

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

CIRCULAR N° 9

LICITACION DE LA CONCESION DEL ACCESO NORTE A CONCEPCION

ANT.: Licitacion del Acceso
Norte a Concepción

MAT.: Aclaraciones y
Rectificaciones a las
Bases de Licitación

SANTIAGO, 30 SEP 1994

DE : DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PUBLICAS (S)
A : SEGUN DISTRIBUCION

En respuesta a las diversas consultas presentadas por los interesados en la licitación del antecedente, relativas a las Bases de Licitación de la misma, esta Dirección General de Obras Públicas entrega la circular N° 9, donde se aclaran y rectifican las Bases de Licitación al tenor de las consultas formuladas y cuyo texto es el siguiente:

I. Aclaraciones a las Bases de Licitación

Pregunta N°1

¿ A qué se refiere con "gasto de aceleración" en el seguro de catástrofe?

R.:

Corresponde a una cobertura adicional de los seguros señalados en I.6.43.

Pregunta N° 2

Sería conveniente definir el "valor total de inversión de la oferta" al que se refiere el artículo I.6.2.1 (pag. 15) para determinar el capital mínimo de la sociedad concesionaria:

- ¿Incluye gastos de formación de la sociedad concesionaria?
- ¿Incluye gastos generales y financieros del período de construcción?
- ¿permite deducir el subsidio señalado en I.6.68 y el eventual subsidio que se solicite según III.4 ya que tales subsidios se rebajan de la inversión inicial definida en I.6.63.2 (pag. 50) y en I.6.64.1 (pag. 52).
- finalmente entendemos que el crédito fiscal IVA no forma parte del valor total de inversión, al no ser costo de la concesionaria

R.:

El "valor total de inversión de la oferta" para fines de la determinación del capital mínimo de la sociedad concesionaria, incluye, entre otros: gastos de formación de la sociedad concesionaria, gastos generales y gastos financieros del período de construcción.

Por otra parte, el licitante no podrá deducir el subsidio señalado en I.6.68, del ítem "valor total de inversión de la oferta" para efectos de calcular el capital mínimo de la sociedad concesionaria.

Finalmente, el crédito fiscal IVA no forma parte del valor total de inversión, al no corresponder a un costo de la concesionaria.

Pregunta N° 3

Una vez definido el "valor total de inversión de la oferta", el art. I.6.2.1 fija el capital mínimo inicial de la concesionaria en el 10% de dicho valor. El valor de la oferta deberá expresarse en UF del 31.08.94 (art. I.3.8), pero los estatutos de la sociedad concesionaria prometidos normalmente señalarán un capital en pesos. Para evitar tener que proyectar la evolución futura de la UF solicitamos aclarar que el capital mínimo de la sociedad concesionaria al momento de su constitución será un monto en moneda nacional equivalente al 10% del valor de la inversión expresada en UF al 31.08.94.

R.:

El capital mínimo de la sociedad concesionaria al momento de su constitución será un monto en moneda nacional equivalente al 10% del valor de la inversión expresada en UF al día de presentación de la oferta técnica, debiendo señalarse el valor de la UF considerada.

Pregunta N° 4

Solicitamos excluir del ingreso mínimo garantizado definido en art. I.6.56 (pag. 39) los ingresos financieros, ya que ellos dependerán de decisiones de la concesionaria respecto a su estructura de financiamiento, política de dividendos y otros que no debieran influir en este concepto.

R.:

Se mantiene lo expresado en las Bases de Licitación.

Pregunta N° 5

Pág. 37 art. I.6.54

Al extinguirse la concesión por incumplimiento de contrato, favor establecer cuál es el mecanismo que empleará el MOP a continuación. Seguirá explotando la concesión por cuenta propia hasta llamar a una nueva licitación?

¿El camino se seguirá utilizando sin cobros al usuario?

Favor aclarar, ya que es un tema importante para las instituciones de crédito interesadas en el financiamiento del proyecto.

R.:

De acuerdo a la legislación vigente, el MOP tiene la facultad exclusiva y excluyente de llamar a una nueva licitación para la conservación de la obra y su explotación; administrarla de acuerdo a los mecanismos tradicionales del MOP; permitir que la obra se utilice sin cobro a los usuarios, o bien, cualquiera otra alternativa que el MOP estime conveniente.

Pregunta 6

El punto 4.3 Ahorro de Costo y Tiempo para los Usuarios, pag. 12, del Prospecto de Inversión Acceso Norte a Concepción, establece el supuesto de que el actual peaje unidireccional cobrado en Chaimávida, se cobrará en forma bidireccional.

Recomendamos incluir esta condición en las bases, pues en caso contrario obligará al concesionario a cobrar también tarifas diferenciadas en ambos sentidos.

R.:

Remítase a lo señalado en la respuesta dada a la pregunta N° 7 de la circular N° 8.

Pregunta 7

En relación a las expropiaciones que se deberán llevar a cabo para la implementación del proyecto, se desea saber:

- a) En el punto I.6.6 de las bases se menciona solamente que en el evento de que el procedimiento expropiatorio se transforme en un reclamo judicial por parte del o los expropiados que signifique un retraso en la puesta en servicio, el MOP compensará con mayores plazos, tanto de puesta en servicio provisoria como de concesión. Si el atraso se debe a la negación de ingreso a los terrenos, sin haber un reclamo judicial por parte de los expropiados, ¿se otorgarán aumentos de plazo equivalentes?
- b) Aunque se otorguen mayores plazos para la puesta en servicio y de concesión, el adjudicatario podrá estar incurriendo en mayores costos fijos, financieros, etc., como producto del atraso. ¿Existe algún límite de entrega o garantía de expropiación?

R.:

- a) Los atrasos que eventualmente se produzcan derivados del proceso de expropiación, serán tratados de acuerdo a lo señalado en la respuesta dada a la pregunta N° 43 de la circular N° 6.
- b) Remítase a lo señalado en la respuesta dada a la pregunta N° 9 de la circular 5.

Pregunta 8

En el punto I.6.43 de las Bases Administrativas, Seguro por Catástrofe, se menciona en el primer párrafo que quince días antes del inicio de la construcción de la obra, el concesionario deberá hacer entrega de una o más pólizas por catástrofe y que "Dicho seguro será por un monto equivalente al valor total de la obra concesionada...", luego se agrega que: "Este seguro deberá estar vigente por todo el período de concesión".

Sin embargo en los párrafos 5° y 6° del mismo punto I.6.43 se establecen plazos separados y especiales para la entrega de las pólizas según se esté en la etapa de construcción o de explotación.

Se solicita aclarar los plazos en que deben ser presentadas las correspondiente pólizas

R.:

El seguro por catástrofe deberá estar vigente por todo el período de concesión a partir de 15 días antes del inicio de la construcción. Dicho seguro podrá contratarse en pólizas sucesivas tanto en el período de construcción como de explotación, de acuerdo a las condiciones y plazos señalados en I.6.43.

Pregunta 9

En el punto I.6.58 "Compensación por menores peajes cobrados por el MOP en la Ruta 158", se definen como tarifas de referencia valores sustancialmente menores a los que hoy existene en dicha ruta en días de semana. Se consulta si el MOP considera en sus planes llevar estos valores a los límites señalados o si por el contrario, el peaje de dicha ruta se mantendrá dentro del esquema de tarifas nacionales. Si se trata de esta última situación se solicita modificar dichos valores referenciales a valores más aproximados a las tariafas actualmente existentes.

R.:

El MOP no contempla dentro de sus planes llevar las tarifas del peaje de Chaimávida a los valores de referencia. Sin perjuicio de lo anterior, a fin de dar mayor garantía a los licitantes, este Ministerio ha decidido modificar los valores indicados, según fue expresado en el número 2 de la sección II de la circular N° 8.

Pregunta 10

¿Cuál son los tramos de la ruta Bulnes-Concepción por los cuales algunos vehículos tienen prohibido transitar? ¿Qué tipos de vehículos son los que tienen esa prohibición?

R:

Los vehículos pesados tienen restricción de paso en el tramo Florida - Agua de la Gloria de la ruta 148. El MOP, bajo las condiciones señaladas en el número 4 de la sección II "Rectificaciones a las Bases de Licitación" de la presente circular, compensará al concesionario en la eventualidad que levante dicha restricción.

Pregunta 11

¿Es posible aclarar cuales son las condiciones generales y especiales que deben contener la pólizas de seguro de responsabilidad civil y de seguro catastrófico?

R:

A modo de ejemplo, en la etapa de construcción las condiciones generales del seguro por catástrofe pueden asimilarse a las de una póliza de todo riesgo de construcción y/o incendio con adicionales de terremoto, riesgos de la naturaleza, terrorismo y otras coberturas y condiciones particulares solicitadas en el Artículo I.6.43 de las bases de licitación.

De igual manera, para la etapa de explotación las condiciones generales del seguro por catástrofe pueden asimilarse a la póliza de seguro de incendio, con los adicionales, coberturas y condiciones particulares indicadas en el párrafo anterior.

En cuanto al seguro por responsabilidad civil para la etapa de construcción, las condiciones generales del mismo pueden asimilarse a los seguros por responsabilidad civil habituales en construcción de obras, más los adicionales y otras condiciones señaladas en el Artículo I.6.41. Así mismo, para la etapa de explotación, este seguro puede asimilarse a las pólizas por responsabilidad civil de uso habitual por empresas de servicios más los adicionales y condiciones antes indicadas.

En todo caso, se hace presente que cualquiera sean las condiciones generales o particulares que se definan para los seguros indicados, éstas deberán ser aprobadas por el Inspector Fiscal de la etapa correspondiente.

Pregunta 12

Respecto del pesaje, agradeceremos considerar lo siguiente:

- a) Proponemos que la sociedad concesionaria ponga a disposición de funcionarios de la Dirección de Vialidad y Carabineros de Chile las instalaciones para la fiscalización y penalidad al igual que como se lleva a cabo en la red de caminos alternativa.

Asimismo, proponemos que las políticas de control de penalidades sean análogas a las que se aplican en otros puntos de la red, en cuanto a horarios, días, oportunidades en que se realicen los controles y destino de las multas recaudadas.

Estimamos que será muy negativo para el usuario que el propio concesionario efectúe el pesaje y aplique sanciones, considerando especialmente que la autopista tiene alternativa.

- b) Proponemos que el concesionario pueda autorizar la circulación y cobrar tarifas pre-establecidas a cargas especiales tanto por peso como dimensión, debidamente autorizadas por la Dirección de Vialidad.

R.:

- a) Los caminos en concesión son caminos públicos y se rigen por la normativa vigente de pesos por eje. El concesionario podrá controlar los sobrepesos instalando plazas de pesaje o puntos de pesaje a su entero costo. El MOP podrá poner a disposición del Concesionario funcionarios públicos habilitados para el control antes citado, debiendo el concesionario pagar al MOP los costos incurridos por este Ministerio en dicha gestión.

Antes de la puesta en servicio provisoria de la obra, el MOP comunicará al Concesionario las políticas de control de pesos y dimensiones a ser aplicadas en el camino en concesión y los caminos alternativos (Bulnes y Cabrero). Sin perjuicio de lo anterior, el MOP podrá acoger las sugerencias y comentarios que el Concesionario pudiese realizar a las políticas antes señaladas.

- b) En lo que se refiere a cargas especiales, el MOP, conjuntamente con el concesionario, antes de la puesta en servicio provisoria de la obra, definirá un mecanismo para el traspaso de las recaudaciones que sean percibidas provenientes de la autorización del tránsito de cargas especiales sobre la ruta en concesión.

Pregunta 13

En cuanto al valor fijado por ese Ministerio para cubrir el costo de las expropiaciones, agradeceremos se nos proporcionen los antecedentes que se tuvieron en consideración para determinarlo.

R.:

Remítase al número 3 de la sección II de la presente circular.

Pregunta 14

Consideramos que esta forma de ejecución de obra pública bajo responsabilidad de privados en su concepción, construcción y explotación es muy diferente a un Contrato General de Construcción de Obra Pública, en que la Empresa tiene una responsabilidad limitada, al respecto consultamos:

¿Por qué no se asignan normas de general aplicación, eliminando las restricciones de detalle, que en general tienden a encarecer el proyecto y limitar la optimización de la gestión del Concesionario?

Existiendo controles de estado de la calidad de la obra durante todo el período de la concesión, ¿por qué se especifica un control de detalle Constructivo?

R.:

Se debe tener presente que las obras construidas a través del mecanismo establecido en el DFL MOP 164 de 1991, tienen la condición de obra pública y le son aplicables las normas técnicas de la Dirección de Vialidad.

Pregunta 15

En Circular N°5 Consulta N° 9, se confirma por el MOP, que se prorrogará el plazo de vigencia de la concesión en el tiempo de atraso que afecte al proceso expropiatorio y en respuesta a Consulta N° 43 de Circular N° 6, se aclara que estos eventuales atrasos se medirán con respecto al plazo programado por el Concesionario. No obstante lo anterior y en especial considerando que este proceso puede, eventualmente, sufrir un atraso de consideración, teniendo en cuenta las disposiciones legales que actualmente regulan la materia, se solicita considerar un mecanismo de compensación que considere los costos reales, en valor presente, que se producirían de ocurrir este atraso, del todo ajeno a la voluntad de la concesionaria.

R.:

Remítase a la respuesta dada a la pregunta N°9 de la circular N°5

Pregunta 16

En Circular N°7, Título II, Número 6.2. se especifica que en los caminos públicos bajo tuición de Vialidad se deberán proyectar directamente estructuras de paso sin efectuar modificaciones. En consideración a que estos caminos se pueden considerar del tercer o cuarto orden y adicionalmente es muy difícil su identificación con respecto a los caminos vecinales; se solicita eliminar dicha restricción específica, permitiendo las posibilidad de su modificación, respetando las características generales de dichos caminos.

R.:

Siempre que el Concesionario respete las características generales y mantenga la conectividad existente de los caminos bajo tuición de la Dirección de Vialidad, podrá proponer soluciones alternativas.

Pregunta 17

En el punto I.1. del título II de la Circular N° 7, se introducen exigencias adicionales de la sección transversal para el caso que se adopte dicha alternativa parcial, que dejaría en excedencia la plataforma definitiva de la autopista y encarece la adopción de la alternativa.

¿Es posible eliminar esta exigencia o al menos atenuarla, principalmente en relación con la berma interior?

R.:

Se mantiene lo expresado en la circular N°7.

Pregunta 18

En relación con el procedimiento definido en las Bases de Licitación para el proceso expropiatorio y considerando la existencia de situaciones específicas que pueden atrasar dicho proceso, atrasos que pueden ser evitados inicialmente por la sociedad concesionaria, mediante acuerdos pre judiciales, para posteriormente continuar el trámite final de expropiación por el Ministerio de Obras Públicas, se consulta:

1. ¿Es posible considerar, en determinados casos, la intervención de la Sociedad Concesionaria, para este tipo de acuerdos?
2. En caso afirmativo se podrá disponer por la concesionaria de un porcentaje del valor estimado para estos fines, para los gastos que irroguen dichos acuerdos?

R.:

El concesionario podrá, en casos especiales y con autorización expresa del Subdepartamento de Expropiaciones de la Dirección de Vialidad del MOP, gestar acercamientos entre las partes interesadas, tendientes a agilizar acuerdos. Los costos en que incurra para estos efectos serán de su entero cargo.

Por otra parte, la tramitación de las expropiaciones y acuerdos a que se llegue son de exclusiva responsabilidad del MOP.

Pregunta 19

En respuesta a consultas efectuadas anteriormente sobre la situación derivada de las sobrecarga de camiones que transiten por la autopista concesionada, no queda explícito un mecanismo que regule dicha operación por la concesionaria, como el ingreso de valores correspondientes al sobreconsumo de ejes equivalentes correspondientes a dicha sobrecarga.

Se consulta si en definitiva esos valores ingresarán a la concesionaria y cuál será el procedimiento operacional.

R.:

En lo que respecta a sobre-carga de camiones que transitan por caminos públicos, se debe tener presente que, de acuerdo a la ley vigente de pesos por ejes, ellas no están autorizadas, siendo las multas que se cursan por este concepto de beneficio fiscal. Lo anterior, sin perjuicio de lo señalado en la respuesta a la pregunta 12 de la presente circular.

Pregunta N° 20

Existen zonas de protección de bosques en lugares por donde actualmente atraviesa el trazado. ¿Será necesario cambiar el trazado propuesto por el M.O.P. en estos tramos? Sería conveniente que si así fuera, el M.O.P. entregase las áreas restringidas y los planos requeridos con los nuevos ejes.

R.:

En el sector del Fundo de propiedad de Vitivinícola Itata S.A., el eje del proyecto y la faja de expropiación deben quedar íntegramente circunscritos al polígono cuyas coordenadas se entregan a continuación:

PUNTO	NORTE	ESTE
1	5.940.433	726.434
2	5.940.640	725.300
3	5.940.800	725.300
4	5.940.800	725.500
5	5.940.677	725.700
6	5.940.543	726.436

Los puntos del polígono que se indica están contenidos en la información aerofotogramétrica disponible, vol. IA1, correspondiente a Restituciones Aerofotogramétricas del tramo Confluencia - Agua Amarilla, láminas 10 y 11.

Pregunta N°21

¿A quién pertenecerán los árboles de las zonas que serán expropiadas?

¿Quién los cortará y comercializará?

R.:

Para los efectos de dar respuesta a esta pregunta, hay que distinguir las siguientes situaciones:

- a) En el evento de que el pago por expropiación comprenda el inmueble en el estado en que actualmente se encuentra, los árboles pasan a ser patrimonio fiscal, determinando el fisco la forma en que se cortarán y comercializarán.
- b) En el evento de que el pago por expropiación no comprenda los árboles plantados, éstos serán de dominio del expropiado a quien se le dará un plazo para su corte y retiro de dicho inmueble.

Pregunta N°22

¿Dentro del límite del 2% definido en punto I.6.7 se deben incluir también las expropiaciones y servidumbres para líneas eléctricas que se requieran para Plazas de Peaje y Servicios Complementarios?

R.:

Sí, se deben incluir.

Pregunta N° 23

Sólo se definen las necesidades de instalaciones para la Inspección Fiscal durante la construcción de las obras. ¿Esto significa que no será necesario que el Concesionario las proporcione durante la explotación?

En caso de ser necesarias, ¿Cuáles serían sus características y ubicación?

R.:

Durante la etapa de explotación de la concesión, el concesionario deberá poner a disposición del Inspector Fiscal una oficina de trabajo como mínimo de 9 m² localizada en las instalaciones del concesionario.

Pregunta N°24

Agradeceremos a Ud. confirmar que la presentación de un texto refundido de los estatutos de una persona jurídica oferente que incluye todas las modificaciones efectuadas desde su constitución hasta la fecha, y cuyo extracto ha sido debidamente inscrito en el Registro de Comercio correspondiente y publicado en el Diario Oficial, efectivamente cumple lo señalado en el artículo I.3.9, sobre "Documentos que se incluyen en el sobre denominado oferta técnica", en su parte A sobre "Antecedentes Generales", letra a) que señala que "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".

Lo anterior evitará la presentación de abundante documentación legal de los licitantes de antigua constitución y cuyos estatutos han sido modificados en numerosas oportunidades.

R.:

Sí, efectivamente cumpliría con lo dispuesto en las Bases de Licitación.

Pregunta N° 25

Considerando que todos los consumos de energía eléctrica, durante la construcción y operación, se ubicarán a lo largo de la autopista; ¿el MOP acepta que las líneas de alimentación queden ubicadas dentro de la franja de expropiación?

R.:

Las líneas de alimentación pueden quedar dentro de la faja de expropiación, debiendo cumplir con las normas de uso de la faja fiscal de la Dirección de Vialidad

Pregunta N°26

¿La respuesta dada a la pregunta N°7 de la Circular N°7 debe entenderse como que es aceptable para el MOP, para la mediana de 3.0 m, no consultar ninguna protección entre las pistas de circulación?. Favor aclarar.

R.:

Según se señala en la circular N° 7, en los sectores de curvas horizontales con radios iguales o menores a 400 m. se deberá contemplar la colocación de defensas u otro elemento de seguridad.

Pregunta N°27

Nos encontramos a la espera del pronunciamiento del SII respecto a los aspectos tributarios de este proyecto, tal como se señala en la respuesta a la pregunta N°14 de la Circular Aclaratoria N°5.

R.:

El pronunciamiento del S.I.I se pondrá a disposición de los licitantes en cuanto sea recibido por esta Dirección General.

Pregunta N° 28

En relación a la Licitación de la Concesión de la referencia, deseamos recibir de parte del Ministerio de Obras Públicas las siguientes aclaraciones:

- a) Se dice en el punto I.3.9 B3. "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" y en el punto c)..."Además deberá entregar la justificación de la factibilidad de las fuentes de financiamiento propuestas".

¿Puede el adjudicatario adoptar una forma de financiamiento diferente a la detallada en su oferta?.

¿Es necesario que entregue un compromiso de financiamiento a firme de parte de uno o más financistas en su oferta?

- b) En el punto I.6.2.2 se dice que .. "en todo momento, la relación entre la deuda no subordinada deberá ser inferior a 4/1. Se detalla además lo que se considerará deuda subordinada.

¿Al aceptarse que exista deuda subordinada, se está contemplando para el proyecto que los accionistas lleven a cabo la inversión en parte con capital y en parte con crédito de socios?

- c) En el punto I.6.5.1, se dice que "...en caso de guerra externa, conmoción interior o fuerza mayor que impida la prestación del servicio, la concesión quedará temporalmente suspendida.."
¿Se suspende la vigencia del "ingreso mínimo garantizado por el Estado", detallado en I.6.5.6 o, sigue vigente a pesar de que la concesión esté suspendida?

R.:

- a) El adjudicatario puede adoptar una forma de financiamiento diferente a la detallada en su oferta. En consideración a ello, el compromiso de financiamiento que entregue tiene un carácter referencial.

- b) Es una alternativa disponible para el concesionario.

c) La suspensión de la Concesión supone la suspensión de todos los efectos de la misma.

Pregunta N°29

En las bases se establece la existencia de servicios básicos como por ejemplo: existencia de grúas, taller mecánico, citófonos, teléfonos y otros por definir por el Concesionario. En este contexto interesa conocer si el concesionario está autorizado para cobrar por estos servicios.

R.:

El concesionario no podrá cobrar por el uso de aquellos servicios que tengan por objetivo resolver situaciones de emergencia para los usuarios o mantener la transitabilidad del camino. En particular, no podrá cobrar por el uso de los citófonos de emergencia, ni tampoco por el uso de las grúas de remolque en caso de accidentes.

Pregunta N°30

Respecto a los servicios complementarios mínimos (pág.84), interesa precisar si los citófonos de emergencia pueden ser colocados en forma alternada en cada costado del camino cada 3 Km.

En las bases se estipula que este equipamiento debe habilitarse en cada sentido de tránsito u opcionalmente en el área central del camino. Sobre este particular, estimamos que la proposición de que sea en forma alternada logra compatibilizar tanto los intereses económicos (evitar la instalación en cada sentido de tránsito) como de seguridad (instalación en el área central).

Por último entendemos que para los efectos de la instalación de teléfonos no se le aplica la exigencia cada 3 Km. ¿es efectiva esta interpretación?

R.:

Remítase al Número 3 de la sección II de la circular N°8.

Pregunta N°31

En las bases (pág.7 letra c) en lo que respecta a servicio complementarios se establece que debe indicarse los presupuestos de inversión, costos, cantidades de obras y precios unitarios utilizados de los mismos.

Solicitamos aclarar qué ocurre en aquellos casos en que los servicios complementarios los puede ofrecer el concesionario sin costo directo para éste, como por ejemplo: bombas de bencina y teléfonos públicos.

R.:

El licitante deberá detallar su proposición de servicios complementarios entregando además un presupuesto indicativo de las obras a construir, originadas de tales servicios complementarios.

Pregunta N°32

Dada la evolución que experimentan los sistemas de transporte, ¿es posible modificar para los efectos del cobro de peaje la clasificación de vehículos pesados (camiones y buses de más de dos ejes) a fin de hacerla más pertinentes a la realidad, como por ejemplo: camiones de 3, 4, 5, 6 y más ejes, etc.? La estructura prevista no permite una adecuada asignación de costos por tipo de vehículo pesados. Tal vez fijar una tarifa máxima para un rango de ejes podría permitir un ajuste de precios de mercado para aquellos vehículos que clasifiquen al interior de esta banda.

R.:

Se mantiene lo expresado en las bases de licitación respecto a la clasificación de vehículos. En todo caso, se hace presente que el concesionario tiene la libertad de cobrar las tarifas que estime adecuadas para cada tipo de vehículo, siempre y cuando respete las tarifas máximas que correspondan.

Pregunta N°33

En la actualidad las multas por peso por eje las sanciona Carabineros y la recaudación es efectuada por la tesorería de la Municipalidad correspondiente.

Esta situación se mantendrá en el futuro o se modificará conforme al sistema de concesiones que está impulsando el MOP.

R.:

Remítase a la respuesta dada a la pregunta N° 19 de la presente circular.

Pregunta N°34

Aparentemente por un problema de redacción habría una superposición de seguros por catástrofe (página 30 de las bases). Agradeceremos precisar sobre este particular.

R.:

Remítase a lo señalado en la respuesta a la pregunta N° 8 de la presente circular.

Pregunta N°35

Respecto a las expropiaciones interesa precisar el calendario probable de solicitud de los fondos previstos para este propósito. En las bases sólo se estipula la cuantía de los pagos y no su probable ocurrencia.

En relación al mismo tema interesa conocer cual será el grado de participación o compromiso del concesionario respecto al proceso de expropiación que se llevará a efecto.

R.:

a) El primer pago se realizará dentro del plazo de 60 días corridos, contados desde la fecha en que el adjudicatario proceda a la suscripción y protocolización ante notario del decreto de adjudicación de la concesión. El segundo y tercer pago serán solicitados, probablemente, dentro de los 90 y 180 días respectivamente, respecto del primer pago.

b) Con respecto al grado de participación o compromiso del concesionario respecto al proceso de expropiación que se llevará a efecto remítase a lo señalado en la respuesta a la pregunta N° 18 de la presente circular.

Pregunta N°36

Interesa establecer el grado de compromiso del MOP respecto al pesaje de camiones por los corredores alternativos al proyecto. Sobre este particular cabe preguntar si el concesionario contaría con una prerrogativa o compensación en caso que el MOP disminuya esta función fiscalizadora.

R.:

Remítase a la respuesta dada a la pregunta 12 de la presente circular.

Pregunta N°37

En relación a las compensación por menores peajes cobrados en Chalmávida y por la habilitación eventual de una plaza de peaje entre Concepción y Penco estipuladas en la página 43 de las bases, sugerimos incrementar el monto de estas compensaciones con el objeto de no incorporar este riesgo en la evaluación y especificar exactamente el mecanismo de cálculo y pago de estas compensaciones como por ejemplo indicar que el flujo a considerar será el efectivamente registrado antes de la ocurrencia del evento que dió origen a la aplicación de esta compensación y se pagará mensualmente, etc.

R.:

Remítase al número 4 de la sección II de la presente circular.

Pregunta N° 38

En la circular N°5 pregunta N°21 se indicó que la prohibición para los camiones de transitar por Bulnes se mantendrá mientras no se construyan nuevos puentes o se mejoren los existentes. Sobre este particular interesa establecer si existe a la fecha en el MOP un programa de mejoramiento o construcción de nuevos puentes para este sector.

R.:

Remítase al número 4 de la sección II de la presente circular.

Pregunta N° 39

El Concesionario en su oferta ¿debe incluir como costo el derecho a puerta u otro que cobran las Municipalidades por extracción de áridos desde ríos y otros pozos? o estará exento por ser Obra Pública.

R.:

El concesionario deberá atenerse a las normas de uso habitual en la construcción de obras viales.

Pregunta N° 40

Podría entregárenos un listado de las personas que tienen concesiones de extracción de áridos?¿No se nos podría autorizar la extracción en sectores de concesionarios que consumen mucho menos que lo que necesitaremos para esta Obra Pública?.

R.:

Las materias consultadas son de la competencia de los licitantes.

Pregunta N°41

Durante la reunión del 31.08.94, el MOP contempló la posibilidad que la duración de la concesión fuese extendida hasta 28 años o modificada. La circular N° 8 no contempla esta posibilidad.

Se solicita al MOP que aclare si esto significa que esta modificación ha sido abandonada.

R.:

Remítase al número 7 de la sección II de la presente circular.

Pregunta 42

En relación al artículo I.6.44 de las Bases de Administrativas, sobre las condiciones para iniciar las pavimentación de la segunda calzada entre Ruta 5 y Agua Amarilla.

- a) Los umbrales de servicio permitidos no son homogéneos. Es decir, para 1.300 V. equiv./Hora y 1.100 V. equiv./Hora el horizonte de verificación es de varios años de operación, sin embargo para 890 V. equiv./Hora se cumple

antes de la apertura de la autopista. ¿Cuál es el criterio del MOP?. ¿Que se haga inmediatamente o se pueda postergar por un buen número de años? ¿Es posible una revisión de los umbrales?

- b) ¿Es posible que el concesionario pueda postergar incluso obras básicas, en tramos como Rucapequén-Confluencia, sujeto a la condición de que las faenas no interfieran con el nivel de servicio de la autopista?

R.:

a) Remítase a lo señalado en el número 8 de la sección II de la presente circular.

b) Se mantiene lo señalado en las bases de licitación.

Número 43

En los antecedentes complementarios recibidos del proyecto de referencia, se incluye modificación del alzado y nuevas cubicaciones, derivadas de dicha modificación; se consulta:

1. ¿Estas modificaciones cumplen con los nuevos parámetros de diseño definidas en circular N° 7?
2. ¿Los volúmenes de corte y terraplén, incluyen la excavación de escarpe y su relleno correspondiente?

R.:

Las cubicaciones puestas a disposición de los licitantes en la circular N°8 cumplen con los parámetros de diseño definidas en la circular N°7.

Por otra parte, los volúmenes de corte y terraplén no incluyen la excavación de escarpe y su relleno correspondiente.

Número 44

En la sección transversal definida se establece una mediana mínima de 3 metros, suponemos que por razones de seguridad, para evitar eventuales impactos entre calzadas de sentido contrario, se consulta:

¿Es posible en situaciones puntuales reemplazar esta mediana por una barrera anti-impacto?

R.:

Se mantiene lo señalado en la circular N° 7.

II. Modificaciones a las Bases de Licitación

Número 1

En el Artículo I.6.56 se realizan las siguientes modificaciones:

- a) En Pag. 38 se reemplaza la tabla de ingreso mínimo garantizado por la siguiente:

INGRESO MINIMO GARANTIZADO PARA CADA AÑO

AÑO DE EXPLOTACION	INGRESO MINIMO (U.F.)
AÑO 1	250,051
AÑO 2	264,627
AÑO 3	279,785
AÑO 4	295,550
AÑO 5	311,945
AÑO 6	320,538
AÑO 7	326,003
AÑO 8	332,403
AÑO 9	335,299
AÑO 10	346,711
AÑO 11	362,660
AÑO 12	377,166
AÑO 13	392,253
AÑO 14	407,943
AÑO 15	424,261
AÑO 16	441,231
AÑO 17	458,880
AÑO 18	477,236
AÑO 19	496,325
AÑO 20	516,178
AÑO 21	536,825
AÑO 22	558,298
AÑO 23	580,630
AÑO 24	603,855
AÑO 25 en adelante	628,010

Número 2

a) Artículo I.6.57.2, pag. 40:

En la tabla de tarifas máximas en horario normal, se reemplaza la tarifa máxima en horario normal para buses de más de 2 ejes por 3.0*P.

b) Artículo I.6.57.3, pag. 40:

En la tabla de tarifas máximas en horario de punta, se reemplaza la tarifa máxima en horario de punta para buses de más de 2 ejes por 6.0*P.

Número 3

Artículo I.6.7. Pago por concepto de expropiaciones, pag. 19.

Se modifica el primer párrafo por el siguiente texto:

"El concesionario pagará por desembolsos, gastos o expensas que se originen con motivo de las expropiaciones que ejecutará el MOP la cantidad única y total de 120.000 UF, si la alternativa adoptada por el concesionario corresponde a Chillán-Confluencia. En todos los otros casos, este pago ascenderá a 90.000 UF."

Número 4

Se reemplaza el artículo I.6.58. por el siguiente Artículo refundido que incluye las modificaciones realizadas al mismo en circulares precedentes:

I.6.58 Compensaciones Comprometidas por el MOP por concepto de menores peajes o levantamiento de restricciones de paso a vehículos pesados a lo largo de la ruta 148

El MOP se compromete a pagar al concesionario las compensaciones que se indican en las letras A y B siguientes, si se verifican las condiciones ahí señaladas.

A. Compensación por Menores Peajes Cobrados por el MOP en la Ruta 148 y Q-50

En caso de que el peaje cobrado en el trayecto entre Concepción y la Ruta 5 por la ruta 148 (Bulnes), en Chaimávida, como ocurre actualmente, o en otros puntos cualquiera de dicho trayecto, sea inferior a las tarifas de referencia, por sentido, que se indican a continuación:

Tarifas de Referencia

Tipo de Vehículo	Tarifa/Sentido [UF]
Veh. Livianos	0,05
Camiones y Buses de 2E	0,108
Camiones y Buses de +2E	0,14

el Estado pagará al concesionario el equivalente al 70% de la diferencia entre el peaje que efectivamente cobre el MOP y el peaje de referencia antes indicado, aplicado sobre el flujo vehicular que pase por el tramo Agua Amarilla-Trecacura.