

SUBSECRETARIA OO. PP.  
OFICINA DE PARTES

- 1 OCT 2014

**TRAMITADO**



MINISTERIO DE HACIENDA  
OFICINA DE PARTES  
11 JUL. 2014  
RECIBIDO

REF: Modifica por razones de interés público, las características de las obras y servicios que indica del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar" y aprueba Convenio Ad - Referéndum N° 4.

CONTRALORIA GENERAL  
TOMA DE RAZON

RECEPCION - 3 SET 2014

|                                 |  |  |
|---------------------------------|--|--|
| DEPART. JURIDICO                |  |  |
| DEPT. T. R. Y REGISTRO          |  |  |
| DEPART. CONTABIL.               | <b>TOMADO RAZON CON ALCANCE</b>          |  |
| SUB. DEP. C. CENTRAL            | <b>29 SET 2014</b>                       |  |
| SUB. DEP. E. CUENTAS            | <b>Contrador General de la República</b> |  |
| SUB. DEPTO. C. P. Y BIENES NAC. | <b>*74524</b>                            |  |
| DEPART. AUDITORIA               |  |  |
| DEPART. V. O. P. U. y T.        | <b>5 SET 2014</b>                        |  |
| SUB. DEPTO. MUNICIPAL           |  |  |

REFRENDACION

REF. POR \$ \_\_\_\_\_  
 IMPUTAC. \_\_\_\_\_  
 ANOT. POR \$ \_\_\_\_\_  
 IMPUTAC. \_\_\_\_\_  
 DEDUC. DTO. \_\_\_\_\_

SANTIAGO, - 8 JUL 2014

N° 345

VISTOS:

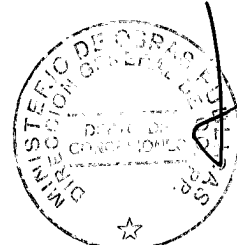
- El DFL MOP N° 850 de 1997, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 15.840, de 1964, Orgánica del Ministerio de Obras Públicas, y del DFL N° 206, de 1960, Ley de Caminos.
- El Decreto Supremo MOP N° 900 de 1996, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL MOP N° 164, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas, en especial su artículo 19°.
- El Decreto Supremo MOP N° 956 de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, en especial el artículo 69°.
- El Decreto Supremo MOP N° 756, de fecha 29 de mayo de 1998, que adjudicó el contrato de concesión para la ejecución, conservación y explotación de las obras públicas fiscales comprendidas entre los kilómetros 0,000 y 109,600 del balizado existente en la calzada izquierda de la Ruta 68, incluyéndose las obras correspondientes al Troncal Sur, entre los kilómetros 86,850 y 107,911 y la Ruta 60 - CH (Camino Las Palmas o Rodelillo - El Salto) entre los kilómetros 0,0 y 10,7 obra denominada "Interconexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar".
- La Resolución DGOP (Exenta) N° 4671, de fecha 9 de noviembre de 2011.
- El Decreto Supremo MOP N° 207, de fecha 18 de mayo de 2012.

7601768

05640/2014  
OF DE PARTES DIPRES  
11.07.2014 10:12



- El Oficio Ord. N° 1684, de fecha 27 de junio de 2012, del Inspector Fiscal.
- El Oficio Ord. N° 1761, de fecha 27 de agosto de 2012, del Inspector Fiscal.
- El Oficio MDS ORD. N° 051/052, de fecha 28 de agosto de 2012, del Jefe de la División de Evaluación Social de Inversiones del Ministerio de Desarrollo Social.
- La Carta D/GEX/CA/12/AA0062-0/RDP/RDP/MOP, de fecha 30 de agosto de 2012, de Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A..
- El Oficio Ord. N° 1765, de fecha 31 de agosto de 2012, del Inspector Fiscal.
- El Oficio Ord. N° 88, de fecha 7 de septiembre de 2012, del Jefe de la División de Explotación de Obras Concesionadas (S).
- La Resolución DGOP (Exenta) N° 4507, de fecha 4 de octubre de 2012.
- La anotación del Inspector Fiscal en el Libro de Obra, foja N° 06, de fecha 16 de enero de 2013.
- La Carta D/GEX/CA/13/AA0710-0/RDP/RDP/MOP, de fecha 24 de enero de 2013, de la Sociedad Concesionaria.
- La Carta D/GEX/CA/13/AA0718-0/RDP/RDP/MOP, de fecha 25 de enero de 2013, de la Sociedad Concesionaria.
- El Oficio Ord. N° 1992, de fecha 29 de enero de 2013, del Inspector Fiscal.
- La Carta D/GEX/CA/13/AA0740-0/RDP/RDP/MOP, de fecha 30 de enero de 2013, de la Sociedad Concesionaria.
- La Carta D/GEX/CA/13/AA0780-0/RDP/RDP/MOP, de fecha 31 de enero de 2013, de la Sociedad Concesionaria.
- La Carta D/GEX/CA/13/AA0773-0/RDP/RDP/MOP, de fecha 5 de febrero de 2013, de la Sociedad Concesionaria.
- El Oficio Ord. N° 002011, de fecha 11 de febrero de 2013, del Inspector Fiscal.
- La anotación del Inspector Fiscal en el Libro Obra, foja N° 07, de fecha 15 de febrero de 2013.
- La anotación de la Sociedad Concesionaria en el Libro de Obra, foja N° 08, de fecha 18 de febrero de 2013.
- La anotación de la Sociedad Concesionaria en el Libro de Obra, foja N° 09, de fecha 19 de febrero de 2013.
- La anotación del Inspector Fiscal en el Libro de Obra, foja N° 10, de fecha 28 de febrero de 2013
- La anotación de la Sociedad Concesionaria en el Libro de Obra, foja N° 11, de fecha 18 de marzo de 2013.
- La anotación de la Sociedad Concesionaria en el Libro de Obra, foja N° 12, de fecha 18 de marzo de 2013.
- La anotación de la Sociedad Concesionaria en el Libro de Obra, foja N° 17, de fecha 16 de abril de 2013.
- La anotación de la Sociedad Concesionaria en el Libro de Obra, foja N° 18, de fecha 16 de abril de 2013.



- La anotación del Inspector Fiscal en el Libro de Obra, foja N° 19, de fecha 30 de abril de 2013.
- La anotación de la Sociedad Concesionaria en el Libro de Obra, foja N° 20, de fecha 16 de mayo de 2013.
- La anotación de la Sociedad Concesionaria en el Libro de Obra, foja N° 21, de fecha 27 de mayo de 2013.
- La anotación de la Sociedad Concesionaria en el Libro de Obra, foja N° 22, de fecha 14 de junio de 2013.
- La anotación del Inspector Fiscal en el Libro de Obra, foja N° 23, de fecha 17 de junio de 2013.
- La anotación de la Sociedad Concesionaria en el Libro de Obra, foja N° 24, de fecha 15 de julio de 2013.
- La anotación de la Sociedad Concesionaria en el Libro de Obra, foja N° 25, de fecha 15 de julio de 2013.
- La anotación del Inspector Fiscal en el Libro de Obra, foja N° 26, de fecha 19 de julio de 2013.
- La anotación del Inspector Fiscal en el Libro de Obra, foja N° 27, de fecha 26 de julio de 2013.
- La anotación del Inspector Fiscal en el Libro de Obra, foja N° 28, de fecha 26 de julio de 2013.
- La anotación de la Sociedad Concesionaria en el Libro de Obra, foja N° 29, de fecha 19 de agosto de 2013.
- El documento ST1: "Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Especificación para la Interoperabilidad en la Transacción Antena – Transponder", versión 2.1, de fecha 30 de noviembre de 2012.
- El documento ST3: "Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Gestión de las Claves de Seguridad", versión 2.1, de fecha 30 de noviembre de 2012.
- El documento ST4: "Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Especificación para los Parámetros Mínimos de la Transacción de Interoperabilidad", versión 4.1, de fecha 30 de noviembre de 2012.
- El documento ST5: "Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Especificaciones Registro Nacional de Usuarios de Telepeaje", versión 3.01, de febrero de 2009.
- El documento ST6: "Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Generación de Claves Maestras – Interfaz de Exportación de Claves", versión 2.1, de fecha 30 de noviembre de 2012.
- El Oficio Ord. N° 2585, de fecha 6 de enero de 2014, del Inspector Fiscal.
- La Carta D/GRL/CA/14/AA2977-0/RDP/RDP/MOP, de fecha 7 de enero de 2014, de la Sociedad Concesionaria.
- La Resolución N° 1600, de 2008, de la Contraloría General de la República, que fijó normas sobre exención del trámite de toma de razón.

**CONSIDERANDO:**

AA

- Que los artículos 19° de la Ley de Concesiones de Obras Públicas y 69° de su Reglamento, establecen que el Ministerio de Obras Públicas, desde que se perfeccione el contrato, podrá modificar, por razones de interés público, las características de las obras y servicios contratados.



- Que el artículo 69° N° 4 del Reglamento agrega que el Director General de Obras Públicas, con el Visto Bueno del Ministro de Obras Públicas y del Ministro de Hacienda, por razones de urgencia, podrá exigir la modificación de las obras y servicios desde el momento que lo estime conveniente, aunque esté pendiente la determinación sobre la indemnización.
- Que el artículo 1.13.3.1, de las Bases de Licitación del contrato de concesión “Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar”, sobre Sistema de Cobro por Derecho de Paso, establece que será obligatorio implementar en todas las plazas de peaje troncales de la Ruta 68, en al menos dos pistas por sentido de cobro, un sistema Non-Stop de cobro de peaje, vía exclusiva sin detención.
- Que el sistema Non-Stop no interoperable implementado previo a la Puesta en Servicio Definitiva de la obra concesionada, en las plazas troncales de la Ruta 68, es incompatible con el Sistema Electrónico de Cobro de Tarifas o Peajes Interoperable utilizado en las autopistas urbanas de Santiago, que considera el uso de un dispositivo Tag o Televía para efectuar el cobro.
- Que el Ministerio de Obras Públicas estimó de interés público, implementar un Sistema Electrónico de Cobro de Tarifas o Peajes en las rutas interurbanas más transitadas, que forme parte del Sistema Interoperable integrado por las autopistas urbanas, utilizando el mismo dispositivo Tag o Televía distribuido por éstas, de forma de entregarles con prontitud a los usuarios de dichas rutas la opción de utilizar las vías de telepeaje o las de cobro manual, lo que permitirá mejorar la servicialidad entregada a los usuarios, colaborando a disminuir sus tiempos de viaje.
- Que, en ese sentido, mediante Resolución DGOP (Exenta) N° 4671, de fecha 9 de noviembre de 2011, sancionada mediante Decreto Supremo MOP N° 207, de fecha 18 de mayo de 2012, el Ministerio de Obras Públicas modificó las características de las obras y servicios del contrato de concesión, en el sentido que “Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A.” debió ejecutar el denominado “Proyecto de Ingeniería Definitiva Sistema de Telepeaje Interoperable en Plazas de Peaje Troncales y Laterales de la Ruta 68”, el cual fuera aprobado por el Inspector Fiscal según informa en su Oficio Ord. N° 1684, de fecha 27 de junio de 2012.
- Que, mediante Oficio MDS ORD. N° 051/052, de fecha 28 de agosto de 2012, el Jefe de la División de Evaluación Social de Inversiones del Ministerio de Desarrollo Social envió al Jefe Sector Infraestructura de la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, el resultado del Informe correspondiente al proyecto “Instalación Sistema Tag Interurbano Ruta 68, Concesión Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar”, el cual concluye que se aprueba la evaluación socioeconómica del proyecto.
- Que el Ministerio de Obras Públicas estimó de interés público y urgencia implementar el Sistema de Telepeaje Interoperable en el contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada “Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar”, de acuerdo a la ingeniería aprobada por el Inspector Fiscal, toda vez que ello permitiría entregarles con prontitud a los usuarios de dicha ruta la opción de utilizar las vías de telepeaje o las de cobro manual, lo que permitirá mejorar la servicialidad entregada a los usuarios, colaborando a disminuir sus tiempos de viaje.
- Que, en base a las razones de interés público y urgencia anteriormente señaladas, mediante Resolución DGOP (Exenta) N° 4507, de fecha 4 de octubre de 2012, se modificaron las características de las obras y servicios del contrato de concesión, en el sentido que “Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A.” debió ejecutar las nuevas inversiones que se derivan de los proyectos de ingeniería que dispuso la Resolución DGOP (Exenta) N° 4671, de fecha 9 de noviembre de 2011, y el Decreto Supremo MOP N° 207, de fecha 18 de mayo de 2012, aprobados por el Inspector Fiscal según informa en su Oficio Ord. N° 1684, de fecha 27 de junio de 2012.

Se deja constancia que mediante anotación en el Libro de Obra, foja N° 07, de fecha 15 de febrero de 2013, el Inspector Fiscal certificó la adecuada terminación de las obras dispuestas mediante Resolución DGOP (Exenta) N° 4507 y su correcta ejecución, autorizando con ello el inicio de la Marcha Blanca de la Operación del Sistema de Telepeaje Interoperable.



En el N° 4 de la Resolución DGOP (Exenta) N° 4507, se dejó constancia que la regulación del servicio del Sistema de Telepeaje Interoperable durante la etapa de operación definitiva, así como las respectivas infracciones y multas en caso de incumplimiento, serían materia del Decreto Supremo que sancionara la citada Resolución.

- Que, en ese sentido, y de acuerdo al mérito del trabajo de coordinación que se ha venido realizando sobre esta materia, mediante Oficio Ord. N° 2585, de fecha 6 de enero de 2014, el Inspector Fiscal informó formalmente a Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A. que, de conformidad a lo dispuesto en los artículos 19° de la Ley de Concesiones de Obras Públicas y 69° de su Reglamento, el Ministerio de Obras Públicas modificará las características de las obras y servicios del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar", en el sentido de regular, en el mismo Decreto Supremo que sancione la Resolución DGOP (Exenta) N° 4507 y apruebe el Convenio Ad – Referéndum N° 4, las obligaciones de la Sociedad Concesionaria, y los correspondientes procedimientos, infracciones y multas en caso de incumplimiento, para la operación del Sistema de Telepeaje Interoperable, en los términos y condiciones indicados en el citado Oficio.

En virtud de lo anterior, el Inspector Fiscal adjuntó copia de los siguientes documentos: ST1: "Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Especificación para la Interoperabilidad en la Transacción Antena – Transponder", versión 2.1, de fecha 30 de noviembre de 2012; ST3: "Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Gestión de las Claves de Seguridad", versión 2.1, de fecha 30 de noviembre de 2012; ST4: "Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Especificación para los Parámetros Mínimos de la Transacción de Interoperabilidad", versión 4.1, de fecha 30 de noviembre de 2012; ST5: "Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Especificaciones Registro Nacional de Usuarios de Telepeaje", versión 3.01, de febrero de 2009; y ST6: "Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Generación de Claves Maestras – Interfaz de Exportación de Claves", versión 2.1, de fecha 30 de noviembre de 2012.

- Que, mediante Carta D/GRL/CA/14/AA2977-0/RDP/RDP/MOP, de fecha 7 de enero de 2014, la Sociedad Concesionaria ratificó expresamente su acuerdo con la modificación a las características de las obras y servicios del contrato de concesión informada por el Inspector Fiscal en su Oficio Ord. N° 2585, de fecha 6 de enero de 2014, según las condiciones y términos ahí señalados.
- Que las modificaciones de las características de las obras y servicios del contrato de concesión dispuestas mediante la Resolución DGOP (Exenta) N° 4671, de fecha 9 de noviembre de 2011, sancionada mediante Decreto Supremo MOP N° 207, la Resolución DGOP (Exenta) N° 4507, de fecha 4 de octubre de 2012, y el presente Decreto Supremo, involucran para la Sociedad Concesionaria mayores gastos e inversiones, todo lo cual, de conformidad con las disposiciones legales citadas, obliga al MOP a compensarla acordando con ella las indemnizaciones necesarias para restablecer el equilibrio económico y financiero del contrato, de manera de no comprometer su buen desarrollo y término. Para tal efecto, las partes han suscrito el Convenio Ad – Referéndum N° 4, de fecha 9 de abril de 2014.
- Que, a objeto de dar cumplimiento a lo indicado en los artículos 19° de la Ley de Concesiones de Obras Públicas y 69° de su Reglamento, se hace necesaria la dictación del presente Decreto Supremo fundado, que modifica las características de las obras y servicios contratados, por razones de interés público y aprueba el Convenio Ad – Referéndum N° 4, de fecha 9 de abril de 2014.

## DECRETO:



1. **MODIFÍCANSE**, por razones de interés público, las características de las obras y servicios del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar", en el sentido que "Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A." debió ejecutar las nuevas inversiones que se derivan de los proyectos de ingeniería que dispuso la Resolución DGOP (Exenta) N° 4671, de fecha 9 de noviembre de 2011, y el Decreto Supremo MOP N° 207, de fecha 18 de mayo de 2012, aprobados por el Inspector Fiscal según informa en su Oficio Ord. N° 1684, de fecha 27 de junio de 2012.



Dichas nuevas inversiones debían cumplir con la normativa vigente y con los estándares y requisitos señalados en el presente Decreto Supremo, en el proyecto aprobado, en las Bases de Licitación y demás instrumentos que forman parte del contrato de concesión. Las obras ejecutadas en virtud del presente Decreto Supremo contaron con la aprobación del Inspector Fiscal, según consta en el literal iii) del N° 2 del presente Decreto Supremo.

La Sociedad Concesionaria debió desarrollar e implementar un Plan Comunicacional que permitiera informar a la comunidad y usuarios de la implementación del Sistema de Telepeaje Interoperable en la Ruta 68.

Será de cargo y responsabilidad de la Sociedad Concesionaria la construcción, conservación, mantenimiento, explotación y operación de las citadas obras, en los términos señalados en el presente Decreto Supremo, y demás instrumentos que forman parte del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar".

Sería obligación de la Sociedad Concesionaria gestionar las modificaciones de servicios que pudieran requerirse para las obras.

Se deja constancia que, conforme a la legislación vigente, las obras que son objeto del presente Decreto Supremo no requirieron someterse al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental establecido en la Ley N° 19.300. Sin perjuicio de ello, será obligación de la Sociedad Concesionaria cumplir con las estipulaciones contenidas en el Manual de Planes de Manejo Ambiental para Obras Concesionadas Versión 5.01, para la construcción y operación de las obras materia del presente Decreto Supremo, en lo que corresponda para cada etapa.

Será obligación y cargo de la Sociedad Concesionaria garantizar, en todo momento, que las obras que trata el presente Decreto Supremo se encuentren cubiertas por pólizas de seguros de responsabilidad civil por daños a terceros y de seguro por catástrofe, en los mismos términos, condiciones y plazos señalados en los artículos 1.6.13 y 1.6.14 de las Bases de Licitación, lo que deberá acreditar ante el Inspector Fiscal.

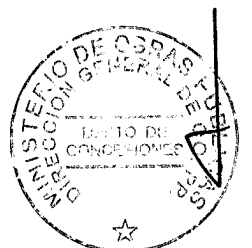
La Sociedad Concesionaria, en el plazo máximo de 15 días, contado desde el 16 de enero de 2013, debía entregar al Inspector Fiscal una o más boletas de garantía de construcción para asegurar el cumplimiento de las obligaciones del concesionario de que trata el presente Decreto Supremo, por un valor total de UF 15.500 (Quince Mil Quinientas Unidades de Fomento). Las boletas de garantía señaladas anteriormente debían ser aprobadas por el Inspector Fiscal dentro del plazo de 10 días de recibidas por éste, y tendrían un plazo de vigencia de nueve meses. Sin perjuicio de lo anterior, las boletas de garantía debían permanecer vigentes durante todo el período de construcción de las obras y la operación de la marcha blanca, más tres meses. Las boletas de garantía debían cumplir con las mismas exigencias y requisitos establecidos en las Bases de Licitación.

Se deja constancia que mediante Carta D/GEX/CA/13/AA0780-0/RDP/RDP/MOP, de fecha 31 de enero de 2013, la Sociedad Concesionaria hizo entrega de la referida garantía.

En caso de no entrega oportuna de dichas boletas de garantía, se aplicaría a la Sociedad Concesionaria una multa de 10 UTM por cada día de atraso, cuya aplicación y pago se regularían según lo establecido en las Bases de Licitación.

La garantía referida podía ser cobrada por el MOP en caso de incumplimiento de las obligaciones de la Sociedad Concesionaria estipuladas en la Resolución DGOP (Exenta) N° 4507, de fecha 4 de octubre de 2012, sin perjuicio de otras causales previstas en las Bases de Licitación. En el caso que el MOP hiciera efectiva la garantía, la Sociedad Concesionaria debía reconstituirla en el plazo de 15 días.

La garantía de explotación vigente, cuyas boletas obran en poder del MOP, servirán para caucionar las obligaciones dispuestas en el presente Decreto Supremo, en las Bases de Licitación y demás instrumentos que forman parte del contrato de concesión, que se refieran a la explotación y conservación de las obras adicionales de que trata el presente acto administrativo.



Será obligación de la Sociedad Concesionaria reemplazar las boletas de garantía vigentes en caso que su glosa impida que garanticen las obras objeto del presente Decreto Supremo.

En el plazo máximo de 3 meses, contado desde el 16 de enero de 2013, la Sociedad Concesionaria debía presentar al Inspector Fiscal, para su aprobación, una actualización del Programa General de Conservación de la Obra y del Plan de Trabajo Anual mencionados en el artículo 1.8.5 de las Bases de Licitación, incorporando en ellos las obras materia del presente Decreto Supremo. El Plan de Trabajo Anual, en lo que se refiera a las obras que trata el presente Decreto Supremo, sería vinculante únicamente una vez que el Inspector Fiscal certificara la correcta ejecución de dichas obras. El Inspector Fiscal tenía un plazo de 20 días para revisar las actualizaciones presentadas, plazo después del cual, si no hubiere observaciones, se entenderían aprobadas. En caso que alguna actualización fuera observada, la Sociedad Concesionaria tenía un plazo de 10 días para corregirla, incorporando las observaciones realizadas por el Inspector Fiscal.

Se deja constancia que con fecha 16 de abril de 2013, mediante anotación en el Libro de Obra, foja N° 18, la Sociedad Concesionaria hizo entrega de las citadas actualizaciones, siendo aprobadas por el Inspector Fiscal mediante anotación en el Libro de Obra, foja N° 19, de fecha 30 de abril de 2013.

En el plazo máximo de 2 meses, contado desde el 16 de enero de 2013, la Sociedad Concesionaria debía presentar al Inspector Fiscal, para su aprobación, una actualización del Reglamento de Servicio de la Obra mencionado en el artículo 1.8.4 de las Bases de Licitación, incluyendo la del Manual de Operaciones de Plazas de Peaje, incorporando en ellos las obras materia del presente Decreto Supremo. El Inspector Fiscal tenía un plazo de 20 días para revisar la actualización presentada, plazo después del cual, si no hubiere observaciones, se entendería aprobada. En caso que dicha actualización fuera observada, la Sociedad Concesionaria tenía un plazo de 10 días para corregirla, incorporando las observaciones realizadas por el Inspector Fiscal.

Se deja constancia que, con fecha 18 de marzo de 2013, mediante anotación en el Libro de Obra, foja N° 12, la Sociedad Concesionaria hizo entrega de la citada actualización, siendo aprobada por el Inspector Fiscal mediante anotación en el Libro de Obra, foja N° 19, de fecha 30 de abril de 2013.

En el plazo máximo de 10 días, contado desde el 16 de enero de 2013, la Sociedad Concesionaria debía presentar al Inspector Fiscal, para su aprobación, un Plan de Gestión de Tráfico, en donde se detallarían, entre otros, los esquemas de desvíos a ser implementados durante el desarrollo de los trabajos, como también las medidas de prevención de riesgos durante la etapa de construcción. El Inspector Fiscal tenía un plazo de 5 días para revisar el plan presentado, plazo después del cual, si no hubiere observaciones, se entendería aprobado. En caso que el plan fuera observado, la Sociedad Concesionaria tenía un plazo de 5 días para corregirlo, incorporando las observaciones realizadas por el Inspector Fiscal.

Se deja constancia que mediante Carta D/GEX/CA/13/AA0718-0/RDP/RDP/MOP, de fecha 25 de enero de 2013, la Sociedad Concesionaria hizo entrega del referido Plan de Gestión de Tráfico, siendo aprobado por el Inspector Fiscal mediante Oficio Ord. N° 1992, de fecha 29 de enero de 2013.

La Sociedad Concesionaria debía remitir al Inspector Fiscal, en un plazo máximo de 30 días, contado desde el 16 de enero de 2013, una actualización del Manual de Operaciones aprobado por el Inspector Fiscal mediante el Oficio Ord. N° 1684, de fecha 27 de junio de 2012. Esta actualización del Manual de Operaciones, de manera adicional a los tópicos que se detallan en el documento aprobado por el Inspector Fiscal a través del Oficio Ord. N° 1684, de fecha 27 de junio de 2012, debía incorporar, al menos, lo siguiente:

- Prototipo del documento de autorización que suscribirán los usuarios para ser habilitados al uso del Telepeaje Interoperable en la Ruta 68.
- Prototipos de Correspondencias con el Usuario.
- Condiciones Generales y de Uso de la Vía.



- Prototipo del Documento de Cobro.

El Inspector Fiscal tenía un plazo de 10 días para revisar la actualización del Manual de Operaciones presentado, plazo después del cual, si no hubiere observaciones, se entendería aprobado. En caso que la actualización fuera observada, la Sociedad Concesionaria tenía un plazo de 10 días para corregirla, incorporando las observaciones realizadas por el Inspector Fiscal.

Se deja constancia que mediante Carta D/GEX/CA/13/AA0710-0/RDP/RDP/MOP, de fecha 24 de enero de 2013, la Sociedad Concesionaria hizo entrega de la referida actualización del Manual de Operaciones, siendo aprobada por el Inspector Fiscal mediante anotación en el Libro de Obra, foja N° 26, de fecha 19 de julio de 2013.

La Sociedad Concesionaria debía remitir al Inspector Fiscal, en un plazo máximo de 30 días, contado desde el 16 de enero de 2013, un documento que se denominó "Casos de Pruebas", en el cual se definen las diferentes pruebas que se efectuarían a los sistemas de telepeaje, considerando como mínimo lo siguiente:

- Cronograma de Pruebas
- Casos de Pruebas a Nivel de Vías (Troncales y Laterales)
- Casos de Pruebas del Sistema Central
- Casos de Pruebas de Nivel de Atención de Clientes

El Inspector Fiscal tenía un plazo de 10 días para revisar el documento presentado, plazo después del cual, si no hubiere observaciones, se entendería aprobado. En caso que el documento fuera observado, la Sociedad Concesionaria tenía un plazo de 10 días para corregirlo, incorporando las observaciones realizadas por el Inspector Fiscal.

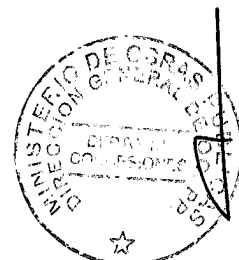
Se deja constancia que mediante Carta D/GEX/CA/13/AA0740-0/RDP/RDP/MOP, de fecha 30 de enero de 2013, la Sociedad Concesionaria hizo entrega del referido documento "Casos de Pruebas", siendo aprobado por el Inspector Fiscal mediante Oficio Ord. N° 002011, de fecha 11 de febrero de 2013.

La Sociedad Concesionaria debía remitir al Inspector Fiscal, en un plazo máximo de 30 días, contado de la fecha de inicio de la operación definitiva del Sistema de Telepeaje Interoperable, conforme lo dispuesto en Cuadro N° 1 del N° 2 siguiente, la versión definitiva del Manual de Operaciones, que recogiera los posibles ajustes que se hubieren efectuado durante el período de Marcha Blanca. El Inspector Fiscal tenía un plazo de 10 días para revisar el manual presentado, plazo después del cual, si no hubiere observaciones, se entendería aprobado. En caso que el manual fuera observado, la Sociedad Concesionaria tenía un plazo de 10 días para corregirlo, incorporando las observaciones realizadas por el Inspector Fiscal.

Se deja constancia que, con fecha 15 de julio de 2013, mediante anotación en el Libro de Obra, foja N° 24, la Sociedad Concesionaria hizo entrega de la versión definitiva del Manual de Operaciones, siendo aprobado por el Inspector Fiscal mediante anotación en el Libro de Obra, foja N° 26, de fecha 19 de julio de 2013.

En caso de atraso en la entrega de las actualizaciones del Programa General de Conservación de la Obra, del Plan de Trabajo Anual, del Reglamento de Servicio de la Obra, del Manual de Operaciones, del Plan de Gestión de Tráfico, del documento "Casos de Pruebas", de la versión definitiva del Manual de Operaciones, o de las correcciones a éstos si las hubiere, por parte de la Sociedad Concesionaria, se aplicaría a ésta una multa de 10 UTM por cada día de atraso, por cada actualización o corrección atrasada, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

2. **ESTABLÉCESE** que la implementación del Sistema de Telepeaje Interoperable se efectuó de acuerdo a lo que se consigna en el Cuadro N° 1 siguiente:





**Cuadro N° 1 – Actividades y Plazos para la Implementación del Sistema de Telepeaje Interoperable**

| N° | Actividad  | Plazo máximo | Desde  |
|----|--|--------------|--|
| 1  | La Sociedad Concesionaria debió desarrollar, implementar e iniciar la Marcha Blanca de la Operación del Sistema de Telepeaje Interoperable para todas las plazas de peaje de la Ruta 68, conforme los proyectos de ingeniería aprobados por el Inspector Fiscal según informa en su Oficio Ord. N° 1684, de fecha 27 de junio de 2012. | 60 días      | El 16 de enero de 2013, fecha de la notificación de la total tramitación de la Resolución DGOP (Exenta) N° 4507, realizada por el Inspector Fiscal mediante anotación en el Libro de Obra, foja N° 06. |
| 2  | La Sociedad Concesionaria debió iniciar la operación definitiva del Sistema de Telepeaje Interoperable, para todas las plazas de peaje de la Ruta 68.  | 120 días     | El 15 de febrero de 2013, fecha de la autorización de la Marcha Blanca, efectuada por el Inspector Fiscal mediante anotación en el Libro de Obra, foja N° 07.  |

Se deja constancia que cualquier modificación o rectificación de los proyectos de ingeniería, con motivo del ajuste de su emplazamiento en terreno, sería de exclusiva responsabilidad de la Sociedad Concesionaria y no produciría alteración alguna de los plazos consignados en el Cuadro N° 1 anterior, ni a los costos que se estipulan en el N° 3 del presente Decreto Supremo, por la ejecución de las inversiones que se deriven de los proyectos de ingeniería.

Se deja constancia que, durante la ejecución de las obras, la Sociedad Concesionaria estuvo obligada a mantener el tránsito expedito, tomar las precauciones para proteger los trabajos, así como la seguridad vial de los usuarios y, en particular, debió dar cumplimiento a lo establecido en los artículos 2.5.3.1 y 2.5.3.2, de las Bases de Licitación, para cuyos efectos debió proveer, colocar y mantener señalización completa y adecuada tanto diurna como nocturna, que advirtiera a los usuarios en forma oportuna, clara y precisa de la situación producida y de las precauciones a tomar. Cualquier retraso en la ejecución de las obras que fuera consecuencia del cumplimiento de estas obligaciones como, asimismo, las eventuales paralizaciones de faenas con motivo de festividades, como por ejemplo la del 8 de diciembre, no constituiría causal de aumento de los plazos consignados en el Cuadro N° 1 anterior.

La Sociedad Concesionaria debía presentar al Inspector Fiscal, al día hábil siguiente de cumplido cada mes de ejecución de las obras, un informe de avance mensual de la obra que contuviera el detalle de las cubicaciones, el detalle de los montos de inversión asociados al avance físico de las obras ejecutadas en el mes de ejecución de las obras inmediatamente anterior y el detalle de la cuantía de los recursos humanos, logísticos y de servicios especificados en la matriz de valorización de los costos de administración ejecutados hasta el mes de ejecución de las obras inmediatamente anterior y un detalle explicativo de la oportunidad y montos de los desembolsos incurridos de conformidad a lo señalado en los numerales v., vi., vii. y viii. del N° 3 del presente Decreto Supremo. Para dicho efecto, cada mes de ejecución de las obras se computa desde el 16 de enero de 2013. Cada informe de avance mensual sería revisado por el Inspector Fiscal durante los 15 días siguientes desde la presentación de la Sociedad Concesionaria. En caso que el informe fuera observado por el Inspector Fiscal, la Sociedad Concesionaria tenía un plazo de 5 días para corregirlo, incorporando las observaciones realizadas por el Inspector Fiscal. En el evento de atraso en la entrega, o en la corrección si fuera del caso, de cualquier informe de avance mensual por parte de la Sociedad Concesionaria, se aplicaría a ésta una multa de 10 UTM por cada día de atraso, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

Se deja constancia que la Sociedad Concesionaria hizo entrega de los referidos informes de avance mensual mediante anotaciones en el Libro de Obra, fojas N° 08, 11, 17, 20 y 22, de fechas 18 de febrero, 18 de marzo, 16 de abril, 16 de mayo y 14 de junio, todos del 2013.



Para la verificación y autorización de los hitos que se encuentran definidos en el Cuadro N° 1 del presente Decreto Supremo, se debía proceder de la siguiente forma:

- i. La Sociedad Concesionaria debía informar por escrito al Inspector Fiscal el término de las obras en la totalidad de las plazas de peaje de la Ruta 68. Este último debía inspeccionar y verificar las obras dentro del plazo de 10 días contado desde la fecha de ingreso de la presentación de la Sociedad Concesionaria. De encontrarse la obra adecuadamente terminada, el Inspector Fiscal debía certificar su correcta ejecución para el posterior inicio de la Marcha Blanca, dejando constancia de ello mediante anotación escrita en el Libro de Explotación.

Si el Inspector Fiscal consideraba que la obra no cumplía los estándares exigibles, debía informarlo a la Sociedad Concesionaria mediante anotación en el Libro de Explotación, y no se autorizaría la Marcha Blanca y se entendería como no cumplida, fijando el Inspector Fiscal un plazo para subsanar los problemas, sin perjuicio de la aplicación de las multas señaladas en el numeral iv. del presente N° 2, salvo que hubiera plazo pendiente, que sería la fecha límite para terminarla.

Se deja constancia que mediante Carta D/GEX/CA/13/AA0773-0/RDP/RDP/MOP, de fecha 5 de febrero de 2013, la Sociedad Concesionaria informó el término de las obras en la totalidad de las plazas de peaje de la Ruta 68, lo que fue certificado por el Inspector Fiscal mediante anotación en el Libro de Obra, foja N° 07, de fecha 15 de febrero de 2013, autorizando con ello el inicio de la Marcha Blanca de la Operación del Sistema de Telepeaje Interoperable.

A contar del inicio de la Marcha Blanca se efectuaría en terreno, por un período máximo de 30 días, lo dispuesto en el documento "Casos de Pruebas", para calibrar y verificar la correcta ejecución de los sistemas de telepeaje. A contar del inicio de la Marcha Blanca, la Sociedad Concesionaria podía iniciar la suscripción por parte de los usuarios que lo desearan, del documento de autorización que los habilite a utilizar el Sistema de Telepeaje Interoperable en la Ruta 68.

- ii. En un plazo no superior a 30 días, contados desde el inicio de la Marcha Blanca, autorizada por el Inspector Fiscal mediante anotación en el Libro de Obra, foja N° 07, de fecha 15 de febrero de 2013, la Sociedad Concesionaria debía habilitar el sistema para un universo máximo de 2.000 usuarios, los que debían haber suscrito el documento de autorización para ser habilitados al uso del Sistema de Telepeaje Interoperables en la Ruta 68. La Sociedad Concesionaria debía informar con una antelación de 10 días el inicio de la operación del sistema de telepeaje para el universo de 2.000 usuarios. Durante este período el Inspector Fiscal debía verificar que se cumplieran las condiciones para el uso del sistema, situación que ratificaría a través de anotación en el Libro de Explotación. Si el Inspector Fiscal considerase que la obra no cumplía los estándares exigibles, debía informarlo a la Sociedad Concesionaria mediante anotación en el Libro de Explotación, y no se autorizaría la habilitación del sistema para el universo de 2.000 usuarios, fijando el Inspector Fiscal un plazo para subsanar los problemas, sin perjuicio de la aplicación de las multas señaladas en el párrafo v. siguiente, salvo que hubiera plazo pendiente, que sería la fecha límite para resolver las observaciones del Inspector Fiscal.

Se deja constancia que, con fecha 19 de febrero de 2013, mediante anotación en el Libro de Obra, foja N° 09, la Sociedad Concesionaria informó el inicio de la operación del sistema de telepeaje para el universo de 2.000 usuarios, lo que fue verificado por el Inspector Fiscal mediante anotación en el Libro de Obra, foja N° 10, de fecha 28 de febrero de 2013.

- iii. Dentro del plazo máximo dispuesto en el N° 2 del Cuadro N° 1 del presente Decreto Supremo, la Sociedad Concesionaria debía informar por escrito al Inspector Fiscal del cumplimiento de las estipulaciones contenidas en el Manual de Operaciones y Proyecto aprobado, para el inicio de la operación definitiva del Sistema de Telepeaje Interoperable. De esta manera, con una antelación de 20 días al inicio de la operación definitiva, la



Sociedad Concesionaria debía solicitar la recepción de las obras y los sistemas. De encontrarse adecuadamente implementadas las obras y correctamente operando los sistemas, el Inspector Fiscal informaría de tal situación a la Sociedad Concesionaria mediante anotación en el Libro de Explotación. Si el Inspector Fiscal considerase que la obra y sistemas no cumplieran los estándares exigibles, debía informarlo a la Sociedad Concesionaria mediante anotación en el Libro de Explotación, y no se autorizaría la operación definitiva y se entendería como no cumplida, fijando el Inspector Fiscal un plazo para subsanar los problemas, sin perjuicio de la aplicación de las multas señaladas en el numeral vi. del presente N° 2, salvo que hubiera plazo pendiente, que sería la fecha límite para resolver las observaciones del Inspector Fiscal.

Una vez que el Inspector Fiscal autorizara, a través de anotación en el Libro de Explotación, la operación definitiva del Sistema de Telepeaje Interoperable, la Sociedad Concesionaria debía permitir el acceso a la totalidad de usuarios que deseen utilizar el sistema y que suscriban el documento de autorización que los habilite a usar el Sistema de Telepeaje Interoperable en la Ruta 68.

Se deja constancia que, con fecha 27 de mayo de 2013, mediante anotación en el Libro de Obra, foja N° 21, la Sociedad Concesionaria solicitó la recepción de las obras y los sistemas, lo que fue verificado por el Inspector Fiscal mediante anotación en el Libro de Obra, foja N° 23, de fecha 17 de junio de 2013, autorizando con ello la operación definitiva del Sistema de Telepeaje Interoperable.

- iv. En caso de no cumplimiento del plazo máximo para iniciar el período de Marcha Blanca, para todas las plazas de peaje de la Ruta 68, conforme lo dispuesto en el N° 1 del Cuadro N° 1 del presente Decreto Supremo, se aplicaría a la Sociedad Concesionaria una multa de 50 UTM por cada día de atraso, cuya aplicación y pago se regularían según lo establecido en las Bases de Licitación.
- v. En caso de no cumplimiento por parte de la Sociedad Concesionaria de los plazos máximos consignados en el numeral ii. del presente N° 2, se aplicaría a la Sociedad Concesionaria una multa de 50 UTM por cada día de atraso, cuya aplicación y pago se regularían según lo establecido en las Bases de Licitación.
- vi. En caso de no cumplimiento del plazo máximo para iniciar la operación definitiva del Sistema de Telepeaje Interoperable, para todas las plazas de peaje de la Ruta 68, conforme lo dispuesto en el N° 2 del Cuadro N° 1 del presente Decreto Supremo, se aplicaría a la Sociedad Concesionaria una multa de 100 UTM por cada día de atraso, cuya aplicación y pago se regularían según lo establecido en las Bases de Licitación.
- vii. Transcurridos 30 días desde la operación definitiva del Sistema de Telepeaje Interoperable, lo que se verificó el 17 de junio de 2013, la Sociedad Concesionaria debía hacer entrega al Inspector Fiscal de un Informe Final, que contuviera un resumen integrador de los informes mensuales de avance de las obras ejecutadas, las memorias explicativas de la totalidad de las obras y los Planos As-Built. Los planos debían ser entregados en dos copias, una en formato digital DWG y una en papel. El Inspector Fiscal debía revisar y aprobar o rechazar el Informe Final para lo cual dispondría de un plazo máximo de 20 días, plazo después del cual, si el Inspector Fiscal no hubiera efectuado observaciones o requerimiento alguno respecto del Informe Final, éste se entendería aprobado. En el caso que el Informe Final fuera rechazado, la Sociedad Concesionaria dispondría de un plazo adicional de 10 días para subsanar dichas observaciones, contado desde la recepción de las mismas por parte de la Sociedad Concesionaria, disponiendo el Inspector Fiscal de un plazo de 5 días para aprobarlo si el Informe Final hubiera sido corregido correctamente. En caso que, a juicio del Inspector Fiscal, las observaciones no fueran subsanadas satisfactoriamente, se aplicarían a la Sociedad Concesionaria las multas establecidas en el párrafo siguiente hasta que subsanara las observaciones que motivaron el rechazo del Inspector Fiscal.

En caso de atraso en la entrega, o en la corrección si la hubiere, del Informe Final por parte de la Sociedad Concesionaria, se aplicaría a ésta una multa de 5 UTM por cada día



de atraso, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

Se deja constancia que, con fecha 15 de julio de 2013, mediante anotación en el Libro de Obra, foja N° 25, la Sociedad Concesionaria hizo entrega del Informe Final, el que fue aprobado por el Inspector Fiscal mediante anotación en el Libro de Obra, folio N° 27, de fecha 26 de julio de 2013.

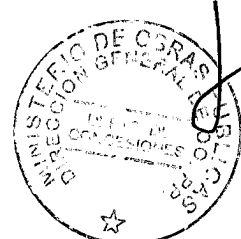
- viii. Una vez que se disponga del set completo de planos As-Built con todas sus firmas y timbres que correspondan, la Sociedad Concesionaria debía generar una copia de cada uno de ellos en formato PDF, en colores, y entregárselos al Inspector Fiscal para los archivos del MOP. Esta labor debía realizarse en el plazo máximo de 30 días luego que el Inspector Fiscal entregare todos los planos debidamente firmados y timbrados por quienes corresponda. En caso de atraso en la entrega de las copias de planos As-Built en formato PDF, por parte de la Sociedad Concesionaria, se aplicaría a ésta una multa de 5 UTM por cada día de atraso, cuya aplicación y pago se regularían según lo establecido en las Bases de Licitación.

Se deja constancia que mediante anotación en el Libro de Obra, folio N° 29, de fecha 19 de agosto de 2013, la Sociedad Concesionaria hizo entrega de las copias de planos As-Built en formato PDF.

3. **ESTABLÉCESE** que el valor máximo que podrá alcanzar la ejecución de las inversiones y desembolsos de que tratan los números 1 y 2 del presente Decreto Supremo, de acuerdo a lo informado por la Sociedad Concesionaria mediante su Carta D/GEX/CA/12/AA0062-0/RDP/RDP/MOP, de fecha 30 de agosto de 2012, será de UF 889.564,27 (Ochocientos Ochenta y Nueve Mil Quinientas Sesenta y Cuatro Coma Veintisiete Unidades de Fomento), netas del Impuesto al Valor Agregado (IVA). Dicho valor sólo podrá disminuir, en la medida que los valores proforma indicados no alcancen su valor máximo o porque los costos de los numerales iii. y iv. del presente N° 3 se ajusten según se indica.

Se deja constancia que el monto señalado incluye los gastos de administración e inspección de la Sociedad Concesionaria y todo otro costo o gasto que se requiera para la construcción, conservación, operación, explotación y mantenimiento de las obras objeto del presente Decreto Supremo. Dicho valor se desglosa de la siguiente manera:

- i. El monto total y definitivo, acordado a suma alzada, por concepto de costo de construcción de las obras que trata el presente Decreto Supremo, se fija en la cantidad de UF 277.428,14 (Doscientas Setenta y Siete Mil Cuatrocientas Veintiocho Coma Catorce Unidades de Fomento), netas de IVA. Se deja constancia que cualquier cambio de servicio no previsto en los proyectos de ingeniería, será de entera responsabilidad, costo y cargo de la Sociedad Concesionaria.
- ii. El monto total y definitivo, acordado a suma alzada, por concepto de gastos de administración e inspección en que incurrió la Sociedad Concesionaria, se fija en la cantidad de UF 10.971,97 (Diez Mil Novecientas Setenta y Una Coma Noventa y Siete Unidades de Fomento), netas de IVA. El costo de administración se ha acordado a suma alzada en base a un dimensionamiento referencial de los recursos, conforme el detalle acompañado por la Sociedad Concesionaria en su Carta D/GEX/CA/12/AA0062-0/RDP/RDP/MOP. Sin perjuicio de lo anterior, la cuantía de los recursos humanos, logísticos y de servicios especificados en la matriz de valorización, debía ser cumplida en cada uno de los meses estipulados en ella y serían considerados como recursos mínimos que debían estar dispuestos para la administración de la construcción de las obras y marcha blanca por parte de la Sociedad Concesionaria directamente. Por cada incumplimiento de esta obligación, el MOP debía cursar una multa de 100 UTM, cuya aplicación y pago se regularían según lo establecido en las Bases de Licitación. La reiteración de esta multa (tres veces) daría derecho al MOP a cobrar la garantía referida en el N° 1 del presente Decreto Supremo. Los recursos que disponga la Sociedad



Concesionaria para la administración, serán exclusivos para las actividades del contrato de concesión que son objeto del presente Decreto Supremo.

- iii. El monto máximo que reconocerá el MOP, por concepto de costo de conservación, mantenimiento, operación y explotación de las obras que trata el presente Decreto Supremo, será la cantidad de UF 575.951,48 (Quinientas Setenta y Cinco Mil Novecientas Cincuenta y Una Coma Cuarenta y Ocho Unidades de Fomento), netas de IVA, cifra que corresponde a la sumatoria lineal de los costos anuales que se fijan por este concepto en UF 49.611,26 (Cuarenta y Nueve Mil Seiscientos Once Coma Veintiséis Unidades de Fomento), de acuerdo a lo indicado por la Sociedad Concesionaria mediante su Carta D/GEX/CA/12/AA0062-0/RDP/RDP/MOP, de fecha 30 de agosto de 2012, hasta el 10 de agosto de 2024, fecha que corresponde al plazo máximo de la concesión determinado por la aplicación de lo establecido en el artículo 1.5.6 de las Bases de Licitación. Dicho monto es máximo toda vez que se deberá considerar la proporcionalidad en el primer año en la medida que las obras físicas sean terminadas, previa certificación del Inspector Fiscal, así como de la proporción del último año de la concesión, cuyo procedimiento se regula en el convenio que se aprueba mediante el N° 8 del presente Decreto Supremo.
- iv. El valor máximo que reconocerá el MOP, por concepto de costo de seguro de catástrofe, adicional al existente, para cubrir, durante la etapa de explotación, las obras que trata el presente Decreto Supremo, será la cantidad de UF 10.628,42. (Diez Mil Seiscientos Veintiocho Coma Cuarenta y Dos Unidades de Fomento), netas de IVA, monto que corresponde a la sumatoria lineal de los valores máximos anuales por este concepto hasta el 10 de agosto de 2024, los que se fijan en UF 915,51 (Novecientas Quince Coma Cincuenta y Una Unidades de Fomento). El valor a reconocer anualmente por este concepto se tratará a valor pro forma, es decir, según los desembolsos que efectivamente realice la Sociedad Concesionaria por este concepto, previa aprobación del Inspector Fiscal del presupuesto que se le presentare. El Inspector Fiscal tendrá un plazo de 5 días para aprobar o rechazar el presupuesto correspondiente. En caso que el presupuesto fuera rechazado, la Sociedad Concesionaria deberá presentar el presupuesto corregido al Inspector Fiscal para su aprobación o rechazo.
- v. El valor máximo que reconocería el MOP, por concepto de costo de todos los seguros adicionales que se requirieron para la construcción de las nuevas obras, sería la cantidad de UF 1.957 (Mil Novecientas Cincuenta y Siete Unidades de Fomento), la que se consideraría según su valor pro forma, es decir, según los desembolsos que efectivamente hubiera realizado la Sociedad Concesionaria por este concepto, previa aprobación del Inspector Fiscal del presupuesto que se le presentara. El Inspector Fiscal tendría un plazo de 5 días para aprobar o rechazar el presupuesto correspondiente. En caso que el presupuesto fuera rechazado, la Sociedad Concesionaria debía presentar el presupuesto corregido al Inspector Fiscal para su aprobación o rechazo.

Se deja constancia que el monto total y definitivo, aprobado por el Inspector Fiscal, según consta en su anotación en el Libro de Obra, foja N° 28, de fecha 26 de julio de 2013, por concepto de costo de todos los seguros adicionales que se requirieron para la construcción de las nuevas obras, se fija en la cantidad de UF 900 (Novecientas Unidades de Fomento), neta de IVA.

- vi. El valor máximo que reconocería el MOP, por concepto de costo de boletas de garantía en la etapa de construcción, sería la cantidad de UF 400 (Cuatrocientas Unidades de Fomento), la que se consideraría según su valor pro forma, es decir, según los desembolsos que efectivamente hubiera realizado la Sociedad Concesionaria por este concepto, previa aprobación del Inspector Fiscal del presupuesto que se le presentara. El Inspector Fiscal tendría un plazo de 5 días para aprobar o rechazar el presupuesto correspondiente. En caso de que el presupuesto fuera rechazado, la Sociedad Concesionaria debía presentar el presupuesto corregido al Inspector Fiscal para su aprobación o rechazo.

Se deja constancia que el monto total y definitivo, aprobado por el Inspector Fiscal según consta en su anotación en el Libro de Obra, foja N° 28, de fecha 26 de julio de 2013, por



concepto de costo de boletas de garantía en la etapa de construcción, se fija en la cantidad de UF 70,49 (Setenta Coma Cuarenta y Nueve Unidades de Fomento), neta de IVA.

- vii. El valor máximo que reconocería el MOP, por concepto de los costos en que incurriera la Sociedad Concesionaria por la implementación del Plan Comunicacional, sería la cantidad de UF 10.000 (Diez Mil Unidades de Fomento), la que se consideraría según su valor pro forma, es decir, según los desembolsos que efectivamente hubiera realizado la Sociedad Concesionaria por este concepto, previa aprobación del Inspector Fiscal del presupuesto que se le presentara. El Inspector Fiscal tendría un plazo de 5 días para aprobar o rechazar el presupuesto correspondiente. En caso que el presupuesto fuera rechazado, la Sociedad Concesionaria debía presentar el presupuesto corregido al Inspector Fiscal para su aprobación o rechazo.

Se deja constancia que el monto total y definitivo, aprobado por el Inspector Fiscal según consta en su anotación en el Libro de Obra, foja N° 28, de fecha 26 de julio de 2013, por concepto de los costos en que incurrió la Sociedad Concesionaria por la implementación del Plan Comunicacional, se fija en la cantidad de UF 10.000 (Diez Mil Unidades de Fomento), neta de IVA.

- viii. De conformidad a lo expresado por la Sociedad Concesionaria en su Carta D/GEX/CA/12/AA0062-0/RDP/RDP/MOP, de fecha 30 de agosto de 2012, el valor máximo que reconocerá el MOP, por concepto de costos en que debió y deberá incurrir la Sociedad Concesionaria para financiar los análisis legales, técnicos y de negocios que requirieran sus garantes, a fin de autorizar el uso de fondos que permitieron la ejecución de las obras asociadas a la implementación del Sistema de Telepeaje Interoperable y de autorizar la suscripción del Convenio que se aprueba mediante el presente Decreto Supremo, será la cantidad de UF 2.227,26 (Dos Mil Doscientas Veintisiete Coma Veintiséis Unidades de Fomento), la que se considerará según su valor pro forma, es decir, según los desembolsos que efectivamente realice la Sociedad Concesionaria por este concepto, previa aprobación del Inspector Fiscal del presupuesto que se le presentare.

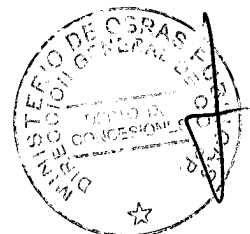
4. **ESTABLÉCESE** que el Impuesto al Valor Agregado (IVA) que soporte la Sociedad Concesionaria, en relación con las modificaciones de las características de las obras y servicios a que se refiere el presente Decreto Supremo, recibirá el mismo tratamiento que contempla el artículo 1.11.5.2 de las Bases de Licitación para dicho impuesto, en relación con las restantes obras contempladas en el Contrato de Concesión.

5. **MODIFÍCANSE**, por razones de interés público, las características de las obras y servicios del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar", en el sentido que para la operación del Sistema de Telepeaje Interoperable, "Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A." deberá dar cumplimiento a lo siguiente:

**a. Normativa y Documentos**

Se deberá cumplir con la normativa y documentos citados a continuación, los que formarán parte integrante del presente Decreto Supremo:

- Manual de Carreteras de la Dirección de Vialidad, Volúmenes 1 al 9 y sus Complementos, en sus ediciones vigentes a la fecha.
- ST1: "Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Especificación para la Interoperabilidad en la Transacción Antena – Transponder", versión 2.1, de fecha 30 de noviembre de 2012.
- ST3: "Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Gestión de las Claves de Seguridad", versión 2.1, de fecha 30 de noviembre de 2012.



- ST4: "Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Especificación para los Parámetros Mínimos de la Transacción de Interoperabilidad", versión 4.1, de fecha 30 de noviembre de 2012.
- ST5: "Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Especificaciones Registro Nacional de Usuarios de Telepeaje", versión 3.01, de febrero 2009.
- ST6: "Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Generación de Claves Maestras – Interfaz de Exportación de Claves", versión 2.1, de fecha 30 de noviembre de 2012.

**b. Requerimientos Respecto a la Tecnología del dispositivo TAG**

La transacción básica originada en la comunicación entre el dispositivo denominado "TAG", "Televía" o "Transponder", instalado en el vehículo que utiliza las vías de cobro con telepeaje, y las antenas fijas del mismo, debe cumplir con lo establecido en el documento ST1: "Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Especificación para la Interoperabilidad en la Transacción Antena – Transponder".

El incumplimiento de lo dispuesto o cualquier acción desarrollada por la Sociedad Concesionaria que sea contraria a lo establecido en el presente literal, hará incurrir a la Sociedad Concesionaria en la multa señalada en el N° 6 del presente Decreto Supremo.

**c. Requerimiento de Seguridad en el Manejo de Claves**

Las condiciones y manejo de las claves de seguridad en todos los niveles del sistema de cobro por telepeaje, deberá cumplir a cabalidad con lo establecido en los documentos ST3: "Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Gestión de las Claves de Seguridad" y ST6: "Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Generación de Claves Maestras – Interfaz de Exportación de Claves".

El incumplimiento de cualquiera de las exigencias establecidas en el presente literal, hará incurrir a la Sociedad Concesionaria en la multa señalada en el N° 6 del presente Decreto Supremo.

**d. Interrelación con los Sistemas del MOP**

La Sociedad Concesionaria deberá proveer una interfaz inteligente para entregar datos instantáneos y/o consolidados a los sistemas del MOP, tanto para información de operación, como para realizar auditorías, conforme a lo indicado en el documento ST4: "Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Especificación para los Parámetros Mínimos de la Transacción de Interoperabilidad".

La Sociedad Concesionaria podrá acceder, gratuitamente, al Registro Nacional Unificado de Televías (RNUT) vía enlace dedicado a las instalaciones del MOP, con el objeto de iniciar gestiones de cobro o con fines comerciales. Esto deberá realizarse de acuerdo con lo establecido en el documento ST5: "Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Especificaciones Registro Nacional de Usuarios de Telepeaje".

La Sociedad Concesionaria deberá poner a disposición del MOP la información referente a todas las subscripciones de convenios de usuarios, o de anexos de convenio, los que están contenidos en las listas de habilitados que se cursan diariamente, todo lo anterior de acuerdo a lo establecido en ST5: "Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Especificaciones Registro Nacional de Usuarios de Telepeaje".

La información señalada en el párrafo anterior será entregada por la Sociedad Concesionaria diariamente a las 00:00 hrs.

El incumplimiento de lo dispuesto o cualquier acción desarrollada por la Sociedad Concesionaria que sea contraria a lo establecido en el presente literal, hará incurrir a la Sociedad Concesionaria en la multa señalada en el N° 6 del presente Decreto Supremo.



**e. Requerimientos Funcionales y de Rendimiento**

Los elementos del sistema electrónico de cobro y sus componentes deberán cumplir con los siguientes parámetros de confiabilidad, disponibilidad y el tiempo medio para el despeje o reemplazo de una unidad (Medium Time To Repair, en adelante MTTR), de acuerdo al siguiente cuadro:

| Componentes  | Requerimiento  |
|--|--|
| Sistema de Peaje                                   | <p>El sistema electrónico de cobro deberá tener una confiabilidad a nivel de punto de cobro superior al 99,9%, medido mensualmente sobre el total de transacciones realizadas.</p> <p>La confiabilidad se entenderá como el número de transacciones efectivas realizadas por sobre el total de transacciones, en el período de tiempo definido.</p>  |
| Nivel de Vía                                       | <p>Todas las unidades que componen el nivel de vía deberán tener un tiempo medio para el despeje o reemplazo de una unidad (MTTR) de 12 horas en las Plazas de Peaje Troncales y de 24 horas en las Laterales, medido semestralmente. Igual condición deberán satisfacer las unidades de almacenamiento. Luego de detectada la falla, se procederá con la reparación o reemplazo de dicha unidad en los tiempos antes indicados. Lo anterior es sin perjuicio de lo establecido en el artículo 2.5.1.9 de las Bases de Licitación.</p> |
| Clasificación Automática de Vehículos              | <p>La clasificación de vehículos que realice el sistema en su conjunto, deberá tener una exactitud igual o superior al 95%, medido semestralmente, independiente de las condiciones de tráfico.</p>  |
| Servidores de Plaza de Peaje (o de Punto de Cobro) | <p>Los servidores de plaza de peaje proporcionarán una confiabilidad concordante con el sistema de peaje, es decir, del 99,9% medido mensualmente.</p> <p>El rendimiento de los servidores de plaza de peaje se dimensiona excediendo al menos en 25% las necesidades de diseño, durante el plazo de vigencia de la concesión.</p>   |
| Centro de Operaciones                              | <p>El computador del centro de operaciones, así como el sistema operativo y el software de aplicación estarán integrados como sistema, garantizando un nivel de confiabilidad superior al 99,5% medido mensualmente.</p>   |
| Sistema de Atención a Usuarios                     | <p>El rendimiento del sistema de atención a usuarios deberá exceder a lo menos en 25% las necesidades de diseño, durante el plazo de vigencia de la concesión. Considerando que deberá tener almacenamiento en línea para todas las transacciones asociadas a cuentas privadas para los últimos seis meses, y con todas las transacciones asociadas a cuentas comerciales para los últimos doce meses.</p>   |

El incumplimiento de cualquiera de las exigencias establecidas en el presente literal, hará incurrir a la Sociedad Concesionaria en las multas señaladas en el N° 6 del presente Decreto Supremo.





**f. Captura de Imágenes**

Se ha instalado un sistema de captura de imágenes para el registro de los vehículos que circulan por la vía de cobro, cuando se generen discrepancias o violaciones, con capacidad para funcionar de manera ininterrumpida, previendo protección de los equipos contra condiciones ambientales adversas.

Las imágenes que se registren permitirán distinguir el área de la placa patente del vehículo e indicarán la plaza de peaje donde fueron capturadas. Además, se visualizará, entre otros, la información exacta acerca de la fecha, la hora, sentido de tránsito, etc.

La o las imágenes capturadas se almacenan temporalmente hasta que estén terminadas las actividades de auditoría y conciliación de peaje.

Toda la información de la captura de las imágenes sobre las constancias del sistema de cobro será combinada con datos de la transacción electrónica correspondiente cuando ésta exista.

El incumplimiento de cualquiera de las exigencias establecidas en el presente literal, hará incurrir a la Sociedad Concesionaria en las multas señaladas en el N° 6 del presente Decreto Supremo.

**g. Resolución de incidentes en la vía de cobro**

En caso que un usuario de un vehículo quede con su vehículo detenido en la vía, la Sociedad Concesionaria deberá disponer el personal que permita la atención y regularización del servicio de la pista. Si por la naturaleza del incidente, en cinco minutos no es posible retomar el servicio de la vía, se cerrará la pista y se mantendrá habilitada la otra, con el mismo nivel de servicio que la cerrada, en la medida que sea posible y necesario según las condiciones del flujo observado. Para tales efectos, la Sociedad Concesionaria deberá dar cumplimiento al procedimiento aprobado por el Inspector Fiscal que corresponda según lo señalado en el párrafo siguiente.

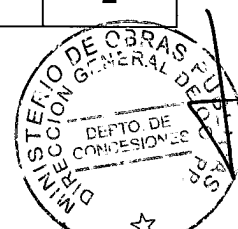
La Sociedad Concesionaria deberá presentar al Inspector Fiscal, en el plazo de 15 días, contado desde la fecha de publicación en el Diario Oficial del presente Decreto Supremo, un plan de procedimientos donde se detallen las operaciones que implementará y recursos que dispondrá la Sociedad Concesionaria, que permitan retomar el servicio de la vía de cobro, según la naturaleza del incidente, en caso que un usuario de un vehículo quede con su vehículo detenido en la vía. El Inspector Fiscal tendrá un plazo de 10 días para revisar el plan presentado, plazo después del cual, si no hubiere observaciones, se entenderá aprobado. En caso que el plan sea observado, la Sociedad Concesionaria tendrá un plazo de 5 días para corregirlo, incorporando las observaciones realizadas por el Inspector Fiscal.

El incumplimiento de las exigencias establecidas en el presente literal, hará incurrir a la Sociedad Concesionaria en las multas señaladas en el N° 6 del presente Decreto Supremo, según corresponda.

**h. Número y Disposición de Vías con Telepeaje**

La disposición de las vías será según se indica a continuación:

| Plaza                  | Tipo de Vías  | Nº de Vías Totales |
|------------------------|---|--------------------|
| Plaza Troncal Lo Prado | Vías de Telepeaje Dedicadas para Livianos (Vía rápida canalizada) (2 por sentido) | 4                  |
|                        | Vías de Rechazo (1 por cada pareja de vías dedicadas para livianos)               | 2                  |
|                        | Vías de Telepeaje Exclusiva para Pesados con validación manual (1 por sentido)    | 2                  |



|                             |            |   |   |
|-----------------------------|------------|---|---|
| <b>Plaza Troncal Zapata</b> |            | Vías de Telepeaje Dedicadas para Livianos (Vía rápida canalizada) (2 por sentido) | 4 |
|                             |            | Vías de Rechazo (1 por cada pareja de vías dedicadas para livianos)               | 2 |
|                             |            | Vías de Telepeaje Exclusiva para Pesados con validación manual (1 por sentido)    | 2 |
| <b>Plazas Laterales</b>     | Zapata P   | Vías de Telepeajes Mixtas   | 2 |
|                             | Algarrobo  | Vías de Telepeajes Mixtas   | 1 |
|                             | Tapihue    | Vías de Telepeajes Mixtas   | 1 |
|                             | Casablanca | Vías de Telepeajes Mixtas   | 1 |
|                             | Quintay    | Vías de Telepeajes Mixtas   | 1 |

Cada una de las vías de telepeaje de las plazas troncales cuenta con señalización dinámica que informará el estado del acceso a las pistas. Estas vías permitirán el paso de todo tipo de vehículo que cuente con el dispositivo denominado "TAG", "Televía" o "Transponder" y tenga además suscrito un contrato con la Sociedad Concesionaria.

El incumplimiento de mantener en operación la cantidad de pistas de telepeaje que se indica en el cuadro anterior, hará incurrir a la Sociedad Concesionaria en la multa señalada en el N° 6 del presente Decreto Supremo, salvo que se trate de situaciones no atribuibles a responsabilidad de la Sociedad Concesionaria, tales como desperfectos mecánicos de los vehículos, comportamiento inadecuado de los usuarios, situaciones atribuibles a caso fortuito o fuerza mayor.

La Sociedad Concesionaria deberá entregar al Inspector Fiscal, en conjunto con la entrega del Informe Mensual establecido en el artículo 2.5.5.1 de las Bases de Licitación, un informe que contenga la información horaria de la demanda efectivamente atendida por las pistas de telepeaje, monitoreando en particular las horas de mayor demanda, de modo de permitir calcular, con mayor exactitud, la capacidad de atención de las pistas de telepeaje. Además, deberá hacer entrega de las mediciones de los indicadores que se detallan en el cuadro que se indica en el literal e. del N° 5 del presente Decreto Supremo.

En base a los antecedentes obtenidos del monitoreo realizado por la Sociedad Concesionaria, se determinará la capacidad de atención del sistema instalado y de cada pista de telepeaje. Mientras no se cuente con este cálculo, la capacidad para efectos de cálculos será de 800 veh/hr., por cada pista de Telepeaje Exclusiva (Non - Stop).

El incumplimiento de la entrega al Inspector Fiscal del informe que contenga la información horaria de la demanda efectivamente atendida, en conjunto con la entrega del Informe Mensual señalado en el párrafo ante precedente, hará incurrir a la Sociedad Concesionaria en la multa señalada en el N° 6 del presente Decreto Supremo.

La Sociedad Concesionaria adaptará, a su entero costo y responsabilidad, en la medida que sea necesario, la capacidad del sistema de cobro, para cumplir con la atención de todos los usuarios que lo requieran. Para ello, si en un mes calendario se detecta que el promedio de ese mes de la relación Demanda horaria máxima/Capacidad de Atención en las pistas de Telepeaje Exclusivas (Non - Stop) es igual o superior al 91%, se habilitará una nueva pista de telepeaje, o se realizará la adaptación de una pista de peaje manual en una pista de telepeaje en el mismo sentido, sin que ello signifique un aumento del tiempo de espera en cola en las pistas de peaje manual.

El incumplimiento de la adaptación referida, hará incurrir a la Sociedad Concesionaria en la multa señalada en N° 6 del presente Decreto Supremo, por cada semana de incumplimiento de dicha adaptación.

No se admitirá la generación de colas en ninguna de las pistas de telepeaje, salvo por situaciones no atribuibles a responsabilidad de la Sociedad Concesionaria, tales como desperfectos mecánicos de los vehículos, comportamiento inadecuado de los usuarios, caso fortuito o fuerza mayor, accidentes, irresponsabilidad de los usuarios, incumplimiento por parte de los usuarios de las condiciones de uso del sistema, situaciones definidas por el



Inspector Fiscal como contingencias, entre otros. Para efectos de lo anterior, se entenderá por colas la presencia de vehículos detenidos en la pistas de telepeaje, las que presenten una longitud superior a las dimensiones de cada una de las vías de cobro, afectando su normal funcionamiento.

En caso que se generen colas por situaciones atribuibles a responsabilidad de la Sociedad Concesionaria, se aplicará a ésta la multa señalada en N° 6 del presente Decreto Supremo.

#### **i. Contrato / Convenio de Suscripción de Uso de Telepeaje como Medio de Pago**

Para adherirse al sistema de uso de Telepeaje como medio de pago en la concesión "Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar", el propietario del vehículo deberá suscribir con la Sociedad Concesionaria un Convenio de uso de las vías de telepeaje o, en su defecto, un Anexo de Convenio al ya existente entre el propietario del vehículo y alguna autopista urbana o interurbana previamente autorizada por el MOP para actuar como tercero. En ambos casos, el contenido del formato tipo deberá ser autorizado por el MOP y deberá contemplar, al menos, las siguientes menciones:

- i. El nombre completo, cédula de identidad o RUT, domicilio actualizado y todos aquellos otros antecedentes, tanto de parte del propietario del vehículo, como de la Sociedad Concesionaria, que permitan realizar las funciones de comunicación entre ellos, así como para el cobro de transacciones.
- ii. Los derechos y obligaciones que debe cumplir el propietario del vehículo en su calidad de usuario del sistema, para su correcto funcionamiento. Dentro de los derechos, se debe estipular el derecho del usuario a utilizar el tag o transponder para los fines que fue diseñado, sin que el concesionario pueda impedir que se sirva del mismo para tener acceso a otros servicios que utilicen la misma tecnología electrónica de cobro.
- iii. Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A. no proveerá el dispositivo tag o transponder, y será obligación del propietario del vehículo obtener y mantener en correcto funcionamiento uno de éstos debida y permanentemente habilitado por alguna Sociedad Concesionaria de autopista urbana o interurbana. El Convenio deberá hacer referencia expresa a las regulaciones que rigen la relación entre dichas autopistas y sus usuarios.
- iv. Los derechos y obligaciones que debe cumplir la Sociedad Concesionaria para el correcto funcionamiento del sistema, dentro de las cuales se deben considerar los siguientes:
  - Obligación de no efectuar cargos al usuario o dueño del vehículo por concepto de cobro de la tarifa o peaje en caso de deficiencias de los equipos, a menos que la Sociedad Concesionaria cuente con un sistema de respaldo capaz de demostrar que el vehículo efectivamente circuló por los puntos de cobro electrónico, de conformidad a lo señalado en el proyecto de Ingeniería Definitiva aprobado por el Inspector Fiscal.
  - Obligación de la Sociedad Concesionaria de emitir, poner a disposición de cada uno de los usuarios y enviar a través de medios electrónicos sin costo para el usuario que lo solicite, a lo menos cada tres meses, un informe automático de su cuenta. En dicho informe se detallará la historia cronológica completa de todas las transacciones relacionadas con esa cuenta para el período de información precedente. El informe mostrará el saldo inicial y final de la cuenta, las transacciones, los pagos, etc., en el orden en que ocurrieron.
  - Obligación de permitir a los usuarios que tengan acceso por medios automáticos a sus cuentas todas las veces que lo deseen. El usuario podrá solicitar sin costo, en las oficinas de la Sociedad Concesionaria, el detalle de cada factura recibida. En el evento que el usuario solicite el envío por correspondencia del detalle de la factura, la Sociedad Concesionaria podrá cargar una comisión de procesamiento y/o envío de hasta UTM 0,05, en su equivalente en pesos a la fecha de su emisión.

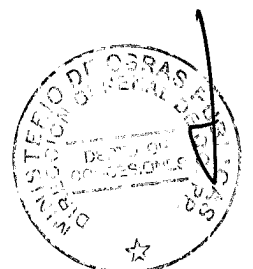


- Derecho a cobrar a los usuarios los gastos de cobranza, ajustándose, en todo caso, al ordenamiento jurídico vigente, los que no podrán exceder los porcentajes que a continuación se indican, aplicados sobre el monto adeudado, según el caso y conforme a la siguiente escala progresiva: monto de hasta 10 UF, 9%; por la parte que exceda de 10 y hasta 50 UF, 6%; y por la parte que exceda a 50 UF, 3%. Los porcentajes indicados se aplicarán una vez transcurridos los primeros quince días de atraso.
  - Derecho a cobrar intereses a los usuarios, en caso de mora o simple retardo en el pago de sus cuentas, de conformidad al artículo 42° de la Ley de Concesiones de Obras Públicas.
  - Obligación de garantizar el resguardo de la privacidad de los usuarios respecto a la información que se haya generado a partir del sistema de cobro de tarifas ajustándose, en todo caso, al ordenamiento jurídico vigente. La Sociedad Concesionaria no podrá entregar a terceros esta información, sin la autorización previa escrita del Director General de Obras Públicas, salvo requerimiento escrito de los Tribunales de Justicia o del Ministerio Público.
- v. Señalar la forma y condiciones en que procederá el cobro y el pago de las tarifas. En todo caso, estas condiciones deberán ajustarse a lo señalado en número vi. del presente literal i.. Sin perjuicio de lo anterior, las partes podrán libremente convenir modificaciones de las condiciones de pago previamente acordadas, siempre que en ellas no se establezcan condiciones menos beneficiosas para el usuario.
- vi. Se deberán especificar las condiciones de pago de las correspondientes tarifas. Supletoriamente, regirán las siguientes condiciones:
- El sistema de cobro electrónico de tarifas que aplicará la Sociedad Concesionaria a los usuarios que transiten por la vía concesionada con un tag, deberá ser de pago posterior o postpago. El sistema ofrecido deberá ser capaz de registrar el monto de la tarifa adeudada por cada usuario según los puntos de cobro electrónico por los cuales éste haya circulado en el período de tiempo convenido.
  - En caso de aplicarse el beneficio de la gratuidad lateral, el descuento deberá ser aplicado e informado claramente en el documento de cobro.
  - El período de acumulación de los respectivos cobros por concepto de tarifa deberá ser de un mes. Al término de este periodo, la tarifa será cargada de manera automática en el medio de pago suscrito. Por consiguiente, el concesionario pondrá a disposición del usuario, en caso que así lo requiera, la información resumida del correspondiente cobro de tarifas por el uso de la vía.

La Sociedad Concesionaria deberá llevar el control de todas las cuentas activas con los cargos vigentes y las que se encuentren vencidas, y el total adeudado. En caso de mora o simple retardo en el pago correspondiente, la concesionaria o empresa acreedora estará facultada para realizar el cobro de conformidad al artículo 42° de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, aplicable al Contrato de Concesión.

La Sociedad Concesionaria podrá estipular el recargo de los gastos de cobranza dentro de los porcentajes máximos establecidos en el número iv. del presente literal i., notificándolo paralelamente en el estado de cuenta más próxima u otro medio escrito antes de la aplicación de dicho cargo. También deberá, en el caso de que algún usuario de tag incumpla el pago oportuno de la cuenta mensual indicada en el párrafo precedente, dar aviso por carta certificada que se encuentra en mora.

Sin perjuicio de lo señalado en el presente literal vi., la Sociedad Concesionaria podrá implementar, de manera complementaria, un sistema de cobro en modalidad de prepago, el cual deberá ser sometido previamente a la aprobación del Inspector Fiscal, pudiendo ser aprobado o rechazado por éste. En este caso, todos los costos atinentes serán de cargo, costo y responsabilidad de la Sociedad Concesionaria.



- vii. Si un vehículo es detectado circulando a través de alguna de las pistas de cobro electrónico habilitadas en la concesión sin transponder o con éste desactivado, defectuoso o mal instalado, se deberá permitir que el usuario pueda efectuar el pago manual de la tarifa o peaje.
- viii. Cualquier dificultad que se produzca entre la Sociedad Concesionaria y los usuarios con motivo de la aplicación, interpretación, validez, cumplimiento o resolución del Convenio que celebren, deberá ser resuelta por los Tribunales Ordinarios de Justicia, salvo que la ley establezca una competencia diversa para materias específicas.

El incumplimiento de lo dispuesto o cualquier acción desarrollada por la Sociedad Concesionaria que sea contraria a lo establecido en el presente literal i., hará incurrir a la Sociedad Concesionaria en la multa señalada en el N° 6 del presente Decreto Supremo.

#### **j. Procesamiento de Infractores**

Dentro de los primeros 5 días de cada mes, la Sociedad Concesionaria deberá informar al Inspector Fiscal los usuarios que hubieren infringido, en el mes anterior, lo establecido en el artículo 114° de la Ley N° 18.290, Ley de Tránsito, remitiendo todos los antecedentes que permitan acreditarla, en formato digital y en papel.

El incumplimiento del plazo establecido para la entrega de la información señalada en el presente literal j., hará incurrir a la Sociedad Concesionaria en la multa señalada en el N° 6 del presente Decreto Supremo.

#### **k. Plataforma de Atención a Usuarios**

La Sociedad Concesionaria deberá proveer durante todo el periodo de explotación de la concesión, una plataforma de atención para los usuarios, directamente o a través de un tercero, que contemple como mínimo la modalidad presencial, telefónica y vía web. Esta plataforma debe tener la característica de versatilidad al cambio de las tecnologías a través del tiempo.

La existencia de dicha plataforma deberá ser difundida y publicitada a través de medios de comunicación, ya sea en las casetas de las plazas de peaje manuales o en el diseño del ticket de cobro manual o en los estados de cuenta enviados a los usuarios de telepeaje. Permanecerá a lo menos una de las modalidades señaladas, en funcionamiento las 24 horas del día todos los días del año, salvo casos fortuitos o de fuerza mayor.

##### **i. Modalidad Presencial: Centro de Atención al Usuario**

Se proveerá y operará centros de atención a usuarios, que proporcionarán información de utilidad para los diferentes usuarios del sistema que así lo requieran.

- Ubicación: Se habilitarán Centros de Atención de Usuarios, en las dos plazas troncales (Lo Prado y Zapata). Las oficinas para dichas actividades están contempladas en la remodelación de los edificios de control respectivos.
- Horario de Atención: de lunes a viernes de 08:30 a 13:30 y de 14:30 a 17:30 horas.
- Como metodología para la medición de atributos de calidad se generarán medidores de gestión, tales como efectividad en la atención (resolución de problemática en primera instancia) y satisfacción de usuarios (a través de una encuesta anual, debidamente aprobada por el Inspector Fiscal). Como resultado de las mediciones realizadas por la Sociedad Concesionaria, ésta deberá presentar anualmente al MOP un plan de mejoras en el caso que corresponda.
- Se considera la utilización de a lo menos dos (2) operarios, uno por cada plaza de peaje, que garanticen los requerimientos de atención señalados anteriormente.



ii. Modalidad Telefónica: Call Center

Durante todo el periodo de explotación de la concesión, la Sociedad Concesionaria deberá poner a disposición de los usuarios, por sí o a través de terceros, una plataforma de atención del tipo Call Center, que cumpla con una disponibilidad de nueve (9) horas diarias de lunes a viernes, salvo casos especiales de fuerza mayor. El horario de atención será entre las 8:30 hrs. y las 17:30 hrs., a través de dos operadores, y entre las 17:30 hrs. y las 08:30 hrs. la atención será a través de sistema IVR.

La Sociedad Concesionaria deberá, dentro del plazo máximo de 15 días, contado desde la publicación en el Diario Oficial del presente Decreto Supremo, entregar al Inspector Fiscal, para su aprobación, la metodología que permita medir indicadores de atención, tales como:

- Nivel de Atención: Porcentaje de llamadas atendidas sobre el total de llamadas recibidas.
- Nivel de Abandono: Porcentaje de llamadas abandonadas por el usuario o no atendidas por la plataforma sobre el total de llamadas recibidas.
- Nivel de Servicio: Porcentaje de llamadas atendidas antes de los 30 segundos sobre el total de llamadas recibidas.
- Resolutividad: Porcentaje de llamadas con solución al primer contacto sobre el total de llamadas recibidas.

El Inspector Fiscal tendrá un plazo de 20 días hábiles para revisar la metodología remitida por la Sociedad Concesionaria, en caso de no existir observaciones, deberá aprobarla, dejando constancia de ello mediante anotación en el Libro de Explotación. En caso contrario, la Sociedad Concesionaria tendrá un plazo máximo de 10 días hábiles para corregir o subsanar las observaciones del Inspector Fiscal. En caso que el Inspector Fiscal no se pronuncie dentro del respectivo plazo de revisión, esto es, no observare o no rechazare dentro del plazo señalado, la metodología presentada por la Sociedad Concesionaria se entenderá aprobada.

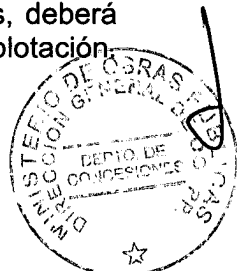
iii. Modalidad Internet:

Durante todo el periodo de explotación de la concesión, la Sociedad Concesionaria deberá poner a disposición de los usuarios una plataforma de atención virtual a través de internet, que cumpla con una disponibilidad de los servicios de atención al usuario vía web, las 24 horas todos los días del año, salvo casos excepcionales de fuerza mayor. Esta debe permitir que los usuarios tengan información general del Contrato, así como también información referida a las condiciones particulares y comerciales de los usuarios en conformidad al convenio, sin perjuicio de proveer de la información propia de la concesión.

iv. Gestión de Reclamos

La Sociedad Concesionaria deberá, dentro del plazo máximo de 15 días, contado desde la publicación en el Diario Oficial del presente Decreto Supremo, entregar al Inspector Fiscal, para su aprobación, una descripción del procedimiento que deberán seguir los usuarios para solicitar información, efectuar reclamos y hacer sugerencias según la vía por la cual se realice. Este procedimiento deberá disponer a lo menos de canales tales como, atención presencial, telefónica, correo electrónico y web de la Sociedad Concesionaria, además del Libro de Reclamos y Sugerencias.

El Inspector Fiscal tendrá un plazo de 15 días hábiles para revisar el procedimiento remitido por la Sociedad Concesionaria, en caso de no existir observaciones, deberá aprobarlo, dejando constancia de ello mediante anotación en el Libro de Explotación.



En caso contrario, la Sociedad Concesionaria tendrá un plazo máximo de 5 días hábiles para corregir o subsanar las observaciones del Inspector Fiscal. En caso que el Inspector Fiscal no se pronuncie dentro del respectivo plazo de revisión, esto es, no observare o no rechazare dentro del plazo señalado, el procedimiento presentado por la Sociedad Concesionaria se entenderá aprobado.

La Sociedad Concesionaria responderá los reclamos de los usuarios en un plazo de 20 días corridos por la misma vía o por escrito al usuario, y deberá llevar un registro de los reclamos, identificando las causas y canales por las cuales los usuarios realizan los reclamos y sugerencias.

v. **Requerimientos de Información**

La Sociedad Concesionaria deberá entregar mensualmente, junto con el Informe Mensual que se indica en el artículo 2.5.5.1 de las Bases de Licitación, al Inspector Fiscal de Explotación para su revisión, un reporte mensual de los contactos recibidos de los usuarios y de información de los reclamos ingresados por éstos por medio de cada uno de los canales de atención dispuestos. Complementariamente, dentro de los 15 primeros días del mes de enero del año siguiente al informado, la Sociedad Concesionaria presentará un reporte de gestión anual de la plataforma de atención de usuarios, con un análisis del estado de cumplimiento de los estándares de servicio, con la finalidad de evaluar el servicio prestado y tomar las acciones correctivas pertinentes para el año siguiente.

Los canales que forman parte de la atención de usuarios, sean de la Sociedad Concesionaria o de terceros contratados para tales efectos, deberán ser públicos y auditables en cualquier momento por el Inspector Fiscal.

El incumplimiento de las condiciones de funcionamiento y/o de los plazos establecidos en el presente literal k., hará incurrir a la Sociedad Concesionaria en las multas señaladas en el N° 6 del presente Decreto Supremo.

**I. Seguridad Vial**

La Sociedad Concesionaria será la única responsable de mantener en óptimas condiciones durante el período que dure la concesión todas las obras y elementos de seguridad vial del Sistema de Telepeaje Interoperable. En caso de cualquier eventualidad, accidente u otro evento (actos vandálicos, hurtos, desastres naturales) que dañara alguno de los elementos, la Sociedad Concesionaria deberá reemplazarlo, a su entero cargo y costo, y de conformidad a lo señalado en los artículos 2.5.1.9 y 2.5.3.2 de las Bases de Licitación. Lo anterior es sin perjuicio de lo establecido en el artículo 26° de la Ley de Concesiones de Obras Públicas y en el artículo 74° de su Reglamento.

Sin que la lista sea taxativa, los elementos de seguridad vial del Sistema de Telepeaje Interoperable que deberá mantener la Sociedad Concesionaria, son los que se señalan a continuación.

i. **Señalización Variable del Sistema de Telepeaje Interoperable:**

Todos los elementos constituyentes de la señalización variable como estructuras, paneles de mensajería, canalizaciones, alimentación de energía, deberán mantenerse en óptimas condiciones, en todo momento, de forma tal que el servicio de información al usuario mantenga a lo menos las condiciones originales definidas en el proyecto de Ingeniería Definitiva desarrollado para poner en servicio el Sistema de Telepeaje Interoperable.

No se podrán presentar paneles de mensajería con daños, entendiéndose por esto a las deformaciones, rayados, falta de luminosidad, abolladuras, que afecten a cualquiera de sus componentes. Tampoco se admitirá la pérdida en la visualización de



los textos, símbolos o pictogramas, considerados en el proyecto de Ingeniería Definitiva.

En caso de existir elementos con daños o pérdida de visualización de la señalización, la Sociedad Concesionaria deberá efectuar la reposición y/o restitución de las condiciones originales de funcionamiento, en un plazo no superior a 5 días hábiles, contado desde la fecha de comunicación por parte del Inspector Fiscal mediante anotación en el Libro de Explotación. Todo lo anterior, a excepción de elementos importados, lo que será comunicado oportunamente al Inspector Fiscal, debiendo la Sociedad Concesionaria fijar un plazo de reparación, el que deberá ser aprobado por el Inspector Fiscal.

ii. Señalización Vertical del Sistema de Telepeaje Interoperable:

La señalización vertical, incluidos delineadores, debe encontrarse completa, con todos sus elementos en óptimo estado estructural, sin elementos oxidados, bien ubicada e instalada. Las leyendas y símbolos estarán completos y no contendrán rayas u otros elementos extraños que alteren o dificulten su lectura o interpretación. No deberán existir señales o avisos no autorizados.

No se podrán presentar señales verticales con daños, entendiéndose por esto a las deformaciones, rayados, falta de reflectancia, abolladuras, que afecten a cualquiera de sus componentes. En caso de existir elementos con daños, la Sociedad Concesionaria deberá efectuar la reposición y/o restitución de las condiciones originales de funcionamiento en un plazo no superior a 5 días hábiles, contado desde la fecha de comunicación por parte del Inspector Fiscal mediante anotación en el Libro de Explotación.

iii. Demarcación del Sistema de Telepeaje Interoperable:

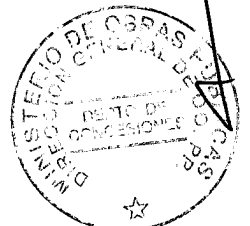
La demarcación deberá cumplir, en todo momento, con los niveles de retro reflectancia especificados en el Volumen N° 7 del Manual de Carreteras vigente a la fecha. En caso de existir elementos con daños o se detecte un incumplimiento en los niveles señalados, la Sociedad Concesionaria deberá efectuar la reposición y/o restitución de las condiciones originales de funcionamiento en un plazo no superior a 5 días hábiles, contado desde la fecha de comunicación por parte del Inspector Fiscal mediante anotación en el Libro de Explotación.

iv. Sistemas de Contención del Sistema de Telepeaje Interoperable:

Las defensas camineras y sus elementos complementarios, deberán estar instaladas, en todo momento, completas y con sus elementos estructurales en óptimo estado, firmes, y sin presencia de óxido. La cara de la plancha de defensa que da hacia las pistas de circulación tendrá su pintura en buen estado, sin rayas u otros elementos que impidan una buena visión de la defensa. Sus partes reflectantes estarán completas y en buen estado. Las defensas camineras no deberán presentar rayados y/o grafititis.

En caso de daño en los sistemas de contención de vehículos, la Sociedad Concesionaria deberá efectuar la reposición del elemento en un plazo no superior a 5 días hábiles, contado desde la fecha de comunicación por parte del Inspector Fiscal mediante anotación en el Libro de Explotación. Se entenderá por defensa con daños, aquella que presenta elementos con deformaciones o que ha perdido su condición estructural original siendo incapaz de cumplir con el nivel de contención que indica el Volumen N° 6 del Manual de Carreteras vigente a la fecha.

El incumplimiento de los plazos establecidos, en cada caso, para la reposición y/o restitución de las condiciones originales de funcionamiento de un elemento con daño del Sistema de Telepeaje Interoperable, hará incurrir a la Sociedad Concesionaria en la multa señalada en el N° 6 del presente Decreto Supremo.





### **m. Pavimentos de las plazas de peaje del Telepeaje**

Durante la Etapa de Explotación, la Sociedad Concesionaria deberá mantener los pavimentos de las plazas de peaje del Telepeaje dentro de los niveles establecidos en el presente literal.

El seguimiento y medición del estándar de los pavimentos en las plazas de peaje será al 100%, es decir, no se considera medición por muestras, sino que se debe medir los indicadores en la totalidad de los pavimentos de la plaza, los que deben cumplir con las características especificadas en este literal.

La tipología, características y nivel de severidad de los deterioros de pavimentos, corresponde a la indicada en el Anexo Catálogo de Deterioros de Pavimentos, del Volumen N° 7 del Manual de Carreteras vigente a la fecha. Por su parte, los procedimientos de muestreos y ensayos se realizarán conforme a lo indicado en el Volumen N° 8 del Manual de Carreteras vigente a la fecha.

Los niveles, que serán fiscalizados por el MOP en forma aleatoria durante todo el período de concesión, sin que la lista sea excluyente, son los que se presentan a continuación:

#### **i) Pavimento Asfáltico:**

- Índice de Rugosidad Superficial (IRI) Máximo: 3,5 m/km.

Se deberán efectuar las acciones de conservación antes que el valor del IRI en cualquier sector de 200 m., supere el IRI de 3,5 m/km. El IRI se obtendrá de mediciones efectuadas para cada pista, en toda el área de circulación vehicular de la plaza de peaje, por sectores de 200 m. y se informarán los valores de cada sector en m/km con un decimal, de conformidad a lo señalado en el artículo 2.5.5 de las Bases de Licitación. Para estos efectos, no se considerará singularidad la zona de cruce por el sistema de cobro manual o electrónico.

El IRI se medirá de acuerdo al procedimiento Manual de Carreteras Volumen N° 8 art. 8.502.8, con la excepción que el IRI se informará y se evaluará para todos y cada uno de los sectores de 200 m., no siendo relevante el cálculo por medias fijas.

- Ahuellamiento Máximo: 15 mm.

El ahuellamiento, preferentemente se medirá mediante el procedimiento indicado en Manual de Carreteras Volumen N° 8 art. 8.502.11, utilizando una regla de 2 m. de largo, y midiendo el ahuellamiento máximo como mínimo cada 40 m.

También se podrá utilizar, para la medición, equipos de alto rendimiento reconocidos por el Laboratorio Nacional de Vialidad, en cuyo caso se medirá el 100% de los pavimentos de la plaza. La Sociedad Concesionaria será la responsable que las mediciones sean representativas de la realidad y comparables con el procedimiento de medición con regla de 2 m.

- Agrietamiento:

Se controlarán las grietas en los pavimentos de la plaza, mediante una inspección visual del 100% del tramo y en todas las pistas. Se deberán detectar las grietas en bloque o fatiga, y las grietas longitudinales o transversales.

En el caso de las grietas en bloque o de fatiga, se medirá el área que circunscribe el deterioro, y se determinará el porcentaje de agrietamiento respecto del área de cada sector de 200 m.

En el caso de las grietas longitudinales, transversales y de borde, la superficie se medirá considerando un ancho de 0,5 m. y la longitud real que presenten. Se



determinará así el porcentaje de agrietamiento con respecto a la superficie de cada sector de 200 m. de pavimento.

Adicionalmente, y de conformidad a lo presentado en el informe de seguimiento de Pavimentos señalado en el artículo 2.5.5.4 de las Bases de Licitación, la Sociedad Concesionaria deberá determinar si las grietas del pavimento son de severidad baja (< 3 mm.), media (entre 3 y 20 mm.), o alta (mayores a 20 mm.), considerando para cada área deteriorada la mayor severidad detectada.

Para efectos de evaluación, se considerarán en forma conjunta todos los tipos de grietas y todas las severidades, es decir, se sumará el porcentaje de grietas en bloque o fatiga y el porcentaje de grietas longitudinales o transversales, independientemente de su severidad. La suma de los porcentajes de agrietamientos para grietas de severidad alta no debe superar el 10% para cada sector de 200 m. La suma de los porcentajes de agrietamiento para grietas de severidad media y alta no debe superar el 20% para cada sector de 200 m.

Si se supera el umbral indicado en cualquier sector de 200 m. de longitud, la Sociedad Concesionaria deberá ejecutar las acciones correctivas, de conformidad a lo establecido en el artículo 2.5.1 las Bases de Licitación, y en el plazo que será informado por el Inspector Fiscal mediante anotación en el Libro de Explotación.

- Baches Abiertos:

No se admitirá ningún tipo de bache abierto.

Para baches tapados, se admitirá un máximo de 15% en cada sector de 200 m. Cuando se supere este umbral, la Sociedad Concesionaria deberá ejecutar la reparación completa del sector de 200 m. de conformidad a lo establecido en el artículo 2.5.1 de las Bases de Licitación, y en el plazo que será informado por el Inspector Fiscal mediante anotación en el Libro de Explotación.

- Bermas:

No se permitirá baches abiertos en las bermas ni descensos superiores a 1 cm. Entre estos últimos se considera la junta entre la superficie de rodado y la berma.

- No se aceptará exudación de asfalto.

- Fricción:

Para obtener el Coeficiente de Fricción (Microtextura) se deberá medir con equipo de auscultación continua. Se exigirá un umbral mínimo de 0,55, expresados en unidades SFC (Sideway Friction Coefficient), que corresponden a mediciones con el equipo Scrim a 50 km/h e informados cada 200 m.

Alternativamente podrán usarse otros equipos de auscultación continua, debidamente contrastados con el Scrim de la Dirección de Vialidad y siempre que dicho organismo lo valide, para lo cual la Sociedad Concesionaria deberá proponer al Inspector Fiscal, para su aprobación, las correlaciones que se considerarán para la transformación a las unidades especificadas en el artículo 2.5.1.2 de las Bases de Licitación.

En caso que se detecten puntos con un valor menor al umbral exigido, la Sociedad Concesionaria deberá reparar, de conformidad a lo establecido en el artículo 2.5.1 de las Bases de Licitación, y en el plazo que será informado por el Inspector Fiscal mediante anotación en el Libro de Explotación, un sector que tendrá como dimensiones mínimas el ancho de una pista y longitud de 200 m., teniendo como punto medio el lugar donde se detectó el incumplimiento. Sin perjuicio de lo anterior, las labores correctivas no deberán originar diferencias sustanciales de fricción entre



pistas, por lo tanto, la Sociedad Concesionaria deberá mantener una uniformidad en el valor de este coeficiente en el sentido transversal.

ii) Pavimento de Hormigón:

- Índice de Rugosidad Superficial (IRI) Máximo: 3,5 m/km.

Se deberán efectuar las acciones de conservación o rehabilitación antes que el valor del IRI en cualquier sector de 200 m. supere el umbral de 3,5 m/km. El IRI se obtendrá de mediciones efectuadas para cada pista, en toda el área de circulación vehicular de la plaza, por sectores de 200 m. y se informarán los valores de cada sector en m/km con un decimal, de conformidad a lo señalado en el artículo 2.5.5 de las Bases de Licitación. No se considerará singularidad la zona de cruce por el sistema de cobro manual o electrónico.

El IRI se medirá de acuerdo al procedimiento Manual de Carreteras Volumen N° 8 art. 8.502.8, con la excepción que el IRI se informará y se evaluará para todos y cada uno de los sectores de 200 m., no siendo relevante el cálculo por medias fijas.

- Agrietamiento:

Se controlarán las grietas que causan daños estructurales en los pavimentos y se deberán efectuar acciones correctivas mayores, consistentes en el reemplazo de los pavimentos en el área afectada, cuando éstas tengan un nivel de severidad medio y alto, conforme a la definición señalada en el Volumen N° 7 del Manual de Carreteras vigente a la fecha.

- Baches Abiertos:

No se admitirá ningún tipo de bache abierto.

Para baches tapados, se admitirá un máximo de 15% en cada sector de 200 m. Cuando se supere este umbral, la Sociedad Concesionaria deberá ejecutar la reparación completa del sector de 200 m., de conformidad a lo establecido en el artículo 2.5.1 de las Bases de Licitación, y en el plazo que será informado por el Inspector Fiscal mediante anotación en el Libro de Explotación.

- Bermas:

No se permitirá baches abiertos ni descensos superiores a 1 cm. Entre estos últimos se considera la juntura entre la superficie de rodado y la berma.

- Escalonamiento Máximo: 5 mm.

Se medirá en forma puntual durante Inspección Visual, de conformidad a lo establecido en el artículo 2.5.1 de las Bases de Licitación, y en el plazo que será informado por el Inspector Fiscal mediante anotación en el Libro de Explotación.

- Fricción:

Para obtener el Coeficiente de Fricción (Microtextura) se deberá medir con equipo de auscultación continua. Se exigirá un umbral de 0,55 (SFC) expresados en unidades SFC (Sideway Friction Coefficient), y corresponden a mediciones con el equipo Scrim a 50 km/h e informados cada 200 metros.

Alternativamente podrán usarse otros equipos de auscultación continua, debidamente contrastados con el Scrim de la Dirección de Vialidad y siempre que dicho organismo lo valide, para lo cual la Sociedad Concesionaria deberá proponer las correlaciones que se considerarán para la transformación a las unidades especificadas en el artículo 2.5.1.2 de las Bases de Licitación.



En caso que se detecten puntos con un valor menor al umbral exigido, la Sociedad Concesionaria deberá reparar un sector que tendrá como dimensiones mínimas el ancho de una pista y longitud de 200 m., teniendo como punto medio el lugar donde se detectó el incumplimiento, de conformidad a lo establecido en el artículo 2.5.1 de las Bases de Licitación, y en el plazo que será informado por el Inspector Fiscal mediante anotación en el Libro de Explotación. Sin perjuicio de lo anterior, las labores correctivas no deberán originar diferencias sustanciales de fricción entre pistas, por lo tanto, la Sociedad Concesionaria deberá mantener una uniformidad en el valor de este coeficiente en el sentido transversal.

Con la finalidad de asegurar el cumplimiento de los niveles establecidos en el presente literal m., en relación a los parámetros de medición de los pavimentos, la Sociedad Concesionaria deberá realizar a su entero cargo y costo durante todo el período de concesión, todas las mediciones pertinentes y necesarias, en las oportunidades que se regulan en el artículo 2.5.1 de las Bases de Licitación. Para ello deberá contratar estos servicios a organismos, laboratorios u otras entidades, las que a su vez deberán estar inscritas en los registros del MOP.

Si durante el período de la concesión los equipos de medición son reemplazados por otros de mayor avance tecnológico, la Sociedad Concesionaria deberá presentar, con a lo menos 30 días de anticipación, las posibles modificaciones a los procedimientos de medición y los nuevos equipos a emplear en ellas, para aprobación del Inspector Fiscal, quien se pronunciará en el plazo de 15 días contado desde la recepción formal de las modificaciones a los procedimientos de medición. Si el Inspector Fiscal no se pronunciare dentro del plazo señalado, se entenderán aprobados. Si el Inspector Fiscal tuviese observaciones al procedimiento, la Sociedad Concesionaria deberá presentar nuevamente las modificaciones a los procedimientos, comenzando nuevamente los plazos para su revisión por parte del Inspector Fiscal.

No obstante lo indicado anteriormente, el MOP se reserva la facultad de realizar todas las mediciones que estime pertinentes, al azar o dirigidas, durante todo el período que dure la concesión. Si mediante estas mediciones el MOP detecta que estos indicadores no cumplen con los niveles exigidos, se aplicará la multa establecida en el N° 6 del presente Decreto Supremo.

Cualquiera que sea la forma en que se detecte el incumplimiento de los niveles exigidos a los indicadores de pavimento, la Sociedad Concesionaria deberá realizar las correcciones, a su entero cargo y costo, en los plazos señalados.

#### **n. Edificio de Control**

La Sociedad Concesionaria estará obligada a realizar un seguimiento permanente del estado de los edificios, correspondiéndole todas las labores de reparación, conservación y mantenimiento, que sean necesarias para mantener el estado original de las obras, respecto de su estética, capacidad estructural y funcionamiento.

En caso que algún elemento del edificio presente algún tipo de daños que afecten su capacidad estructural o servicialidad, la Sociedad Concesionaria deberá repararlo o reemplazarlo, a su entero cargo y costo, en un plazo no superior a 15 días hábiles contados desde la fecha en que sea comunicado por el Inspector Fiscal mediante anotación en el Libro de Explotación, a excepción de situaciones originadas por caso fortuito o fuerza mayor, las que se regularán según las normas establecidas en el contrato de concesión.

El incumplimiento del plazo establecido para la reparación o reemplazo de los elementos del edificio con daños que afecten su capacidad estructural o servicialidad, hará incurrir a la Sociedad Concesionaria en la multa señalada en el N° 6 del presente Decreto Supremo.



**o. Marquesina**

La Sociedad Concesionaria estará obligada a realizar un seguimiento continuo del estado estructural de la marquesina y de todos sus elementos anexos como revestimientos, sistemas de evacuación de aguas lluvias, pinturas e iluminación, correspondiéndole todas las labores de reparación, conservación y mantenimiento, que sean necesarias para mantener el estado original de las obras, garantizando la plena operatividad de la plaza de peaje y la seguridad para los usuarios y operarios.

En caso que algún elemento de la ampliación de la marquesina presente algún tipo de daño que afecten su estado original, la Sociedad Concesionaria deberá repararlo o reemplazarlo, a su entero cargo y costo, en un plazo no superior a 15 días hábiles, contado desde la fecha en que sea comunicado por el Inspector Fiscal mediante anotación en el Libro de Explotación, a excepción de situaciones originadas por caso fortuito o fuerza mayor, las que se regularán según las normas establecidas en el contrato de concesión.

El incumplimiento del plazo establecido para la reparación o reemplazo de los elementos de la marquesina o de sus elementos anexos, hará incurrir a la Sociedad Concesionaria en la multa señalada en el N° 6 del presente Decreto Supremo.

**p. Estructuras de Cruce Peatonal de plazas de peaje**

La Sociedad Concesionaria estará obligada a realizar un seguimiento del estado de las estructuras, correspondiéndole todas las labores de reparación, conservación y mantenimiento, que sean necesarias para mantener el estado original de las obras, garantizando la plena operatividad de la plaza de peaje y la seguridad para los usuarios y operarios.

En caso que la falta de prestación del servicio se deba extender, obligadamente para la realización de reparaciones, por un período superior a 15 días hábiles, la Sociedad Concesionaria deberá instalar una estructura temporal que permita el cruce peatonal en condiciones similares a las del proyecto de Ingeniería Definitiva aprobado por el Inspector Fiscal.

En caso de un accidente u otro evento que dañara algún elemento de las pasarelas o galería subterránea del proyecto, la Sociedad Concesionaria deberá repararlo o reemplazarlo, a su entero cargo y costo, en un plazo no superior a 15 días hábiles, contado desde la fecha en que sea informado por parte del Inspector Fiscal mediante anotación en el Libro de Explotación, a excepción de situaciones originadas por caso fortuito o fuerza mayor, las que se regularán según las normas establecidas en el contrato de concesión.

El incumplimiento del plazo establecido para la reparación o reemplazo de los elementos dañados, hará incurrir a la Sociedad Concesionaria en la multa señalada en el N° 6 del presente Decreto Supremo.

**q. Iluminación plazas de peaje**

La Sociedad Concesionaria deberá proveer y mantener en buen estado todos los elementos que sean parte de la iluminación del área considerada en el proyecto de Ingeniería Definitiva del Sistema de Telepeaje Interoperable aprobado por el Inspector Fiscal, tales como postaciones, luminarias, circuitos eléctricos, tableros de distribución, medidores, conexiones, empalmes, sistemas de semáforos y vías direccionales para usuarios. Durante el período de explotación, en aquellos sectores donde el proyecto del Sistema de Telepeaje Interoperable incluya obras de iluminación, la Sociedad Concesionaria velará que se cumplan los parámetros lumínicos de diseño durante los períodos en que se requiere luz artificial, de conformidad al proyecto de Ingeniería Definitiva aprobado por el Inspector Fiscal.

En caso de alguna falla, la Sociedad Concesionaria dispondrá de un plazo máximo de 3 (tres) días, contado desde la fecha en que sea informado por parte del Inspector Fiscal mediante anotación en el Libro de Explotación, para el reemplazo de la o las luminarias defectuosas,



salvo que el Inspector Fiscal otorgue un plazo diferente en virtud de la evaluación que haga de las condiciones o restricciones particulares del sector, el cual no podrá exceder de un máximo de 15 días.

Será responsabilidad de la Sociedad Concesionaria el recambio de las lámparas de todas las luminarias en forma oportuna antes de cumplirse la vida útil de las mismas definida en el proyecto de Ingeniería Definitiva aprobado por el Inspector Fiscal; en caso de falla de cualquier otro elemento de la instalación eléctrica de iluminación, dispondrá de 3 (tres) días, contado desde la fecha en que sea informado por parte del Inspector Fiscal mediante anotación en el Libro de Explotación para su reposición, salvo indicación diferente del Inspector Fiscal en los mismos términos del párrafo anterior, o a excepción de situaciones originadas por caso fortuito o fuerza mayor, las que se regularán según las normas establecidas en el contrato de concesión.

El incumplimiento de las obligaciones de funcionamiento de las luminarias y/o de los plazos establecidos para la reparación o reemplazo de los elementos dañados, hará incurrir a la Sociedad Concesionaria en las multas señalada en el N° 6 del presente Decreto Supremo.

**r. Informes de Cumplimiento de Estándares de Servicio**

La Sociedad Concesionaria, dentro de los primeros 10 días de cada trimestre, deberá presentar al MOP informes actualizados que den cuenta del cumplimiento de, a lo menos, la información que se indica.

- Informe de confiabilidad, disponibilidad y MTTR del sistema.
- Relación Demanda horaria máxima en las pistas de Telepeaje Exclusivas (Non - Stop).
- Capacidad de Atención en las pistas de Telepeaje Exclusivas.
- Exactitud en la clasificación de vehículos igual o superior al 95%, medido semestralmente.
- Tiempo de respuesta a reclamo por parte de un usuario.
- Informe de Reposición de componentes de visualización y/o restitución de las condiciones originales de funcionamiento de señalización variable.
- Informar la Reposición y/o restitución de las condiciones originales de funcionamiento de elementos de señalización vertical.
- Reposición y/o restitución de las condiciones originales de la demarcación y elementos de contención.

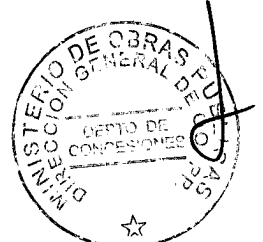
Lo anterior, es sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 1.6.4 de las Bases de Licitación.

La no entrega de los informes señalados en el plazo establecido, hará incurrir a la Sociedad Concesionaria en la multa señalada en el N° 6 del presente Decreto Supremo.

La entrega de informes incompletos o con datos no fidedignos, hará incurrir a la Sociedad Concesionaria en la multa señalada en el N° 6 del presente Decreto Supremo.

**6. ESTABLÉCESE** que en caso de incumplimiento de la Sociedad Concesionaria de las obligaciones establecidas en el N° 5 del presente Decreto Supremo, hará incurrir a ésta en las multas que se estipulan en el siguiente cuadro:

| Literal | Monto (UTM) | Tipo de Infracción  | Criterio de Aplicación |
|---------|-------------|---|------------------------|
| b.      | 20          | Incumplimiento de lo dispuesto o cualquier acción desarrollada por la Sociedad Concesionaria que sea contraria a lo establecido en dicho literal. | Cada vez               |
| c.      | 100         | Incumplimiento de cualquiera de las exigencias establecidas en dicho literal.   | Cada vez               |



| Literal | Monto (UTM) | Tipo de Infracción   | Criterio de Aplicación                     |
|---------|-------------|--|--|
| d.      | 10          | Incumplimiento de lo dispuesto o cualquier acción desarrollada por la Sociedad Concesionaria que sea contraria a lo establecido en dicho literal.                                  | Cada vez                                   |
| e.      | 20          | Incumplimiento de cualquiera de las exigencias establecidas en dicho literal.  | Cada vez                                   |
| f.      | 20          | Incumplimiento de cualquiera de las exigencias establecidas en dicho literal.  | Cada vez                                   |
| g.      | 20          | Incumplimiento de lo dispuesto o cualquier acción desarrollada por la Sociedad Concesionaria que sea contraria a lo establecido en el primer párrafo de dicho literal.             | Cada vez                                   |
| g.      | 20          | Incumplimiento de cualquiera de los plazos establecidos en el segundo párrafo de dicho literal.  | Cada día o fracción de día                 |
| h.      | 150         | Incumplimiento de mantener en operación la cantidad de pistas de telepeaje que se indica en dicho literal.   | Cada día o fracción de día y por cada vía. |
| h.      | 20          | Incumplimiento de la entrega al Inspector Fiscal del informe que contenga la información horaria de la demanda efectivamente atendida, en los términos indicados en dicho literal. | Cada día o fracción de día                 |
| h.      | 50          | El incumplimiento de la adaptación del sistema de cobro, en los términos dispuestos en dicho literal.  | Cada semana                                |
| h.      | 50          | Generación de colas, por situaciones atribuibles a responsabilidad de la Sociedad Concesionaria.   | Cada vez                                   |
| i.      | 10          | Incumplimiento de lo dispuesto o cualquier acción desarrollada por la Sociedad Concesionaria que sea contraria a lo establecido en este literal.                                   | Cada vez por cada usuario                  |
| j.      | 20          | Incumplimiento del plazo establecido para la entrega de la información señalada en dicho literal.  | Cada día o fracción de día                 |
| k.      | 20          | Incumplimiento de las condiciones de funcionamiento establecidas en dicho literal.   | Cada vez                                   |
| k.      | 20          | Incumplimiento de cualquiera de los plazos establecidos en dicho literal.  | Cada día o fracción de día                 |
| l.      | 20          | Incumplimiento del plazo establecido para la reposición y/o restitución de las condiciones originales de funcionamiento de un elemento con daño.                                   | Cada día o fracción de día                 |
| m.      | 200         | Incumplimiento de los niveles exigidos a los indicadores de pavimento detectados mediante mediciones del MOP.  | Cada vez                                   |
| n.      | 20          | Incumplimiento del plazo establecido para la reparación o reemplazo de los elementos del edificio con daños que afecten su capacidad estructural o servicialidad.                  | Cada día o fracción de día                 |
| o.      | 20          | Incumplimiento del plazo establecido para la reparación o reemplazo de los elementos de la marquesina o de sus elementos anexos.   | Cada día o fracción de día                 |
| p.      | 20          | Incumplimiento de cualquiera de los plazos establecidos en dicho literal.  | Cada día o fracción de día                 |
| q.      | 20          | Incumplimiento de la obligación de funcionamiento de las luminarias.   | Cada vez                                   |
| q.      | 20          | Incumplimiento de cualquiera de los plazos establecidos en dicho literal.  | Cada día o fracción de día                 |
| r.      | 20          | La no entrega los informes señalados en el plazo establecido.  | Cada día o fracción de día                 |



| Literal | Monto (UTM) | Tipo de Infracción  | Criterio de Aplicación |
|---------|-------------|---|------------------------|
| r.      | 200         | La entrega de informes incompletos o con datos no fidedignos. | Cada vez               |

La aplicación y pago de las multas se regularán según lo establecido en los artículos 1.6.8.2 y 1.6.8.3 de las Bases de Licitación.

Todo lo anterior, es sin perjuicio de la aplicación de las multas estipuladas en el artículo 1.6.8.1 de las Bases de Licitación.

7. **ESTABLÉCESE** que las modificaciones que trata el presente Decreto Supremo, no modifican ninguno de los demás plazos ni obligaciones del contrato de concesión.
8. **APRUÉBASE** el Convenio Ad Referéndum N° 4, de fecha 9 de abril de 2014, celebrado entre la Dirección General de Obras Públicas, representada por su Director General, Señor Javier Osorio Sepúlveda, y "Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A.", debidamente representada por don Luis Miguel De Pablo Ruiz y don Christian Arbulu Caballero, cuyo texto es el siguiente:

**CONVENIO AD - REFERÉNDUM N° 4  
DEL CONTRATO DE CONCESIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA  
"INTERCONEXIÓN VIAL SANTIAGO – VALPARAÍSO – VIÑA DEL MAR".**

En Santiago de Chile, a 9 días del mes de abril de 2014, entre la **DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS**, representada por su Director General, don Javier Osorio Sepúlveda, chileno, de profesión Ingeniero Civil en Geografía, ambos domiciliados para estos efectos en calle Morandé N° 59, tercer piso, comuna de Santiago, en adelante el "MOP"; y "**SOCIEDAD CONCESIONARIA RUTAS DEL PACÍFICO S.A.**", sociedad concesionaria de la obra pública fiscal denominada "**INTERCONEXIÓN VIAL SANTIAGO – VALPARAÍSO – VIÑA DEL MAR**", Rut N° 96.873.140-8, representada por don Luis Miguel de Pablo Ruiz, Cédula Nacional de Identidad N° 6.345.010-3, de profesión Ingeniero Civil, y por don Christian Arbulu Caballero, Cédula Nacional de Identidad N° 11.689.323-1, de profesión Ingeniero Civil, todos domiciliados para estos efectos en Rosario Norte N° 407, Piso 13, comuna de Las Condes, de la ciudad de Santiago, se ha pactado el siguiente Convenio Ad - Referéndum que consta de las cláusulas que a continuación se expresan:

**PRIMERO: ANTECEDENTES Y FUNDAMENTOS DEL CONVENIO AD – REFERÉNDUM.**

- 1.1 "**Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A.**" es titular del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "**Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar**", adjudicado por Decreto Supremo MOP N° 756, de fecha 29 de mayo de 1998, publicado en Diario Oficial de fecha 31 de agosto de 1998, en adelante el "Contrato de Concesión".
- 1.2 Los artículos 19° de la Ley de Concesiones de Obras Públicas y 69° de su Reglamento, establecen que el Ministerio de Obras Públicas, desde que se perfeccione el contrato, podrá modificar, por razones de interés público, las características de las obras y servicios contratados, debiendo compensar al concesionario con las indemnizaciones necesarias en caso de perjuicio, acordando con aquél indemnizaciones que podrán expresarse en el plazo de la concesión, en las tarifas, en los aportes o subsidios o en otros factores del régimen económico de la concesión pactados, pudiendo utilizar uno o varios factores a la vez. El artículo 69° N° 4 del Reglamento agrega que el Director General de Obras Públicas, con el Visto Bueno del Ministro de Obras Públicas y del Ministro de Hacienda, por razones de urgencia, podrá exigir la modificación de las





características de las obras y servicios contratados desde el momento que lo estime conveniente, aunque esté pendiente la determinación sobre la indemnización.

- 1.3** Mediante Resolución DGOP (Exenta) N° 4671, de fecha 9 de noviembre de 2011, sancionada mediante Decreto Supremo MOP N° 207, de fecha 18 de mayo de 2012, se modificaron las características de las obras y servicios del Contrato de Concesión, en el sentido que "Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A." debió desarrollar los proyectos de ingeniería que conforman el denominado "Proyecto de Ingeniería Definitiva Sistema de Telepeaje Interoperable en Plazas de Peaje Troncales y Laterales de la Ruta 68".

Se deja constancia que los citados proyectos fueron aprobados por el Inspector Fiscal según informa en su Oficio Ord. N° 1684, de fecha 27 de junio de 2012.

- 1.4** Mediante Resolución DGOP (Exenta) N° 4507, de fecha 4 de octubre de 2012, la que será sancionada mediante el Decreto Supremo que apruebe el presente Convenio, se modificaron las características de las obras y servicios del Contrato de Concesión, en el sentido que "Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A." debió ejecutar las nuevas inversiones que se derivan de los proyectos de ingeniería que dispuso la Resolución DGOP (Exenta) N° 4671 citada precedentemente.

Se deja constancia que mediante Carta D/GEX/CA/13/AA0773-0/RDP/RDP/MOP, de fecha 5 de febrero de 2013, la Sociedad Concesionaria informó el término de las obras en la totalidad de las plazas de peaje de la Ruta 68, lo que fue certificado por el Inspector Fiscal mediante anotación en el Libro de Obra, foja N° 07, de fecha 15 de febrero de 2013, autorizando con ello el inicio de la Marcha Blanca de la Operación del Sistema de Telepeaje Interoperable.

Se deja constancia que, con fecha 27 de mayo de 2013, mediante anotación en el Libro de Obra, foja N° 21, la Sociedad Concesionaria solicitó la recepción de las obras y los sistemas, lo que fue verificado por el Inspector Fiscal mediante anotación en el Libro de Obra, foja N° 23, de fecha 17 de junio de 2013, autorizando con ello la operación definitiva del Sistema de Telepeaje Interoperable.

- 1.5** En el N° 4 de la Resolución DGOP (Exenta) N° 4507, se dejó constancia que la regulación del servicio del Sistema de Telepeaje Interoperable durante la etapa de operación definitiva, así como las respectivas infracciones y multas en caso de incumplimiento, serían materia del Decreto Supremo que sancionara la citada Resolución.

En ese sentido, y de acuerdo al mérito del trabajo de coordinación que se ha venido realizando sobre esta materia, mediante Oficio Ord. N° 2585, de fecha 6 de enero de 2014, el Inspector Fiscal informó formalmente a Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A. que, de conformidad a lo dispuesto en los artículos 19° de la Ley de Concesiones de Obras Públicas y 69° de su Reglamento, el Ministerio de Obras Públicas modificará las características de las obras y servicios del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar", en el sentido de regular, en el mismo Decreto Supremo que sancione la Resolución DGOP (Exenta) N° 4507 y apruebe el Convenio Ad – Referéndum N° 4, las obligaciones de la Sociedad Concesionaria, y los correspondientes procedimientos, infracciones y multas en caso de incumplimiento, para la operación del Sistema de Telepeaje Interoperable, en los términos y condiciones indicados en el citado Oficio.

- 1.6** Mediante Carta D/GRL/CA/14/AA2977-0/RDP/RDP/MOP, de fecha 7 de enero de 2014, la Sociedad Concesionaria ratificó expresamente su acuerdo con la modificación a las características de las obras y servicios del contrato de concesión informada por el Inspector



Fiscal en su Oficio Ord. N° 2585, de fecha 6 de enero de 2014, según las condiciones y términos ahí señalados.

- 1.7 Las modificaciones a las características de las obras y servicios del contrato de concesión, que se señalan en los numerales 1.3 y 1.4 del presente Convenio, involucraron para la Sociedad Concesionaria nuevas obligaciones, mayores gastos e inversiones, todo lo cual, de conformidad con las disposiciones legales citadas, obliga a compensarla acordando con ella las indemnizaciones necesarias para restablecer el equilibrio económico y financiero del contrato, de manera de no comprometer su buen desarrollo y término.
- 1.8 La Sociedad Concesionaria, en virtud de los antecedentes y fundamentos enunciados, y según prescribe el artículo 19° de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, ha convenido con el Ministerio de Obras Públicas las cláusulas que en el presente Convenio se indican.
- 1.9 Forman parte integrante del presente Convenio Ad - Referéndum los siguientes anexos, que se adjuntan a éste:
  - **Anexo N° 1:** Ejemplo del cálculo del monto a pagar por el MOP de acuerdo a lo señalado en el numeral 3.1.1.
  - **Anexo N° 2:** Ejemplo del cálculo del monto a pagar por el MOP de acuerdo a lo señalado en el numeral 3.1.2.
  - **Anexo N° 3:** Ejemplo numérico de aplicación del procedimiento estipulado en el numeral 3.2.2.

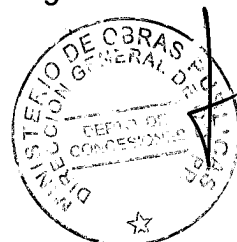
## **SEGUNDO: VALORIZACIÓN DE LAS OBLIGACIONES DE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA.**

### **2.1 INVERSIONES ASOCIADAS A LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE TELEPEAJE INTEROPERABLE:**

- 2.1.1 De conformidad a lo dispuesto en el resuelvo N° 2 de la Resolución DGOP (Exenta) N° 4671, el valor único, total y definitivo, acordado a suma alzada, por concepto del desarrollo de los proyectos de Ingeniería que conforman el denominado "Proyecto de Ingeniería Definitiva Sistema de Telepeaje Interoperable en Plazas de Peaje Troncales y Laterales de la Ruta 68", se fijó en la cantidad de UF 9.502,66 (Nueve Mil Quinientas Dos Coma Sesenta y Seis Unidades de Fomento), neta de IVA.

Las partes acuerdan que el valor señalado en el párrafo precedente, actualizado al 17 de junio de 2013, asciende a la cantidad única y total de UF 10.021,60 (Diez Mil Veintiuno Coma Sesenta Unidades de Fomento). Para el cálculo de dicha actualización se consideró el interés compuesto que devengó diariamente dicho monto entre el 27 de junio de 2012, fecha de aprobación de los proyectos, y el 17 de junio de 2013, fecha de inicio de la operación definitiva del Sistema de Telepeaje Interoperable, considerando para ello una tasa de interés real diaria equivalente a la Tasa Activa Bancaria (TAB) en UF a 360 días, vigente al 27 de junio de 2012, más un spread de 1,5% anual.

- 2.1.2 El valor único, total y definitivo, acordado a suma alzada, por concepto de todas las inversiones dispuestas en la Resolución DGOP (Exenta) N° 4507, con excepción de los costos adicionales de conservación, mantenimiento, operación, explotación y seguros de



explotación que se señalan en el numeral 2.2 del presente Convenio y los costos en que incurra la Sociedad Concesionaria para financiar los análisis legales, técnicos y de negocios que requiriesen sus garantes, a fin de autorizar la suscripción del presente Convenio, según se señala en el numeral 2.1.4 del presente Convenio, se fija en la cantidad de UF 299.370,60 (Doscientas Noventa y Nueve Mil Trescientas Setenta Coma Sesenta Unidades de Fomento), neta de IVA. Dicho valor se desglosa de la siguiente manera:

- ix. El monto total y definitivo, acordado a suma alzada, por concepto de costo de construcción de las obras, se fijó en la cantidad de UF 277.428,14 (Doscientas Setenta y Siete Mil Cuatrocientas Veintiocho Coma Catorce Unidades de Fomento), neta de IVA.
- x. El monto total y definitivo, acordado a suma alzada, por concepto de gastos de administración e inspección en que incurrió la Sociedad Concesionaria, se fijó en la cantidad de UF 10.971,97 (Diez Mil Novecientos Setenta y Una Coma Noventa y Siete Unidades de Fomento), neta de IVA.
- xi. El monto total y definitivo, aprobado por el Inspector Fiscal según consta en el Libro de Obra, foja N° 28, de fecha 26 de julio de 2013, por concepto de costo de todos los seguros adicionales que se requirieron para la construcción de las nuevas obras, se fija en la cantidad de UF 900 (Novecientas Unidades de Fomento), neta de IVA.
- xii. El monto total y definitivo, aprobado por el Inspector Fiscal según consta en el Libro de Obra, foja N° 28, de fecha 26 de julio de 2013, por concepto de costo de boletas de garantía en la etapa de construcción, se fija en la cantidad de UF 70,49 (Setenta Coma Cuarenta y Nueve Unidades de Fomento), neta de IVA.
- xiii. El monto total y definitivo, aprobado por el Inspector Fiscal según consta en el Libro de Obra, foja N° 28, de fecha 26 de julio de 2013, por concepto de los costos en que incurrió la Sociedad Concesionaria por la implementación del Plan Comunicacional, se fija en la cantidad de UF 10.000 (Diez Mil Unidades de Fomento), neta de IVA.

**2.1.3** En virtud de lo señalado en los numerales 2.1.1 y 2.1.2 anteriores, el valor único, total y definitivo, acordado a suma alzada, que reconocerá el MOP por concepto de las inversiones asociadas a la implementación del Sistema de Telepaje Interoperable, dispuestas en las Resoluciones DGOP (Exentas) N° 4671 y N° 4507, con excepción de los costos que tratan los numerales 2.1.4 y 2.2 siguientes, es la cantidad de UF 309.392,20 (Trescientas Nueve Mil Trescientas Noventa y Dos Coma Veinte Unidades de Fomento), neta de IVA.

**2.1.4** El valor máximo que reconocerá el MOP, por concepto de costos en que debió y deberá incurrir la Sociedad Concesionaria para financiar los análisis legales, técnicos y de negocios que requirieran sus garantes, a fin de autorizar el uso de fondos que permitieron la ejecución de las obras asociadas a la implementación del Sistema de Telepaje Interoperable y de autorizar la suscripción del presente Convenio, será la cantidad de UF 2.227,26 (Dos Mil Doscientas Veintisiete Coma Veintiséis Unidades de Fomento), la que se considerará según su valor pro forma, es decir, según los desembolsos que efectivamente realice la Sociedad Concesionaria por este concepto, previa aprobación del Inspector Fiscal del presupuesto que se le presentare.

Para ello, dentro del plazo de 60 días contados de la publicación en el Diario Oficial del Decreto Supremo que apruebe el presente Convenio, la Sociedad Concesionaria deberá presentar al Inspector Fiscal, los presupuestos y antecedentes que respalden el monto que deba incurrir por este concepto. El Inspector Fiscal tendrá un plazo de 5 días para aprobar o rechazar el presupuesto y antecedentes correspondientes. En caso de que el presupuesto y antecedentes fueran rechazados, la Sociedad Concesionaria deberá presentar el



presupuesto corregido al Inspector Fiscal para su aprobación o rechazo, en un plazo máximo de 5 días.

**2.2 COSTOS ADICIONALES DE CONSERVACIÓN, MANTENIMIENTO, OPERACIÓN Y EXPLOTACIÓN, INCLUYENDO SEGUROS, DEL SISTEMA DE TELEPEAJE INTEROPERABLE:**

**2.2.1** De conformidad a lo dispuesto en el literal iii. del resuelto N° 3 de la Resolución DGOP (Exenta) N° 4507, y considerando la proporcionalidad en el primer año de operación de las obras asociadas al Sistema de Telepeaje, por concepto de costo de conservación, mantenimiento, operación y explotación de dichas obras, se fija la cantidad de UF 569.835,03 (Quinientas Sesenta y Nueve Mil Ochocientos Treinta y Cinco Coma Cero Tres Unidades de Fomento), neta de IVA, cifra que corresponde a la sumatoria lineal de los costos anuales fijados por dicho concepto hasta el 10 de agosto de 2024, fecha que corresponde al plazo máximo de la concesión determinado según lo establecido en el artículo 1.5.6 de las Bases de Licitación, de acuerdo al desglose que se muestra en el numeral 3.2.1 del presente Convenio.

**2.2.2** De conformidad a lo dispuesto en el literal iv. del resuelto N° 3 de la Resolución DGOP (Exenta) N° 4507, por concepto de costo de seguro de catástrofe, adicional al existente, para cubrir, durante la etapa de explotación, las obras asociadas al Sistema de Telepeaje Interoperable, se fijó la cantidad máxima anual de UF 915,51 (Novecientas Quince Coma Cincuenta y Una Unidades de Fomento), neta de IVA.

**TERCERO: ACUERDO DE INDEMNIZACIONES PARA COMPENSAR A LA SOCIEDAD CONCESIONARIA.**

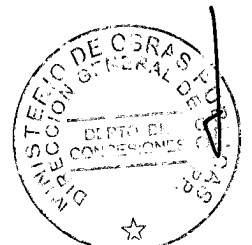
Para compensar a la Sociedad Concesionaria por los montos de inversión y desembolsos asociados a las modificaciones de las características de las obras y servicios referidas en las Resoluciones DGOP (Exentas) N° 4671 y N° 4507, antes citadas, el MOP acuerda con Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A. las indemnizaciones que se detallan en la presente Cláusula.

**3.1 INDEMNIZACIÓN POR LOS CONCEPTOS ESTABLECIDOS EN EL NUMERAL 2.1 DEL PRESENTE CONVENIO**

**3.1.1** Las partes acuerdan que el MOP pagará, en el plazo que vence el 31 de diciembre de 2014, el valor señalado en el numeral 2.1.3, esto es, la cantidad de UF 309.392,20 (Trescientas Nueve Mil Trescientas Noventa y Dos Coma Veinte Unidades de Fomento), más el interés compuesto que devengue diariamente dicho monto a partir del 18 de junio de 2013 y hasta la fecha de su pago efectivo, considerando para ello una tasa de interés real diaria equivalente a la Tasa Activa Bancaria (TAB) en UF a 360 días, vigente al 17 de junio de 2013, más un spread de 1,5% anual.

En el evento de atraso del MOP en el pago señalado en el presente numeral, el monto adeudado al 31 de diciembre de 2014 devengará un interés real diario de 0,0198% a contar del 1 de enero de 2015 y hasta la fecha de pago efectivo de la obligación.

Se adjunta como Anexo N° 1, un ejemplo del cálculo del monto a pagar por el MOP de acuerdo a lo señalado en el presente numeral 3.1.1.



**3.1.2** Las partes acuerdan que el MOP pagará, en el plazo que vence el 31 de diciembre de 2014, el valor total y definitivo que apruebe el Inspector Fiscal conforme lo señalado en el numeral 2.1.4, con un máximo de UF 2.227,26 (Dos Mil Doscintas Veintisiete Coma Veintiséis Unidades de Fomento), más el interés compuesto que devengue diariamente dicho monto a partir del día siguiente a la fecha de aprobación del Inspector Fiscal y hasta la fecha de su pago efectivo, considerando para ello una tasa de interés real diaria equivalente a la Tasa Activa Bancaria (TAB) en UF a 360 días, vigente a la fecha de aprobación del Inspector Fiscal, más un spread de 1,5% anual.

En el evento de atraso del MOP en el pago señalado en el presente numeral, el monto adeudado al 31 de diciembre de 2014 devengará un interés real diario de 0,0198% a contar del 1 de enero de 2015 y hasta la fecha de pago efectivo de la obligación.

Se adjunta como Anexo N° 2, un ejemplo del cálculo del monto a pagar por el MOP de acuerdo a lo señalado en el presente numeral 3.1.2.

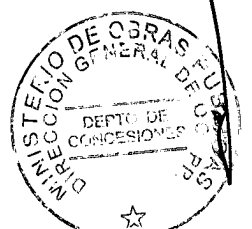
**3.2 INDEMNIZACIÓN POR LOS CONCEPTOS ESTABLECIDOS EN EL NUMERAL 2.2 DEL PRESENTE CONVENIO**

**3.2.1** Por concepto de costo de conservación, mantenimiento, operación y explotación de las obras asociadas al Sistema de Telepeaje Interoperable, las partes acuerdan que el MOP pagará anualmente a la Sociedad Concesionaria, los montos que se señalan en la Tabla N° 1 siguiente, en una cuota, en el plazo que vence el último día hábil del mes de marzo del año siguiente, y sólo hasta el año en que se extinga el contrato de concesión, salvo para el año 2013, el que se pagará en el plazo que vence dentro de los 60 días siguientes a la fecha de publicación en el Diario Oficial del Decreto Supremo que apruebe el presente Convenio.

**TABLA N° 1**

| Año  | Costos de Conservación, Mantenimiento, Operación y Explotación (neto de IVA) UF |
|------|---|
| 2013 | 43.494,80   |
| 2014 | 49.611,26   |
| 2015 | 49.611,26   |
| 2016 | 49.611,26   |
| 2017 | 49.611,26   |
| 2018 | 49.611,26   |
| 2019 | 49.611,26   |
| 2020 | 49.611,26   |
| 2021 | 49.611,26   |
| 2022 | 49.611,26   |
| 2023 | 49.611,26   |
| 2024 | 30.227,63   |

Se deja constancia que el valor para el año 2024 considera que la concesión se extingue el 10 de agosto de dicho año, fecha que corresponde al plazo máximo de la concesión



determinado por la aplicación de lo establecido en el artículo 1.5.6 de las Bases de Licitación.

En el evento que, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 1.5.6 de las Bases de Licitación, la concesión se extinga en una fecha previa al plazo máximo de la concesión, el pago que efectuará el MOP por concepto de costo de conservación, mantenimiento, operación y explotación de las obras asociadas al Sistema de Telepeaje correspondiente al último año de concesión, deberá considerar la proporción del año que efectivamente estuvieron en operación las obras.

Para tal efecto, dentro de los 10 días siguientes al término de la concesión, el Inspector Fiscal certificará el monto que efectivamente deberá pagar el MOP a la Sociedad Concesionaria por este concepto. El monto certificado por el Inspector Fiscal será pagado por el MOP a la Sociedad Concesionaria, dentro de los 90 días siguientes a la fecha de certificación del Inspector Fiscal, en su equivalente en pesos, según el valor de la Unidad de Fomento al día de pago efectivo.

**3.2.2** En caso que por aplicación de lo señalado en los numerales 3.1 y 3.2 del Convenio Complementario N° 2, se extendiere la concesión por sobre los 300 meses, el MOP pagará a la Sociedad Concesionaria, por concepto de Costos de Conservación, Mantenimiento, Operación y Explotación la suma de UF 4.134,27 (Cuatro Mil Ciento Treinta y Cuatro Coma Veintisiete Unidades de Fomento), netas de IVA, por cada mes que se extienda el plazo de la concesión más allá del 10 de agosto de 2024. El MOP efectuará pagos anuales, equivalentes a la suma de los valores mensuales que correspondan para el período comprendido entre enero y diciembre de cada año, a más tardar, el último día hábil del mes de marzo del año siguiente.

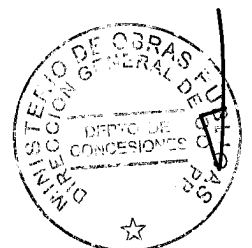
Sin perjuicio de lo anterior, el monto por este concepto, correspondiente al mes de agosto del año 2024, será la suma de UF 2.800,64 (Dos Mil Ochocientos Coma Sesenta y Cuatro Unidades de Fomento), neta de IVA.

Para efectos de realizar los pagos antes señalados, a partir del año 2025, el Inspector Fiscal certificará, dentro de los 10 primeros días del mes de enero de cada año, el monto que efectivamente pagará el MOP a la Sociedad Concesionaria por dichos conceptos.

Se adjunta como Anexo N° 3, un ejemplo de aplicación del procedimiento estipulado en el presente numeral 3.2.2.

**3.2.3** Por concepto de costo de seguro de catástrofe, adicional al existente, para cubrir, durante la etapa de explotación, las obras asociadas al Sistema de Telepeaje Interoperable, las partes acuerdan que el MOP pagará anualmente a la Sociedad Concesionaria, la cantidad máxima de UF 915,51 (Novecientas Quince Coma Cincuenta y Un Unidades de Fomento), neta de IVA, en una cuota, en el plazo que vence el último día hábil del mes de marzo del año siguiente, y sólo hasta el año en que se extinga el contrato de concesión, salvo para el año 2013, el que se pagará en el plazo que vence dentro de los 60 días siguientes a la fecha de publicación en el Diario Oficial del Decreto Supremo que apruebe el presente Convenio.

El valor definitivo a pagar por el MOP anualmente por este concepto se tratará a valor pro forma, es decir, según los desembolsos que efectivamente realice la Sociedad Concesionaria por este concepto, previa aprobación del Inspector Fiscal.



Para efectos de realizar los pagos anuales antes señalados, a partir del año 2015, el Inspector Fiscal certificará, dentro de los 10 primeros días del mes de enero de cada año, el monto que efectivamente deberá pagar el MOP a la Sociedad Concesionaria por este concepto correspondiente al año anterior de explotación. Para efectos del pago correspondiente al año 2013, la certificación antes referida deberá ser realizada por el Inspector Fiscal dentro de los 10 días siguientes a la fecha de publicación en el Diario Oficial del Decreto Supremo que apruebe el presente Convenio.

- 3.2.4** En el evento de atraso del MOP en los pagos señalados en el presente numeral 3.2, los montos adeudados devengarán un interés real diario de 0,0198% a contar de las respectivas fechas de pago establecidas en los numerales precedentes y hasta la fecha de pago efectivo de cada obligación.

**CUARTO: OTRAS ESTIPULACIONES SOBRE EL REGIMEN DEL CONTRATO DE CONCESION.**

- 4.1** El Impuesto al Valor Agregado (IVA) que soportare la Sociedad Concesionaria, en relación con las modificaciones a las características de las obras y servicios asociadas a las obras que se compensan en el presente Convenio, recibirá el mismo tratamiento que contempla el artículo 1.11.5.2 de las Bases de Licitación para dicho impuesto, en relación con las restantes obras contempladas en el Contrato de Concesión.
- 4.2** De toda comunicación o hecho relativo al presente Convenio Ad - Referéndum, así como del Contrato de Concesión, se dejará constancia en el Libro de Explotación.

**QUINTO:** En virtud de las indemnizaciones acordadas en el presente Convenio, y sujeto a la condición que los pagos se efectúen en la forma acordada en el mismo, la Sociedad Concesionaria otorga al MOP el más amplio, completo y total finiquito, respecto de las indemnizaciones y compensaciones estipuladas en el presente Convenio por las inversiones dispuestas en la Resolución DGOP (Exenta) N° 4671, de fecha 9 de noviembre de 2011, sancionada mediante Decreto Supremo MOP N° 207, de fecha 18 de mayo de 2012, en la Resolución DGOP (Exenta) N° 4507, de fecha 4 de octubre de 2012, y en el Decreto Supremo que apruebe el presente Convenio, y renuncia a efectuar las respectivas reclamaciones que pudiera haberle correspondido.

**SEXTO:** El presente Convenio Ad-Referéndum tendrá plena validez desde la publicación en el Diario Oficial del Decreto Supremo que lo apruebe, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 19° del DS MOP N° 900, de 1996, y 69° del DS MOP N° 956, de 1997.

**SÉPTIMO:** El presente Convenio se firma en cuatro ejemplares, quedando dos de ellos en poder de la Sociedad Concesionaria y dos en el Ministerio de Obras Públicas.

**OCTAVO:** La personería de don Luis Miguel De Pablo Ruiz y don Christian Arbulu Caballero para actuar en nombre y representación de **SOCIEDAD CONCESIONARIA RUTAS DEL PACÍFICO S.A.**, consta de escritura pública de fecha 5 de agosto de 2013, suscrita en la Notaría de Santiago de don Andrés Rubio Flores.

Firman: Javier Osorio Sepúlveda, Director General de Obras Públicas, Luis Miguel De Pablo Ruiz, Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A. y Christian Arbulu Caballero, Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A.



**CONVENIO AD - REFERÉNDUM N° 4  
"INTERCONEXIÓN VIAL SANTIAGO – VALPARAÍSO – VIÑA DEL MAR"**

**Anexo N° 1**

**Ejemplo de la forma de cálculo del monto a pagar por el MOP de acuerdo a lo señalado en el numeral 3.1.1 del Convenio.**

|                         |           |
|-------------------------|-----------|
| Proyectos de Ingeniería | 10.021,60 |
|-------------------------|-----------|

|                                       |                   |
|---------------------------------------|-------------------|
| Construcción Obras                    | 277.428,14        |
| Gastos de Administración e Inspección | 10.971,97         |
| Seguros Adicionales de Construcción   | 900,00            |
| Boletas de Garantías                  | 70,49             |
| Plan Comunicacional                   | 10.000,00         |
| <b>SubTotal</b>                       | <b>299.370,60</b> |

|              |                   |
|--------------|-------------------|
| <b>Total</b> | <b>309.392,20</b> |
|--------------|-------------------|

|                             |                |
|-----------------------------|----------------|
| TAB UF 360 (17/6/13)        | 2,97%          |
| Spread Anual                | 1,50%          |
| Tasa de interés Anual (Ta)  | <b>4,47%</b>   |
| Tasa de interés Diaria (Td) | <b>0,0121%</b> |

$$Td = (1 + Ta)^{(1/360)} - 1$$

| Fecha de Inicio Operación Sist. Telepaje | Total UF   |
|--|------------|
| 17-06-2013                               | 309.392,20 |

i) A modo de ejemplo, si el MOP pagase el 28 de noviembre de 2014, entonces el monto total a pagar será de:

| Fecha de Pago | Total a Pagar UF |
|---------------|------------------|
| 28-11-2014    | 329.925,93       |

ii) A modo de ejemplo, si el MOP pagase en el plazo máximo, es decir, el 31 de diciembre de 2014, entonces el monto total a pagar será de:

| Fecha de Pago | Total a Pagar UF |
|---------------|------------------|
| 31-12-2014    | 331.251,12       |

iii) Si el MOP pagase en una fecha posterior al plazo máximo, entonces, el monto adeudado al 31 de diciembre de 2014 (UF 331.251,12) devengará intereses hasta la fecha de su pago efectivo, considerando una tasa de interés real diaria de 0,0198%, de conformidad a lo dispuesto en el numeral 3.1.1 del presente convenio. A modo de ejemplo, si el MOP pagase el 31 de marzo de 2015, entonces el monto total a pagar será de:

|   |         |
|---|---------|
| Tasa de interés diaria por atraso en el pago, según numeral 2.3 | 0,0198% |
|---|---------|

| Fecha de Pago | Total a Pagar UF |
|---------------|------------------|
| 31-03-2015    | 337.206,33       |

Nota:

El cálculo de la Tasa de Interés Diaria considera todos los decimales.





**CONVENIO AD - REFERÉNDUM N° 4  
"INTERCONEXIÓN VIAL SANTIAGO – VALPARAÍSO – VIÑA DEL MAR"**

**Anexo N° 2**

**Ejemplo de la forma de cálculo del monto a pagar por el MOP de acuerdo a lo señalado en el numeral 3.1.2 del Convenio.**

|                                    |                |
|------------------------------------|----------------|
| TAB UF 360 (a fecha de aprobación) | 3,00%          |
| Spread Anual                       | 1,50%          |
| Tasa de interés Anual (Ta)         | <b>4,50%</b>   |
| Tasa de interés Diaria (Td)        | <b>0,0122%</b> |

$Td = (1 + Ta)^{(1/360)} - 1$

| Fecha de Aprobación IF | Monto Aprobado UF |
|------------------------|-------------------|
| 15-05-2014             | 2.200,00          |

i) A modo de ejemplo, si el MOP pagase el 28 de noviembre de 2014, entonces el monto total a pagar será de:

| Fecha de Pago | Total a Pagar UF |
|---------------|------------------|
| 28-11-2014    | 2.253,63         |

ii) A modo de ejemplo, si el MOP pagase en el plazo máximo, es decir, el 31 de diciembre de 2014, entonces el monto total a pagar será de:

| Fecha de Pago | Total a Pagar UF |
|---------------|------------------|
| 31-12-2014    | 2.262,75         |

iii) Si el MOP pagase en una fecha posterior al plazo máximo, entonces, el monto adeudado al 31 de diciembre de 2014 (UF 2.262,75) devengará intereses hasta la fecha de su pago efectivo, considerando una tasa de interés real diaria de 0,0198%, de conformidad a lo dispuesto en el numeral 3.1.2 del presente convenio. A modo de ejemplo, si el MOP pagase el 31 de marzo de 2015, entonces el monto total a pagar será de:

|   |         |
|---|---------|
| Tasa de interés diaria por atraso en el pago, según numeral 2.3 | 0,0198% |
|---|---------|

| Fecha de Pago | Total a Pagar UF |
|---------------|------------------|
| 31-03-2015    | 2.303,43         |

Nota:

El cálculo de la Tasa de Interés Diaria considera todos los decimales.

La fecha de aprobación y monto aprobado por el Inspector Fiscal, así como el valor de la TAB UF 360, son sólo referenciales y no comprometen a las partes.



**CONVENIO AD - REFERÉNDUM N° 4  
"INTERCONEXIÓN VIAL SANTIAGO – VALPARAÍSO – VIÑA DEL MAR"**

**Anexo N° 3  
Ejemplo numérico del procedimiento estipulado en el numeral 3.2.2 del  
Convenio.**

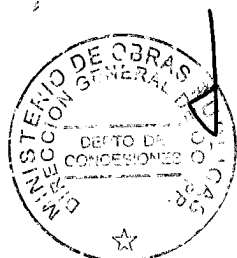
a) A modo de ejemplo, si la concesión se extinguiera el 30 de noviembre de 2024, entonces el MOP deberá pagar a la Sociedad Concesionaria, previa certificación del Inspector Fiscal, el monto señalado en la columna (D) en la fecha máxima dispuesta en la columna (C) del cuadro siguiente:

| Mes de Operación Adicional<br>(A) | Monto Mensual por Conservación, Mantenimiento, Operación y Explotación del Sistema de Telepeaje Interoperable<br>(B) | Fecha de Pago MOP<br>(C) | Pagos del MOP (UF)<br>(D) |
|-----------------------------------|--|--------------------------|---------------------------|
| ago-24                            | 2.800,64   |                          |                           |
| sep-24                            | 4.134,27   |                          |                           |
| oct-24                            | 4.134,27   |                          |                           |
| nov-24                            | 4.134,27   |                          |                           |
|                                   |  | 31-03-2025               | 15.203,45                 |

b) A modo de ejemplo, si la concesión se extinguiera el 30 de junio de 2026, entonces el MOP deberá pagar a la Sociedad Concesionaria, previa certificación del Inspector Fiscal, los montos señalados en la columna (D) en las fechas máximas dispuestas en la columna (C) del cuadro siguiente:

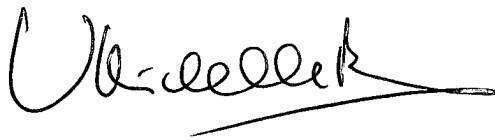
| Mes de Operación Adicional<br>(A) | Monto Mensual por Conservación, Mantenimiento, Operación y Explotación del Sistema de Telepeaje Interoperable<br>(B) | Fecha de Pago MOP<br>(C) | Pagos del MOP (UF)<br>(D) |
|-----------------------------------|--|--------------------------|---------------------------|
| ago-24                            | 2.800,64   |                          |                           |
| sep-24                            | 4.134,27   |                          |                           |
| oct-24                            | 4.134,27   |                          |                           |
| nov-24                            | 4.134,27   |                          |                           |
| dic-24                            | 4.134,27   |                          |                           |
|                                   |  | 31-03-2025               | 19.337,72                 |
| ene-25                            | 4.134,27   |                          |                           |
| feb-25                            | 4.134,27   |                          |                           |
| mar-25                            | 4.134,27   |                          |                           |
| abr-25                            | 4.134,27   |                          |                           |
| may-25                            | 4.134,27   |                          |                           |
| jun-25                            | 4.134,27   |                          |                           |
| jul-25                            | 4.134,27   |                          |                           |
| ago-25                            | 4.134,27   |                          |                           |
| sep-25                            | 4.134,27   |                          |                           |
| oct-25                            | 4.134,27   |                          |                           |
| nov-25                            | 4.134,27   |                          |                           |
| dic-25                            | 4.134,27   |                          |                           |
|                                   |  | 31-03-2026               | 49.611,24                 |
| ene-26                            | 4.134,27   |                          |                           |
| feb-26                            | 4.134,27   |                          |                           |
| mar-26                            | 4.134,27   |                          |                           |
| abr-26                            | 4.134,27   |                          |                           |
| may-26                            | 4.134,27   |                          |                           |
| jun-26                            | 4.134,27   |                          |                           |
|                                   |  | 31-03-2027               | 24.805,62                 |

9. **DÉJASE CONSTANCIA** que los gastos que irroge el presente Decreto Supremo para el año 2014 serán con cargo a la imputación presupuestaria LP 2014 12.02.08.31.02.004 Código BIP 29000103-0 "CONCESIÓN INTERCONEXIÓN VIAL SANTIAGO – VALPARAISO – VIÑA DEL MAR (SISTEMA NUEVAS INVERSIONES)".



10. **DENTRO DEL PLAZO** de 10 días hábiles contados desde la publicación en el Diario Oficial del presente Decreto Supremo, tres transcripciones de éste serán suscritas ante notario por "Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A." en señal de aceptación de su contenido, debiendo protocolizarse ante el mismo notario uno de los ejemplares. Dentro de los cinco días hábiles siguientes, una de las transcripciones referidas precedentemente será entregada para su archivo a la Dirección General de Obras Públicas y la otra a la Fiscalía del Ministerio de Obras Públicas, ambas deberán acompañarse de una copia autorizada de la protocolización efectuada.

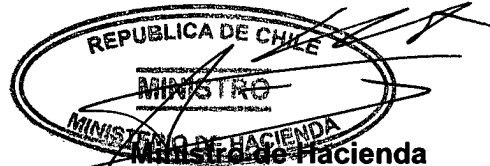
**ANÓTESE, TÓMESE RAZÓN Y PUBLÍQUESE**



**MICHELLE BACHELET JERIA  
PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA**



**Ministro de Obras Públicas**  
**ALBERTO UNDURRAGA VICUÑA**  
Ministro de Obras Públicas



REPUBLICA DE CHILE  
MINISTRO  
MINISTERIO DE HACIENDA



DIRECCION DE PRESUPUESTOS  
DIRECTOR  
Ministerio de Hacienda



Javier Osorio Sepúlveda  
Director General de Obras Públicas



MOP  
FISCALIA



MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS  
DIRECCION GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS  
DEPTO. DE CONCESIONES  
MOP

| CONTRALORIA GENERAL           |    |   |
|-------------------------------|----|---|
| TOMA DE RAZON                 |    |   |
| NUEVA RECEPCION               |    |   |
| Con Oficio N°                 |    |   |
| DEPART. JURIDICO              |    |   |
| DEP. T. R. Y REGISTRO         |    |   |
| DEPART. CONTABIL.             |    |   |
| SUB. DEP. C. CENTRAL          |    |   |
| SUB. DEP. E. CUENTAS          |    |   |
| SUB. DEP. C. P. Y BIENES NAC. |    | JAVIER MUÑOZ<br>Jefe División Jurídica (S)<br>Coordinación de Concesiones de Obras Públicas |
| DEPART. AUDITORIA             |    |   |
| DEPART. V. O. P. U y T.       |    |   |
| SUB. DEP. MUNICIP.            |    |   |
|                               |    |   |
| <b>REFRENDACION</b>           |    |   |
| REF. POR                      | \$ | _____   |
| IMPUTAC.                      |    | _____   |
| ANOT. POR                     | \$ | _____   |
| IMPUTAC.                      |    | _____   |
| DEDUC DTO.                    |    | _____   |
|                               |    |   |

*Eric Martin Gonzalez*  
**ERIC MARTIN GONZALEZ**  
 Coordinador de Concesiones de Obras Publicas

*Javier Muñoz*  
**JAVIER MUÑOZ**  
 Jefe División Jurídica (S)  
 Coordinación de Concesiones de Obras Públicas

*Javier Gonzalez Garcia*  
**JAVIER GONZÁLEZ GARCÍA**  
 Jefe División de Explotación de Obras Concesionadas CCOP

**UNIDAD DE ANALISIS DE CONTRATOS DE CONCESIÓN**  
 Coord. de Concesiones de Obras Públicas





CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA  
DIVISIÓN DE INFRAESTRUCTURA Y REGULACIÓN  
SUBDIVISIÓN JURÍDICA

AIP

CURSA CON ALCANCE EL DECRETO  
N° 345, DE 2014, DEL MINISTERIO  
DE OBRAS PÚBLICAS.

SANTIAGO, 29 SET 14 \*74524

La Contraloría General ha dado curso al instrumento del rubro, que modifica por razones de interés público, las características de las obras y servicios que indica del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar", formalizando lo dispuesto a través de la resolución exenta N° 4.507, del 4 de octubre de 2012, de la Dirección General de Obras Públicas, y aprueba el Convenio Ad – Referéndum N° 4.

Sin perjuicio de lo anterior, cumple con hacer presente –atendida la fecha de dicha resolución exenta y que de los antecedentes acompañados aparece que la ejecución de las obras de que trata se inició el 16 de enero de 2013, entrando en operación definitiva el 17 de junio de ese mismo año–, que tal como se le ha señalado a ese ministerio, entre varios otros, en los dictámenes N°s 1.368, de 2011 y 51.375, de 2012, el decreto respectivo ha de dictarse con la debida oportunidad, de modo tal que el control previo de juridicidad que se lleve a cabo pueda efectuarse en forma eficaz.

Con el alcance que antecede, se ha tomado razón del decreto del epígrafe.

Transcribese a la Fiscalía del Ministerio de Obras Públicas.

Saluda atentamente a Ud.,

RAMIRO MENDOZA ZÚÑIGA  
CONTRALOR GENERAL DE LA REPÚBLICA

AL SEÑOR  
MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS  
PRESENTE

1874