicho letrero, el que deberá estar colocado en la obra en un plazo máximo de 15 días a contar desde el inicio de la misma.

II.6.10. Responsabilidad, cuidado de la obra y riesgos

Desde la iniciación de las obras el concesionario asumirá plena responsabilidad por el cuidado de la obra y de todas las obras provisionarias y los daños que pudieren producirse en ellas por cualquier causa, los que deberán ser reparados para restituir a las condiciones iniciales las obras afectadas.

El concesionario deberá mantener cuidadores, serenos, cercos y luces de alumbrado, en la cantidad suficiente para asegurar la protección de la obra para la seguridad y conveniencia del público y de sus propios obreros.

En todo lo anterior y según corresponda, se observará estrictamente lo señalado en el "Instructivo sobre Seguridad e Higiene Industrial para Contratistas del MOP" y en el "Instructivo sobre seguridad e Higiene Industrial para los servicios dependientes del MOP".

II.6.11. Cargas especiales

En caso que el concesionario se vea en la necesidad de trasladar plantas de construcción, maquinarias o unidades prefabricadas o parte de las unidades de la obra por sobre una carretera o puente, y éste desplazamiento pudiese ocasionar desperfecto o daños, deberá solicitar previamente autorización de la Dirección de Vialidad informando acerca del peso y demás

detalles de la carga que requiere movilizar y acerca de sus proposiciones para proteger o reforzar dichas carreteras o puentes. Tales faenas de protección o refuerzo, después de la aceptación de las autoridades pertinentes de la Dirección o del Inspector Fiscal, deberán ser realizadas por el concesionario por cuenta y bajo su responsabilidad, sin perjuicio de la garantía que en cada caso exija la Dirección de Vialidad.

En todo caso, se deberá cumplir las normativas vigentes en cuanto a cargas y dimensiones máximas autorizadas para circular por los caminos de Chile.

II.6.12. Empréstitos y botaderos

La operación sobre pozos de empréstitos y botaderos se regirá por la normativa legal vigente.⁽⁴³⁾

II.6.13. Cuidado del medio ambiente durante la construcción

Durante la construcción, deberán aplicarse todas aquellas medidas y precauciones orientadas a preservar el medio ambiente, de acuerdo a lo establecido en el Artículo II.5.2.

II.6.14. Limpieza de los caminos públicos

Se evitará ensuciar con desechos los caminos públicos que conduzcan a las obras, para lo cual cada camión o vehículo de transporte deberá estar convenientemente preparado para el transporte seguro de los materiales. En todo caso, los desechos caídos serán retirados de inmediato, sin perjuicio de lo señalado en el Artículo 128⁽⁴⁴⁾ del Reglamento para Contratos de Obras Públicas.

II.6.15. Limpieza final de la faja

Al término de la construcción de la obra, el concesionario deberá despejar la faja del camino, retirar del sitio de las obras y transportar a botaderos autorizados por el Inspector Fiscal, todos los materiales excedentes, obras provisionales, escombros y basuras de cualquier naturaleza para dejar limpias la totalidad de las faenas y en condiciones aceptables para el Inspector Fiscal.

II.6.16. Planos de construcción

Será obligación del concesionario elaborar los planos de construcción del total de las obras ejecutadas, debiendo entregarlos en papel transparente de buena calidad y con tres copias.

(43) Se modificó el texto. Ver Circular Aclaratoria N°2, Aclaración 20.

(44) Se modificó el texto. Ver Circular Aclaratoria N°2, Aclaración 21.

II.7. DE LA EXPLOTACION DE LA CONCESION

II.7.1. Del servicio a los usuarios

II.7.1.1. Congestión vehicular en la plaza de peaje

La congestión del acceso al aeropuerto en el sentido de ingreso y salida se medirá utilizando el "tiempo de espera en cola" (TEC), el cual se determina de acuerdo al siguiente criterio:

$$TEC = \frac{60 * NVEH}{CAPAC}$$

Donde:

TEC : Tiempo de espera en cola, expresado en minutos.

NVEH : Número de vehículos en espera para ser atendidos, en el sentido de ingreso o salida del aeropuerto, según corresponda.

CAPAC : Capacidad de atención de la plaza de peaje, en el sentido de ingreso o salida, según corresponda, expresada en vehículos/hora.

El valor de CAPAC que se utiliza es el que está definido en el Plan de Atención de la Plaza de Peaje, de acuerdo al Artículo I.6.55.6. de las Bases Administrativas.⁽⁴⁵⁾

II.7.1.2. Medidas de seguridad y control

El concesionario será responsable de establecer las medidas de control y seguridad en el tramo de la concesión, sujeto a todas las disposiciones legales vigentes.

Estas medidas podrán complementar aquellas que realiza habitualmente el Cuerpo de Carabineros y no deberán interferir con ellas.

Se debe tener presente que el concesionario es el responsable de operar y mantener el camino en condiciones normales de servicio, de modo de evitar accidentes. De esta forma, deberá responder a toda acción legal que los usuarios pudieran entablar en su contra, debido a negligencias cometidas a este respecto.

Para estos efectos, aparte de las medidas que se adopten conducentes al adecuado mantenimiento del camino tales como: la señalización, la demarcación del pavimento y los otros elementos de las obras viales, el concesionario deberá disponer de sistemas de vigilancia permanente, para poder detectar y tomar las medidas de seguridad necesarias y en forma oportuna, ante eventuales causas de accidentes.

(45)

Se modificó el texto. Ver Circular Aclaratoria N°2, Aclaración 22.

II.7.2. Información estadística durante la explotación

II.7.2.1. Informes mensuales sobre flujo vehicular horario

El concesionario deberá entregar al Inspector Fiscal, dentro de los quince primeros días de cada mes, información referida al flujo vehicular horario, diario y mensual, correspondiente al mes anterior, clasificado por tipo de vehículo, medido en la caseta de cobro de la plaza de peaje.

La información deberá ser debidamente respaldada en medios magnéticos y de acuerdo al formato que establezca el Inspector Fiscal.

El Inspector Fiscal podrá autorizar la entrega de esta información sin distinguir todas las categorías de vehículos, sino que agrupando según monto del pago en plaza de peaje.

Sin perjuicio de lo anterior, el concesionario deberá instalar un sistema de detección automática de vehículos que sea capaz de diferenciar vehículos livianos y pesados, de acuerdo a la definición entregada en el artículo 1.6.55.1. Dicho sistema deberá ser instalado al oriente de la plaza de peaje y deberá permitir la medición del flujo de ambas pistas de la calzada correspondiente al sentido de salida del aeropuerto.⁽⁴⁶⁾

II.7.2.2. Informes semestrales

El concesionario entregará semestralmente al Inspector Fiscal la información estadística que se indica.

El informe deberá ser presentado dentro de los diez primeros días del semestre siguiente al informado; este contendrá a lo menos lo siguiente:

- a) Accidentes diarios, indicando sentido, causas y hora
- b) Cumplimiento del Plan de Conservación

- Cantidades de obras ejecutadas y precios unitarios incurridos.
- Cumplimiento del cronograma de mantención

Además de un informe escrito, la información anterior deberá ser entregada en un medio magnético y formato a acordar entre el concesionario y la Inspección Fiscal.

II.7.2.3. Informes anuales

El concesionario deberá llevar el control del programa de Seguimiento de Pavimentos, que debe efectuarse en las obras, de acuerdo a lo que especifiquen estas bases.

El informe sobre Seguimiento de Pavimentos será presentado tanto en forma escrita, como en un medio magnético y formato a definir por el Inspector Fiscal.

Este documento deberá informar acerca del estado de carpeta de rodado, indicando irregularidad

(46)

Se modificó el texto. Ver Circular Aclaratoria N°4, Aclaración 5.

superficial, ahuellamiento, agrietamiento, baches, resistencia al resbalamiento, según nomenclatura y estándares de la Dirección de Vialidad y de las presentes bases. Se debe incluir además un informe sobre el estado de las obras de arte, y otras obras complementarias.

La fecha de entrega de este informe será a más tardar el 31 de enero del año siguiente al informado.

II.7.2.4. Accesibilidad a la información disponible

El concesionario deberá mantener, permanentemente actualizada y a disposición del Inspector Fiscal, toda la información solicitada en los informes semestrales. La frecuencia con que se actualizará la información dependerá de cada caso y será definida por el Inspector Fiscal.

II.7.2.5. Ensayos y calidad de materiales

El Inspector Fiscal solicitará los ensayos y/o certificados de calidad, que estime conveniente, de todos los materiales, repuestos y elementos de recambio que sea necesario incorporar a los equipos e instalaciones con motivo de la ejecución de los servicios de mantenimiento, conservación y operación del camino y de las instalaciones anexas, como por ejemplo las plazas de peaje.

II.7.2.6. Plan de trabajo anual y mensual

El concesionario entregará al Inspector Fiscal un plan de trabajo anual, con desglose de actividades mensuales. Estos deberán contemplar todas las actividades que corresponda realizar de acuerdo a lo estipulado en las Bases y en concordancia con el Programa Anual de Conservación.

Cualquier modificación a este plan se comunicará por escrito al Inspector Fiscal con la debida anticipación.

II.7.3. Mantenimiento y conservación del camino y puentes

II.7.3.1. Generalidades

El objetivo principal que persigue la formulación de un programa de conservación es mantener en buen estado la estructura de la calzada del camino, sus obras complementarias y las obras anexas, de manera que las condiciones de seguridad y confort sean óptimas. Bajo esta hipótesis, los criterios y normas técnicas que se adopten en la elaboración y ejecución de dicho programa deberán asegurar en todo momento y por el período que dure la concesión del camino, 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.

Los trabajos de conservación del camino se diferenciarán en dos grupos: la conservación de la calzada propiamente tal (ya sea periódica ó diferida) y la conservación de las obras complementarias a ésta (conservación rutinaria), tales como obras de drenaje, mantenimiento de bermas, conservación de obras de arte y estructuras, etc. Respecto del primer grupo, la frecuencia,

calidad e intensidad con que se realice, dependerá directamente del estado de la calzada. Los trabajos correspondientes a las obras complementarias a ésta deberán efectuarse rutinariamente y en forma rigurosa, ya que la no implementación oportuna de estas faenas, provocarían en el mediano y largo plazo un debilitamiento de las condiciones estructurales del camino y un eventual deterioro de la calzada.

Los trabajos de conservación básicos de la calzada (conservación periódica) son, para un pavimento de asfalto: bacheo simple, bacheo mayor con reposición de carpeta, relleno de ondulaciones y sello; para un pavimento de hormigón: relleno de juntas y grietas, bacheo simple y bacheo con reposición de losas. Las operaciones de mantenimiento mayor de la calzada (conservación diferida), incluye cualquier obra que permita mantener la serviciabilidad de la calzada dentro de los márgenes previstos, incluyendo su reposición o repavimentación si los indicadores respectivos así lo determinan.

Los trabajos de conservación básicos de las obras complementarias incluyen, a lo menos: limpieza, reposición de material y readecuación de superficie de bermas, rehabilitación de cunetas, fosos, contrafosos, drenes y otras obras de drenaje, eliminación de materiales de derrumbes en cortes, reparación y/o peinado de taludes, pintura, protección y reparación de puentes y otras estructuras, protecciones fluviales, limpieza y reposición de señales, demarcación de pavimento, reposición de iluminación, etc.

El programa de mantenimiento indicado en I.6.33 deberá incluir también las obras de conservación de las instalaciones y servicios anexos del camino.

II.7.3.2. Plan de conservación

El plan de conservación que el concesionario establezca, basado en los requisitos mínimos solicitados en estas bases, deberá incluir a lo menos :

- La política de conservación elegida con su justificación técnica.
- Una estimación de las cantidades de obra convenientes de ejecutar para mantener el camino, incluyendo los precios unitarios.
- Un cronograma con las operaciones de mantenimiento conjuntamente con estimaciones de las cantidades de obra a ejecutar. Las operaciones incluidas en dicho cronograma deberán quedar perfectamente definidas tanto en su programación como en su alcance y ejecución, de acuerdo al tránsito proyectado estimado.
- La conservación de puentes deberá quedar individualizada en las fichas de registro de puentes, indicándose el tipo de conservación que se realizará, con identificación de los trabajos.

II.7.3.3. Indicadores

Los siguientes son los indicadores para medir el estado del pavimento, dependiendo si se trata de hormigón o asfalto y los valores máximos o mínimos que pueden alcanzar. El concesionario deberá mantener el pavimento dentro de los valores establecidos, durante todo el período de explotación de la concesión.

a) Pavimento asfáltico

- Irregularidad Superficial (IRI)

Con respecto a la irregularidad superficial, se hace presente que el pavimento en servicio deberá mantener un valor de IRI menor o igual a 4 metros/Km. Para estos efectos el IRI se medirá según la media móvil de 5 tramos de 200 metros. El concesionario deberá efectuar las acciones de conservación necesarias para evitar que el deterioro supere este valor.

- Ahuellamiento (mm): 10 máximo
- Agrietamiento (%) : 15 máximo, por kilómetro.
- Desprendimiento de Aridos (%): 30 máximo, por kilómetro.
- Baches Abiertos: Ninguno
- Resistencia al Resbalamiento (μ): Se exigirá un coeficiente de fricción que no supere los límites adecuados, entre 0,40 y 0,55, según las características geométricas y de clima.
- No se aceptará exhudación del asfalto
- Bermas: No se permitirá baches abiertos ni descensos superiores a 1 centímetro. Entre estos últimos se considera la junta entre la superficie de rodado y la berma

b) Pavimento de hormigón

- Irregularidad Superficial (I.R.I.)

Con respecto a la irregularidad superficial, se hace presente que el pavimento en servicio deberá mantener un valor de IRI menor o igual a 4 metros/Km. Para estos efectos el IRI se medirá según la media móvil de 5 tramos de 200 metros. El concesionario deberá efectuar las acciones de conservación necesarias para evitar que el deterioro supere este valor.

- Escalonamiento (mm): 6 máximo
- Grietas en losas: Se considerarán sectores de 10 losas y no se permitirán sectores con una cantidad que sobrepase los 30 trozos. Si ello ocurre, se deberá reemplazar el sector completo.
- Saltadura de Juntas > 3 cm y baches abiertos: Ninguno
- Resistencia al Resbalamiento (μ): Se exigirá un coeficiente de fricción que no supere los límites adecuados, entre 0,40 y 0,55, según las características geométricas, de tránsito y de clima.
- Bermas: No se permitirán baches abiertos ni descensos superiores a 1 cm. Entre estos últimos se consideran las juntas entre loza y berma.
- Juntas y Grietas: deberán mantenerse selladas todas las juntas y grietas del pavimento.

Cada 3 años, el MOP podrá elevar cualquiera de los estándares mínimos señalados en las letras (a) y (b) del presente artículo si, a juicio de éste, ello se hace necesario para mejorar la seguridad del camino y/o el nivel de servicio del mismo.

II.7.3.4. Medición de los indicadores

El estado del pavimento será evaluado por el concesionario a través de muestreos de a lo menos

15% del área de pavimento. e inspecciones al azar que realizará el Inspector Fiscal, durante todo el periodo de la concesión.

Los procedimientos de medición de cada uno de los indicadores serán realizados conforme a la metodología vigente en la Dirección de Vialidad y que se encuentra contenida en el Instructivo Inspección Visual Caminos Pavimentados, versión vigente. Este instructivo estará disponible en la Biblioteca de la Dirección de Vialidad.

Para efectuar la evaluación se utilizarán los elementos que se indican a continuación:

- Irregularidad superficial (IRI): Se medirá con el perfilómetro óptico o con el Mays-meter.
- Ahuellamiento: Se medirá con perfilógrafo transversal, regla manual, o en forma continua con el perfilómetro óptico.
- Agrietamiento, desprendimiento de áridos, baches abiertos, saltaduras de juntas, grietas en losas, junturas y grietas, y estado de interfase losa-berma: Estos indicadores se obtienen mediante inspección visual de pavimento, según lo indicado en el instructivo nombrado anteriormente.
- Resistencia al resbalamiento: El dispositivo con que se medirá la resistencia al deslizamiento es el mu-meter. Este dispositivo permite obtener directamente el coeficiente de roce entre neumático y pavimento a velocidad normal de circulación, y por ello resulta ser el más indicado para la evaluación.
- Escalonamiento: Se medirá en forma puntual mediante un portadales, de la forma como se especifica en el informe del Plan de Control de Seguimiento de Pavimentos de Hormigón.

Si durante el periodo de la concesión, estos equipos son reemplazados por otros que el desarrollo tecnológico aconseje, se utilizarán los nuevos equipos corrigiendo además los umbrales y mediciones adecuadamente.

II.7.3.5. Conservación rutinaria

El concesionario deberá efectuar al menos una vez por año las siguientes actividades de conservación rutinaria:

- Limpieza de faja
- Limpieza de alcantarillas
- Limpieza de cunetas
- Rehabilitación de fosos y contrafosos
- Colocación, remoción y conservación de señales
- Conservación de defensas
- Repintado de banda central
- Repintado de bermas
- Conservación de puentes

II.7.3.6. Conservación de obras anexas

El programa de mantenimiento se extenderá también a las obras de las instalaciones y servicios anexas al camino, como plazas o controles de peaje, sus servicios y las obras de las áreas de servicio que se definan en el proyecto de acuerdo a las Bases de Licitación. El Inspector Fiscal

podrá exigir del concesionario trabajos adicionales de conservación que permitan mantener en perfecto estado estas obras y sus servicios, dentro de las condiciones normales de pulcritud y cuidado estético. Debe mantenerse permanentemente en buen estado de funcionamiento, de pintura y de limpieza todos los elementos de las instalaciones y servicios, según corresponda.

II.7.3.7. Reparaciones mayores y mantenciones imprevistas

De ser necesario efectuar reparaciones mayores en las obras civiles, que forman parte o son anexos al camino en concesión, trabajos de emergencia como despejes de derrumbes o rodados, el concesionario tendrá la obligación de efectuarlas con la menor interrupción al tránsito, trabajando si es necesario en turnos nocturnos y en horas de menor flujo vehicular, considerando las siguientes condiciones:

- a) Deberá informar previamente al Inspector Fiscal.
- b) Usará materiales que permitan un pronto restablecimiento del uso del camino.
- c) Organizará las cuadrillas para optimizar la calidad del trabajo y la pronta puesta en servicio.
- d) Realizados los trabajos, el Inspector Fiscal procederá a efectuar la recepción correspondiente, de acuerdo a la modalidad vigente.

Estas reparaciones deberán quedar consignadas en el Informe Semestral que presente el concesionario.

II.7.3.8. Otros

a) Sin perjuicio de la inspección técnica que el concesionario establezca para vigilar el estado de las obras de acuerdo con el referido programa de mantenimiento, el Inspector Fiscal comprobará periódicamente dicho estado y podrá requerir del concesionario la ejecución de reparaciones, sustituciones de elementos deteriorados, envejecidos o fatigados, y otras adicionales de conservación, cuando a su juicio el mantenimiento efectuado por el concesionario no cumpla con lo especificado en estas Bases Técnicas.

b) El concesionario deberá efectuar anualmente (octubre de cada año) estudios de pesos de vehículos y junto con las mediciones de tránsito, se contará con datos suficientes para determinar cuantitativamente el tránsito que ha solicitado el camino a la fecha y una previsión para el futuro. El Inspector Fiscal podrá aceptar que el estudio de pesos vehiculares se base en estratigrafías existentes, siempre y cuando ellas se basen en mediciones realizadas con balanzas móviles ubicadas en el acceso mismo y no tengan una antigüedad mayor a cinco años. De acuerdo con esto, el concesionario deberá establecer si el deterioro que ha tenido lugar en el pavimento corresponde o no al esperado en lo que se refiere al consumo de su vida de diseño y establecerá las eventuales correcciones que correspondan en el programa de mantenimiento previamente establecido, sin perjuicio de las indicaciones que el Inspector Fiscal pueda establecer al respecto.

c) Los proyectos viales que sea necesario elaborar, durante el período de concesión, para el adecuado mantenimiento de la obra y su ejecución, deberán ser aprobados por el Inspector Fiscal.

II.7.4. Personal

La dotación de personal deberá ser la necesaria para mantener un servicio correcto, eficiente y

oportuno, de mantenimiento, conservación y operación de todas las obras, equipos e instalaciones, por lo que deberá disponer del personal de reemplazo para cubrir fallas, permisos y vacaciones, durante las veinticuatro horas del día, mientras dure la explotación de la concesión.

Todo el personal en servicio deberá usar vestuario adecuado que los distinga y elementos de seguridad como chalecos reflectantes, cascos, zapatos de seguridad, parkas impermeables y guantes de seguridad, según corresponda, en el desempeño de sus funciones.

Además, para los inspectores que deban recorrer las obras, se deberá tener disponibles elementos de seguridad como cascos y chalecos reflectantes, etc.

II.7.5. Servicio de emergencia caminera

El concesionario se responsabilizará de la eficiencia, oportunidad y buena atención en caso de accidentes o siniestros aislados. Coordinará con Carabineros, Hospitales, Postas de Auxilios, etc., a través de radio comunicación, teléfono o fax estas situaciones.

Es responsabilidad del concesionario mantener un sistema de comunicación adecuado para estas emergencias.

En caso de producirse accidentes o siniestros de características diferentes y más graves, el concesionario estará obligado a desarrollar su máxima capacidad con los medios disponibles, tendiente a subsanar el siniestro y solicitar el auxilio de la fuerza pública, asistencia pública u otros.

El área de acción del servicio de emergencia caminera será el área de concesión.

II.7.6. Señalización

En los casos en que se deba ejecutar labores de mantenimiento, conservación o reparación que interfieran en alguna forma a las vías de circulación de las obras, se deberá proveer, colocar y mantener señalización completa y adecuada, tanto diurna como nocturna, que advierta a los usuarios, en forma oportuna, clara y precisa de la situación producida y de las precauciones a tomar. Deberá tener presente el nivel, calidad, ubicación y mantenimiento de la señalización según las normas de la Dirección de Vialidad. En particular, la señalización se deberá ajustar a la reglamentación vigente del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones sobre señalización y medidas de seguridad cuando se efectúan trabajos en la vía pública.

Para estos efectos, antes de iniciar los trabajos, el concesionario deberá someter a la aprobación del Inspector Fiscal todos los elementos de señalización diurna y nocturna exigidos.

Será obligación del concesionario, además, retirar oportunamente dicha señalización, una vez que hayan cesado las situaciones que dieron origen a ésta.

II.7.7. Daños

II.7.7.1. Daños a usuarios

Todo daño de cualquier naturaleza que se cause a terceros con motivo de la ejecución de obras de construcción o conservación, así como los daños que puedan ocasionar los baches o cualquier otra condición deficiente de la conservación de la obra, será de exclusiva responsabilidad del concesionario a quien corresponderá efectuar las gestiones ante la Compañía de Seguros para que se efectúe el pago por esos daños.

II.7.7.2. Daños a instalaciones

Todo daño a las instalaciones deberá ser repuesto por el concesionario y será su obligación mantener una permanente vigilancia de todas las obras, equipos e instalaciones, comprendidas en el contrato.

En las oportunidades en que esto suceda, el concesionario deberá informar de los hechos, por escrito, al Inspector Fiscal

Constatados los daños, el concesionario propondrá un programa de reparación de las instalaciones al Inspector Fiscal para su aprobación. En caso de que esta no se realice, se podrá aplicar la multa especificada en el capítulo I.6.46.13 de las Bases Administrativas.

II.7.8. Despeje y limpieza final

Al término de los servicios de mantenimiento, conservación y operación, el concesionario deberá despejar y retirar del sitio de los trabajos todos los equipos, maquinarias, materiales excedentes, obras provisionales, escombros y basuras de cualquier especie, dejando las obras, equipos e instalaciones en condiciones normales para el flujo vehicular.

II.7.9. Sistema de reclamo de los usuarios

El concesionario deberá establecer un sistema de reclamo cuyo diseño deberá ser aprobado por el Inspector Fiscal. El sistema de reclamo deberá ser de libre acceso en la plaza de peaje y en los lugares donde se establezcan los servicios complementarios.

II.7.10. Reglamento de servicio de la obra

El concesionario deberá confeccionar un reglamento interno de servicio de las obras en concesión. Para ello deberá tener en cuenta al menos los siguientes aspectos:

- Horario de funcionamiento
- Medidas de seguridad y vigilancia
- Medidas de prevención de incendios y otros
- Dotación mínima de personal (dotación normal, dotación en turnos, etc.)
- Transporte para el personal de trabajo
- Medidas de mantención de las distintas instalaciones

- Medidas de aseo de las distintas instalaciones
- Medidas orientadas a detectar y solucionar los problemas de accidentes, congestión o de cualquier otra naturaleza que se produzcan en el camino
- Estipulación de los derechos y obligaciones de los usuarios por el uso de los servicios prestados
- Estipulación de las obligaciones y derechos del concesionario
- Reclamos del usuario

IL7.11. Mantenimiento del tránsito

El concesionario estará obligado a mantener el tránsito en aquellas partes del área de concesión donde se efectúen obras de construcción o conservación, tomando las precauciones para proteger los trabajos, así como la seguridad en el tránsito. Esta obligación será para la totalidad de las faenas y en forma permanente.

En caso de que, obligadamente, se deba suspender el tránsito por emergencias en el camino, se deberá tomar las precauciones y medidas tendientes a rehabilitarlo en el menor tiempo posible. Las demoras excesivas serán sancionadas según lo estipulado en el capítulo I.6.46 de las Bases Administrativas. Sin perjuicio de lo anterior, el concesionario deberá habilitar vías alternativas en caso que el tránsito por el camino principal deba ser suspendido.

III. BASES ECONOMICAS

Las ofertas calificadas como técnicamente aceptables en la etapa de evaluación de las ofertas técnicas, serán evaluadas económicamente de acuerdo al procedimiento señalado a continuación.

III.1. TARIFA MAXIMA

En su oferta económica el licitante establecerá la tarifa máxima que podrá cobrar a los autos (vehículos tipo 2), denominada P, según lo señala el Artículo I.6.55.

Esta tarifa se deberá indicar en el formulario modelo entregado en el Anexo 1, el cual irá en el sobre denominado Oferta Económica, de acuerdo a lo estipulado en el Artículo I.3.11. de las Bases Administrativas.

La tarifa máxima para automóviles que ofrezca el licitante deberá venir expresada en pesos del 1 de Abril de 1995.

III.2. CRITERIO DE SELECCION

La licitación se adjudicará al licitante que obtenga el mayor puntaje en la evaluación de su oferta económica de acuerdo a lo estipulado en el Artículo III.3.

III.3. EVALUACION DE LAS OFERTAS ECONOMICAS

El puntaje de la oferta económica del licitante se calculará de acuerdo a la siguiente fórmula:

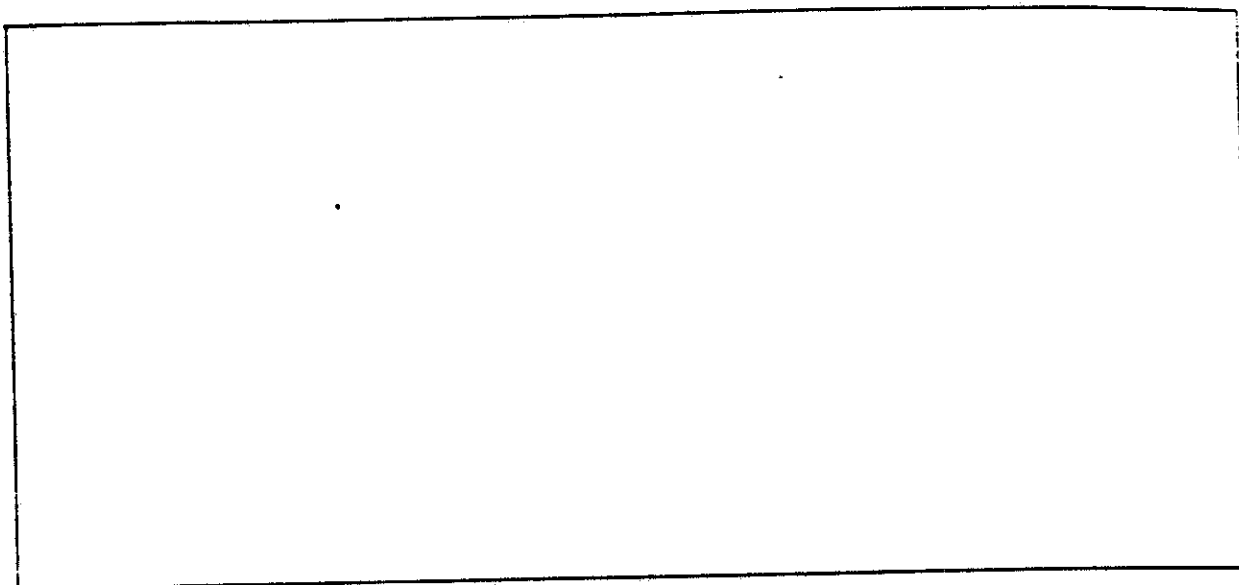
$$\text{Puntaje Oferta Económica Licitante} = f \times A \times \left(2,2 - \frac{x}{x_m}\right)$$

donde:

- * f es igual a 1.2 si el puntaje de la oferta económica corresponde al postulante de la idea individualizado en el Artículo I.2.7., o al grupo en el que éste participe, y 1 en otro caso.
- * x_m corresponde a la menor tarifa de entre las tarifas para autos presentadas por los licitantes, de acuerdo a III.1.
- * x corresponde a la tarifa del licitante al cual se calcula el puntaje de la oferta económica.
- * A corresponde a un factor que depende de la calificación obtenida por la oferta técnica del licitante y viene dado por la siguiente expresión:

$$A = 800 + 50 \times (NT - 3)$$

donde NT corresponde a la nota final obtenida por la oferta técnica del licitante de acuerdo al Artículo I.4.2.

ANEXO 1: PROPUESTA ECONOMICA**IDENTIFICACION DEL LICITANTE****OFERTA ECONOMICA DEL LICITANTE****1. NIVEL TARIFARIO**

Tarifa máxima para autos (Cargo fijo), en el sentido de salida del Aeropuerto:

: \$ _____

Según lo establece el capítulo III.1. de las presentes bases.

La tarifa máxima debe ser expresada en pesos del 1 de Abril de 1995.

ANEXO 2: FORMULARIOS

FORMULARIO N°1:	DECLARACION JURADA
FORMULARIO N°2:	CRONOGRAMA ESTUDIO DE INGENIERIA
FORMULARIO N°3:	CRONOGRAMA EJECUCION DE LA OBRA
FORMULARIO N°4:	RESULTADOS ESTUDIO DE TRANSITO
FORMULARIO N°5:	ESTUDIO DE INVERSION
FORMULARIO N°6:	COSTOS DE LA EXPLOTACION
FORMULARIO N°7:	ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO ESTIMADA (I)
FORMULARIO N°8:	ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO ESTIMADA (II)
FORMULARIO N°9:	FLUJO DE EGRESOS ESTIMADO
FORMULARIO N°10:	IDENTIFICACION DE APORTES
FORMULARIO N°11:	ANTECEDENTES FINANCIEROS DEL LICITANTE

ANEXO 3: CIRCULARES ACLARATORIAS

CIRCULAR N°1

ITACION CONCESION ACCESO VIAL AEROPUERTO ARTURO MERINO BENITEZ

ANT.: Licitación Concesión Acceso Vial
Aeropuerto Arturo Merino Benítez.

MAT.: Aclaraciones y rectificaciones a las
bases de licitación.

SANTIAGO, 13 JUL 1995

: DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

: SEGUN DISTRIBUCION

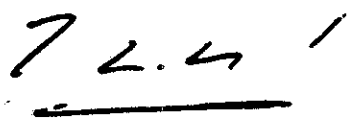
I. INFORMACION ADICIONAL

Se pone a disposición de los licitantes, sin
responsabilidad para el MOP, la siguiente información en medios magnéticos:

- Plano Perfil Tipo	1 Plano
- Planos de Planta y Longitudinal	9 Planos
- Plano de Planta 1:50000	1 Plano
- Plano Disposición General Av. Vespucio - Costanera Norte	1 Plano
- Plano de Instalaciones Eléctricas	1 Plano
- Planta de Arquitectura Preliminar Edificios	
- Operación Concesión	1 Plano
- Expropiaciones	2 Planos
- Restitución 1:1000	8 Planos
- Restitución 1:5000	1 Plano

La información podrá ser retirada en el Departamento
de Concesiones, Morandé 59, oficina 420, 4° Piso.

Saluda atentamente a Ud.


JUAN LOBOS DIAZ
Ingeniero Civil
DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

Distribución:

- Agroman Chile
- Alfonso Brundi y Cía.
- Besalco S.A.
- Cocesa S.A.
- Cía. Minera Sta. Laura
- Empresa Constructora Delta S.A.
- Hidrosán Ltda.
- Infraestructura 2000
- Ingecol Ltda.
- Ingeniería y Construcción Icafal
- Ing. Sta. Laura
- Ing. e Inmob. Manso de Velasco
- Morandé y Díaz
- Senexco Ltda.
- Sociedad Ingeniería y Construcción Austral Ltda.
- Tribasa Inela S.A.
- Tribasa - Inela

CIRCULAR N°2

LICITACION CONCESION ACCESO VIAL AEROPUERTO ARTURO MERINO BENITEZ

ANT.: Licitación Concesión Acceso Vial
Aeropuerto Arturo Merino Benítez.

MAT.: Aclaraciones y rectificaciones a las
bases de licitación.

INC.: Ord. N° 769, Ord. N° 820 y Ord. N°
2058

SANTIAGO, 26 JUL 1995

: DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

: SEGUN DISTRIBUCION

De acuerdo con el artículo 1.3.4. de las Bases de Licitación, y en respuesta a consultas presentadas por los interesados en la licitación del antecedente, esta Dirección General de Obras Públicas entrega la circular N°2, donde se aclaran y rectifican las Bases de Licitación al tenor de las consultas formuladas.

I. PREGUNTAS Y RESPUESTAS

Pregunta 1

Artículo 1.3.2.

Artículo N° 1.3.2. Documentos que conforman las bases de licitación. Se solicita entregar el documento N° 6 Informe de la DGAC.

Rta. Remítase a la Sección II, Aclaración 2.

Pregunta 2

Artículo 1.3.9.

Solicitamos aclarar el alcance del documento B.2.C) en lo que se refiere a estándares y presupuesto.

Rta. En el punto B2.c) de la Oferta Técnica se deben desarrollar los siguientes temas:

- Planificación de la explotación, incluyendo fechas, actividades, equipos de trabajo, procedimientos, etc., que permitan tener una visión completa de esta etapa.
- Los estándares que se utilizarán en dicha etapa (sin profundizar en aquellos

tratados en el punto B.2.a) y B.2.b).

- El análisis de costos de explotación y presupuesto anual desglosado.

Pregunta 3

Artículo 1.6.2.1.

En relación al Artículo N° 1.6.2.1., agradeceremos aclarar el párrafo 6, que establece que el adjudicatario debe suscribir como mínimo el 51% ¿Puede quedar establecido en la promesa que el 49% restante será suscrito con posterioridad a la adjudicación y al momento de la constitución de la sociedad? En caso negativo ¿Qué quiere decir el mencionado párrafo?

Rta. Sí, puede quedar establecido que el 49% restante será suscrito con posterioridad, sujeto a que el capital suscrito y pagado, al momento de la constitución de la sociedad, sea al menos el 10% del valor total de la inversión de la oferta, tal como se señala en el Artículo 1.6.2.1.

Pregunta 4

Artículo 1.6.55.

Artículo N° 1.6.55. ¿Están incluidos en la concesión los estacionamientos de vehículos en el Aeropuerto?

Rta. No.

Pregunta 5

Artículo 1.6.55.1.

Artículo 1.6.55.1. Se solicita que el cargo variable permita facilitar el procedimiento de pago, para todos los tiempos de permanencia en el Aeropuerto, aproximado a la centena con cargo a la tasa variable, y no sólo para los que permanezcan hasta 25 minutos como lo establece este Artículo.

Rta. Remítase a la sección II, Aclaración 12.

La DGAC definirá el "Pago Total en Plaza de Peaje", cuyo objetivo es facilitar el procedimiento de pago (evitar vuelto con monedas de bajo valor u otro).

Pregunta 6

Artículo 1.6.55.5.

¿Es compatible el segundo párrafo del Artículo N° 1.6.55.5. con el Artículo N° 11 del DFL M.O.P. 164 de 1991, que establece "El concesionario no estará obligado a establecer exenciones de usuario alguno"? Sugerimos eliminar esta cláusula, pues el procedimiento que se pretende establecer no lo requiere.

Rta. Remítase a la sección II, Aclaración 14.

El concesionario no establecerá exención alguna, puesto que todos los vehículos que circulen por la concesión deberán pagar la tarifa (cargo fijo), sólo que algunos vehículos

lo harán a través de un cupón, vale o ficha emitida por la DGAC.

Pregunta 7

Artículo 1.6.55.7.

El comodato ofrecido en el Artículo N° 1.6.55.7. ¿Es a título oneroso?

Rta. No, es a título gratuito.

Pregunta 8

Artículo 1.6.55.7.

Se solicita entregar los antecedentes y especificaciones de los equipos de cobro ofrecidos en el Artículo 1.6.55.7.

Rta. Los equipos de cobro están en funcionamiento en los estacionamientos del aeropuerto, los cuales pueden ser visitados en terreno, previo contacto con la DGAC.

Adicionalmente se envió un oficio al gerente general del aeropuerto Arturo Merino Benítez solicitándole la información requerida, el cual a la fecha no ha sido respondido.

Pregunta 9

Artículo 1.6.64.

¿Cómo se procedería en el evento que el Subcontratista de paisajismo contratado de acuerdo al Artículo 1.6.64. incurriera en incumplimientos de contratos con el concesionario y hubiera que reemplazarlo?

Rta. Remítase a la Sección II, Aclaración 18.

En caso de incumplimiento por parte del subcontratista, el concesionario deberá concluir el trabajo, por su propia cuenta o a través de un nuevo subcontrato.

Pregunta 10

Respecto a la parte tributaria, entendiéndose que los dictámenes de Impuestos Internos serán ley próximamente ¿Cuáles serán los porcentajes de los Ingresos por peaje a imputar para construcción y explotación?

Rta. Remítase a la Sección II, Aclaración 19.

Además, remítase a los siguientes oficios que se adjuntan:

- Ord. N° 769 del 24 de Mayo de 1995 del Director General de Obras Públicas al Director del Servicio de Impuestos Internos
- Ord. N° 820 del 2 de Junio de 1995 del Director General de Obras Públicas al Director del Servicio de Impuestos Internos.

- Ord. N° 2058 del 12 de Julio de 1995 del Director del Servicio de Impuestos Internos al Director General de Obras Públicas.

Pregunta 11

¿Cómo se facturará la obra y la explotación, al M.O.P. o a la DGAC? ¿Cómo se le pagará el I.V.A. al concesionario?

Rta. Remítase a la Sección II, Aclaración 19.

Pregunta 12

¿Estarán las facturas afectas al 2% de la DGAC?

Rta. En el evento que el concesionario deba emitir alguna factura a la DGAC, será aplicable el Artículo 37° de la Ley 17.931.

Pregunta 13

Artículos 1.6.55.1. y 1.6.55.4.

De acuerdo a los Artículos 1.6.55.1 y 1.6.55.4 el cargo variable fijado por DGAC se reajustará mensualmente de acuerdo al IPC, de igual forma se reajustarán las tarifas máximas a cobrar por el concesionario. En el Artículo 1.6.55. punto 1, se señala que el monto del Pago Total en Plaza de Peaje (Tarifa + Cargo Variable) lo fijará la DGAC y tendrá una vigencia mínima de 90 días ¿Cómo se concilian ambos criterios?

Rta. Remítase a la Sección II, Aclaración 12.

En el Artículo 1.6.55.1 se señala que el Cargo Variable Máximo es el que se reajustará mensualmente.

En el Artículo 1.6.55.4. se señala que las tarifas máximas, correspondientes al cargo fijo, indicadas en el Artículo 1.6.55.3. se reajustarán mensualmente.

En el Artículo 1.6.55.1. se señala que el "Pago Total en Plaza de Peaje" deberá tener una vigencia mínima de 90 días.

El "Pago Total en Plaza de Peaje" será fijado por la DGAC. El cargo fijo se irá reajustando mensualmente. El cargo variable se irá calculando como la diferencia entre el "Pago Total en Plaza de Peaje" y el cargo fijo. En consecuencia, durante los 90 días o más en que el monto "Pago Total en Plaza de Peaje" esté vigente sin reajuste, lo que sucederá en la práctica es que el cargo variable disminuirá automáticamente de valor cuando la tarifa se reajuste. En todo caso siempre se cumplirá que el cargo variable sea menor al cargo variable máximo.

Pregunta 14

Artículo 1.6.56.

Artículo 1.6.56. Compensación por eventual apertura de camino alternativo para pasajeros.

Considerando que este Artículo introduce variables imposibles de cuantificar, se solicita que la apertura de un camino alternativo sea causal para aplicar el Artículo 1.6.60 Extinción anticipada de la Concesión.

Rta. No se acoge la solicitud.

Remítase a la Sección II, Aclaración 16.

II. ACLARACIONES

Aclaración 1

Página 3, Artículo 1.2.1. "Definiciones", quinto párrafo de la página, debe decir:

- "- Servicios complementarios: Los servicios adicionales, útiles y necesarios, que el concesionario está autorizado a prestar, en virtud del contrato de concesión y del Artículo 7° del D.F.L. MOP, N° 164, de 1991, modificado por la Ley 19.252 de 1993, *tales como aquellos complementarios al turismo, publicitarios, restaurantes u otros de carácter similar.*"

Aclaración 2

Página 6, Artículo 1.3.2. "Documentos que conforman las bases de licitación", primer párrafo de la página, se elimina el Documento N° 6 "Informe de la DGAC relativo a las Bases de Licitación", de acuerdo al Artículo 31 del DFL MOP N° 164 de 1991.

Aclaración 3

Página 8, Artículo 1.3.9. "Documentos que se incluyen en el sobre denominado Oferta Técnica", sexto párrafo del artículo, debe decir:

"Aquellas empresas que hayan tenido muchas modificaciones legales a través de su existencia, podrán entregar *además* un informe legal que explique la situación de la sociedad."

Aclaración 4

Página 22, Artículo 1.6.3. "Transformación, fusión y cambios en la administración de la sociedad concesionaria", se reemplaza el artículo por lo siguiente:

"La transformación, fusión y cambios en la administración de la sociedad concesionaria deberá regirse por el Artículo 28 de DS MOP N° 240 de 1991."

Aclaración 5

Página 25, Artículo 1.6.9.1. "Inspección fiscal del proyecto de ingeniería", primer párrafo del artículo, debe decir:

"Para todos los efectos del contrato, se entenderá por Inspector Fiscal del proyecto de ingeniería al profesional funcionario a quien la Dirección de Vialidad, *designado por un acto formalmente tramitado*, le haya encargado velar directamente por la correcta ejecución del proyecto de ingeniería y por el cumplimiento del contrato en esta etapa."

Aclaración 6

Página 31, Artículo 1.6.29. "Inspección fiscal durante la explotación", último párrafo de la página,

debe decir:

"También, la DGOP dará su aceptación al nombramiento que la DGAC efectúe de un funcionario que asesorará al Inspector Fiscal en los siguientes aspectos específicos de la explotación:"

Página 32, Artículo 1.6.29. "Inspección fiscal durante la explotación", se agrega antes del último párrafo del artículo lo siguiente:

"En ejercicio de la asesoría anteriormente señalada, dicho funcionario podrá resolver situaciones de emergencia, dando cuenta inmediata al Inspector Fiscal."

Aclaración 7

Página 38, Artículo 1.6.45.5. "Incumplimiento de normas sobre empréstitos y botaderos, señalado en la sección II.6.12. de las Bases Técnicas", debe decir:

"Este incumplimiento tendrá una multa, cuyo monto será equivalente al perjuicio causado, la cual será propuesta por el Inspector Fiscal. En todo caso, esta multa no podrá exceder de 20 UTM si el perjuicio es resuelto dentro de los cinco días de ocurrido, al cabo de los cuales, si no se subsana, tendrá una multa diaria mínima de 10 UTM. Estas multas son sin perjuicio de las que estipula la normativa legal vigente."

Aclaración 8

Página 40, Artículo 1.6.46.8. "Infracciones en la información proporcionada por el concesionario, según lo señalado en la sección 1.6.36.", se reemplaza el artículo por lo siguiente:

"El concesionario incurrirá en una multa de 200 UTM al proporcionar información que contenga errores que fueren atribuibles a negligencia, y en una multa de 1.000 UTM cuando proporcione datos o antecedentes falsos."

Aclaración 9

Página 42, se agregan a las Bases Administrativas el siguiente artículo:

"1.6.46.17 Incumplimiento del Plan de Atención de la Plaza de Peaje, según lo señalado en el Artículo 1.6.55.6.

El incumplimiento del Plan de Atención de la Plaza de Peaje durante una situación de emergencia de acuerdo a lo señalado en el Artículo 1.6.55.6, letra d.1), será sancionado con una multa de 100 UTM."

Aclaración 10

Página 42, Artículo 1.6.48., "Plazo para pago de multas", se agrega al final del artículo lo siguiente:

"Si el concesionario no diere cumplimiento a la sanción impuesta dentro del plazo fijado, ésta

devengará el interés máximo convencional aplicable a deudas reajustables, a partir de la fecha de la notificación. No obstante lo anterior, el MOP podrá hacer efectivas las garantías, sin perjuicio de las demás acciones que procedan."

Aclaración 11

Página 45, Artículo 1.6.54. "Extinción por incumplimiento de contrato", letra d), debe decir:

"d) Entrega reiterada de datos, antecedentes técnicos o financieros, relevantes para el régimen económico, falsos (más de dos veces en el periodo de concesión)."

Aclaración 12

Página 45, Artículo 1.6.55.1. "Política de cobro por concepto de ingreso y permanencia en los recintos de la DGAC", debe decir:

"El cargo variable es la diferencia entre el Pago Total en Plaza de Peaje y el cargo fijo (tarifa), el cual no podrá superar, en ningún caso, los siguientes valores:

Vehículos Livianos :

Tiempo de Permanencia en el Aeropuerto	Cargo Variable Máximo [\$]
> 25 Minutos ≤ 2 Horas	500
> 2 Horas ≤ 13 Horas	$500 + 100^*(t-2)$
> 13 Horas ≤ 24 Horas	1.600
> 24 Horas	2.000^*N

donde las variables N y t se definen como:

t : Tiempo de permanencia en el Aeropuerto en horas enteras

N : Número de periodos completos de 24 horas de permanencia en el Aeropuerto

Para los vehículos que permanezcan hasta 25 Minutos en el aeropuerto, el cargo variable será *cero*. No obstante, la DGAC podrá *definir* un cargo variable de hasta \$50 (cincuenta pesos), si ello facilita el procedimiento de pago (evitar vuelto con monedas de bajo valor u otro).

Los cargos *máximos* antes indicados están expresados en pesos (\$) de fecha 1 de Abril de 1995 y se reajustarán el último día de cada mes, de acuerdo a la variación del Índice de Precios al Consumidor (IPC) del mes anterior.

Se entenderá por vehículos livianos a las tipologías N° 1, 2, 3 y 8 señalados en el Artículo 1.6.55.2. de las bases de licitación.

Vehículos Pesados :

Para los vehículos pesados el cargo variable máximo será el doble del correspondiente a vehículos livianos.

Se entenderá por vehículos pesados a las tipologías N° 4, 5, 6 y 7 señaladas en el Artículo 1.6.55.2. de las presentes bases de licitación.

El cargo variable efectivo que se cobre a los usuarios del acceso se calculará del siguiente modo:

1. La DGAC definirá el monto del Pago Total en Plaza de Peaje, el cual estará vigente, sin reajuste, hasta el último día del mes en que el concesionario reciba un oficio de la DGAC comunicándole los nuevos valores. El Pago Total en Plaza de Peaje deberá tener una vigencia mínima de 90 días.
2. El cargo variable en cada momento será la diferencia entre el Pago Total en Plaza de Peaje fijado por la DGAC y la tarifa (cargo fijo) correspondiente.
3. La diferencia antes señalada no podrá ser en ningún momento menor a cero ni mayor al valor máximo señalado en el Artículo 1.6.55.1.

En caso excepcional en que, producto del reajuste mensual, el valor del cargo fijo supere al "Pago Total en Plaza de Peaje", se podrá reajustar el "Pago Total en Plaza de Peaje" antes de los 90 días desde su última modificación."

Aclaración 13

Página 47, Artículo 1.6.55.2. "Clasificación de los tipos de vehículos", se elimina el último párrafo del artículo.

Aclaración 14

Página 48, Artículo 1.6.55.5. "Gestión del Pago Total en Plaza de Peaje", segundo párrafo del artículo, debe decir:

"El concesionario deberá permitir la circulación de vehículos autorizados por la DGAC, los cuales deberán entregar al concesionario un cupón, vale o ficha emitido por la DGAC, cada vez que circulen por el camino, en el sentido de salida del aeropuerto."

Página 48, Artículo 1.6.55.5. "Gestión del Pago Total en Plaza de Peaje", se agrega entre el segundo y tercer párrafo del artículo lo siguiente:

"Los vehículos que estarán autorizados para circular bajo el esquema señalado en el párrafo anterior serán los que pertenezcan a los siguientes organismos o a sus funcionarios:

- **DGAC**
- **Servicio Nacional de Aduanas**
- **Policía Internacional**
- **Líneas aéreas**
- **SAG**
- **FACH**

Aclaración 15

Página 49, Artículo 1.6.55.6. "Situación de alta congestión", se reemplaza el artículo por lo siguiente:

"La congestión del acceso al aeropuerto, en el sentido de ingreso y de salida, se medirá utilizando el "tiempo de espera en cola" (TEC), el cual se calculará de la forma señalada en el Artículo II.7.1.1. de las Bases Técnicas.

En base a las proyecciones de tránsito del acceso al aeropuerto, el concesionario propondrá al Inspector Fiscal un Plan de Atención de la Plaza de Peaje, el cual quedará anotado en el Libro de Explotación y señalará lo siguiente:

- a.1) *Tránsito esperado para cada hora de una semana tipo, expresado en vehículos/hora.*
- a.2) *Pistas (tickets y cobradoras) que deben estar operando para cada hora de la semana tipo.*
- a.3) *Capacidad de la plaza de peaje para cada hora de la semana tipo, distinguiendo el sentido de ingreso y salida del aeropuerto. Estos valores se denominarán CAPAC y estarán expresados en vehículos/hora.*

Los valores de CAPAC deberán ser calculados por una empresa consultora contratada para tal efecto, de acuerdo a mediciones de terreno objetivas, debiendo recalcularse cada vez que se modifique la plaza de peaje o se cambie la tecnología. El Inspector Fiscal propondrá una terna de empresas inscritas en el Registro de Consultores del MOP de las cuales el concesionario elegirá una.

El Plan de Atención de la Plaza de Peaje será redefinido a solicitud del Inspector Fiscal o del concesionario.

Para evitar la congestión en la plaza de peaje el concesionario deberá considerar las siguientes medidas de emergencia:

- b.1) *Si el TEC en el sentido de ingreso al aeropuerto supera los 4 minutos, el concesionario deberá dejar pasar a los vehículos sin entregarles los tickets correspondientes.*

Los vehículos que no dispongan de tickets, por la causa señalada en el párrafo anterior, quedarán liberados de pago a la salida del aeropuerto.

El concesionario podrá implementar un sistema que permita posteriormente identificar a los vehículos a los cuales no se les entregó tickets.

- b.2) *Si el TEC en el sentido de salida del aeropuerto supera los 8 minutos, el concesionario deberá dejar pasar a los vehículos sin pagar.*

El cálculo del TEC para las situaciones b.1) y b.2) se realizará considerando las pistas que están efectivamente operando, ya sea en el sentido de ingreso o de salida del aeropuerto, según sea el caso.

Al activarse las medidas de emergencia señaladas en b.1) y b.2), el concesionario deberá tomar las siguientes medidas:

- c.1) Dejará una grabación de video en que se muestre la situación del flujo vehicular al momento en que se produjo la situación de emergencia. En particular, deberá mostrar la cola de vehículos producto de la congestión, las pistas de atención, ya sea de entrada o de salida, según corresponda, etc., desde el momento en que comienza a producirse la situación de congestión hasta que la situación se haya normalizado.
- c.2) Dejará constancia en el Libro de Explotación de la emergencia ocurrida, hora y fecha, tiempo en que se mantuvo la situación de emergencia, número de pistas que estaban operando al momento de la emergencia, hora a la cual se informó de la situación al Inspector Fiscal y cualquier otro antecedente relevante para el posterior análisis de la situación ocurrida.

Por su parte, el Inspector Fiscal deberá analizar la situación de emergencia ocurrida y deberá tomar las siguientes medidas:

- d.1) Si durante la emergencia el concesionario no tenía operando todas las pistas de la plaza de peaje que correspondían a ese día y horario, de acuerdo a lo señalado en el Plan de Atención de la Plaza de Peaje, el Inspector Fiscal propondrá la multa correspondiente.
- d.2) Si durante los 30 días siguientes a la emergencia ocurriera otra emergencia por la misma causa, el Inspector Fiscal instruirá al concesionario la modificación del Plan de Atención de la Plaza de Peaje, el cual será exigible en un plazo de 60 días.

No se considerarán, en el análisis del párrafo anterior, las emergencias que sean producto de casos fortuitos, calificados como tales por el Inspector Fiscal."

Aclaración 16

Página 50, Artículo 1.6.56. "Compensación por eventual apertura de camino alternativo para pasajeros", se reemplaza el artículo por lo siguiente:

"En el caso que la DGAC autorizare, previa aprobación del MOP, uno o más accesos alternativos al aeropuerto AMB y que el tránsito total en ellos fuese superior a 200 vehículos por día, medidos en el sentido de salida del aeropuerto, el MOP garantizará al concesionario un nuevo ingreso mínimo en el acceso en concesión. El ingreso mínimo garantizado, tal como está definido en el Artículo 1.6.58., se hará igual al ingreso anual límite, definido en el Artículo 1.6.59.

No se considerará acceso alternativo al aeropuerto el que sea de uso exclusivo de la FACH."

Aclaración 17

Página 54, Artículo 1.6.60. "Extinción anticipada de la concesión", se agrega entre el primer y segundo párrafo del artículo lo siguiente:

"Será también causal de extinción anticipada de la concesión, a petición del concesionario, la entrada en operación de algún sistema de transporte masivo del tipo METRO o ferrocarril, que permita llevar pasajeros al aeropuerto sin utilizar el acceso vial."

Aclaración 18

Página 56, Artículo I.6.64. "Proyecto de Paisajismo", primer párrafo del artículo, debe decir:

"El concesionario deberá realizar una *subcontratación mediante licitación*, para el diseño y construcción de un proyecto paisajístico, *utilizando como referencia el señalado en el Artículo II.2. de las Bases Técnicas.*"

Aclaración 19

Página 57, se agrega a las Bases Administrativas el siguiente artículo:

***I.6.66. Aspectos Tributarios**

El tratamiento tributario de la presente concesión considerará lo siguiente:

- a) *Los ingresos del Concesionario por concepto de tarifa (cargo fijo) deberán ser imputados en un 80% al pago de la construcción y en un 20% al pago del servicio de mantención y explotación. Una vez pagada la construcción, el 100% de los ingresos del concesionario por concepto de tarifa corresponderá al servicio de mantención y explotación.*
- b) *El Concesionario deberá facturar semestralmente la construcción al MOP, poniendo a disposición del Inspector Fiscal los documentos de respaldo de los gastos incurridos. El MOP por su parte, pagará al Concesionario el IVA correspondiente, en un plazo no superior a 60 días de recibida conforme la factura.*
- c) *Las facturas por mantención y reparación deberán ser emitidas mensualmente por el concesionario al MOP. El MOP por su parte, pagará al Concesionario el IVA correspondiente, en un plazo no superior a 60 días de recibida conforme la factura.*
- d) *El cargo fijo (tarifa), de acuerdo al Servicio de Impuestos Internos, constituye un hecho no gravado con IVA (Impuesto al Valor Agregado), a diferencia del cargo variable que debe pagar IVA.*

Por lo anterior, el Concesionario deberá emitir al usuario del acceso vial, boleta de compraventa sólo por el cargo variable."

Aclaración 20

Página 89, Artículo II.6.12. "Empréstitos y botaderos", se reemplaza el artículo por lo siguiente:

"La operación sobre pozos de empréstitos y botaderos se regirá por la normativa legal vigente."

✓ Aclaración 21

Página 91, Artículo II.6.14. "Limpieza de los caminos públicos", debe decir:

"Se evitará ensuciar con desechos los caminos públicos que conduzcan a las obras, para lo cual cada camión o vehículo de transporte deberá estar convenientemente preparado para el transporte

seguro de los materiales. En todo caso, los desechos caídos serán retirados de inmediato, sin perjuicio de lo señalado en el Artículo 128° del Reglamento para Contratos de Obras Públicas.

Aclaración 22

Página 91, Artículo II.7.1.1. "Congestión vehicular en plaza de peaje", se reemplaza el artículo por lo siguiente:

"La congestión del acceso al aeropuerto en el sentido de ingreso y salida se medirá utilizando el "tiempo de espera en cola" (TEC), el cual se determina de acuerdo al siguiente criterio:

$$TEC = \frac{60 \cdot NVEH}{CAPAC}$$

Donde:

- TEC** : *Tiempo de espera en cola, expresado en minutos.*
- NVEH** : *Número de vehículos en espera para ser atendidos, en el sentido de ingreso o salida del aeropuerto, según corresponda.*
- CAPAC** : *Capacidad de atención de la plaza de peaje, en el sentido de ingreso o salida, según corresponda, expresada en vehículos/hora.*

El valor de CAPAC que se utiliza es el que está definido en el Plan de Atención de la Plaza de Peaje, de acuerdo al Artículo 1.6.55.6. de las Bases Administrativas."

Saluda atentamente a Ud.

Distribución:

- Agroman Chile
- Alfonso Brundl y Cia.
- Besalco S.A.
- Cocesa S.A.
- Cía. Minera Sta. Laura
- Empresa Constructora Delta S.A.
- Hidrosán Ltda.
- Infraestructura 2000
- Ingecol Ltda.
- Ingeniería y Construcción Icafal
- Ing. Sta. Laura
- Ing. Irmás
- Morandé y Díaz
- Senexco Ltda.
- Sociedad Ingeniería y Construcción Austral Ltda.
- Tribasa Inela S.A.
- Tribasa - Inela

72.41
 JUAN LOBOS DIAZ
 Ingeniero Civil
 DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

REPUBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

ORD.: N° - 0769 /

MAT.: Consulta sobre régimen
tributario para obra pública
por concesión.

INC.: Bases de Licitación.

SANTIAGO. 24 MAY 1995

DE: DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

A: DIRECTOR SERVICIO DE IMPUESTOS INTERNOS

En relación a la Licitación de la Obra Pública por el Sistema de Concesión "Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benitez" que esta Dirección está impulsando, agradeceré a Ud. emitir un pronunciamiento oficial de su Servicio respecto al tratamiento tributario de este proyecto (IVA e impuesto a la renta).

Saluda atentamente a Ud.

724

JUAN LORDES DIAZ
Ingeniero Civil
DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

4
RSM/GCG

Distribución:

- Sr. Director SII
- Depto. Concesiones
- Oficina de Partes

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

ORD.: N° 0820 /
MAT.: Consulta sobre régimen
tributario para obra pública
por concesión.
REF.: Oficio N° 0769 de fecha 24
de Mayo de 1995.
INC.: Minuta explicativa.

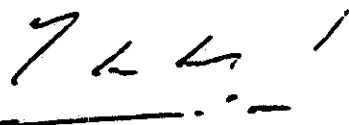
2 JUN 1995

DE: DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS

A: DIRECTOR SERVICIO DE IMPUESTOS INTERNOS

Con el objeto de precisar la consulta hecha en el oficio de la referencia, respecto del tratamiento tributario para la ejecución de la obra pública por el sistema de concesión "Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez", adjunto una minuta explicativa en la que se detallan los elementos más importantes de las bases de licitación.

Saluda atentamente a Ud.,


JUAN LOBOS DIAZ
Ingeniero Civil
DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS

4 -
RSM/GCG

Distribución

- Sr. Director SII
- Depto. Concesiones ✓
- Oficina de Partes

ESQUEMA DE LICITACION CONCESION ACCESO VIAL AEROPUERTO ARTURO MERINO BENITEZ

1.- Introducción

La concesión "Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benitez", en términos generales, es un proyecto de concesión vial similar a cualquier otra concesión vial. La principal diferencia radica en el mecanismo de cobro al usuario que se describe en el punto 2.

En las bases de licitación no se incorporó ningún artículo referente al tratamiento tributario, con el objeto de incorporar el tema vía Circular Aclaratoria. No obstante, se indica en el punto 3 una proposición de tratamiento del tema tributario.

2.- Artículos relevantes

En el presente punto se indicarán aquellos artículos de las bases de licitación que, dada la experiencia de concesiones anteriores, son aquellos de mayor importancia para el tratamiento tributario e impuesto a la renta.

- i) En el artículo 1.6.55. se señala que el concesionario será el responsable de cobrar a los usuarios del acceso vial aeropuerto AMB el cargo denominado "Pago Total en Plaza de Peaje". Dicho cargo está compuesto de dos partes: la primera de ellas es un cargo fijo que corresponde a la tarifa que obtenga el concesionario como retribución al contrato de concesión y la segunda de ellas, denominada cargo variable, de beneficio de la DGAC, corresponde a la diferencia entre el "Pago Total en Plaza de Peaje" y el cargo fijo.

La DGAC fijará el "Pago Total en Plaza de Peaje", cuidando que el cobro variable no supere los montos señalados en el artículo 1.6.55.1.

El cobro variable se hará por concepto de "uso y permanencia en los recintos de la DGAC". Por otro lado, se liberarán de pago los estacionamientos actuales, quedando a libre disposición de los usuarios.

En resumen, el concesionario recaudará el cobro fijo, de su propio beneficio, y el cobro variable, de beneficio de la DGAC, constituyendo la suma de ellos el "Pago Total en Plaza de Peaje".

- ii) El artículo 1.6.58. considera un mecanismo de ingreso mínimo anual garantizado. Este mecanismo consiste en que el MOP asegurará un ingreso mínimo al concesionario. Si el ingreso efectivo percibido por el concesionario, durante cualquier año de la explotación, es superior al ingreso mínimo anual garantizado, entonces dicho mecanismo no se activará. Por el contrario, si el ingreso efectivo percibido por el concesionario, durante cualquier año de la explotación, es inferior al ingreso mínimo garantizado, entonces el mecanismo se activa. En este caso, el MOP cancelará al concesionario la diferencia entre el ingreso anual garantizado y el ingreso anual efectivo percibido por el concesionario.
- iii) En el artículo 1.6.59. considera un mecanismo de ingreso anual límite que opera al revés del mecanismo señalado en el artículo 1.6.58. Este mecanismo consiste en que el concesionario compartirá con el MOP parte de sus ingresos, cuando éstos superen un cierto techo, definido en el artículo 1.6.59. Si el ingreso anual efectivo percibido por el

concesionario, durante cualquier año de la explotación, es inferior al ingreso anual límite, entonces dicho mecanismo no se activará. Por el contrario, si el ingreso anual efectivo percibido por el concesionario, durante cualquier año de la explotación, es superior al ingreso anual límite, entonces el mecanismo se activa. En este caso el concesionario cancelará al MOP el 70% de la diferencia entre el ingreso anual efectivo percibido por el concesionario y el ingreso anual límite.

- iv) En el artículo 1.6.60. se considera un mecanismo de extinción anticipada. Cuando esta se active, el MOP deberá cancelar al concesionario una indemnización que está definida en el artículo 1.6.60.

3.- Proposición de artículo

Se propone incorporar en las bases de licitación, mediante el procedimiento de Circulares Aclaratorias, el siguiente artículo:

"Aspectos Tributarios

El tratamiento tributario para la presente concesión considerará lo siguiente:

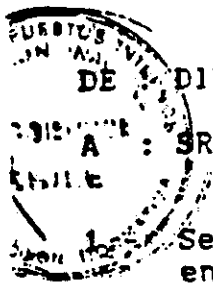
- a) Los ingresos del concesionario por concepto de tarifa (cargo fijo) deberán ser imputados en un 80% al pago de la construcción y en un 20% al pago del servicio de mantenimiento y explotación. Una vez pagada la construcción, el 100% de los ingresos del concesionario por concepto de tarifa corresponderán al servicio de mantenimiento y explotación.
- b) El concesionario deberá facturar semestralmente la construcción al MOP, adjuntando los documentos de respaldo de los gastos incurridos. El MOP por su parte, pagará al concesionario el IVA correspondiente, en un plazo no superior a 60 días de recibida conforme la factura."
- c) Las facturas por mantenimiento y reparación deberán ser emitidas mensualmente al MOP. El pago del IVA de dicha factura se efectuará dentro de los 60 días siguientes de recibida conforme por el MOP cada una de ellas."

3.7.95 Minist.
3.10.95 Minist.
St.Sd.103.95
St.Sd.112.95
264.95 S.N.
281.95 S.N.
1.1. 60/95
1.1. 67/95
96.95 I.D.

ANT. - Ords. Nº 769, de 24/5/95, y Nº 820, de 2/6/95, del Director General de Obras Públicas.
Bases de Licitación y Minuta explicativa del esquema de la concesión.
- Memorandum Nº 14, de 04.07.95, del Depto. de Imptos. Indirectos.

MAT. Régimen tributario aplicable a la concesión por licitación para la construcción, mantención y reparación de la obra pública denominada "Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez".

SANTIAGO, 12 JUL 1995



DIRECTOR DEL SERVICIO DE IMPUESTOS INTERNOS

SR. DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

Se ha recibido en este Servicio los Oficios Ordinarios indicados en el rubro, en virtud de los cuales solicita se instruya sobre el régimen tributario aplicable a la concesión por licitación para la construcción, mantención y reparación de la obra pública denominada "Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez".

Para tales efectos acompaña las Bases de Licitación de la mencionada concesión y adjunta una Minuta Explicativa de los artículos considerados relevantes por la peticionaria.

En la Minuta Explicativa se señala que según el párrafo 1.6.55 de las Bases de Licitación, el concesionario será responsable de cobrar a los usuarios del acceso vial del aeropuerto el cargo denominado "Pago Total en Plaza de Peaje". Dicho cargo está compuesto de dos partes: la primera de ellas es un cargo fijo que corresponde a la tarifa que obtenga el concesionario como retribución al contrato de concesión y la segunda de ellas denominada cargo variable, de beneficio de la Dirección General de Aeronáutica Civil, corresponde a la diferencia entre el "Pago Total en Plaza de Peaje" y el cargo fijo.

Agrega que el cobro variable se hará por concepto de uso y permanencia en los recintos de la DGAC. Por otro lado manifiesta que se liberarán de pago los estacionamientos actuales, quedando a libre disposición de los usuarios.

El párrafo 1.6.58 considera un ingreso mínimo anual garantizado. Este mecanismo consiste en que el MOP asegurará un ingreso mínimo al concesionario. Si el ingreso efectivo percibido por el concesionario, durante cualquier año de la explotación,

superior al ingreso mínimo anual garantizado, entonces dicho mecanismo no se activará. Por el contrario, si el ingreso efectivo percibido por el concesionario, durante cualquier año de la explotación, es inferior al ingreso mínimo garantizado, entonces el mecanismo se activa. En este caso el MOP cancelará al concesionario la diferencia entre el ingreso anual garantizado y el ingreso anual efectivo percibido por el concesionario.

A su vez, el párrafo 1.6.59 establece que el concesionario compartirá con el MOP parte de sus ingresos, cuando estos superen un cierto techo, definido en el mismo párrafo. De esta forma, si el ingreso anual efectivo percibido por el concesionario, durante cualquier año de la explotación, es inferior al ingreso anual límite, entonces dicho mecanismo no se activará. Por el contrario, si el ingreso anual efectivo percibido por el concesionario, durante cualquier año de la explotación, es superior al ingreso anual límite, entonces el mecanismo se activa. En este caso el concesionario cancelará al MOP el 70% de la diferencia entre el ingreso anual efectivo percibido por el concesionario y el ingreso anual límite.

Así también, en el párrafo 1.6.60. se considera un mecanismo de extinción anticipada de la concesión en el caso que ella constituya una limitante para el buen funcionamiento y desarrollo del aeropuerto. Cuando ésta se active, el MOP deberá cancelar al concesionario una indemnización que está definida en el mismo párrafo.

Por último, la recurrente manifiesta que se propone incorporar en las bases de licitación, el siguiente artículo:

Aspectos Tributarios

El tratamiento tributario para la presente concesión considerarlo siguiente:

- a) Los ingresos del concesionario por concepto de tarifa (cargo fijo) deberán ser imputados en un 80% al pago de la construcción y en un 20% al pago del servicio de mantenimiento y explotación. Una vez pagada la construcción, el 100% de los ingresos del concesionario por concepto de tarifa corresponderá al servicio de mantenimiento y explotación.
- b) El concesionario deberá facturar semestralmente construcción al MOP, adjuntando los documentos de respaldo de los gastos incurridos. El MOP por su parte, pagará al concesionario el IVA correspondiente, en un plazo superior a 60 días de recibida conforme la factura.
- c) Las facturas por mantenimiento y reparación deberán ser emitidas mensualmente al MOP. El pago del IVA de dicha factura se efectuará dentro de los 60 días siguientes recibida conforme por el MOP cada una de ellas."

2.- En lo que dice relación con el impuesto al valor agregado, cabe expresar que la concesión que se otorga para la construcción, mantenimiento y reparación de la obra pública "Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez" constituye un contrato general de construcción por suma alzada, afecto a dicho tributo, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 8º letra e) del Decreto Ley N° 825, de 1974.



El precio del contrato, y por consiguiente la base imponible del impuesto al valor agregado, está constituido por todos los ingresos que perciba la empresa concesionaria, que correspondan tanto al precio de la construcción como al precio de la mantención y reparación de la obra.

- 3.- Ahora bien, cada vez que durante el periodo de construcción el concesionario emita una factura semestralmente al MOP, por concepto de construcción, según se ha estipulado, se devengará el impuesto al valor agregado, de acuerdo a lo dispuesto por el artículo 9º, letra f), del Decreto Ley 825, de 1974, el que deberá ser enterado en arcas fiscales dentro del plazo que establece la Ley.

Con todo, cabe manifestar que en el momento en que el Ministerio de Obras Públicas reciba conforme la obra construida, es decir, cuando se haga efectivo el derecho para explotar la concesión, el concesionario deberá emitir una factura por el valor de la construcción que no haya sido cubierto por las facturaciones anteriores, recargando el impuesto correspondiente.

En consecuencia, cada vez que, durante la explotación de la obra, el concesionario efectúe un cobro al MOP, no debe aplicarse IVA sobre aquella parte calculada de acuerdo al porcentaje señalado en las bases y en el Decreto de concesión respectivo, que deba imputarse al precio de construcción ya facturado. Este procedimiento deberá continuar hasta que los cobros que deban imputarse a construcción hayan cubierto totalmente el precio.

Por otra parte, en el momento en que el concesionario emita las facturas por mantención o reparación de la obra, se devengará el impuesto al valor agregado, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 9º, letra f), del D.L. N° 825, el que deberá enterarse en Tesorería dentro del plazo legal.

Asimismo, cabe tener presente que el artículo 55º, del mismo cuerpo legal, establece la obligación de emitir la factura en el momento en que se perciba el pago del precio del contrato o parte de éste, sin perjuicio de que pueda facturarse voluntariamente aun antes de percibirse este pago.

- 4.- Por último, cabe pronunciarse acerca del tratamiento tributario de algunos rubros considerados significativos por la requirente a saber:

- a) El peaje que deben pagar los usuarios del nuevo acceso via del aeropuerto Arturo Merino Benítez, no está gravado con el impuesto al valor agregado, por no constituir hecho gravado con el referido tributo.
- b) Aquella parte de la tarifa, denominada cargo variable establecida a beneficio de la Dirección General de Aeronáutica Civil por concepto de uso y permanencia en los recintos de la DGAC constituirá un hecho gravado con IVA, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 8º letra i) del D.L. N° 825, en la medida de que dicho ingreso corresponda a estacionamiento de vehículos en playas de estacionamiento u otros lugares destinados a dicho fin.
- c) En lo que dice relación con el ingreso mínimo garantizado cabe señalar que este Servicio entiende que los pagos efectuados por el MOP al concesionario por este concepto constituyen precio del contrato, y por ende base imponible del impuesto al valor agregado.

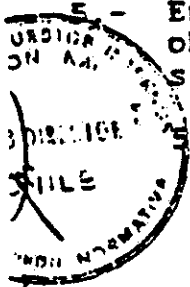


- d) Por su parte, las sumas que deba pagar el concesionario al MOP por concepto de rentabilidad extraordinaria, cuando sus ingresos efectivos excedan el ingreso anual límite prefijado en las bases de licitación, no están afectos a impuesto al valor agregado por no constituir hecho gravado, al tenor de lo dispuesto en los artículos 2º y 8º del Decreto Ley N° 825, de 1974.
- e) Por último, las sumas pagadas por el Fisco al concesionario en calidad de indemnización, cuando se extingue la concesión por causales taxativamente enunciadas en las bases de licitación, no constituyen hecho gravado con el impuesto al valor agregado, conforme a lo dispuesto en los artículos 2º y 8º del Decreto Ley N° 825, de 1974, exclusivamente en el caso en que dicho resarcimiento haya sido pactado en una cláusula penal expresa, como condición resolutive del contrato.

En lo que se refiere al tratamiento tributario aplicable a la obra en cuestión, frente a las normas de la Ley de la Renta, cabe señalar lo siguiente:

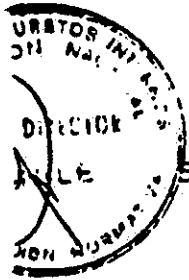
- 5.1) En relación con la construcción de la obra, se debe aclarar primeramente, que al ser calificada ésta como un contrato general de construcción por suma alzada, su valor no conforma un activo fijo de la empresa concesionaria y, por lo tanto, no puede ser susceptible de depreciación por parte de dicha empresa.
- 5.2) En cuanto a los ingresos por concepto del contrato de construcción de la obra, cabe señalar que el monto de éstos ascendente a las sumas facturadas semestralmente por el concesionario, constituyen ingresos tributables en el periodo en que se hace efectivo el derecho para explotar la concesión, oportunidad que se materializa en la fecha en que el Ministerio de Obras Públicas recibe conforme la obra construida, ingresos de los cuales el concesionario puede rebajar el total de los costos y gastos desembolsados en la construcción de la obra. En otras palabras, los ingresos por el servicio de construcción de la obra, se entienden devengados en favor del concesionario cuando se hace efectivo el derecho para explotar la concesión, situación que se da cuando el MOP recibe en conformidad la obra construida, sin perjuicio de la deducción de tales ingresos de todos los costos incurridos en su construcción.
- 5.3) Ahora bien, los ingresos obtenidos por el concesionario por concepto de la explotación de la obra, y las eventuales diferencias que éste perciba a título de la cláusula sobre ingreso mínimo garantizado, deberán imputarse en la proporción que acuerden las partes contratantes -en el caso en consulta en un 80% al pago de la construcción y en un 20% al pago del servicio de mantención y explotación- a los ingresos devengados por concepto del servicio de construcción de la obra, y no tendrán el carácter de tributables hasta su total cobertura o extinción, ya que la empresa concesionaria consideró como ingreso devengado la totalidad de los ingresos por el servicio de construcción.

Una vez agotados o extinguidos los ingresos devengados indicados, producto de la imputación señalada, el cien por ciento de los ingresos percibidos por el concesionario tanto por la explotación de la obra, como por la activación



de la cláusula de ingreso mínimo garantizado, constituirán ingresos tributables del período en que se perciban, respecto de los cuales deberá darse cumplimiento a todas las obligaciones impositivas generales que afectan al concesionario, conforme a las disposiciones de la Ley de la Renta, de los cuales podrán deducirse todos los costos y gastos incurridos en el período, de acuerdo con las normas de los artículos 30 y 31 de la Ley de la Renta.

5.4) En lo que respecta a los pagos que la empresa concesionaria deba efectuar al Ministerio de Obras Públicas, por concepto de rentabilidades extraordinarias obtenidas, cabe indicar que tales sumas constituyen para el concesionario un menor ingreso tributable por la explotación de la concesión, los cuales pueden ser deducidos de los ingresos totales percibidos o devengados, para los fines de la conformación de la base imponible del impuesto de Primera Categoría que afecta a la empresa concesionaria, todo ello de acuerdo a lo estipulado en la cláusula 1.6.59 de las Bases de Licitación. Igual tratamiento tendrá la tarifa denominada cargo variable que el concesionario debe entregar a la Dirección General de Aeronáutica Civil, de conformidad a lo estipulado en la cláusula 1.6.55 de las Bases de Licitación.



5.5) Finalmente, en cuanto a las indemnizaciones por extinción anticipada de la concesión, conforme a lo establecido en la cláusula 1.6.60 de las Bases de Licitación, se expresa, en primer lugar, que el artículo 17 N° 1 de la Ley de la Renta, dispone que no constituye renta la indemnización de cualquier daño emergente y del daño moral, siempre que la indemnización por este último concepto, haya sido establecida por sentencia ejecutoriada.

Agrega la citada norma, que tratándose de bienes susceptibles de depreciación, la indemnización percibida no constituirá renta sólo hasta la concurrencia del valor inicial del bien reajustado de acuerdo con el porcentaje de variación experimentada por el Índice de Precios al Consumidor entre el último día del mes que antecede al de adquisición del bien y el último día del mes anterior a aquel en que haya ocurrido el siniestro que da origen a la indemnización.

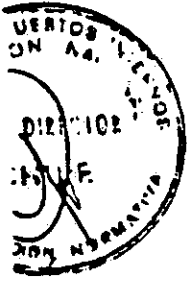
Finaliza la referida disposición, señalando que lo dispuesto por ella no regirá respecto de la indemnización del daño emergente en el caso de bienes incorporados al giro de un negocio, empresa o actividad, cuyas rentas efectivas deban tributar con el impuesto de primera categoría, sin perjuicio de la deducción como gasto de dicho daño emergente.

En relación con lo anterior, se entiende por daño emergente aquel que ocasiona una pérdida, detrimento o disminución efectiva en el patrimonio del que lo sufre, o en los bienes que conforman dicho patrimonio, y que la indemnización destinada a reparar el mencionado daño tiene por objeto restablecer en el patrimonio dañado el valor perdido, si acrecentarlo. Por consiguiente, dicha indemnización no deb implicar un beneficio o utilidad para quien la percibe, y que ella como se expresó, tiene como propósito cubrir un perjuicio material.

Por su parte, se entiende por indemnización por lucro cesante, aquella que tiene por objeto reemplazar una renta que se dejó de percibir o de ganar con motivo de la acción

de un tercero. En otras palabras, esta indemnización representa las utilidades o beneficios que el afectado habría obtenido de no mediar la intervención de un tercero del incumplimiento de un contrato, y bajo este contexto dicha indemnización constituye un beneficio, utilidad ganancia o un incremento real del patrimonio del afectado que debe tributar con los impuestos de la Ley sobre Impuesto a la Renta.

Ahora bien, en relación con la indemnización consultada en la cláusula antes indicada de las Bases de Licitación, para el caso en que se extinga la concesión por las causales que en ella se enuncian, cabe expresar que, no obstante corresponder a daño emergente en una parte de ella, no se puede considerar como un ingreso no constitutivo de renta, ya que de acuerdo a lo dispuesto por el inciso segundo de la norma legal anteriormente mencionada, lo previsto por tal disposición no rige respecto de la indemnización del daño emergente en el caso de bienes incorporados al giro de un negocio, empresa o actividad, cuyas rentas efectivas deben tributar con el impuesto de Primera Categoría, sin perjuicio de la deducción como gasto de dicho daño emergente. De acuerdo con lo antes señalado, y atendido a que el concesionario es un contribuyente que tributa en la Primera Categoría a base de la renta efectiva, el total de la indemnización percibida constituye renta para los efectos tributarios -como otros ingresos-, sin perjuicio de deducir como gasto la parte de la indemnización que corresponde a daño emergente, equivalente ésta a los costos de la construcción de la obra que el concesionario aún no ha recuperado mediante la explotación de la obra o de las diferencias recibidas del MOP por activación de la cláusula por ingreso mínimo garantizado.



Saluda a Ud.,



JAVIER E. CHEBERRY CELHAY
DIRECTOR

EMR/SCP/asbg

DISTRIBUCION:

- SR. DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS
MORANDE Nº 59 - 71
SANTIAGO
- SECRETARIA DEL DIRECTOR
- SUBDIRECCION NORMATIVA
- DEPTO. DE ASESORIA JURIDICA
- DEPTO. DE IMPUESTOS DIRECTOS
- OFICINA DE PARTES

DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS		
OFICINA DE PARTES		
Fecha: 12 JUL 1995		
	Folio	Linea
D.	1	23

CIRCULAR N°3

CITACION CONCESION ACCESO VIAL AEROPUERTO ARTURO MERINO BENITEZ

ANT.: Licitación Concesión Acceso Vial
Aeropuerto Arturo Merino Benítez.

MAT.: Aclaraciones y rectificaciones a las
bases de licitación.

SANTIAGO,

10 AGO 1995

: DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

: SEGUN DISTRIBUCION

De acuerdo con el artículo 1.3.5. de las Bases de Licitación esta Dirección General de Obras Públicas entrega la circular N°3, donde se aclaran y rectifican las Bases de Licitación.

I ACLARACIONES

Aclaración 1

Página 14, Artículo 1.3.13. "Recepción de las ofertas", se reemplaza el artículo por lo siguiente:

"Las ofertas serán recibidas ~~en~~ ^{en} acto público por la Comisión de Apertura el día *12 de Septiembre* de 1995, a las 12:00 horas en el Auditorium del Ministerio de Obras Públicas (Morandé 71, 3° piso, Santiago)."

Aclaración 2

Página 17, Artículo 1.4.4. "Apertura de ofertas económicas", primer párrafo del artículo, debe decir:

"La apertura de las ~~ofertas~~ ^{ofertas} económicas se realizará el día *27 de Octubre* de 1995 a las 12:00 horas, en el Auditorium del Ministerio de Obras Públicas, y a ella podrán asistir los licitantes que lo deseen."

Saluda atentamente a Ud.

J.L.D.

JUAN LOBOS DIAZ
DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

Distribución:

- Agroman Chile
- Alfonso Brundl y Cia.
- Besalco S.A.
- Cocesa S.A.
- Cia. Minera Sta. Laura
- Empresa Constructora Delta S.A.
- Hidrosán Ltda.
- Infraestructura 2000
- Ingecol Ltda.
- Ingeniería y Construcción Icafal
- Ing. Sta. Laura
- Ing. Irmas
- Navarrete, Díaz y Cumsille
- Senexco Ltda.
- Sociedad Ingeniería y Construcción Austral Ltda.
- Tribasa Inela S.A.
- Tribasa - Inela

CIRCULAR N°4

CITACION CONCESION ACCESO VIAL AEROPUERTO ARTURO MERINO BENITEZ

ANT.: Licitación Concesión Acceso Vial
Aeropuerto Arturo Merino Benítez.

MAT.: Aclaraciones y rectificaciones a las
bases de licitación.

INC.: Ord. N° 1061 y Ord. N° 2620.

SANTIAGO, 24 AGO 1995

- : DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS
- : SEGUN DISTRIBUCION

De acuerdo con el artículo 1.3.4. de las Bases de Licitación, y en respuesta a consultas presentadas por los interesados en la licitación del antecedente, esta Dirección General de Obras Públicas entrega la circular N°4, donde se aclaran y rectifican las Bases de Licitación al tenor de las consultas formuladas.

I. PREGUNTAS Y RESPUESTAS

Pregunta 1

Artículo 11.2.1.

En relación a los empalmes eléctricos:

- a) A nombre de quién deben solicitarse: Sociedad Concesionaria, MOP o DGAC?
- b) En el evento que se soliciten a nombre de una razón social diferente a la sociedad concesionaria, Quién se beneficiará con los aportes reembolsables?

Rta. Los empalmes eléctricos deberán solicitarse a nombre del MOP. Todos los gastos originados por concepto de los empalmes serán de cargo del concesionario, incluidos los aportes reembolsables, siendo éstos últimos de beneficio del concesionario. No obstante, dichos bienes y derechos pasarán a dominio fiscal al extinguirse la concesión, de acuerdo al artículo 15 de la ley N° 19.252 de 1993.

Pregunta 2

Artículo 11.2.1.

Es posible asumir que el acceso vial tendrá estándar de acceso controlado? En caso contrario, cómo se regularán los futuros accesos que terceros pudieran solicitar? Rige el DFL 294 de 1984, en su artículo N°417

Rta.

Si, el acceso vial al aeropuerto AMB tendrá estándar de acceso controlado. Los futuros accesos que terceros pudieren solicitar se registrarán según el artículo 41 del DFL MOP N°294 de 1984.

Pregunta 3

Cómo se procederá ante solicitudes de uso de la vía según artículos N°s 37 y 42 del DFL N° 294 de 1984?

Rta. Se procederá de la misma forma según lo establecido en los artículos 37 y 42 del DFL MOP N° 294 de 1984.

Pregunta 4

Artículos II.2.1. y II.2.2.

El paso que conecta el predio, puede diseñarse de un ancho menor, por ejemplo de 7 mts. o 5 mts. considerando que el ancho de 10 mts. establecido en el anteproyecto de referencia no se justifica?

Rta. No, no se puede diseñar con un ancho menor a 10 mts.

Pregunta 5

Artículo 1.6.55.2.

Respecto a la estructura tarifaria señalada en el Artículo N°1.6.55.2 de las bases, no corresponde a la que rige actualmente en las plazas de peaje de la Dirección de Vialidad. En efecto, estas disponen de 10 categorías de vehículos y 6 tarifas diferentes, pero los automóviles y las camionetas son imposibles de diferenciar con las tecnologías disponibles. Se solicita:

- a) Establecer al menos las mismas condiciones de las plazas de peaje de la Dirección de Vialidad.
- b) Adicionalmente, considerando que en este caso solo se requieren dos categorías y dos tarifas, es posible simplificar este aspecto, simplificando el proceso de clasificación?

Rta. No se acoge la solicitud en la letra a).

En lo relativo a la letra b), se deberá clasificar los vehículos según la tipología de vehículos señalada en el artículo 1.6.55.2., pero no será necesario tener sistemas automáticos de clasificación de vehículos en la plaza de peaje. No obstante, el concesionario deberá cumplir con lo señalado en la sección II, Aclaración 5 de la presente circular.

Pregunta 6

Artículos II.2.1. y II.2.1.2.

El anteproyecto de referencia, en el capítulo de iluminación, se señala que por requerimientos del

VOR-DME los postes no pueden tener una altura mayor de 9 metros. Sin embargo, en la plaza de peaje se acepta 12 mts., que permite obtener mejores rendimientos del sistema de iluminación. Parecería lógico que la restricción, si existe, se refiere a una cota, de modo que en las zonas en que la vía se desarrolla mas baja, puedan colocarse postes de 12 m. Agradeceremos aclarar este aspecto.

Rta. En el Anteproyecto de Referencia se plantea que las luminarias ubicadas en el eje principal del acceso tengan una altura de 9 metros medidos desde el perfil longitudinal de la ruta.

En consideración a que el equipamiento de la estación aeronáutica es un VOR Doppler, las restricciones de obstáculos son menores que para las de un VOR corriente. De acuerdo a lo anterior, no existen inconvenientes para considerar una altura de 12 metros en toda la vía. Se supone que la alimentación es subterránea.

Pregunta 7

Artículo 1.6.56.

Que tipo de controles se ejercerán sobre los otros accesos que dispone el aeropuerto? Podrá el concesionario solicitar que se mantengan con llave? Tendrá el concesionario derecho a reclamo si se habilitan unilateralmente?

Rta. Remítase a la Circular N° 2, Aclaración 16.

Pregunta 8

De acuerdo a las circulares del Servicio de Impuestos Internos, referidas al tema de las concesiones de obras publicas, señala que el concesionario podrá considerar para los efectos de la tributación un porcentaje de los ingresos como depreciación, hasta que la acumulación de esta entere el valor de la inversión se solicita definir dicho porcentaje.

Rta. Remítase a la Circular N°2, Aclaración 19.

Pregunta 9

De acuerdo a la legislación vigente, los peajes no pagan IVA, pero si pagan IVA los cobros correspondientes a estacionamiento, que corresponde al cargo variable por tiempo de permanencia en los recintos de la D.G.A.C.. Se solicita aclarar el tratamiento tributario de estos ingresos, que serán traspasados a la D.G.A.C..

Rta. Remítase a la Circular N°2, Aclaración 19.

Remítase a la Sección II, Aclaración 4.

Pregunta 10

Según lo dispuesto en el Artículo 1.6.55, el concesionario recaudara los ingresos provenientes del "Pago Total en Plaza de Peaje", debiendo entregar mensualmente a la D.G.A.C., la parte del ingreso correspondiente al cargo variable. Se solicita aclarar mediante que procedimiento se

efectuara la entrega de dichos montos. La D.G.A.C. facturara al concesionario por el monto entregado? Como se tratara el IVA correspondiente?

Rta. Remítase a las Sección II, Aclaración 1.

Remítase a la Sección II, Aclaración 4.

Además, remítase a los siguientes oficios que se adjuntan:

- * Ord. N° 1061 del 2 de Agosto de 1995 del Director General de Obras Públicas al Director del Servicio de Impuestos Internos
- * Ord. N° 2620 del 23 de Agosto de 1995 del Director del Servicio de Impuestos Internos al Director General de Obras Públicas

Pregunta 11

Artículos 1.6.55.1. y 1.6.55.4.

El artículo 1.6.55.4, establece la formula de reajuste de las tarifas maximas, indicando que se reajustara al final del ultimo dia de cada mes de acuerdo a la variacion del IPC del mes anterior y por otra parte el artículo 1.6.55.1 punto 1, indica que el "Pago total en Plaza de Peaje " tendra una vigencia minima de 90 días. Se solicita aclarar ambos articulos.

Rta. Remítase a la Circular N°2, Pregunta 13.

Pregunta 12

Artículo 1.6.55.2.

Se solicita simplificar el proceso de clasificacion de vehiculos dispuestos en el artículo 1.6.55.2, considerando que para esta concesión se requiera solamente dos categorías; vehiculos livianos y vehiculos pesados.

Rta. Remítase a la Pregunta 5 de la presente Circular Aclaratoria.

Pregunta 13

Artículo 1.6.64.

En relacion al proyecto de paisajismo, el artículo 1.6.64, establece que se realizará una licitación privada para el diseño y construcción del mismo por un valor fijo de UF 15.000. El monto incluye el mantenimiento de las areas verdes durante todo el periodo de concesión?. En caso contrario, existe un presupuesto preestablecido para este propósito y a cuanto asciende?

Rta. El monto no incluye el mantenimiento de las áreas verdes. No existe un monto preestablecido. El concesionario será el responsable de la mantención de las áreas verdes.

Remítase a la Circular N°2, Aclaración 18.

Pregunta 14*Artículo 1.6.55.7.*

Se solicita la entrega de las especificaciones de los equipos de cobro que actualmente se están usando en los estacionamientos del Aeropuerto A.M.B..

Rta. El Departamento de Concesiones tiene a disposición de los licitantes los folletos de los equipos utilizados en los estacionamientos, proporcionados por la empresa A y P Federal Chile, quien vendió los equipos actualmente en uso.

La Gerencia Técnica del Aeropuerto Arturo Merino Benítez dispone de un set de manuales de mantenimiento, los cuales pueden ser consultados en forma directa por los licitantes.

Pregunta 15*Artículo 1.6.57.*

De acuerdo a lo dispuesto en el artículo 1.6.57., Servicios complementarios, se solicita la autorización para estudiar los siguientes servicios complementarios que se indican:

1. Estación de Servicios en la mediana.
2. Restaurant Panorámico.
3. Publicidad caminera.

Rta. No se acoge ninguna de las solicitudes.

Pregunta 16*Artículo 1.3.13.*

En relación a la "Licitación de Concesión Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez", cuya fecha de recepción de las ofertas está fijada para el 16 de Agosto de 1995, vengo en solicitar a Ud. la postergación de dicho plazo, en a lo menos un mes.

Las razones que motivan esta solicitud, dicen relación con afinar los estudios de carácter financiero y técnico, que permitan la presentación de una adecuada oferta a la licitación en comento.

Rta. Remítase a la Circular N°3, Aclaración 1.

II. ACLARACIONES

Aclaración 1

Página 45, Artículo 1.6.55. "Sobre el cobro de tarifas y el Pago Total en Plaza de Peaje", se agrega entre el tercer y cuarto párrafo del artículo, lo siguiente:

"El monto que el concesionario deba rendir a la DGAC será por el monto bruto (neto más IVA). Para ello, de acuerdo a lo señalado por el Servicio de Impuestos Internos, el concesionario deberá efectuar una liquidación."

Aclaración 2

Página 48, Artículo 1.6.55.5. "Gestión del Pago Total en Plaza de Peaje", en adición a lo señalado en la Circular N°2, Aclaración 14, se agregan los siguientes organismos que estarán autorizados a circular bajo el esquema señalado en el segundo párrafo del artículo:

- *Director Nacional de Aeropuertos del MOP*
- *Concesionarios con derecho a estacionamientos"*

Aclaración 3

Página 53, Artículo 1.6.59. "Excedentes de ingresos", se reemplaza la tabla por la siguiente:

AÑO DE EXPLOTACION	INGRESO ANUAL LIMITE (U.F.)
1	4.536.000*P
2	4.989.600*P
3	5.488.560*P
4	6.037.416*P
5	6.641.158*P
6	7.305.273*P
7	8.035.801*P
8	8.316.000*P
9	8.316.000*P
10	8.316.000*P
11	8.316.000*P
12	8.316.000*P

Aclaración 4

Circular Aclaratoria N°2, Página 12, Aclaración 19, Artículo 1.6.66. "Aspectos Tributarios", último párrafo del artículo, debe decir:

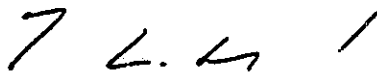
"Por lo anterior, el Concesionario deberá *entregar* al usuario del acceso vial, boleta de compraventa *emitida por la DGAC* sólo por el cargo variable."

Aclaración 5

Página 92, Artículo II.7.2.1. "Informes mensuales sobre flujo vehicular horario", se agrega al final del artículo lo siguiente:

"Sin perjuicio de lo anterior, el concesionario deberá instalar un sistema de detección automática de vehículos que sea capaz de diferenciar vehículos livianos y pesados, de acuerdo a la definición entregada en el artículo 1.6.55.1. Dicho sistema deberá ser instalado al oriente de la plaza de peaje y deberá permitir la medición del flujo de ambas pistas de la calzada correspondiente al sentido de salida del aeropuerto."

Saluda atentamente a Ud.



JUAN LOBOS DIAZ
DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

Distribución:

- Agroman Chile
- Alfonso Brundl y Cia. ✓
- Besalco S.A. ✓
- Cia. Minera Sta. Laura ✓
- Empresa Constructora Delta S.A. ✓
- Hidrosán Ltda. ✓
- Infraestructura 2000 ✓
- Ingecol Ltda. ✓
- Ingeniería y Construcción Icafal ✓
- Ing. Sta. Laura ✓
- Ing. Irmas
- Navarrete y Díaz ✓
- Senexco Ltda. ✓
- Sociedad Ingeniería y Construcción Austral Ltda. ✓
- Tribasa Inela S.A. ✓
- Tribasa - Inela

SERVICIO DE IMPUESTOS INTERNOS
SUBDIRECCION NORMATIVA
DEPTO. IMPTOS. INDIRECTOS
4-12-95 Minist.
Sd.2.370.95
399-95 S.N.
I.I. 97/95

002620
ORD. Nº _____/

ANT.- Ord. Nº 1.061, de 2/08/95,
del Director General de
Obras Públicas.
Minuta del esquema de
operación traspaso del
cargo variable que efectúa
el concesionario a la Di-
rección General de Aero-
náutica Civil.

MAT.- Tratamiento tributario
aplicable al traspaso del
cargo variable del conce-
sionario de la construc-
ción, mantención y repa-
ración de la obra pública
denominada "Acceso Vial
Aeropuerto Arturo Merino
Benitez" a la Dirección
General de Aeronáutica
Civil.

SANTIAGO, 23 AGO 1995



DE : DIRECTOR DEL SERVICIO DE IMPUESTOS INTERNOS
A : SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS



1.- Se ha recibido en esta Dirección Nacional su oficio ordinario
indicado en el rubro, en virtud del cual solicita se instruya
acerca del tratamiento tributario aplicable al procedimiento
propuesto en el esquema de operación de traspaso del cargo
variable que debe entregar el concesionario de la obra pública
denominada "Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benitez" a la
Dirección General de Aeronáutica Civil, en las condiciones y
términos que indica.

Expresa que en el artículo 1.6.55 de las bases de licitación de
la concesión para la construcción, mantención y reparación de
la obra pública mencionada, "Sobre el cobro de tarifas y el
Pago Total en Plaza de Peaje" se señala en el tercer párrafo
que el concesionario recaudará los ingresos provenientes del
Pago Total en Plaza de Peaje, de los usuarios, debiendo
entregar mensualmente a la DGAC la parte del ingreso
correspondiente al cargo variable.

Asimismo, en la minuta explicativa de las bases de licitación
de la concesión en comento, y que en su oportunidad fueron
presentados por esa Dirección General de Obras Públicas a este
Servicio para obtener un pronunciamiento sobre el régimen
tributario aplicable a la ejecución de dicha obra, se
estableció que el concesionario era el responsable de cobrar a
los usuarios del acceso vial al aeropuerto el cargo denominado
"Pago Total en Plaza de Peaje". Dicho cargo -expresaba- está
compuesto de dos partes : la primera de ellas es un cargo fijo
del concesionario como

retribución del contrato de concesión y la segunda, denominada cargo variable, de beneficio de la Dirección General de Aeronáutica Civil, corresponde a la diferencia entre el "Pago Total en plaza de Peaje" y el cargo fijo.

Para tales efectos, expone el esquema de operación propuesto para este traspaso, indicando que el concesionario deberá entregar a los usuarios boletas emitidas por la DGAC por el cargo variable del "Pago Total en Plaza de Peaje". A continuación agrega que el concesionario hará una rendición a la DGAC dentro de los primeros 10 días del mes siguiente al cual se efectuó la recaudación, por el monto bruto (neto más IVA) de acuerdo a las boletas entregadas por el concesionario a los usuarios. Y, por último, manifiesta que la DGAC pagará el IVA del monto rendido por el concesionario.

Ahora bien, en el oficio ordinario N° 2.058, de 12 de julio de 1995, de este Servicio, se especifica, referente a la materia consultada, que aquella parte de la tarifa, denominada cargo variable, establecida a beneficio de la Dirección General de Aeronáutica Civil, por concepto de uso y permanencia en los recintos de la DGAC constituirá hecho gravado con IVA, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 8°, letra i), del D.L. N° 825, en la medida que dicho ingreso corresponda al estacionamiento de vehículos en playas de estacionamiento y otros lugares destinados a dicho fin.

- 2.- El artículo 9°, del Decreto Ley 825, de 1974, establece que el impuesto al valor agregado se devengará en las prestaciones de servicios, en la fecha de emisión de la factura o boleta. Y a su vez, la factura o boleta debe emitirse en la fecha en que la remuneración se perciba por el prestador del servicio.

Por su parte el artículo 64, inciso primero, señala que los contribuyentes afectos a la presente Ley deberán pagar en la Tesorería Comunal respectiva, o en las Oficinas Bancarias autorizadas por el Servicio de Tesorerías, hasta el día 12 de cada mes, los impuestos devengados en el mes anterior.

- 3.- Sobre el particular, cabe señalar a Ud. que, examinado el esquema de operación propuesto en la minuta que acompaña a su petición, este Servicio advierte que el concesionario de la obra pública en estudio, asumiría el rol de mandatario de la Dirección General de Aeronáutica Civil respecto del cobro de la tarifa, correspondiente a la parte denominada cargo variable, por cuanto su tarea consistiría precisamente en actuar por cuenta y a nombre de la DGAC en la actividad de entrega del documento tributario y de la recaudación de la parte correspondiente a su mandante.

Las boletas entregadas deben cumplir con todos los requisitos y formalidades impuestos por el Decreto Ley 825, y su respectivo Reglamento.

- 4.- Pues bien, no obstante producirse en el procedimiento consultado la figura de un mandato mercantil, ello no altera en absoluto las normas sobre el devengamiento del impuesto al valor agregado, cuyo tributo se devengará en el momento en que el concesionario entrega, por cuenta de la DGAC, la boleta a los usuarios, teniendo, a su vez obligación de hacerlo cada vez que perciba el precio por el uso y goce temporal de las playas de estacionamientos y de otros recintos.

A su vez, la Dirección General de Aeronáutica Civil deberá enterar el impuesto al valor agregado en arcas fiscales hasta el día 12 del mes siguiente al de su devengo.

Asimismo, ello no experimenta modificación alguna por la circunstancia que el esquema en cuestión imponga al concesionario la obligación de rendir cuenta a la DGAC sobre la recaudación del monto bruto, de acuerdo a las boletas entregadas a los usuarios dentro de los 10 primeros días del mes siguiente.

En este sentido, es necesario precisar que la empresa concesionaria tiene la obligación de efectuar a su mandante a lo menos una liquidación, por cada período tributario, del total de los servicios efectuados por su cuenta y el impuesto al valor agregado recargado en dichas operaciones, el que constituirá el débito fiscal del mandante, todo ello de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 73 del Reglamento del Decreto Ley 825, de 1974.

Para tales efectos, como al parecer no existe una remuneración por el mandato se trataría de una convención a título gratuito, por lo cual no existiría obligación de emitir factura, y por lo tanto, el concesionario deberá emitir solamente una liquidación, la que deberá ser numerada correlativamente, timbrada por el Servicio de Impuestos Internos y contener los datos que el Reglamento exige para las facturas- Art.69, letra A, del Reglamento- emitirse en duplicado, entregando el original al mandante y conservando el duplicado para la posterior fiscalización del Servicio.

Por último, cabe expresar que la Dirección General de Aeronáutica Civil, en su calidad de contribuyente de los servicios gravados, tiene derecho a utilizar el crédito fiscal por concepto del impuesto al valor agregado soportado en la adquisición de bienes o utilización de servicios que guarden relación directa con su actividad gravada con el mismo impuesto, todo ello según lo dispuesto en el artículo 23 del cuerpo legal citado.

Saluda a Ud.,

REPUBLICA DE CHILE
DIRECTOR
JAVIER ESPINOSA BERRY DELINAY
SERVICIO IMPUESTOS INTERIORES DIRECTOR

/mcgv.
INSTRUCCION
SEÑOR
DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS
CALLE N° 59-71
VALPARAISO
SUBDIRECCION NORMATIVA
SECRETARIA DEL DIRECTOR
DEPARTAMENTO IMP.TOS. INDIRECTOS
DEPARTAMENTO ASESORIA JURIDICA
OFICINA DE PARTES

DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS	
OFICINA DE PARTES	
Fecha:	23 AGO 1995
	1 día 1 hora
5	1-22

MINUTA

ESQUEMA DE OPERACION TRASPASO DEL CARGO VARIABLE DESDE EL CONCESIONARIO A LA DGAC

En el artículo 1.6.55. "Sobre el cobro de tarifas y el Pago Total en Plaza de Peaje", se señala en el tercer párrafo que el concesionario "recaudará los ingresos provenientes del Pago Total en Plaza de Peaje, debiendo entregar mensualmente a la DGAC la parte del ingreso correspondiente al cargo variable."

Se señala además que dentro de los 10 primeros días de cada mes, el concesionario deberá entregar a la DGAC el monto recaudado el mes anterior correspondiente al cargo variable.

El esquema de operación propuesto para este traspaso es el siguiente:

- 1.- El concesionario deberá entregar a los usuarios boletas emitidas por la DGAC por el cargo variable del "Pago Total en Plaza de Peaje".
- 2.- El concesionario hará una rendición a la DGAC dentro de los primeros 10 días del mes siguiente al cual se efectuó la recaudación, por el monto bruto (neto más IVA) de acuerdo a las boletas entregadas por el concesionario a los usuarios.
- 3.- La DGAC pagará el IVA del monto rendido por el concesionario.

REPUBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

ORD.: N° 1061 /
ANT.: - Ord. N° 2058 del 12 de Julio de 1995 del Director del Servicio de Impuestos Internos.
- Ord. N° 820 del 2 de Junio de 1995 del Director General de Obras Públicas.
- Ord. N° 769 del 24 de Mayo de 1995 del Director General de Obras Públicas
MAT.: Consulta sobre régimen tributario para obra pública por concesión.
INC.: Minuta.

SANTIAGO, 2 AGO 1995

DE: DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

A: SR. DIRECTOR SERVICIO DE IMPUESTOS INTERNOS

Con el objeto de precisar la consulta hecha con anterioridad, respecto del tratamiento tributario para la ejecución de la obra pública por el sistema de concesión "Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benitez", y a solicitud de los licitantes, se solicita la declaración por parte de su servicio del tratamiento tributario del procedimiento propuesto en minuta adjunta.

Saluda atentamente a Ud.,

JLD/AKO

Distribución

- Sr. Director SII
- Depto. Concesiones
- Oficina de Partes

7261

DAN LOBOS DIAZ
Ingeniero Civil
DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS