

### DECRETOS, RESOLUCIONES, SOLICITUDES Y NORMAS DE INTERÉS PARTICULAR

Núm. 42.230

Sábado 15 de Diciembre de 2018

Página 1 de 36

### Normas Particulares

CVE 1513293

#### MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

#### **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 EL CONVENIO AD – REFERÉNDUM N° 5**

Núm. 144.- Santiago, 9 de noviembre de 2018.

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°.
- La Ley N° 21.044, de fecha 17 de noviembre de 2017, que crea la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas.
- El DFL N°7, de fecha 25 de enero de 2018, que fija la planta de personal y fecha de iniciación de actividades de la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas.
- 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 obra pública fiscal denominada “Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar”.
- El Decreto Supremo MOP N° 207, de fecha 18 de mayo de 2012.
- La Resolución DGOP (Exenta) N° 4507, de fecha 4 de octubre de 2012.
- El Decreto Supremo MOP N° 345, de fecha 8 de julio de 2014.
- La Resolución DGOP (Exenta) N° 661, de fecha 14 de febrero de 2018.
- El Acuerdo Marco, de fecha 31 de mayo de 2018, firmado entre el Ministerio de Obras Públicas y “Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A.”.
- El Decreto Supremo MOP N° 108, de fecha 4 de julio de 2018.
- El Oficio Ord. N° 027, de agosto de 2018, del Jefe de la División de Operaciones de la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas.
- El Oficio Ord. N° 051/139, de fecha 30 de agosto de 2018, del Jefe de la División de Evaluación Social de Inversiones (S) del Ministerio de Desarrollo Social.
- El Oficio Ord. N° 5003, de fecha 30 de agosto de 2018, del Inspector Fiscal.
- La Carta D/GOP/CA/18/AD2984-0/RDP/RDP/MOP, de fecha 30 de agosto de 2018, de la Sociedad Concesionaria.
- El Oficio Ord. N° 5009, de fecha 4 de septiembre de 2018, del Inspector Fiscal.
- El Oficio Ord. N° 034, de fecha 4 de septiembre de 2018, del Jefe de la División de Operaciones de la Dirección General de Concesiones.
- La Resolución DGC (Exenta) N° 328, de fecha 5 de septiembre de 2018.
- El Oficio Ord. N° 5030, de fecha 24 de septiembre de 2018, del Inspector Fiscal (S).
- El Oficio Ord. N° 5084, de fecha 30 de octubre de 2018, del Inspector Fiscal.
- La Carta D/GOP/CA/18/AD4160-0/RDP/RDP/MOP, de fecha 31 de octubre de 2018, de la Sociedad Concesionaria.
- El Oficio Ord. N° 5087, de fecha 31 de octubre de 2018, del Inspector Fiscal.
- El Oficio Ord. N° 69, de fecha 5 de noviembre de 2018, del Jefe de la División de Operaciones de la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas.
- La Resolución N° 1600, de 2008, de la Contraloría General de la República, que fijó normas sobre exención del trámite de la Toma de Razón.

**CVE 1513293**

Director: Juan Jorge Lazo Rodríguez  
Sitio Web: [www.diarioficial.cl](http://www.diarioficial.cl)

Mesa Central: +56 2 24863600 E-mail: [consultas@diarioficial.cl](mailto:consultas@diarioficial.cl)  
Dirección: Dr. Torres Boonen N°511, Providencia, Santiago, Chile.

Considerando:

- 1° Que los artículos 19° de la Ley de Concesiones de Obras Públicas y 69° de su Reglamento, establecen que el Ministerio de Obras Públicas, en adelante el “MOP”, desde que se perfeccione el contrato, podrá modificar, por razones de interés público, las características de las obras y servicios contratados.
- 2° 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.
- 3° Que de conformidad con lo establecido en el artículo 2 de la Ley N° 21.044 de 2017, desde la fecha de inicio de las funciones de la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas fijada en el DFL N° 7 de 2018, ésta asumió la totalidad de las competencias, funciones y atribuciones que desempeñaba la Dirección General de Obras Públicas, por sí y a través de la Coordinación de Concesiones de Obras Públicas, dispuestas en el DFL N° 850 de 1997, Ley Orgánica del Ministerio de Obras Públicas, relacionadas con la Ley de Concesiones de Obras Públicas, y por tanto, está encargada especialmente de continuar la gestión de los contratos de estudios, asesorías y concesión a través de sus etapas de proyecto, construcción y explotación, respecto de todos los contratos que, hasta la fecha de entrada en vigor de esa ley, tenían a su cargo.
- 4° Que el sistema electrónico de cobro en actual operación en la red vial concesionada de la ciudad de Santiago, que opera bajo la modalidad de flujo libre conocida como “Free Flow”, ha demostrado ser un sistema altamente eficiente y confiable, especialmente considerando la tecnología de punta que utiliza y la versatilidad e interoperabilidad que presentan los dispositivos TAG’s o transponders (también denominados indistintamente como Televías), los que pueden ser utilizados en todas las concesiones que conforman la red vial de Santiago.
- 5° Que actualmente el contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada “Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar”, en adelante el “Contrato de Concesión”, cuenta con 3 plazas de peaje troncales (Zapata, Lo Prado y Troncal Sur) y 6 plazas de peaje laterales, en las cuales coexisten los sistemas de cobros manual y electrónico, en este último caso bajo las modalidades Non-Stop o Stop&Go, según el caso.
- 6° Que debido al creciente flujo vehicular y con el propósito de mantener el buen funcionamiento de las obras, promover el desarrollo de la región y elevar el estándar de servicio de la concesión a sus usuarios, el MOP ha estimado de interés público y urgencia modificar 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.”, en adelante la “Sociedad Concesionaria”, deberá desarrollar el proyecto de ingeniería definitiva y ejecutar las obras, equipamiento y sistemas que permitan implementar en el Contrato de Concesión un sistema electrónico de cobro en modalidad de post pago, que sea compatible con las tecnologías que operan en las autopistas urbanas concesionadas por el Ministerio de Obras Públicas, y que contemple para las Plazas de Peaje Troncales Zapata, Lo Prado y Troncal Sur, un sistema que complemente vías de cobro manual con vías de cobro electrónico bajo la modalidad de flujo libre o “Free Flow” que evite la detención del vehículo, y en las Plazas de Peaje Laterales Quilpué, Casablanca y Algarrobo, un sistema que permita que algunas de las pistas Stop&Go puedan ser utilizadas sin barrera, de modo tal de evitar la detención de los vehículos que circulen por ellas. Para ello, y con el objeto de poder contar con dicha tecnología en el más corto plazo, es de suma urgencia contar con las ingenierías, obras, equipamiento y sistemas necesarios a la mayor brevedad posible.
- 7° Que en dicho contexto, en el mes de agosto de 2018, mediante Oficio Ord. N° 027, el Jefe de la División de Operaciones de la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas, envió, para revisión y pronunciamiento del Ministerio de Desarrollo Social, el informe final de evaluación social del proyecto de implementación de un sistema de cobro free flow en el contrato de concesión “Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar”, que contempla la incorporación de un sistema de cobro “Free Flow” en los peajes troncales Lo Prado, Zapata y Troncal Sur, y el cambio del sistema de cobro en los peajes laterales de Algarrobo, Casablanca y Quilpué, a un sistema de cobro que para efectos del proyecto se ha denominado como “Free Flow Light”, el cual no considera instalación de pórticos, sino que elimina la barrera de circulación de las actuales casetas de cobro.
- 8° Que mediante Oficio N° 051/139, de fecha 30 de agosto de 2018, el Jefe de la División de Evaluación Social de Inversiones (S) del Ministerio de Desarrollo Social envió a la Jefa de Pasivos Contingentes y Concesiones de la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda el informe de evaluación social correspondiente, en el cual se concluye que el proyecto de implementación del sistema de cobro descrito en el considerando precedente en el contrato de concesión “Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar” es rentable socialmente, y por tanto se recomienda su ejecución.

- 9° Que con el objeto de poder contar con las ingenierías, obras, equipamiento y sistemas necesarios para implementar el “Sistema Free Flow” en el Contrato de Concesión a la mayor brevedad posible, mediante Resolución DGC (Exenta) N° 328, de fecha 5 de septiembre de 2018, se modificaron, por razones de interés público y urgencia, 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.” deberá: a) desarrollar el proyecto de ingeniería de detalle denominado “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”; b) ejecutar, suministrar, implementar, conservar y mantener las obras, equipamiento y sistemas definitivos comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico” que apruebe el Inspector Fiscal; y c) ejecutar, suministrar, implementar, conservar, mantener, operar y explotar, hasta la fecha de inicio de la operación y explotación de las obras, equipamiento y sistemas definitivos a que se refiere el literal b) precedente, un “Sistema de Transición” en las Plazas de Peaje Troncales Zapata y Lo Prado, que permita el paso de vehículos sin detención, utilizando la infraestructura de vías existente, de acuerdo a los requerimientos definidos en la Fase 1 del “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico” que apruebe el Inspector Fiscal.
- 10° Que de conformidad con lo establecido en la Resolución DGC (Exenta) N° 328, de fecha 5 de septiembre de 2018, y de acuerdo al mérito del trabajo de coordinación que se ha venido realizando sobre esta materia, mediante Oficio Ord. N° 5084, de fecha 30 de octubre de 2018, el Inspector Fiscal informó formalmente a la Sociedad Concesionaria que, de conformidad con 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, con el objeto de disponer la habilitación, operación y explotación de las obras, equipamiento y sistemas definitivos comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”, y de establecer la regulación del servicio del “Sistema Free Flow” durante la etapa de operación y explotación definitiva, sus requerimientos funcionales y de rendimiento, las respectivas infracciones y multas en caso de incumplimiento, la habilitación al cobro de los pódicos de peajes electrónicos correspondientes, así como los requerimientos que se exigirán para regular la relación de la Sociedad Concesionaria con los usuarios de la vía. Todo lo anterior, en los términos, plazos y condiciones señalados en el citado Oficio y en su documento adjunto.
- Junto con ello, en el citado Oficio el Inspector Fiscal informó formalmente a la Sociedad Concesionaria que, en el mismo acto administrativo que disponga las modificaciones señaladas en el párrafo precedente, se modificarán las características de las obras y servicios del Contrato de Concesión, en el sentido de introducir un procedimiento para que el MOP pueda, como medida de gestión de demanda de tráfico tendiente a mitigar congestión por niveles de tránsito en fines de semana, fines de semana largos o feriados, exigir a la Sociedad Concesionaria el cobro de tarifas diferenciadas por hora, día de la semana, período del año y sentido.
- Para efectos de lo señalado en los párrafos anteriores, en el Oficio Ord. N° 5084 el Inspector Fiscal solicitó a la Sociedad Concesionaria ratificar expresamente su aceptación a las modificaciones a las características de las obras y servicios del Contrato de Concesión informadas en su Oficio, en los términos, plazos y condiciones allí señalados. Asimismo, atendido el trabajo de coordinación realizado por las partes, en el citado Oficio el Inspector Fiscal solicitó a la Sociedad Concesionaria enviar formalmente el presupuesto definitivo por concepto de conservación, mantenimiento, operación y explotación de las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”.
- 11° Que mediante Carta D/GOP/CA/18/AD4160-0/RDP/RDP/MOP, de fecha 31 de octubre de 2018, la Sociedad Concesionaria ratificó expresamente su acuerdo con las modificaciones informadas por el Inspector Fiscal en su Oficio Ord. N° 5084, en los términos y condiciones allí señalados, manifestando expresamente, en relación a lo señalado en los incisos primero y segundo del artículo 19° de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, su aceptación a las modificaciones materia del acto administrativo que se dictará al efecto. Junto con lo anterior, de acuerdo a lo solicitado por el Inspector Fiscal en su Oficio Ord. N° 5084, mediante la citada Carta la Sociedad Concesionaria envió formalmente el presupuesto definitivo por concepto de conservación, mantenimiento, operación y explotación de las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”.
- 12° Que a través del Oficio Ord. N° 5087, de fecha 31 de octubre de 2018, el Inspector Fiscal informó al Jefe de la División de Operaciones de la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas, su opinión favorable respecto a las modificaciones informadas en su Oficio Ord. N° 5084, en los términos y condiciones allí señalados, y su aprobación al presupuesto entregado por la Sociedad Concesionaria en su Carta D/GOP/CA/18/AD4160-0/RDP/RDP/MOP. En virtud de lo anterior, recomendó disponer su implementación en los términos previstos en la Ley de Concesiones de Obras Públicas y su Reglamento, considerando las razones de interés público que expone, las cuales dicen relación con que: a) debido al creciente flujo vehicular, y con el propósito de brindar un mejor estándar de servicio a los usuarios de las concesiones interurbanas que acceden a Santiago,

se ha determinado necesario implementar en las Plazas de Peaje Troncales Zapata, Lo Prado y Troncal Sur, un sistema de cobro electrónico bajo la modalidad de flujo libre o “Free Flow”, y en las Plazas de Peaje Laterales Quilpué, Casablanca y Algarrobo, un sistema de cobro electrónico que permita el paso de vehículos sin detención utilizando la infraestructura de vías existente, que sean compatibles con las tecnologías que operan en las autopistas urbanas concesionadas por el Ministerio de Obras Públicas; y b) junto con lo anterior, se ha determinado necesario introducir un procedimiento para que el MOP pueda, como medida de gestión de demanda de tráfico tendiente a mitigar congestión por niveles de tránsito en fines de semana, fines de semana largos o feriados, exigir a la Sociedad Concesionaria el cobro de tarifas diferenciadas por hora, día de la semana, período del año y sentido.

- 13° Que mediante Oficio Ord. N° 69, de fecha 5 de noviembre de 2018, el Jefe de la División de Operaciones de la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas, luego de ponderar los antecedentes, solicitó al Director General de Concesiones de Obras Públicas gestionar la tramitación del acto administrativo correspondiente, atendidas las razones de interés público señaladas por el Inspector Fiscal en su Oficio Ord. N° 5087, de fecha 31 de octubre de 2018.
- 14° Que las modificaciones a las características de las obras y servicios del contrato de concesión dispuestas mediante Resolución DGC (Exenta) N° 328, de fecha 5 de septiembre de 2018, y las modificaciones informadas por el Inspector Fiscal en su Oficio Ord. N° 5084, de fecha 30 de octubre de 2018, generan perjuicios para la Sociedad Concesionaria, todo lo cual, de conformidad con lo prescrito en el artículo 19° de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, obliga al MOP a compensarla, debiendo acordar con la Sociedad Concesionaria las indemnizaciones necesarias, de manera de no comprometer su buen desarrollo y término. Para tal efecto, con fecha 5 de noviembre de 2018, las partes han suscrito el Convenio Ad – Referéndum N° 5 del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada “Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar”.
- 15° Que a objeto de dar cumplimiento a lo establecido 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, por razones de interés público, las características de las obras y servicios del contrato de concesión, y aprueba el Convenio Ad – Referéndum N° 5 del contrato de concesión, de fecha 5 de noviembre de 2018.

Decreto:

1. Modificanse, 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.” deberá desarrollar el proyecto de ingeniería de detalle denominado “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”, de acuerdo a los Términos de Referencia adjuntos al Oficio Ord. N° 5003, de fecha 30 de agosto de 2018, del Inspector Fiscal, los que se entienden forman parte integrante del presente Decreto Supremo.  
El desarrollo del “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”, deberá cumplir con la normativa vigente a la fecha de la total tramitación de la Resolución DGC (Exenta) N° 328, de fecha 5 de septiembre de 2018 y con los estándares de calidad y requisitos exigidos en el presente Decreto Supremo, en las Bases de Licitación y demás instrumentos que forman parte del Contrato de Concesión. Asimismo, sólo se entenderán terminados, para todos los efectos legales y contractuales a que hubiere lugar, una vez que el Inspector Fiscal apruebe o se entienda aprobado el Proyecto de conformidad a lo señalado en el presente Decreto Supremo.
2. Establécese que los plazos máximos para el desarrollo y revisión de cada una de las Fases comprendidas en el denominado “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”, serán los indicados en la Tabla N° 1 siguiente:

Tabla N° 1: Plazos de Desarrollo  
“Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”.

FASE	INFORME	PLAZO ENTREGA (días)	PLAZO REVISIÓN (días)
1	PROYECTO DE INGENIERÍA DE PROYECTO DE TRANSICIÓN	23	10
2	PROYECTO DE INGENIERÍA DE DETALLE PROYECTO DEFINITIVO	50	14

- (a) Los plazos máximos para la entrega, por parte de la Sociedad Concesionaria, de cada uno de los informes al Inspector Fiscal, serán los que se fijan en la columna del título “Plazo Entrega” de la Tabla N° 1 precedente, los que se contarán a partir del día 24 de septiembre de 2018, fecha en

- que el Inspector Fiscal (S), mediante Oficio Ord. N° 5030, comunicó a la Sociedad Concesionaria la total tramitación de la Resolución DGC (Exenta) 328, de fecha 5 de septiembre de 2018.
- (b) Cada uno de los informes señalados en la Tabla N° 1 precedente deberán ser revisados por el Inspector Fiscal en los plazos máximos que se singularizan en la columna del título “Plazo Revisión”, contados desde la entrega de los mismos por parte de la Sociedad Concesionaria. En caso de no existir observaciones, el Inspector Fiscal deberá aprobar la respectiva Fase dentro del mismo plazo. En caso de existir observaciones, la Sociedad Concesionaria tendrá un plazo máximo de 10 días para corregir el informe respectivo, a contar de la fecha en que el Inspector Fiscal comunique por escrito las observaciones efectuadas. Las correcciones deberán ser presentadas al Inspector Fiscal en un “Informe de Correcciones”, el que deberá referirse sólo a las materias observadas, debiendo ser autosuficiente para efectuar su revisión.
- (c) El Inspector Fiscal deberá revisar el “Informe de Correcciones” en el plazo máximo de 10 días, contado desde la entrega del mismo por parte de la Sociedad Concesionaria. En caso que la Sociedad Concesionaria haya subsanado la totalidad de las observaciones formuladas por el Inspector Fiscal, éste deberá aprobar la Fase correspondiente dentro del mismo plazo. En caso contrario, esto es, que la Sociedad Concesionaria no haya subsanado la totalidad de las observaciones formuladas por el Inspector Fiscal, el respectivo “Informe de Correcciones” será rechazado y se entenderá como no entregado, aplicándose en ese caso la multa establecida en el literal (e) del presente N° 2.
- (d) Una vez aprobada cada una de las Fases por parte del Inspector Fiscal, la Sociedad Concesionaria deberá emitir un “Informe Refundido” que incluya todos los aspectos tratados para aprobar la respectiva Fase. Este informe deberá ser entregado al Inspector Fiscal en un plazo no superior a 10 días, contado desde la fecha en que este último comunique a la Sociedad Concesionaria la aprobación de la Fase respectiva. En caso de atraso en la entrega, se aplicará a la Sociedad Concesionaria la multa establecida en el literal (e) del presente N° 2.
- (e) En caso que las fechas de entrega de los informes de cada una de las Fases superen los plazos máximos indicados en el presente N° 2, o en caso de atraso en la entrega de los informes de correcciones, o en caso de atraso en la entrega de los informes refundidos, se aplicará una multa de 5 UTM a la Sociedad Concesionaria, por cada día o fracción de día de atraso, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.
3. 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.” deberá ejecutar, suministrar e implementar las obras, equipamiento y sistemas definitivos comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico” que apruebe el Inspector Fiscal, el cual se desarrollará de acuerdo a lo dispuesto en el N° 1 y en el N° 2 precedentes.
- La ejecución, suministro e implementación de las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”, deberá cumplir con la normativa vigente a la fecha de aprobación del referido proyecto de ingeniería, con los Términos de Referencia adjuntos al Oficio Ord. N° 5003, de fecha 30 de agosto de 2018, del Inspector Fiscal, y con los estándares de calidad y requisitos exigidos en el presente Decreto Supremo, en las Bases de Licitación y demás instrumentos que forman parte del Contrato de Concesión. Las obras que se ejecuten en virtud del presente Decreto Supremo deberán contar con la aprobación del Inspector Fiscal.

### 3.1. Expropiaciones

Se deja constancia que las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico” no requieren de expropiaciones por parte del Ministerio de Obras Públicas, de conformidad con lo indicado en el Oficio Ord. N° 5003, de fecha 30 de agosto de 2018, del Inspector Fiscal.

### 3.2. Cambios de servicios

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 41° del DFL MOP N° 850, de 1997, en el caso que por cualquier motivo sea necesario cambiar la ubicación de las instalaciones de los servicios y canales existentes, este traslado será hecho por cuenta exclusiva del respectivo propietario o concesionario del servicio o asociación de canalistas, o en las condiciones que se haya fijado al otorgar el permiso o contrato de concesión respectivo. La solicitud de traslado de las instalaciones a las empresas señaladas, será realizada a través de oficio o carta certificada por el Director de Vialidad, fijándole un plazo para ello, con indicación que en caso de infracción se procederá en conformidad a lo dispuesto en el artículo 51°, sin perjuicio de aplicar las multas que por infracción autoriza el artículo 52°, ambos artículos del mismo cuerpo legal antes citado. Si la empresa de

servicios o el contratista de que se trate, se negare a realizar el traslado, o bien, no lo realice en el plazo fijado para ello por la Dirección de Vialidad, lo que será informado oportunamente por el Inspector Fiscal a la Sociedad Concesionaria mediante anotación en el Libro de Explotación u Oficio, aquél será ejecutado por la Sociedad Concesionaria o su contratista, quienes para todos estos efectos siempre actuarán por cuenta y orden del MOP. Desde la indicada información del Inspector Fiscal, la Sociedad Concesionaria será responsable de tramitar y gestionar ante el respectivo propietario, concesionario del servicio o asociación de canalistas, la aprobación de los proyectos de todos los cambios de servicios o modificación de canales, que sean necesarios trasladar o alterar y que sean necesarios para la correcta ejecución, suministro e implementación de las obras, equipamiento y sistemas dispuestos en el presente N° 3. La Sociedad Concesionaria será, además, responsable de coordinar y contratar la ejecución de los cambios de servicios existentes y las modificaciones de canales necesarios para la ejecución, suministro e implementación de las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el presente N° 3, y de pagar, por cuenta y orden del MOP, todos los costos asociados a los mismos.

La Sociedad Concesionaria deberá requerir que los trabajos que ejecuten los terceros en el Área de Concesión y en aquellas áreas donde se requiera ejecutar obras, con motivo de los traslados y/o modificaciones de servicios y canales, den cumplimiento a las medidas de seguridad vial y prevención de riesgos en los mismos términos que son exigidos en el Contrato de Concesión. Sin perjuicio de su responsabilidad de tramitar, gestionar, coordinar y/o contratar la ejecución de la totalidad de los cambios de servicios o modificaciones de canales existentes, la Sociedad Concesionaria pagará, por cuenta y orden del MOP, a los propietarios, concesionarios de dichos servicios o asociaciones de canalistas, o a los contratistas respectivos, los cambios de servicios existentes y modificaciones de canales, en el caso que los primeros tres no asuman su obligación legal del artículo 41° del DFL MOP N° 850, de 1997. Para estos efectos, la Sociedad Concesionaria o la contratista de ésta, deberá hacer constar en los documentos que emita, que actúa por cuenta y orden del MOP, remitiendo copia de estos al Inspector Fiscal, para los efectos del artículo 41° del DFL N° 850, de 1997.

En el caso de órdenes de compra o de servicio que emita la Sociedad Concesionaria y que sean aprobados por el Inspector Fiscal, en relación a los cambios de servicios y modificación de canales, deberá expresarse que ello se hace por cuenta y orden del MOP.

En estos casos, el MOP tendrá derecho a ejercer las acciones respectivas tendientes a obtener los reembolsos de parte de los propietarios, concesionarios del servicio o asociación de canalistas correspondiente, evento en el cual la Sociedad Concesionaria no tendrá derecho alguno a percibir devoluciones de las sumas pagadas por este concepto, toda vez que actúa por orden y cuenta del MOP.

Los presupuestos a pagar por la Sociedad Concesionaria a los concesionarios, propietarios de los servicios existentes, asociación de canalistas o contratistas, según sea el caso, por concepto de las obras y demás costos asociados a las mismas, que sean necesarias para efectuar los cambios de dichos servicios o modificación de canales, deberán ser sometidos en forma previa, a la aprobación del Inspector Fiscal, quien en un plazo no superior a 10 días, contado desde que la Sociedad Concesionaria le suministre toda la información relacionada, deberá 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, en el plazo de 5 días, contado desde que haya recibido un nuevo presupuesto de la empresa propietaria del servicio, asociación de canalistas y/o del contratista según sea el caso. Entre la información que la Sociedad Concesionaria deberá proporcionar, se deben considerar planos de ingeniería de detalles de los cambios de servicio existentes, memorias, especificaciones técnicas, presupuesto y cubicaciones detalladas desglosado por cada ítem, el nombre de la empresa que emitirá la factura respectiva, sea esta la empresa propietaria o concesionaria del servicio o el tercero que ejecutará el traslado o cambio del servicio, y cualquier otra información relacionada que solicite el Inspector Fiscal.

La Sociedad Concesionaria deberá registrar en forma separada todos los gastos y costos directos de los cambios de servicios o modificación de canales existentes, debiendo desagregar respecto de cada concesionario o propietario de servicio o asociación de canalistas, todas las partidas involucradas, tales como, ingeniería, construcción de obras, insumos y pago de permisos.

Una vez efectuados los cambios de servicios o modificación de canales existentes, la Sociedad Concesionaria tendrá la obligación de entregar al Inspector Fiscal una carpeta que contenga los archivos contables y toda la documentación de respaldo.

En el evento que se produzcan atrasos en la ejecución, suministro e implementación de las obras, equipamiento o sistemas, derivados de demoras en la ejecución de los cambios de servicios por razones no imputables a hecho o culpa de la Sociedad Concesionaria, ésta tendrá derecho a solicitar la ampliación del plazo máximo de ejecución, suministro e implementación respectivo, señalado en el N° 4 del presente Decreto Supremo. Para tal efecto, deberá presentar al Inspector Fiscal una solicitud de ampliación de plazo dentro de los 20 días siguientes a que haya tomado conocimiento de los hechos en que la funda y mientras se encuentre vigente el

plazo de ejecución, suministro e implementación de los mismos, especificando las razones que la justifican y su extensión. El Inspector Fiscal remitirá estos antecedentes al Director General de Concesiones de Obras Públicas, quien determinará el rechazo a la ampliación de plazo, o su aprobación, ya sea por la totalidad del período solicitado, o bien por una parte de éste, siempre que corresponda al período de entorpecimiento que se encuentre debidamente justificado. En caso que el Director General de Concesiones de Obras Públicas determine dar lugar a la solicitud de ampliación, según lo señalado en el presente párrafo, ésta deberá ser formalizada mediante el acto administrativo correspondiente.

### 3.3. Obligaciones en materia medioambiental y territorial

Se deja constancia que, según lo indicado en el Oficio Ord. N° 5003, de fecha 30 de agosto de 2018, del Inspector Fiscal, y conforme a la legislación vigente, las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico” no deberán 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 7.01, así como con las demás regulaciones ambientales establecidas en las Bases de Licitación y en los demás instrumentos que forman parte del Contrato de Concesión.

### 3.4. Seguros de construcción

Será obligación de la Sociedad Concesionaria que, en todo momento, durante la ejecución, suministro e implementación de las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”, incluidos los correspondientes al periodo de transición que se regula en el N° 8 del presente Decreto Supremo, y durante la ejecución de las labores de desmontaje, desmantelamiento y traslado de las vías de cobro que corresponda, éstos se encuentren cubiertos por pólizas de seguros de responsabilidad civil por daños a terceros, por un monto mínimo de UF 25.000 y deducible máximo de 1%, y por pólizas de seguro por catástrofe, por un monto equivalente al valor total de la obra a construir, y que en todo caso no podrá ser inferior a UF 485.895, con un deducible máximo del 2% del total del monto asegurado.

Lo anterior deberá ser acreditado por la Sociedad Concesionaria ante el Inspector Fiscal, ya sea mediante la entrega de nuevas pólizas, un endoso de la o las pólizas actualmente vigentes o que las actuales pólizas contengan cláusulas de cobertura automática por obras adicionales, con al menos 10 días de antelación al inicio de la ejecución de las obras materia del presente N° 3 y como condición para el inicio de la ejecución de las mismas, rigiendo para estos efectos los demás términos y condiciones establecidos en los artículos 1.6.13 y 1.6.14 de las Bases de Licitación, en todo lo que les sea aplicable.

En caso de que la Sociedad Concesionaria no acredite que las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico” se encuentran cubiertos por las pólizas de seguro exigidas precedentemente, en la oportunidad antes señalada, le será aplicable una multa de 5 UTM por día o fracción de día de atraso, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

### 3.5. Garantía de construcción

La Sociedad Concesionaria, con al menos 15 días de antelación al inicio de la ejecución de las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”, deberá entregar al Inspector Fiscal una boleta bancaria de garantía, por un monto de UF 24.500. Lo anterior, con el objeto de asegurar el fiel cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones que asume en relación a la ejecución, suministro e implementación de las obras, equipamiento y sistemas materia del presente N° 3, incluidos los correspondientes al periodo de transición que se regula en el N° 8 del presente Decreto Supremo, y con el desmontaje, desmantelamiento y traslado de las vías de cobro manual que se indica en el numeral 3.7 subsiguiente.

La boleta bancaria de garantía señalada anteriormente deberá ser aprobada u observada por el Inspector Fiscal dentro del plazo de 20 días de recibida por éste, y tendrá un plazo de vigencia igual al plazo máximo de ejecución, suministro e implementación de las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”, o hasta que se hubiera verificado la recepción de la totalidad de las obras, equipamiento y sistemas, lo que ocurriera último, más 3 meses. Transcurrido dicho plazo, el MOP hará devolución de ella a la Sociedad Concesionaria, lo que efectuará dentro del plazo de 15 días, contado desde que ésta lo solicite por escrito al Inspector Fiscal.

La boleta bancaria de garantía deberá ser tomada por la Sociedad Concesionaria, pagadera a la vista, emitida en la ciudad de Santiago de Chile por un banco de la plaza, a nombre del Director General de Concesiones de Obras Públicas y, en lo demás, deberá cumplir con las demás exigencias y requisitos establecidos en las Bases de Licitación, en todo lo que les sea aplicable. La boleta bancaria de garantía podrá ser cobrada por el MOP en caso de incumplimiento de las obligaciones de la Sociedad Concesionaria estipuladas en el presente Decreto Supremo y en las Bases de Licitación en relación a las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”. En el caso que el MOP hiciera efectiva la garantía, la Sociedad Concesionaria deberá reconstituirla en el plazo máximo de 15 días, contado desde la fecha de su cobro, de modo de mantener permanentemente a favor del MOP una garantía equivalente en Unidades de Fomento al monto señalado en el primer párrafo del presente numeral 3.5.

En caso de no entrega oportuna de la garantía antes referida, de su no reconstitución o no renovación si correspondiere, se aplicará a la Sociedad Concesionaria una multa de 5 UTM por cada día o fracción de día de atraso, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

### 3.6. Desvíos, señalización y seguridad para el tránsito durante la construcción

Se deja constancia que durante la ejecución, suministro e implementación de las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”, incluidos los correspondientes al periodo de transición que se regula en el N° 8 del presente Decreto Supremo, la Sociedad Concesionaria estará obligada a mantener el tránsito expedito, tomar todas las precauciones necesarias para proteger los trabajos, así como la seguridad vial de los usuarios y, en particular, deberá dar cumplimiento a lo establecido en las Bases de Licitación. Además deberá ajustarse a lo dispuesto en el Capítulo N° 5 “Señalización transitoria y medidas de seguridad para trabajos en la vía” del Manual de Señalización de Tránsito del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, aprobado por Decreto Supremo N° 78 de 2012, y en las recomendaciones del Manual de Carreteras de la Dirección de Vialidad, Volumen N° 6 Seguridad Vial, Capítulo 6.400 “Señalización de tránsito para trabajos en la vía”, según corresponda, o las normativas que las reemplacen y que se encuentren vigentes a la fecha de ejecución de dichas labores.

En caso de incumplimiento de cualquiera de las obligaciones establecidas en el presente numeral 3.6, se aplicará a la Sociedad Concesionaria una multa de 5 UTM, por cada vez, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

### 3.7. Desmontaje, desmantelamiento y traslado de las vías de cobro manual

La Sociedad Concesionaria deberá trasladar los bienes producto del desmontaje y desmantelamiento de las vías de cobro manual que se requiera realizar en virtud de la ejecución, suministro e implementación de las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”. Lo anterior, deberá ser realizado de acuerdo con lo estipulado en el numeral 2.2.8.4 de las Bases de Licitación, sobre “Reutilización y disposición final de residuos industriales sólidos”.

### 3.8. Plan Comunicacional

Como consecuencia del cambio de la configuración y funcionamiento de las plazas de peaje existentes en la concesión, a más tardar junto con la presentación del Informe de la Fase 1 del “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”, la Sociedad Concesionaria deberá presentar al Inspector Fiscal, para su aprobación, un Plan Comunicacional que permita difundir el cambio en la configuración de las vías de peaje y el inicio del cobro a través del sistema free flow.

El Inspector Fiscal tendrá un plazo de 10 días para revisar el Plan presentado, contado desde la recepción del mismo, plazo después del cual, si no hubiere observaciones, se entenderá aprobado. En caso de existir observaciones, la Sociedad Concesionaria tendrá un plazo de 10 días para corregirlas, y el Inspector Fiscal tendrá un plazo de 10 días para aprobar o rechazar el Plan corregido.

En caso de atraso en la entrega del Plan Comunicacional, o de las correcciones a éste si las hubiere, se aplicará a la Sociedad Concesionaria una multa de 5 UTM por cada día o fracción de día de atraso, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

## 4. Establécese que los plazos máximos para la ejecución, suministro e implementación de las obras, equipamiento y sistemas definitivos comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”, serán los indicados en la Tabla N° 2 siguiente, los cuales se contabilizarán a partir de la fecha de aprobación de la Fase 2 del citado Proyecto:



Tabla N° 2: Plazos máximos para la ejecución, suministro e implementación de las obras, equipamiento y sistemas.

PLAZA DE PEAJE	PLAZO MÁXIMO
Troncales Zapata y Lo Prado	6 meses
Troncal Sur	9 meses
Laterales Quilpué, Casablanca y Algarrobo	9 meses

Una vez finalizada la ejecución, suministro e implementación de las obras, equipamiento y sistemas definitivos comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico” se procederá de la siguiente forma:

- a) La Sociedad Concesionaria deberá informar por escrito al Inspector Fiscal el término de la totalidad de las obras, equipamiento y sistemas definitivos de cada plaza de peaje indicada en la Tabla N° 2 anterior. Este último, en un plazo de 20 días, contado desde la fecha de ingreso de la respectiva solicitud por parte de la Sociedad Concesionaria, deberá inspeccionar y verificar el término de las obras, equipamiento y sistemas definitivos. De encontrarse las obras, equipamiento y sistemas definitivos adecuadamente terminados, el Inspector Fiscal los recepcionará de inmediato, dejando constancia de ello mediante anotación en el Libro de Explotación u Oficio.
  - b) Si el Inspector Fiscal considerare que las obras, equipamiento y sistemas definitivos no cumplen los estándares exigibles para su recepción, deberá informarlo a la Sociedad Concesionaria mediante anotación en el Libro de Explotación u Oficio, y las obras, equipamiento y sistemas definitivos se entenderán como no entregados, debiendo el Inspector Fiscal instruir la corrección de las observaciones dentro del plazo que otorgue al efecto, sin perjuicio de la aplicación de la multa señalada en el literal c) siguiente, salvo que hubiere plazo de ejecución pendiente, que será la fecha límite para terminarlas. Una vez subsanadas las observaciones por parte de la Sociedad Concesionaria, ésta deberá informarlo por escrito al Inspector Fiscal. Este último, en un plazo de 5 días, contado desde la fecha de ingreso de la respectiva solicitud por parte de la Sociedad Concesionaria, deberá inspeccionar y verificar las correcciones ejecutadas y, si no hubiere observaciones, recepcionará las obras, equipamiento y sistemas definitivos, dejando constancia de ello mediante anotación en el Libro de Explotación u Oficio.
  - c) En caso de incumplimiento de los plazos máximos de ejecución, suministro e implementación de las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”, establecidos en la Tabla N° 2 del presente N° 4, se aplicará a la Sociedad Concesionaria una multa equivalente a 30 UTM, por cada día o fracción de día de atraso, hasta la recepción de la totalidad de las obras de la respectiva plaza de peaje, equipamiento y sistemas definitivos por parte del Inspector Fiscal, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.
  - d) Se deja constancia que, sin perjuicio de la recepción de obras, equipamiento y sistemas regulada en los literales precedentes, el procedimiento para: i) la verificación del correcto funcionamiento de los sistemas y pódicos de cobro comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”, y ii) la habilitación, operación y explotación de la totalidad de las obras, equipamiento y sistemas correspondientes; son materia del N° 6 del presente Decreto Supremo.
  - e) Transcurridos 90 días desde que las obras sean recibidas por el MOP, la Sociedad Concesionaria deberá entregar al Inspector Fiscal un “Informe Final”, que contenga las memorias explicativas de la totalidad de las obras y los Planos As Built. Los planos deberán ser entregados en dos copias en papel, con su respectivo formato digital DWG. El Inspector Fiscal deberá revisar y aprobar o rechazar el Informe Final, para lo cual dispondrá de un plazo de 10 días contados desde la recepción del mismo. Vencido dicho plazo sin que el Inspector Fiscal hubiere efectuado observaciones o requerimientos, el Informe Final se entenderá aprobado. En el caso que el Informe Final fuera rechazado, la Sociedad Concesionaria tendrá un plazo de 15 días para subsanar dichas observaciones, a partir de la fecha de notificación del rechazo a la Sociedad Concesionaria. En caso de atraso en la entrega del Informe Final, o de cualquiera de sus correcciones, por parte de la Sociedad Concesionaria, se aplicará a ésta una multa de 5 UTM por cada día o fracción de día de atraso, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.
5. Modificanse, 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.” deberá conservar y mantener las obras, equipamiento y sistemas definitivos comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico” que apruebe el Inspector Fiscal.

5.1. Responsabilidad de la Concesionaria

Será obligación y responsabilidad de la Sociedad Concesionaria la conservación y mantenimiento de las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”, en los términos indicados en el proyecto de ingeniería definitiva que apruebe el Inspector Fiscal, en las Bases de Licitación, en el presente Decreto Supremo y demás instrumentos que forman parte del Contrato de Concesión en cuanto fuere aplicable.

La obligación de la Sociedad Concesionaria de conservar y mantener las obras, equipamiento y sistemas definitivos comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico” que apruebe el Inspector Fiscal, rige, para cada plaza de peaje indicada en la Tabla N° 2 anterior, a partir de la recepción de los mismos conforme al procedimiento detallado en el N° 4 anterior.

5.2. Programa de Conservación de las Obras y Plan de Trabajo Anual

A más tardar con 30 días de anticipación a la primera solicitud de recepción de las obras, equipamiento y sistemas definitivos comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”, la Sociedad Concesionaria deberá presentar al Inspector Fiscal, para su aprobación, una actualización del Programa General de Conservación de la Obra y del Plan de Trabajo Anual indicados en el artículo 1.8.5 de las Bases de Licitación, incorporando en ellos todas las obras, equipamiento y sistemas dispuestos en el presente Decreto Supremo. El Inspector Fiscal tendrá un plazo de 10 días para revisar las actualizaciones presentadas, contado desde la recepción de las mismas, plazo después del cual, si no hubiere observaciones, se entenderán aprobadas.

Si las actualizaciones son observadas, la Sociedad Concesionaria tendrá un plazo de 10 días para corregirlas, incorporando las observaciones realizadas por el Inspector Fiscal.

En caso de atraso en la entrega de alguna de las actualizaciones del Programa General de Conservación de la Obra, del Plan de Trabajo Anual o de las correcciones a éstos, si las hubiere, se aplicará a la Sociedad Concesionaria una multa de 5 UTM por cada día o fracción de día de atraso, por la actualización o corrección atrasada, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

5.3. Reglamento de Servicio de la Obra

A más tardar con 30 días de anticipación a la primera solicitud de recepción de las obras, equipamiento y sistemas definitivos comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”, la Sociedad Concesionaria deberá presentar al Inspector Fiscal, para su aprobación, una actualización del Reglamento de Servicio de la Obra indicado en el artículo 1.8.4 de las Bases de Licitación, incorporando en él todas las obras, equipamiento y sistemas dispuestos en el presente Decreto Supremo. El Inspector Fiscal tendrá un plazo de 10 días para revisar las actualizaciones presentadas, contado desde la recepción de las mismas, plazo después del cual, si no hubiere observaciones, se entenderán aprobadas.

Si la actualización es observada, la Sociedad Concesionaria tendrá un plazo de 10 días para corregirla, incorporando las observaciones realizadas por el Inspector Fiscal.

En caso de atraso en la entrega de la actualización del Reglamento de Servicio de la Obra o de las correcciones a éste, si las hubiere, se aplicará a la Sociedad Concesionaria una multa de 5 UTM por cada día o fracción de día de atraso, por la actualización o corrección atrasada, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

5.4. Seguros durante la explotación de las obras

El Seguro de Responsabilidad Civil por Daños a Terceros y Seguro de Catástrofe de explotación vigentes, cuyas pólizas obran en poder del MOP, servirán para asegurar las obligaciones de conservación y mantenimiento de las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”, así como las obligaciones de verificación del correcto funcionamiento de los sistemas y pódicos de cobro comprendidos en el citado proyecto, y de habilitación, operación y explotación de la totalidad de las obras, equipamiento y sistemas del mismo, que se regulan en el N° 6 siguiente, así como también aquellas obligaciones correspondientes al periodo de transición que se regula en el N° 8 del presente Decreto Supremo.

Será obligación de la Sociedad Concesionaria modificar, en forma previa al inicio de la operación y explotación del “Sistema de Transición” referido en el N° 8 del presente Decreto Supremo, las pólizas de seguro vigentes en caso de que sus alcances impidan que aseguren las obras, equipamiento, sistemas y obligaciones señaladas en el párrafo precedente.

En caso de incumplimiento de la obligación de la Sociedad Concesionaria de modificar las pólizas de seguros vigente, en caso de que sea necesario según lo señalado en el párrafo precedente, se le aplicará a ésta una multa de 5 UTM por cada día o fracción de día de atraso, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

#### 5.5. Garantía de Explotación

La garantía de explotación vigente, cuyas boletas obran en poder del MOP, servirán para caucionar las obligaciones de conservación y mantenimiento de las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”, así como las obligaciones de verificación del correcto funcionamiento de los sistemas y pódicos de cobro comprendidos en el citado proyecto, y de habilitación, operación y explotación de la totalidad de las obras, equipamiento y sistemas del mismo, que se regulan en el N° 6 siguiente, así como también aquellas obligaciones correspondientes al periodo de transición que se regula en el N° 8 del presente Decreto Supremo.

Será obligación de la Sociedad Concesionaria reemplazar, en forma previa al inicio de la operación y explotación del “Sistema de Transición” referido en el N° 8 del presente Decreto Supremo, las boletas de garantía vigentes en caso que su glosa impida que garantice las obras, equipamiento, sistemas y obligaciones señaladas en el párrafo precedente.

En caso de incumplimiento de la obligación de la Sociedad Concesionaria de reemplazar las boletas de garantía vigentes, en caso de que sea necesario según lo señalado en el párrafo precedente, se le aplicará a ésta una multa de 5 UTM por cada día o fracción de día de atraso, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

6. Modifican, 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.” deberá habilitar, operar y explotar las obras, equipamiento y sistemas definitivos comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico” que apruebe el Inspector Fiscal.

#### 6.1. Responsabilidad de la Concesionaria

Será obligación y responsabilidad de la Sociedad Concesionaria la habilitación, operación y explotación de las obras, equipamiento y sistemas definitivos comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”, en los términos indicados en el proyecto de ingeniería definitiva que apruebe el Inspector Fiscal, en las Bases de Licitación, en el presente Decreto Supremo y demás instrumentos que forman parte del Contrato de Concesión en cuanto fuere aplicable.

La obligación de la Sociedad Concesionaria de operar y explotar las obras, equipamiento y sistemas definitivos comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico” que apruebe el Inspector Fiscal, rige a partir de la autorización de la habilitación de los mismos conforme al procedimiento señalado en el numeral 6.2 siguiente.

#### 6.2. Habilitación de las obras, equipamiento y sistemas

Dentro de los plazos máximos que se establecen en la Tabla N° 2 del N° 4 del presente Decreto Supremo, se deberán realizar las pruebas necesarias para efectos de verificar el correcto funcionamiento de cada uno de los sistemas y/o pódicos de cobro comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”. Para ello, la Sociedad Concesionaria deberá entregar al Inspector Fiscal, en el plazo máximo de 20 días contado desde la fecha de aprobación de la Fase 2 del “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”, un documento que se denominará “Protocolos de Verificación” en el cual se definan las diferentes pruebas que se efectuarán a los sistemas comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”.

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

En caso de atraso en la entrega del documento “Protocolos de Verificación”, o de las correcciones a éste si las hubiere, se aplicará a la Sociedad Concesionaria una multa de 5 UTM por cada día o fracción de día de atraso, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

Sólo una vez que se completen exitosamente las pruebas y verificaciones establecidas en el documento “Protocolos de Verificación” aprobado por el Inspector Fiscal, este último procederá

a certificar que los sistemas y/o pódicos de cobro de la plaza de peaje respectiva se encuentran en correcto funcionamiento. Una vez que se hubiere certificado lo anterior, y se hubieren recepcionado las obras, equipamiento y sistemas definitivos de la plaza de peaje respectiva de acuerdo al procedimiento establecido en el N° 4 del presente Decreto Supremo, el Inspector Fiscal autorizará la habilitación de los mismos, dejando constancia de ello mediante anotación en el Libro de Explotación u Oficio.

6.3. Requerimientos Funcionales y de Rendimiento

- a) Los requerimientos del sistema electrónico de cobro en sus componentes se definirán en base a parámetros de confiabilidad, disponibilidad, tasa media entre fallas o MTBF y el tiempo de despeje o reemplazo de unidad conocido como MTTR, los cuales se encuentran definidos en los Términos de Referencia adjuntos al Oficio Ord. N° 5003, de fecha 30 de agosto de 2018, del Inspector Fiscal, en todo lo no modificado por el presente Decreto Supremo, y en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico” que apruebe el Inspector Fiscal, conforme a lo dispuesto en la Resolución DGC (Exenta) N° 328, de fecha 5 de septiembre de 2018. En especial deberán considerarse las siguientes normas y documentos de diseño:
  - MOP ST1: Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Especificación para la Interoperabilidad en la Transacción Antena - Transponder, Ministerio de Obras Públicas, Chile, V 2.4.
  - MOP ST1-1: Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Context Marks en Servicio en Concesiones MOP, Ministerio de Obras Públicas, Chile, Enero 2018.
  - MOP ST1-2: Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Identificación de Concesiones, Ministerio de Obras Públicas, Chile, Octubre 2017.
  - MOP ST2: Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Pruebas de Conformidad con la Especificación para la Interoperabilidad en la Transacción Antena - Transponder, Ministerio de Obras Públicas, Chile, V 2.3.
  - MOP ST3: Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Gestión de las Claves de Seguridad, Ministerio de Obras Públicas, Chile, V 2.3.
  - MOP ST4: Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Especificación para los Parámetros Mínimos de la Transacción de Interoperabilidad, Ministerio de Obras Públicas, Chile, V 4.4.
  - MOP ST5: Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Registro Nacional de Usuarios de Telepeaje (RNUT), Ministerio de Obras Públicas, Chile, V 4.1.
  - MOP ST6: Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Generación de Claves Maestras, Interfaz de Exportación de Claves, Ministerio de Obras Públicas, Chile, V 2.3.
- b) Sin perjuicio de lo señalado en el literal a) anterior, para el caso del sistema electrónico de cobro bajo la modalidad Free Flow, se deberá cumplir con los siguientes requerimientos del sistema y sus componentes, los que se definirán en base a parámetros de confiabilidad, disponibilidad, tasa media entre fallas (Main Time Between Failure o MTBF) y el tiempo de despeje o reemplazo de unidad (Main Time To Repair o MTTR), según sea el caso:

Tabla N° 3

Componentes	Requerimiento
Tecnología de Cobro de Peaje Electrónico	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La Tecnología de Cobro de Peaje Electrónico deberá tener una confiabilidad y disponibilidad a nivel de Puntos de Cobro igual o superior al 99,9% medido semestralmente, esto es, cada 6 meses.</li> </ul>
Nivel de Puntos de Cobro	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Todas las unidades que componen los Puntos de Cobro deberán tener un MTBF de 10.000 horas y un MTTR de 30 minutos. Luego del acceso del personal de mantenimiento al equipamiento con falla, se procederá con el reemplazo de dicha unidad en los tiempos antes indicados.</li> <li>▪ Las unidades de almacenamiento deberán tener un MTBF de 40.000 horas y un MTTR de 30 minutos. Luego del acceso del personal de mantenimiento al equipamiento con falla, se procederá con el reemplazo de dicha unidad en los tiempos antes indicados.</li> <li>▪ Cada Punto de Cobro deberá tener una vida útil mínima de 10 años.</li> <li>▪ Cada Punto de Cobro deberá tener la capacidad de procesar un mínimo de 2.500 vehículos/hora por pista en cobro dinámico no canalizado.</li> <li>▪ Se deberá considerar la prueba de eficiencia para una lista de TAG o Transponder válidos y una lista de TAG o Transponder inhabilitados, robados o no devueltos de 2.000.000 de TAG.</li> </ul>

Componentes	Requerimiento
Subsistema de Identificación Automática de Vehículos (AVI)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La precisión medida del subsistema deberá ser igual o superior al 99,9%, independientemente de las condiciones de tráfico. Deberá estar diseñado para funcionar con alta densidad de tráfico, con tráfico lento de vehículos casi tocándose los parachoques, en casos de vehículos que realicen maniobras de cambios de pista bajo el pórtico y en escenarios en que los vehículos se encuentren circulando a una alta velocidad y muy próximos unos de otros.</li> </ul>
Subsistema de Detección y Clasificación Vehicular	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Deberá tener una exactitud igual o superior al 90% para situaciones independientes de las condiciones de tráfico y velocidades superiores a los 160 km/hora. Para aplicaciones de una sola pista o de varias pistas, tanto para configuraciones Abiertas como Cerradas.</li> <li>▪ Deberán indicarse las condiciones de rendimiento especificadas bajo todas las condiciones ambientales que puedan existir en la ruta, tales como nieve, lluvia, neblina, humo y pleno sol. Todo el subsistema deberá estar diseñado para operación bajo las condiciones climáticas típicas de la zona geográfica en que se encuentra el Área de Concesión.</li> <li>▪ Detección de Vehículos: deberá tener una precisión de detección igual o superior al 99,9%.</li> <li>▪ Resolución de Espaciado: deberá distinguir entre dos vehículos que viajan hasta a 100 km/hr con el segundo vehículo 0,6 metros detrás del primero, con un mínimo de 25 cm a 40 km/hr.</li> <li>▪ Detección de Barra de Remolque: deberá ser capaz de detectar una barra de remolque de 5 cm de ancho entre un vehículo y un remolque separados por un mínimo de 61 cm para velocidades de hasta 160 km/hr.</li> <li>▪ Espaciado Paralelo de los Vehículos: deberá distinguir entre vehículos que viajan paralelos con una separación mínima de 50 cm a 60 km/hr y de 1 m para 100 km/hr.</li> <li>▪ Detección bajo cruce: deberá ser capaz de detectar correctamente vehículos que se muevan con un ángulo de +/- 40° de su eje central a 60 km/hr y de +/- 10° para 160km/hr.</li> <li>▪ Detección de Inicio del Vehículo: deberá proporcionar un disparador de detección del parachoques delantero para obtener automáticamente una imagen de la placa de patente del vehículo.</li> <li>▪ Detección de Fin del Vehículo: deberá proporcionar un disparador de detección del parachoques trasero para obtener automáticamente una imagen de la placa de patente del vehículo.</li> <li>▪ Detección de Altura Mínima: Deberá omitir los objetos detectados con altura inferior a 0,5 m.</li> <li>▪ Posición en la Pista: deberá proporcionar datos de la posición del vehículo.</li> <li>▪ Velocidad Vehicular: deberá proporcionar la velocidad del vehículo con un +/- 10% de error.</li> <li>▪ Autoprueba: deberá tener la capacidad continua de autoverificación.</li> <li>▪ Calibración Automática: deberá tener la capacidad de calibración automática al ser encendido.</li> </ul>
Subsistema de Infracciones	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ El equipamiento necesario para hacer uso de imágenes optimizadas y/o múltiples, que sirvan para la captura y persecución de infractores de tráfico. El subsistema deberá asegurar una captura igual o superior al 99% en la captación de placas patentes legibles para revisión humana.</li> <li>▪ El subsistema deberá contar con las herramientas de reconocimiento de placas de patentes, como algoritmos de OCR (reconocimiento de caracteres) capaces de leer automáticamente más del 70% de las patentes de todos los vehículos en todas las condiciones de iluminación.</li> </ul>
Servidores de Puntos de Cobro	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Los servidores de Puntos de Cobro deberán proporcionar una disponibilidad igual o superior al 99,5% y confiabilidad igual o superior al 99,5%.</li> <li>▪ El rendimiento de los servidores de Puntos de Cobro deberá exceder, a lo menos, en 25% las necesidades de diseño y un crecimiento de un 5% anual hasta un período de vida útil de 10 años como mínimo, en el plazo total de explotación de la concesión.</li> </ul>
Nivel Central	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Su computador, así como su sistema operativo y su software de aplicación deberán estar integrados como sistema, asegurando un nivel de disponibilidad que supere el 99,95% medido durante un período semestral.</li> </ul>

Componentes	Requerimiento
Nivel de Gestión	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Se deberá configurar para que entregue una disponibilidad superior al 99,5% y confiabilidad superior al 99,8% medido durante un período semestral.</li> <li>▪ El rendimiento del sistema deberá exceder, a lo menos, en 25% las necesidades de diseño y un crecimiento de un 5% anual hasta un período de vida útil de 10 años como mínimo, para el plazo total de explotación de la concesión. Considerando que deberá tener almacenamiento en línea de todas las transacciones asociadas con cuentas privadas para los últimos seis meses, y las transacciones asociadas con cuentas comerciales para los últimos doce meses.</li> </ul>
Sistema de Comunicaciones	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La confiabilidad y disponibilidad del nivel será definida en el Proyecto de Ingeniería de Detalle.</li> </ul>

- c) Sin perjuicio de lo señalado en el literal a) anteprecedente, para el caso del sistema electrónico de cobro bajo la modalidad Free Flow Light, se deberá cumplir con los requerimientos funcionales y de rendimiento del sistema y sus componentes definidos en el literal e. del N° 5 del Decreto Supremo MOP N° 345, de fecha 8 de julio de 2014.
- d) Las condiciones y manejo de las claves de seguridad en todos los niveles del Sistema de Cobro de Peaje, deberá cumplir a cabalidad con lo establecido en los documentos ST3 - Sistemas de Cobro Electrónico y Otras Aplicaciones: "Gestión de Claves de Seguridad" y ST6 - Sistemas de Cobro Electrónicos y Otras Aplicaciones: "Generación de Claves Maestras, Interfaz de Exportación de Claves".

La forma de medir y calcular estos requerimientos funcionales y de rendimiento, deberá ser parte del "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico" que apruebe el Inspector Fiscal. Sin perjuicio de lo anterior, el sistema de cobro en su totalidad y conjunto, deberá responder a un diseño que se acomode frente a fallas de equipos y/o de la red de comunicaciones, sin una pérdida de datos o de capacidades funcionales. Deberá contar con las tecnologías y sistemas que aseguren el almacenamiento de información, con dispositivos de back up suficientes, durante todo el periodo de vigencia del Contrato de Concesión. Adicionalmente, deberá asegurar el más alto grado de rendición de cuentas y auditabilidad. En este sentido, se deberá proveer de un acceso, con permiso de sólo lectura, para ser utilizado por el Inspector Fiscal para la revisión de la información referente a la recaudación de peaje, facturación y cobranza. Para estos efectos, la Sociedad Concesionaria habilitará un módulo de consultas especial.

Para el cumplimiento de todos estos estándares del Nivel de Punto de Cobro se establece que:

- a) Quedan excluidas de la medición de estos estándares todas aquellas fallas o intervenciones que afecten algún componente o equipamiento de la vía, que no sean atribuibles a la Sociedad Concesionaria, derivadas de caso fortuito o fuerza mayor, por ejemplo, actos maliciosos de terceros, inundaciones, incendios, huelgas, actos de autoridad o accidentes.
- b) Cuando existan daños masivos que impliquen una mayor cantidad de equipamiento involucrado, la Sociedad Concesionaria informará tal situación al Inspector Fiscal, dentro de los 5 días siguientes a la detección del evento, mediante un informe que incluya un programa estimado de reparación, cuyo inicio será la fecha en que cesen los efectos provocados por el respectivo evento. Tanto la calificación del tipo de evento, como el programa estimado de reparación en caso que procediere, deberá ser aprobado por el Inspector Fiscal y comunicado a la Sociedad Concesionaria en un plazo máximo de 5 días hábiles, desde la presentación del citado informe.

En caso de incumplimiento de cualquiera de los requerimientos o condiciones señalados en el presente numeral 6.3, se aplicará a la Sociedad Concesionaria una multa de 20 UTM por cada vez, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

#### 6.4. Información Estadística durante la Explotación

La Sociedad Concesionaria deberá presentar trimestralmente, durante los primeros 15 días de cada trimestre calendario, los informes, reportes y estadísticas que se indican en la letra l) del punto 3) del numeral 6.3.6 de los Términos de Referencia adjuntos al Oficio Ord. N° 5003, de fecha 30 de agosto de 2018, del Inspector Fiscal, generadas durante el trimestre anterior.

7. Establécese que la Sociedad Concesionaria estará facultada para habilitar al cobro los pódicos y/o vías de peaje electrónico comprendidos en el "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico" que apruebe el Inspector Fiscal, correspondientes a cada Plaza de Peaje a que se hace referencia en la Tabla N° 2 del N° 4 del presente Decreto Supremo, a partir

de las 00:00 horas del día siguiente a la fecha en que el Inspector Fiscal hubiere autorizado la habilitación de las obras, equipamiento y sistemas correspondientes a dicha plaza de peaje, conforme al procedimiento que se regula en el numeral 6.2 del presente Decreto Supremo.

8. Modificanse, 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, hasta la fecha de inicio de operación y explotación de las obras, equipamiento y sistemas definitivos comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”, lo cual se regula en el N° 6 del presente Decreto Supremo, “Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A.” deberá ejecutar, suministrar, implementar, conservar, mantener, operar y explotar, un “Sistema de Transición” en las Plazas de Peaje Troncales Zapata y Lo Prado, que permita el paso de vehículos sin detención utilizando la infraestructura de vías existente, de acuerdo a los requerimientos definidos en la Fase 1 del “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico” que apruebe el Inspector Fiscal.

Para efectos de lo anterior, a más tardar junto con la presentación del Informe de la Fase 1 del “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”, la Sociedad Concesionaria deberá presentar al Inspector Fiscal, para su aprobación, lo siguiente:

- (i) Una actualización del Programa General de Conservación de la Obra y del Plan de Trabajo Anual indicados en el artículo 1.8.5 de las Bases de Licitación, incorporando en ellos todas las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el “Sistema de Transición”.
- (ii) Una actualización del Reglamento de Servicio de la Obra indicado en el artículo 1.8.4 de las Bases de Licitación, incorporando en él todas las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el “Sistema de Transición”.
- (iii) Un Plan Comunicacional que permita informar, a la comunidad y usuarios, la implementación del “Sistema de Transición” en las Plazas de Peaje Troncales Zapata y Lo Prado.
- (iv) Un Plan de Contingencias que deberá implementar la Sociedad Concesionaria en caso que se presenten incidentes o accidentes durante la etapa de operación del “Sistema de Transición”, que bloqueen las vías Free Flow, de modo de asegurar el libre tránsito y seguridad de los usuarios y trabajadores.

El Inspector Fiscal tendrá un plazo de 10 días para revisar los documentos presentados, contado desde la recepción de los mismos, plazo después del cual, si no hubiere observaciones, se entenderán aprobados. En caso de existir observaciones, la Sociedad Concesionaria tendrá un plazo de 10 días para corregirlas, y el Inspector Fiscal tendrá un plazo de 10 días para aprobar o rechazar los documentos corregidos. En caso de atraso en la entrega de alguna de las actualizaciones del Programa General de Conservación de la Obra, del Plan de Trabajo Anual, del Reglamento de Servicio de la Obra, del Plan Comunicacional, del Plan de Contingencias, o de las correcciones a éstos si las hubiere, se aplicará a la Sociedad Concesionaria una multa de 5 UTM por cada día o fracción de día de atraso, por la actualización o corrección atrasada, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

9. Establécese que el plazo máximo para la ejecución, suministro e implementación del “Sistema de Transición” referido en el N° 8 precedente será de 60 días, contado desde la fecha de aprobación de la Fase 1 del “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”. Una vez finalizada la totalidad de las obras y adecuaciones necesarias para la ejecución, suministro e implementación del “Sistema de Transición”, se procederá de la siguiente manera:

- a) Dentro del plazo máximo señalado en el primer párrafo del presente N° 9, la Sociedad Concesionaria deberá informar por escrito al Inspector Fiscal el término de la totalidad de las obras y adecuaciones correspondientes. Este último, en un plazo de 10 días, contado desde la fecha de ingreso de la respectiva solicitud por parte de la Sociedad Concesionaria, deberá inspeccionar y verificar el término de las obras. De encontrarse las obras adecuadamente terminadas, el Inspector Fiscal certificará su correcta ejecución, dejando constancia de ello mediante anotación en el Libro de Explotación u Oficio. Si el Inspector Fiscal considerare que las obras no cumplen los estándares exigibles, deberá informarlo a la Sociedad Concesionaria mediante anotación en el Libro de Explotación u Oficio, y las obras se entenderán como no entregadas, debiendo el Inspector Fiscal instruir la corrección de las observaciones dentro del plazo que otorgue al efecto, sin perjuicio de la aplicación de la multa señalada en el literal d) del presente N° 9, salvo que hubiere plazo de ejecución pendiente, que será la fecha límite para terminarlas. Una vez subsanadas las observaciones por parte de la Sociedad Concesionaria, ésta deberá informarlo por escrito al Inspector Fiscal. Este último, en un plazo de 5 días, contado desde la fecha de ingreso de la respectiva solicitud por parte de la Sociedad Concesionaria, deberá inspeccionar y verificar el término de las obras. De encontrarse las obras adecuadamente terminadas, el Inspector Fiscal certificará su correcta ejecución, dejando constancia de ello mediante anotación en el Libro de Explotación u Oficio.

- b) Una vez certificada la correcta ejecución de las obras, se deberán realizar las pruebas necesarias en terreno para calibrar y verificar que los sistemas de cobro electrónico de peaje se encuentran en correcto funcionamiento, de conformidad con lo indicado en los Términos de Referencia adjuntos al Oficio Ord. N° 5003, de fecha 30 de agosto de 2018, del Inspector Fiscal. El procedimiento de verificación señalado no podrá tener una duración superior a 5 días contado desde la fecha de certificación de la correcta ejecución de las obras.
- Sólo una vez que se completen exitosamente las pruebas y verificaciones a que se refiere el presente literal b), el Inspector Fiscal certificará que los sistemas de cobro electrónico de peaje se encuentran en correcto funcionamiento, y autorizará la operación definitiva del “Sistema de Transición”, dejando constancia de ello mediante anotación en el Libro de Explotación u Oficio.
- Se deja constancia que, sin perjuicio de lo anterior, el inicio de la operación y explotación del “Sistema de Transición” estará condicionado a la publicación del presente Decreto Supremo en el Diario Oficial.
- c) Con todo, la Sociedad Concesionaria podrá someter a la aprobación del Inspector Fiscal la recepción de las obras por parcialidades, siempre y cuando dichas parcialidades constituyan por sí mismas unidades susceptibles de una operación independiente. En caso de que el Inspector Fiscal apruebe la parcialidad propuesta por la Sociedad Concesionaria, la comprobación de la correcta ejecución de las obras y del correcto funcionamiento de los sistemas correspondientes, será realizada de acuerdo al procedimiento señalado en los literales a) y b) precedentes.
- d) En caso de incumplimiento de los plazos máximos indicados en el presente N° 9, se aplicará a la Sociedad Concesionaria una multa equivalente a 30 UTM, por cada día o fracción de día de atraso, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.
10. Establécese que para la operación del “Sistema de Transición”, la Sociedad Concesionaria deberá dar cumplimiento a los requerimientos establecidos en el N° 5 del Decreto Supremo MOP N° 345, de fecha 8 de julio de 2014, y en el N° 1 del Decreto Supremo MOP N° 108, de fecha 4 de julio de 2018, en todo lo que sea aplicable de conformidad a la Fase 1 del “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico” que apruebe el Inspector Fiscal.
11. Establécese que la Sociedad Concesionaria estará facultada para habilitar al cobro las vías de peaje electrónico correspondientes al “Sistema de Transición”, comprendidas en la Fase 1 del “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico” que apruebe el Inspector Fiscal, a partir de lo que ocurra último entre: i) las 00:00 horas del día siguiente a la fecha en que el Inspector Fiscal hubiere autorizado la operación de las obras, equipamiento y sistemas correspondientes, conforme al procedimiento que se regula en el N° 9 del presente Decreto Supremo; y ii) las 00:00 horas del día siguiente a la fecha de publicación del presente Decreto Supremo en el Diario Oficial.
- Para efectos del primer año de aplicación, la Sociedad Concesionaria deberá informar las estructuras tarifarias normales y especiales al MOP y a los usuarios, al menos con 3 días de anticipación a su aplicación, en forma destacada, a través de medios de prensa escritos y letreros en los lugares y por los plazos aprobados por el Inspector Fiscal. El no cumplimiento de esta obligación, hará merecedora a la Sociedad Concesionaria de la multa a que hace referencia el artículo 1.13.6.2 de las Bases de Licitación.
12. 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 los requerimientos que se exigirán para regular la relación de la Sociedad Concesionaria con los Usuarios de la vía durante la operación y explotación del “Sistema Free Flow”, incluido el periodo de transición a que se refieren los numerales precedentes, son los que a continuación se indican, sin perjuicio de aquellos contenidos en los documentos que conforman el Contrato de Concesión, en cuanto fueren pertinentes y no hayan sido modificados por el presente Decreto Supremo.
- Para los efectos de poder hacer uso del sistema electrónico de cobro de peaje bajo la modalidad Free Flow en la obra pública fiscal denominada “Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar”, el usuario deberá contar con un contrato de arrendamiento de televía vigente suscrito con alguna de las Sociedades Concesionarias que formen parte del Sistema Interoperable o adquirir un sistema complementario, en caso de usuarios poco frecuentes.
- La Sociedad Concesionaria deberá cumplir con los siguientes requerimientos mínimos en su relación con los usuarios de la vía concesionada:



a) Derechos y Obligaciones de la Sociedad Concesionaria:

- El Ministerio de Obras Públicas autorizará a la Sociedad Concesionaria para acceder a la información del Registro Nacional de Usuarios del TAG (RNUT).
- Obligación del Concesionario de permitir a los usuarios utilizar el TAG o transponder entregado en cualquier Concesión o servicio que utilicen la misma tecnología electrónica de cobro.
- Obligación del Concesionario de no efectuar cargos al usuario o dueño del vehículo por concepto de cobro de tarifa en caso de deficiencias de los equipos, a menos que él cuente con un sistema de respaldo capaz de demostrar que el usuario efectivamente circuló por los puntos de cobro.
- Obligación del Concesionario de emitir, poner a disposición de todos los usuarios y enviar sin costo para aquellos que lo soliciten, a lo menos cada tres meses, un informe automático de cada cuenta. El informe mostrará el saldo inicial y final de la cuenta. También mostrará las transacciones, los pagos, etc., en el orden en que ocurrieron.
- Se deja constancia que, de conformidad con la regulación contenida en el N° 7 del Decreto Supremo MOP N° 108, de fecha 4 de julio de 2018, “Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A”, en adelante el “Multioperador”, realizará las labores de facturación y recaudación de peajes de los cuales “Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A” sea acreedora. Sin perjuicio de ello, “Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A” será la única responsable frente al MOP por la prestación de tales servicios.

La Sociedad Concesionaria podrá a futuro internalizar las labores de facturación, recaudación y de Nivel de Gestión de peajes o externalizar las referidas funciones mediante la celebración de un contrato con otra sociedad, siendo para todos los efectos considerada como el “Multioperador”, para lo cual deberá presentar previamente al Inspector Fiscal, para su aprobación, un documento con las condiciones de funcionamiento y el diseño con la implementación de dicha externalización o internalización, la que no podrá ser denegada sin causa fundada.

Sin perjuicio de lo anterior, al término de la Concesión, la Sociedad Concesionaria se obliga a ceder el contrato con el Multioperador en favor del Ministerio de Obras Públicas o a quien este designe para continuar con las funciones de facturación y recaudación de peajes.

- El Concesionario se obliga a permitir a los usuarios, sin costo, acceso por medios automáticos a sus cuentas todas las veces que deseen, incluyendo el detalle de cada factura o boleta emitida. El usuario podrá solicitar sin costo en las oficinas del Concesionario o del Multioperador, según corresponda, el detalle de cada factura o boleta emitida. En caso de solicitarlo nuevamente o solicitar el envío por correspondencia, el Concesionario podrá cargar una comisión de procesamiento y/o envío. Esta comisión sólo servirá para cubrir las actividades de procesamiento y todos los costos relacionados. En todo caso sólo se podrá considerar un cargo de hasta 0,05 UTM y no podrá duplicarse con el que cobra el Multioperador.
- Obligación de establecer los costos máximos por gastos de cobranza en el caso de morosidad dentro del marco de la legislación vigente, en el momento de producirse dicha morosidad. La Sociedad Concesionaria deberá mantener a disposición de los usuarios, en sus oficinas comerciales, un detalle de los costos máximos por gastos de cobranza en caso de morosidad.

b) Condiciones de Cobro de Tarifas:

- El sistema de cobro electrónico de tarifas básico que aplicará el Concesionario a los usuarios que transiten por la vía concesionada con un TAG, será de pago posterior o post-pago. Éste deberá ser capaz de registrar el monto de la tarifa adeudada por cada usuario según los puntos de cobro por los cuales éste haya circulado en el período de tiempo convenido.
- El período de acumulación de los respectivos cobros por concepto de tarifa será de un mes. Por consiguiente, se deberá enviar, una vez al mes y sin que la fecha de un mes al siguiente varíe más de cinco días, por correspondencia al domicilio que se haya indicado por el usuario en el contrato referido en el segundo párrafo del presente numeral o al correo electrónico identificado por el usuario, una cuenta que contenga la información resumida del correspondiente cobro de tarifas por el uso mensual de la vía y señale el plazo convenido para hacer exigible el pago respectivo.

- El Concesionario deberá llevar el control de todas las cuentas activas con los cargos vigentes y las que se encuentren vencidas, y el total adeudado. El Concesionario o el Multioperador podrá realizar la cobranza por morosidad, con sus respectivos reajustes y podrá aplicar el interés máximo convencional para operaciones financieras, según la tasa vigente por la Superintendencia de Bancos e Instituciones Financieras o el organismo que lo reemplace. El Concesionario o el Multioperador podrá recargar los gastos de cobranza, sea esta judicial o extrajudicial, siempre que se notifique al usuario en el estado de cuenta más próximo, u otro medio, antes de la aplicación de dicho cobro. En caso de mora o simple retardo, la cobranza extrajudicial la realizará la Concesionaria o el Multioperador directamente o a través de una empresa de cobranza a la cual se le proporcionarán todos los antecedentes necesarios para proceder al cobro de las deudas impagas y los gastos de cobranza. Cualquier acción o cargo que aplique o ejercite el Concesionario sobre el usuario, deberá estar dentro del marco de la legalidad vigente al momento de acaecido el hecho.
- c) El Concesionario instalará en los puntos de cobro cámaras fotográficas, de video o cualquier otro sistema, que le permita detectar el paso de todos los vehículos que utilicen las pistas de telepeaje. Las imágenes capturadas a través de estos mecanismos, únicamente podrán ser utilizadas como medios de prueba para el control del incumplimiento de los pagos tarifarios a que se alude en el artículo 42° de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, como respaldo en caso de falla del sistema principal.  
Las imágenes que se registren deberán contener, entre otros, la información exacta acerca de la fecha, la hora, sentido de tránsito, etc. Sin perjuicio de lo anterior, en los casos que se estime conveniente, se podrá adicionar una o más imágenes que contengan mayor información del vehículo, siempre y cuando ésta se ajuste al ordenamiento jurídico vigente. Adicionalmente, las transacciones electrónicas generadas y verificadas en algún o algunos puntos de cobro con el objeto de realizar el cobro electrónico de tarifas o peaje, podrán ser utilizadas como medios de prueba para el control de incumplimiento de los pagos tarifarios a que se alude en el artículo 42° de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, en los casos en que un usuario, teniendo contrato vigente y TAG o transponder habilitado al momento de circular por la vía concesionada, incumpla posteriormente el pago de la tarifa o peaje y en aquellos usuarios que no teniendo TAG no hayan adquirido el sistema complementario de cobro para usuarios poco frecuentes regulado en el presente Decreto Supremo.  
Transcurridos 180 días desde la fecha en que se haya capturado la información aludida, el Concesionario podrá borrarla desde sus registros, salvo que el usuario se encuentre en mora respecto del pago de la tarifa según el presente literal b) y/o existan acciones legales pendientes en su contra.
- d) El Concesionario garantizará 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. El Concesionario no podrá entregar a terceros, excepto al Multioperador, esta información, sin la autorización previa escrita del Director General de Concesiones de Obras Públicas.  
En caso que la Sociedad Concesionaria incumpla el deber de resguardar la privacidad de los usuarios con respecto a la información generada a partir del sistema de cobro de tarifas, le será aplicable una multa de 100 UTM por cada vez, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.
- e) Si un vehículo es detectado circulando a través de alguna de las pistas electrónicas de cobro instaladas en la concesión con el transponder desactivado, defectuoso o mal instalado, el Concesionario o el Multioperador deberá informar del hecho al dueño del vehículo o al obligado al pago si este fuere distinto de aquél, a través del envío de una carta certificada a su domicilio, señalándose la forma y el plazo en que dicha situación deberá ser regularizada o corregida. En estos casos, el usuario no se entenderá eximido de la obligación de pago de las respectivas tarifas, durante el tiempo que transcurra entre la fecha de la comunicación a que se ha hecho referencia y la reactivación del equipo.
- f) En caso de fallas del Subsistema de Identificación Automática de Vehículos (AVI), el Concesionario no podrá cobrar tarifa alguna, salvo que cuente con un sistema de respaldo de información que permita demostrar fehacientemente que el vehículo circuló por algún o algunos de los puntos de cobro electrónico instalados en la concesión, caso en el cual se podrá cobrar la tarifa correspondiente. Cada vez que se genere un fallo en el Subsistema indicado y la Sociedad Concesionaria haga uso de dicho sistema de respaldo, deberá dejar constancia escrita en el Libro de Explotación de la Obra.
- g) El Concesionario será el único responsable de mantener el buen funcionamiento del sistema de cobro de tarifas, asegurando la transparencia del cobro y la confiabilidad de la información que éste genere, incluso en situaciones de fuerza mayor o caso fortuito.

- Ningún error del sistema, como defectos o daños en antenas identificadoras, mecanismos de registro de información o cualquier defecto de fabricación o instalación de los tags o transponders, podrá tener como consecuencia cargos indebidos a los usuarios o propietarios de vehículos, aplicándose en todo caso lo dispuesto precedentemente.
- h) Si se produjera un cobro al usuario de tarifas superior al permitido, el monto cobrado y pagado en exceso deberá ser reembolsado por el Concesionario a quien corresponda, en un plazo máximo de 30 (treinta) días siguientes a la detección del hecho. La restitución o reembolso se verificará en dinero efectivo o mediante el abono en la siguiente cuenta de cobro de tarifas, a elección del usuario, considerando el reajuste e intereses que correspondan a contar de la fecha de pago de la respectiva factura. Todo ello es sin perjuicio de las acciones que pueda interponer el usuario ante los organismos y tribunales competentes. En caso que la Sociedad Concesionaria incumpla con su obligación de restitución en el plazo indicado en el párrafo precedente, le será aplicable una multa de 10 UTM por cada vez, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.
- i) La entrega o envío de la cuenta de cobro de tarifas mensual, no podrá significar un costo para el usuario o dueño del vehículo. En aquellas dependencias en que se efectúe la atención directa al usuario, el Concesionario estará obligado a implementar un sistema de información que permita prestar gratuitamente un servicio al usuario que sea eficiente, expedito, continuo e igualitario.
- j) El Concesionario deberá otorgar el máximo de facilidades a los usuarios para los efectos del pago de las cuentas de cobro de tarifas. Para ello, la Sociedad Concesionaria o el Multioperador deberá celebrar convenios con empresas de servicio de pago, etc., que posean cobertura nacional. En la cuenta se deberá especificar exactamente las instituciones que recaudarán el pago de las tarifas, la forma de pago y la dirección de las dependencias en que se efectúe la atención directa al cliente.
- k) El Concesionario, por sí o a través de terceros según corresponda, entregará recibos o comprobantes de pago de las correspondientes tarifas a todos los usuarios. Dichos documentos podrán ser utilizados como medios de prueba para el control del cumplimiento de los pagos tarifarios a que alude el artículo 42° de la Ley de Concesiones de Obras Públicas.
- l) El Concesionario deberá poner a disposición del MOP la información referente a todos los usuarios a los cuales se les haya inhabilitado el TAG por morosidad, de acuerdo a lo establecido en la letra s) del presente numeral. Para estos efectos, a partir del plazo máximo de 6 meses, contado desde la fecha en que se autorice la primera habilitación al cobro de los pódicos y/o vías de peaje electrónico comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico” de acuerdo con lo establecido en el N° 7 del presente Decreto Supremo, el Concesionario deberá contar con un sistema que permita el traspaso al MOP de la información indicada en el párrafo precedente, como mínimo, una vez al día, mediante red de comunicaciones y en caso de falla de ésta, mediante medio digital, óptico u otro. El formato y contenido de la información a ser traspasada se rige por lo establecido en los Estándares Técnicos del Sistema Electrónico de Cobro del MOP. El MOP velará por el resguardo de la privacidad de los usuarios de la ruta concesionada con respecto a la información que se haya generado a partir del Sistema de Cobro de tarifas ajustándose, en todo caso, al ordenamiento jurídico vigente. El Concesionario no podrá entregar a terceros información que genere dicho sistema sin la autorización previa del Director General de Concesiones de Obras Públicas, quien sólo con el objeto de lograr el buen funcionamiento del Sistema de Cobro de Peaje en las obras concesionadas, podrá autorizar o exigir al Concesionario a proveer gratuitamente a terceros, la información a que se ha hecho referencia en esta letra.
- m) Las transacciones de infractores deberán ser discriminadas por causa y contener las imágenes del Infractor. La Sociedad Concesionaria deberá ingresar en una cuenta especial las transacciones de infractores cuya patente no es posible de registrar, las que se denominarán “Tránsito no Identificable”, según lo indicado en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico” que apruebe el Inspector Fiscal. Dicha cuenta especial deberá contener todos los cargos, pero no se procederá a su facturación.
- n) La circulación por un pórtico de cobro de una plaza de peaje troncal de un vehículo con TAG habilitado, dará derecho al usuario a la gratuidad en plaza de peaje lateral, por una sola vez, siempre que el paso por ésta se verifique dentro de las 12 horas siguientes a la circulación por la respectiva plaza de peaje troncal.
- o) De acuerdo al artículo 1.13.3.3 de las Bases de Licitación, la adquisición de un comprobante de pago en una plaza de peaje troncal, dará derecho al usuario a pasar en forma gratuita, por una sola vez, en las 12 horas siguientes a la adquisición del boleto, por una plaza de peaje lateral. No obstante lo anterior, con la operación del Sistema Free Flow en las

plazas de peaje troncales de la concesión, la Sociedad Concesionaria podrá no aplicar gratuidad lateral a vehículos que hayan transitado por los pódicos de las referidas plazas de peajes troncales y que posteriormente realicen el paso por una plaza de peaje lateral y que se encuentren en alguna de las siguientes condiciones:

- Morosidad: Vehículos con contrato TAG que se encuentren a lo menos con un Documento de Cobro impago al día siguiente de su fecha de vencimiento.
  - Vehículos sin contrato TAG o con TAG inhabilitado: Vehículos que hayan transitado sin contrato TAG, o con TAG inhabilitado por mora, incluyendo a aquellos que posteriormente hayan regularizado su paso a través de un Pase Diario Tardío de Transacciones o PTT.
- p) Para los usuarios poco frecuentes, esto es, aquellos que transiten por el punto de cobro sin contrato TAG vigente o si teniéndolo éste se encuentra inhabilitado y no tengan registrados tránsitos infractores impagos según lo indicado en la letra r) del presente numeral, el Concesionario deberá implementar un sistema de cobro alternativo, denominado Pase Tardío de Transacciones (PTT). Este sistema dará derecho a aquellos usuarios poco frecuentes, a transitar por el Punto de Cobro al siguiente valor:

$$T_{PTT} = T_{PC} * 2$$

Donde:

$T_{PTT}$  = Tarifa Pase Tardío de Transacciones

$T_{PC}$  = Tarifa aplicable en el Punto de Cobro correspondiente en la fecha en que haya ocurrido el tránsito.

El detalle de los tránsitos estará disponible para el pago, a más tardar, 72 horas hábiles de ocurrido cada tránsito, y se podrán pagar en la página web de la Sociedad Concesionaria o del Multioperador. En estos sitios web, se deberá informar al usuario que el actual Pase Diario Interoperable de las Autopistas Urbanas no regulariza tránsitos sin dispositivo TAG realizados en Rutas del Pacífico, además de informar en qué casos aplicará la Tarifa Pase Tardío de Transacciones señalada en la presente letra p) y la Tarifa Infractora señalada en la letra r) subsiguiente.

La Sociedad Concesionaria deberá dar aviso al usuario, por correo electrónico, mensaje de texto o el medio de comunicación que tenga disponible según la información que se disponga, indicando que ha hecho uso del Sistema Electrónico de Cobro sin un medio de cobro habilitado. En dicho aviso se deberá advertir al usuario el plazo para regularizar sus tránsitos, lugares de pago y las sanciones en caso de incumplimiento.

Sin perjuicio de lo anterior, el MOP podrá exigir a la Sociedad Concesionaria, incorporarse a un Sistema de Cobro Unificado para Usuarios Poco Frecuentes del Sistema Interoperable de Telepeaje, manteniendo su derecho a reclamar ingresos a Tarifa Pase Tardío de Transacciones según lo indicado precedentemente, con la obligación de mantener la información actualizada en relación a los pagos realizados por el usuario a través de otros canales de recaudación. Adicionalmente, se deben considerar variadas modalidades de pago existentes en el mercado, tales como pago en efectivo, transferencia electrónica, tarjetas de crédito, PAT, PAC, PAM, entre otros.

- q) Se entenderá por “No identificable” los pasos realizados por vehículos sin TAG o con su TAG defectuoso y sin Placa Patente o con Placa Patente no legible, es decir, corresponde a aquellos vehículos que no es posible identificar ni por dispositivo TAG ni por lectura de Placa Patente para realizar el cobro.

Se entenderá por “Incobrables” la transacción que, habiéndose cumplido las acciones de cobranza establecidas en la letra s) del presente numeral, no se logró recaudar el monto adeudado.

Las transacciones de infractores deberán ser discriminadas por causa y contener las imágenes del infractor. La Sociedad Concesionaria deberá ingresar en una cuenta especial las transacciones de infractores cuya patente no es posible registrar, las que se denominarán como “Tránsito no Identificable”, lo que deberá ser materia del “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico” que apruebe el Inspector Fiscal.

- r) La Sociedad Concesionaria deberá ser capaz de detectar, capturar y realizar lectura de la placa patente a través de mecanismos de reconocimiento óptico de caracteres (OCR) a aquellos usuarios que transiten bajo un pódico sin un contrato TAG vigente o si teniéndolo, el dispositivo TAG se encuentra inhabilitado. A estas transacciones se les denomina “Posible Infracción”, ya que el usuario tendrá la opción de regularizar su paso a través de

un Pase Tardío de Transacciones (PTT) dentro del plazo de 30 días de ocurrido el tránsito respectivo, con la condición de que no tenga registrados tránsitos infractores impagos. En caso de no regularizar estos tránsitos dentro del plazo de 30 días antes indicado, la Sociedad Concesionaria deberá informar al Inspector Fiscal del incumplimiento al artículo 114° de la Ley N° 18.290, Ley de Tránsito, o la que en el futuro la reemplace, y la Tarifa Infractora, para estos casos, será la misma que la indicada para Pase Tardío de Transacciones.

En el evento que el usuario tenga registradas transacciones impagas a tarifa PTT con antigüedad mayor a 30 días contados desde la fecha del tránsito respectivo, los nuevos tránsitos se considerarán inmediatamente como tránsitos infractores, debiendo la Sociedad Concesionaria informar al Inspector Fiscal el correspondiente incumplimiento al artículo 114° de la Ley N° 18.290, Ley de Tránsito, pudiendo además iniciar las acciones legales establecidas por artículo 42° de la Ley de Concesiones. El valor de la Tarifa Infractora para estos casos corresponderá al siguiente:

$$T_{Inf} = T_{PC} * 4$$

Donde:

$T_{Inf}$  = Tarifa Infractora

$T_{PC}$  = Tarifa aplicable en el Punto de Cobro correspondiente en la fecha en que haya ocurrido el tránsito.

Para que el usuario vuelva a tener derecho a la tarifa PTT según lo establecido en la letra p) del presente numeral, deberá haber pagado todos los tránsitos que hayan sido tarificados con “Tarifa Pase Tardío de Transacciones” y que tengan una antigüedad mayor a 30 días y también deberá haber pagado todos los tránsitos que hayan sido tarificados a “Tarifa Infractora”.

El detalle de los tránsitos estará disponible para el pago, a más tardar, 72 horas hábiles de ocurrido cada tránsito y se podrán pagar en la página web de la Sociedad Concesionaria o del Multioperador. En estos sitios web, se deberá informar al usuario que el actual Pase Diario Interoperable de las Autopistas Urbanas no regulariza tránsitos sin dispositivo TAG realizados en Rutas del Pacífico, además de informar en qué casos aplicará la Tarifa Pase Tardío de Transacciones señalada en la letra p) del presente numeral y la Tarifa Infractora señalada en la presente letra r).

s) La Sociedad Concesionaria, por sí o a través del Multioperador, podrá dar cumplimiento al procedimiento de cobranza que se describe a continuación, con el fin de ejecutar las acciones de reclamación correspondientes a deudas morosas, cuyas transacciones sean originadas en un punto de cobro electrónico.

° Cobranza Extrajudicial:

Para aquellos casos de documentos de cobro que superen las UF 0,07 la Sociedad Concesionaria podrá ejercer las acciones de cobranza extrajudicial.

En el caso de requerirse el ejercicio de acciones de cobranza extrajudicial, la Sociedad Concesionaria deberá realizar todas las actuaciones propias y razonables de esta clase de procedimientos.

Sin perjuicio de lo anterior, cualquier acción que aplique o ejercite la Sociedad Concesionaria sobre el usuario, deberá estar dentro del marco de la legalidad vigente al momento de ejercer dicha acción.

° Cobranza Judicial:

La Sociedad Concesionaria podrá ejercer las acciones de cobranza judicial cuando los importes acumulados de deuda superen las UF 5, y luego de fracasar las acciones de cobranza extrajudicial, la Sociedad Concesionaria podrá ejercer acciones judiciales de cobro. No obstante lo anterior, la Sociedad Concesionaria también tiene la facultad de iniciar acciones legales por importes inferiores a UF 5 cuando así lo considere necesario.

En el caso de requerirse el ejercicio de acciones de cobranza judicial, la Sociedad Concesionaria podrá realizar todas las actuaciones propias y razonables de esta clase de procedimientos.

Sin perjuicio de lo anterior, cualquier acción que aplique o ejercite la Sociedad Concesionaria sobre el usuario, deberá estar dentro del marco de la legalidad vigente al momento de ejercer dicha acción.

## t) Inhabilitación del TAG:

La Sociedad Concesionaria podrá proceder a la inhabilitación del TAG, según sus políticas comerciales, siempre que un usuario se encuentre en situación de morosidad en su Cuenta de Contrato.

Para llevar a cabo la inhabilitación, la Sociedad Concesionaria deberá enviar una notificación escrita al domicilio del usuario deudor, tanto al que consta en el respectivo Convenio de Arrendamiento de Televisión como el que conste en el Registro de Vehículos Motorizados, informando la inhabilitación del TAG. Transcurridos 20 días desde el envío de la notificación escrita, la Sociedad Concesionaria podrá inhabilitar el TAG con pagos pendientes del usuario del presente Contrato de Concesión.

La notificación escrita se hará mediante carta certificada dirigida al domicilio que el usuario deudor tenga vigente en RNUT. También podrá enviar notificaciones escritas al domicilio registrado en el respectivo Convenio de Arrendamiento de Televisión o en el Registro de Vehículos Motorizados dependiente del Registro Civil.

La notificación por carta certificada se entenderá practicada a contar del tercer día siguiente a su recepción en la oficina de correos que corresponda.

Lo anterior es sin perjuicio del derecho de la Sociedad Concesionaria de inhabilitar el TAG en los términos establecidos en el respectivo Convenio de Arrendamiento de Televisión.

## 13. Establécese que la Sociedad Concesionaria deberá dar cumplimiento a las siguientes condiciones requeridas del sistema de cobro electrónico en modalidad Free Flow:

## 13.1. Software de aplicación

El Concesionario deberá poseer, por sí o a través del Multioperador, un Software de Aplicación o tener una licencia para operarlo para el correcto cumplimiento del Contrato de Concesión. Las aplicaciones deberán ser del tipo ejecutables, y deberán ser clasificadas e identificadas de acuerdo a las siguientes categorías:

- “Software de Terceros”: Este tipo de software es aquel que es de propiedad y/o desarrollado por un proveedor de software distinto de la Sociedad Concesionaria o de cualquiera de sus compañías relacionadas, de conformidad al artículo 100 de la Ley N° 18.045, como también de empresas subcontratadas por cualquiera de ellos, es decir, es aquel software cuya licencia se comercializa en el mercado como un producto terminado.
- “Software del Concesionario”: Este tipo de software es aquel que es de propiedad y/o desarrollado por el Concesionario o cualquiera de sus compañías relacionadas de conformidad al artículo 100 de la Ley N° 18.045, como también por empresas subcontratadas por cualquiera de ellos, ya sea para satisfacer los requerimientos de este proyecto o para funciones que se encuentran fuera del ámbito del objetivo principal de éste, pudiendo ser comercializado como producto para ser licenciado a múltiples tenedores que desearan adquirirlo.

El Concesionario será el responsable de obtener cualquier licencia necesaria para utilizar el “Software de Terceros”, sujeto a los términos y condiciones normales del propietario de este tipo de software. El Concesionario no podrá asignarse y/o poseer derechos sobre Software de Terceros.

El Concesionario deberá dejar en custodia, con un agente fiduciario mutuamente acordado, la licencia o el código fuente del “Software del Concesionario”, en su última versión operativa junto con toda su documentación, para ser entregado al MOP, en el caso que el Concesionario deje de cumplir con cualquier estipulación del Contrato de Concesión relacionada con el software, o que el Concesionario liquide el negocio, o de alguna otra manera deje de comercializar y dar soporte a su software. Este tipo de software deberá ser depositado en custodia, certificado como finalizado y en cumplimiento con los requerimientos ya indicados.

El Concesionario deberá mantener a su entero cargo y responsabilidad ambos tipos de Software mientras dure la concesión. Al término de la concesión, el Concesionario se obliga a aceptar entregar y ceder el “Software del Concesionario” al MOP y las licencias de “Software de Terceros”.

## 13.2. Sistemas operativos

El Concesionario podrá utilizar Unix, en cualquiera de sus familias, variantes, o compatibles, así como Microsoft Windows para multi - tareas. Sin perjuicio de lo anterior, el Concesionario podrá utilizar otros sistemas operativos que no sean de su propiedad y que correspondan a productos comerciales de amplio uso.

En todo caso, cualquiera que fuese el sistema operativo utilizado, el Concesionario deberá entregar todas las licencias necesarias para todos los equipos del sistema electrónico de cobro.

### 13.3. Bases de datos

Las Bases de datos deberán cumplir, al menos, con cada una de las siguientes características:

- Confidencialidad de la información.
- Integridad de la información.
- Disponibilidad de la información, y
- Autenticación y perfiles de acceso.

En caso de incumplimiento de cualquiera de las obligaciones establecidas en el presente numeral, se aplicará a la Sociedad Concesionaria una multa de 20 UTM, por cada vez, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

14. Modificanse, 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, toda vez que con el inicio de la operación de las obras, equipamiento y sistemas definitivos comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico” el Contrato de Concesión contemplará tres modalidades de Sistema de Telepeaje Interoperable: Free Flow, Free Flow Light, y Stop&Go, se adecúan las regulaciones que a continuación se indican, de modo de homogeneizar las condiciones de operación del Sistema de Telepeaje Interoperable en todas sus modalidades:

#### 14.1. Número y Disposición de Vías con Telepeaje

La disposición de vías con Telepeaje será según se indica a continuación:

PLAZA	TIPO DE VÍAS CON TELEPEAJE	Nº DE VÍAS TOTALES CON TELEPEAJE
Plaza Troncal Lo Prado	2 Vías de Free Flow Operativas por sentido	4
	2 Vías Mixtas (Manual y Stop&Go) por sentido	4
Plaza Troncal Zapata	2 Vías de Free Flow Operativas por sentido	4
	2 Vías Mixtas (Manual y Stop&Go) por sentido	4
Plaza Troncal Sur	2 Vías de Free Flow Operativas por sentido	4
	2 Vías Mixtas (Manual y Stop&Go) por sentido	4
Plaza Lateral Algarrobo	1 Vía Free Flow Light	2
	1 Vía Mixta (Manual y Stop&Go)	
Plaza Lateral Casablanca	1 Vía Free Flow Light	2
	1 Vía Mixta (Manual y Stop&Go)	
Plaza Lateral Quilpué	1 Vía Free Flow Light por sentido	4
	1 Vía Mixta (Manual y Stop&Go) por sentido	
Plaza Lateral Zapata P	1 Vía Mixta (Manual y Stop&Go)	1
Plaza Lateral Tapihue	1 Vía Mixta (Manual y Stop&Go)	1
Plaza Lateral Quintay	1 Vía Mixta (Manual y Stop&Go)	1

El incumplimiento de mantener en operación la cantidad de vías de telepeaje en su modalidad Free Flow Light y Stop&Go que se indica en el cuadro anterior, hará incurrir a la Sociedad Concesionaria en una multa de 150 UTM por cada día o fracción de día, y por cada vía, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación, salvo que se trate de situaciones no atribuibles a responsabilidad de la Sociedad Concesionaria, tales como mantenimiento de las vías de conformidad al Plan de Trabajo Anual, 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 vías de telepeaje en su modalidad Free Flow Light y Stop&Go, monitoreando en particular las horas de mayor

demanda, de modo de permitir calcular, con mayor exactitud, la capacidad de atención de las vías de telepeaje.

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 las 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 una multa de 50 UTM por vez, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

En virtud de lo establecido en el presente numeral 14.1, se elimina la regulación dispuesta en el literal h. del N° 5 del Decreto Supremo MOP N° 345, de fecha 8 de julio de 2014.

#### 14.2. Estándares Técnicos para la Operación

Durante la operación del sistema de cobro electrónico de peaje interoperable, en cualquiera de sus modalidades, la Sociedad Concesionaria deberá cumplir con los siguientes estándares técnicos:

- MOP ST1: Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Especificación para la Interoperabilidad en la Transacción Antena - Transponder, Ministerio de Obras Públicas, Chile, V 2.4.
- MOP ST1-1: Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Context Marks en Servicio en Concesiones MOP, Ministerio de Obras Públicas, Chile, Enero 2018.
- MOP ST1-2: Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Identificación de Concesiones, Ministerio de Obras Públicas, Chile, Octubre 2017.
- MOP ST2: Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Pruebas de Conformidad con la Especificación para la Interoperabilidad en la Transacción Antena - Transponder, Ministerio de Obras Públicas, Chile, V 2.3.
- MOP ST3: Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Gestión de las Claves de Seguridad, Ministerio de Obras Públicas, Chile, V 2.3.
- MOP ST4: Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Especificación para los Parámetros Mínimos de la Transacción de Interoperabilidad, Ministerio de Obras Públicas, Chile, V 4.4.
- MOP ST5: Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Registro Nacional de Usuarios de Telepeaje (RNUT), Ministerio de Obras Públicas, Chile, V 4.1.
- MOP ST6: Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Generación de Claves Maestras, Interfaz de Exportación de Claves, Ministerio de Obras Públicas, Chile, V 2.3.

En virtud de lo establecido en el presente numeral 14.2, se elimina la regulación dispuesta en los literales a. y b. del N° 5 del Decreto Supremo MOP N° 345, de fecha 8 de julio de 2014, y lo dispuesto en el literal a) del numeral 4.3 del Decreto Supremo MOP N° 108, de fecha 4 de julio de 2018.

#### 14.3. Requerimiento de Seguridad en el Manejo de Claves

Para las condiciones y manejo de las claves de seguridad en todos los niveles del Sistema de Cobro de Peaje, durante la operación del sistema de cobro electrónico de peaje interoperable, en cualquiera de sus modalidades, regirá lo dispuesto en la letra d) del numeral 6.3 del presente Decreto Supremo.

En virtud de lo anterior, se elimina la regulación dispuesta en el literal c. del N° 5 del Decreto Supremo MOP N° 345, de fecha 8 de julio de 2014.

#### 14.4. Interrelación con los Sistemas del MOP

Para la interrelación con los sistemas del MOP, durante la operación del sistema de cobro electrónico de peaje interoperable, en cualquiera de sus modalidades, la Sociedad Concesionaria deberá cumplir con lo establecido en el literal b) del numeral 4.3 del Decreto Supremo MOP N° 108, de fecha 4 de julio de 2018, modificando con ello lo dispuesto en el literal d. del N° 5 del Decreto Supremo MOP N° 345, de fecha 8 de julio de 2014.

El incumplimiento de lo dispuesto en el presente numeral 14.4 o cualquier acción desarrollada por la Sociedad Concesionaria que sea contraria a lo dispuesto en el presente numeral, hará



incurrir a ésta en una multa de 10 UTM por cada vez, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

#### 14.5. Requerimientos Funcionales y de Rendimiento

Los requerimientos funcionales y de rendimiento para el caso del sistema electrónico de cobro bajo las modalidades Free Flow y Free Flow Light, son los indicados en los literales b) y c) del numeral 6.3 del presente Decreto Supremo, respectivamente.

Para el caso del sistema electrónico de cobro bajo la modalidad Stop&Go, se deberán cumplir los requerimientos funcionales y de rendimiento establecidos en el literal c) del numeral 4.3 del Decreto Supremo MOP N° 108, de fecha 4 de julio de 2018. En caso de incumplimiento de cualquiera de los requerimientos o condiciones señalados en el literal c) de numeral 4.3 del Decreto Supremo MOP N° 108, se aplicará a la Sociedad Concesionaria una multa de 20 UTM por cada vez, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

#### 14.6. Captura de Imágenes

El sistema de captura de imágenes para el registro de los vehículos que circulan por la vía de cobro electrónico de peaje, en cualquiera de sus modalidades, deberá cumplir con los mismos términos establecidos en el literal c) del N° 12 del presente Decreto Supremo, modificando con ello lo dispuesto en el literal f. del N° 5 del Decreto Supremo MOP N° 345, de fecha 8 de julio de 2014, y lo dispuesto en el literal d) del numeral 4.3 del Decreto Supremo MOP N° 108, de fecha 4 de julio de 2018.

#### 14.7. 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. 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, por parte de la Sociedad Concesionaria, de cualquiera de los plazos establecidos en el presente párrafo, hará incurrir a ésta en una multa de 20 UTM por cada día o fracción de día de atraso, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

El incumplimiento de lo dispuesto o cualquier acción desarrollada por la Sociedad Concesionaria que sea contraria a lo establecido en el primer párrafo del presente numeral, hará incurrir a ésta en una multa de 20 UTM por cada vez, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

En virtud de lo establecido en el presente numeral 14.7, se elimina la regulación dispuesta en el literal g. del N° 5 del Decreto Supremo MOP N° 345, de fecha 8 de julio de 2014.

#### 14.8. Relación de la Sociedad Concesionaria con los Usuarios y Condiciones de Cobro de Tarifas

Se deja constancia que, para el caso del sistema electrónico de cobro bajo la modalidad Stop&Go, los derechos y obligaciones que deberá cumplir la Sociedad Concesionaria en su relación con los usuarios de la vía y, en particular, en las condiciones para el cobro de tarifas, se seguirá regulando de acuerdo con lo establecido en el literal i. del N° 5 del Decreto Supremo MOP N° 345, de fecha 8 de julio de 2014, y su posterior modificación dispuesta en el N° 1 del Decreto Supremo MOP N° 108, de fecha 4 de julio de 2018.

Para el caso del sistema electrónico de cobro bajo las modalidades Free Flow y Free Flow Light, los derechos y obligaciones que deberá cumplir la Sociedad Concesionaria en su relación con los usuarios de la vía y, en particular, en las condiciones para el cobro de tarifas, se regulan en el N° 12 del presente Decreto Supremo.

#### 14.9. Plataforma de Atención a Usuarios

La Plataforma de Atención a Usuarios con la que deberá cumplir la Sociedad Concesionaria durante todo el período de explotación de la concesión, durante la operación del sistema de cobro

electrónico de peaje interoperable, en cualquiera de sus modalidades, se registrará de acuerdo con lo establecido en el literal e) del numeral 4.3 del Decreto Supremo MOP N° 108, de fecha 4 de julio de 2018, modificando con ello lo dispuesto en el literal k. del N° 5 del Decreto Supremo MOP N° 345, de fecha 8 de julio de 2014.

En forma complementaria a los reportes mensuales establecidos en el literal e) del numeral 4.3 del Decreto Supremo MOP N° 108, dentro de los 15 primeros días del mes de enero de cada año, la Sociedad Concesionaria deberá presentar un reporte de gestión anual de la plataforma de atención de usuarios, con un análisis del estado de cumplimiento de los estándares de servicio del año anterior, con la finalidad de evaluar el servicio prestado y tomar las acciones correctivas pertinentes para el año siguiente. El incumplimiento del plazo antes señalado hará incurrir a la Sociedad Concesionaria en una multa de 20 UTM por cada día o fracción de día de atraso, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

El incumplimiento de las condiciones de funcionamiento y/o de los plazos establecidos en el citado literal e) del numeral 4.3 del Decreto Supremo MOP N° 108 y en el presente numeral 14.9, hará incurrir a la Sociedad Concesionaria en una multa de 20 UTM por cada vez, o por cada día o fracción de día de atraso, según corresponda, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

#### 14.10. Informes de Cumplimiento de Estándares de Servicio

Se reemplazan las obligaciones dispuestas en el literal r. del N° 5 del Decreto Supremo MOP N° 345, de fecha 8 de julio de 2014, y en el literal f) del numeral 4.3 del Decreto Supremo MOP N° 108, de fecha 4 de julio de 2018, por la siguiente:

Dentro de los primeros 10 días de cada trimestre, la Sociedad Concesionaria deberá presentar al MOP informes actualizados que den cuenta del cumplimiento del trimestre anterior de, a lo menos, la siguiente información:

- Informe de confiabilidad, disponibilidad y MTTR del sistema, por Plaza de Peaje, separados entre Plazas de Peaje Troncales y Plazas de Peaje Laterales.
- Relación demanda horaria máxima en las pistas de Telepeaje Stop & Go y Free Flow Light.
- Capacidad de atención en las pistas de Telepeaje Stop & Go y Free Flow Light.
- Exactitud en la clasificación de vehículos igual o superior al 95%, para Vías de Telepeaje Canalizado, medido por semestre móvil.
- Exactitud en la clasificación de vehículos igual o superior al 90%, para Plazas de Peaje Troncales con Multi Lane Free Flow, medido por semestre móvil.
- 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 una multa de 20 UTM por cada día o fracción de día de atraso, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

La entrega de informes incompletos o con datos no fidedignos, hará incurrir a la Sociedad Concesionaria en una multa de 200 UTM por cada vez, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

14.11. Se elimina la regulación establecida en el literal j. del N° 5 del Decreto Supremo MOP N° 345, de fecha 8 de julio de 2014.

14.12. Se deja constancia que en todo lo no modificado expresamente en los numerales precedentes del presente N° 14, rigen plenamente las regulaciones contenidas en el N° 5 del Decreto Supremo MOP N° 345, de fecha 8 de julio de 2014.

14.13. Se modifica la regulación establecida en el N° 2 del Decreto Supremo MOP N° 108, de fecha 4 de julio de 2018, en el sentido que no será requisito para el uso del sistema de cobro electrónico de tarifas o peaje en el contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar", que el usuario no se encuentre inhabilitado por "Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A.", quien realizará las labores de facturación y recaudación de peajes de los cuales "Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A." sea acreedora, de conformidad con la regulación contenida en el N° 7 del citado Decreto Supremo.

15. Establécese que los valores definitivos que reconocerá el MOP por concepto de las modificaciones a las características de las obras y servicios dispuestas en el presente Decreto Supremo, serán los siguientes:
- Por concepto del desarrollo del proyecto de ingeniería denominado “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”, y de la ejecución, suministro e implementación de las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el referido Proyecto, incluyendo aquellas necesarias para la implementación del “Sistema de Transición”, se fija en el monto total y definitivo, acordado a suma alzada, de UF 578.215 (quinientas setenta y ocho mil doscientas quince Unidades de Fomento), IVA incluido.  
Se deja constancia que el monto antes señalado incluye los gastos de administración e inspección de la Sociedad Concesionaria y todo otro costo o gasto que se requiera para la ejecución, suministro e implementación de las obras, equipamiento y sistemas materia del presente Decreto Supremo, así como las labores de desmontaje, desmantelamiento y traslado de las vías de cobro que correspondan. Lo anterior, de acuerdo al presupuesto presentado por la Sociedad Concesionaria en su Carta D/GOP/CA/18/AD2984-0/RDP/RDP/MOP, de fecha 30 de agosto de 2018, el cual fue aprobado mediante Oficio Ord. N° 5009, de fecha 4 de septiembre de 2018, del Inspector Fiscal.
  - Por concepto de conservación, mantenimiento, operación y explotación de las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”, incluyendo aquellos asociados al “Sistema de Transición”, se fijan los montos anuales y definitivos, acordados a suma alzada, netos de IVA, señalados en la Tabla N° 4 siguiente:

Tabla N° 4:  
Costos anuales de conservación, mantenimiento,  
operación y explotación, incluido seguros

Año	Costo anual
2019	UF 98.820
2020	UF 103.566
2021	UF 109.262
2022	UF 113.980
2023	UF 119.680
2024	UF 125.636
2025	UF 132.612

Se deja constancia que los montos antes señalados incluyen los costos por concepto de seguros de responsabilidad civil por daños a terceros y de catástrofe durante la etapa de explotación de las obras, equipamiento y sistemas materia del presente Decreto Supremo, y todo otro costo o gasto que se requiera para la conservación, mantenimiento, operación y explotación de los mismos. Lo anterior, de acuerdo al presupuesto presentado por la Sociedad Concesionaria en su Carta D/GOP/CA/18/AD4160-0/RDP/RDP/MOP, de fecha 31 de octubre de 2018, el cual fue aprobado mediante Oficio Ord. N° 5087, de fecha 31 de octubre de 2018, del Inspector Fiscal.

- Por concepto del ahorro anual que se producirá en los costos de conservación y mantenimiento del actual Sistema de Telepeaje Interoperable en operación, como consecuencia de su adecuación al Sistema Free Flow, se fija el monto anual y definitivo, acordado a suma alzada, de UF 6.765,17 (seis mil setecientos sesenta y cinco coma diecisiete Unidades de Fomento), neto de IVA. Lo anterior, de acuerdo al presupuesto presentado por la Sociedad Concesionaria en su Carta D/GOP/CA/18/AD2984-0/RDP/RDP/MOP, de fecha 30 de agosto de 2018, el cual fue aprobado mediante Oficio Ord. N° 5009, de fecha 4 de septiembre de 2018, del Inspector Fiscal.
16. 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 el MOP no efectuará desembolso alguno a la Sociedad Concesionaria por concepto de Impuesto al Valor Agregado (IVA) asociado a las modificaciones de las características de las obras y servicios del Contrato de Concesión que trata el presente Decreto Supremo, salvo el IVA que corresponda en relación al servicio de mantención y reparación del Sistema Free Flow, el que será regulado conforme se dispone en el artículo 1.11.5.2 de las Bases de Licitación. A mayor abundamiento, el IVA que corresponda,

con la excepción antes señalada, será de cargo de la Sociedad Concesionaria y será compensado por el MOP en virtud de lo dispuesto en el Convenio Ad – Referéndum N° 5 que se aprueba en el N° 20 del presente Decreto Supremo.

Para efectos de lo anterior, el IVA que corresponda asociado a las inversiones que trata el presente Decreto Supremo, con la excepción señalada en el párrafo precedente, deberá ser facturado por la Sociedad Concesionaria al MOP, por única vez, dentro de los 30 días siguientes a la recepción de las obras, equipamiento y sistemas definitivos. Para ello, la Sociedad Concesionaria presentará al Inspector Fiscal una relación escrita de los documentos que respaldarán la emisión de la factura, con la indicación de los montos e IVA correspondiente.

El Inspector Fiscal deberá revisar los documentos presentados por la Sociedad Concesionaria en un plazo máximo de 15 días contado desde su presentación.

En caso que el Inspector Fiscal manifieste su disconformidad con los documentos presentados, enviará por escrito el rechazo y su justificación, debiendo la Sociedad Concesionaria volver a presentar los documentos debidamente corregidos subsanando las observaciones efectuadas por el Inspector Fiscal, en cuyo caso el procedimiento de revisión por parte del Inspector Fiscal será como se señala en el párrafo precedente.

Una vez que el Inspector Fiscal haya aprobado los documentos presentados, la Sociedad Concesionaria emitirá la correspondiente factura. La aceptación de dicha factura no implicará aprobación de las obras ni del avance de éstas por parte del Inspector Fiscal.

Lo anterior es sin perjuicio de las facultades del Servicio de Impuestos Internos.

17. 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, como medida de gestión de demanda de tráfico tendiente a mitigar congestión por niveles de tránsito en fines de semana, fines de semana largo o feriados, el Ministerio de Obras Públicas podrá exigir a “Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A.” el cobro de tarifas diferenciadas por hora, día de la semana, período del año y sentido. Las tarifas diferenciadas a aplicar deberán ser expresadas en múltiplos de \$500 y no podrán ser superiores a la tarifa máxima autorizada en virtud del Contrato de Concesión. Adicionalmente, para la aplicación de las tarifas diferenciadas no podrá existir discriminación a usuarios de la misma categoría.

Para ello, con al menos 7 días hábiles de antelación a la fecha de aplicación de las tarifas diferenciadas, el Inspector Fiscal deberá informar a la Sociedad Concesionaria la intención del MOP de disponer el cobro de tarifas diferenciadas, indicando el monto de la tarifa a aplicar, los días, horarios, categorías de vehículo y los sectores de la concesión en los cuales se aplicará. La Sociedad Concesionaria tendrá un plazo de 2 días hábiles para revisar y pronunciarse respecto de la propuesta entregada por el Inspector Fiscal, contado desde la recepción de la misma, pudiendo proponer modificaciones a su propuesta. En caso de no pronunciarse en el plazo antes señalado, se entenderá que la Sociedad Concesionaria aprueba la propuesta entregada por el Inspector Fiscal en todas sus partes. En caso que la Sociedad Concesionaria proponga modificaciones a la propuesta, el Inspector Fiscal tendrá un plazo de 2 días hábiles para pronunciarse respecto de los cambios propuestos por la Sociedad Concesionaria y definir las condiciones definitivas en las cuales se aplicarán las tarifas diferenciadas, dejando constancia de ello mediante anotación en el Libro de Explotación u Oficio. Lo anterior se formalizará mediante la dictación del acto administrativo correspondiente por parte del Director General de Concesiones de Obras Públicas.

El cobro de tarifas diferenciadas según lo señalado en el presente N° 17, sólo podrá ser exigido por el Ministerio de Obras Públicas para un total de 14 días en un año calendario.

Las tarifas diferenciadas a aplicar de conformidad con lo dispuesto en el presente N° 17, deberán ser informadas por la Sociedad Concesionaria a los usuarios en forma destacada, a través de alguno de los siguientes medios, de prensa escritos, página web, letreros en los lugares en que se aplicará o cualquier otro medio disponible en el Contrato de Concesión. Lo anterior, con al menos 2 días hábiles de antelación a la aplicación de las tarifas diferenciadas y manteniendo disponible dicha información para los usuarios, en alguno de los medios señalados precedentemente, hasta el último día de su aplicación. En caso de incumplimiento de la obligación señalada en el presente párrafo, se aplicará a la Sociedad Concesionaria una multa de 5 UTM, por cada día que dicha información no se encuentre disponible para los usuarios, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

18. Déjase constancia que los plazos de días establecidos en el presente Decreto Supremo, que vencieren en día inhábil, se prorrogarán hasta el día hábil siguiente. Para estos efectos se entiende que son días hábiles los días lunes a viernes, a excepción de los días festivos.
19. Déjase constancia que, mediante Carta D/GOP/CA/18/AD2984-0/RDP/RDP/MOP, de fecha 30 de agosto de 2018, y mediante D/GOP/CA/18/AD4160-0/RDP/RDP/MOP, de fecha 31 de octubre de 2018, “Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A.” ratificó expresamente, en relación a lo señalado en los incisos primero y segundo del artículo 19° de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, su aceptación a las modificaciones materia del presente Decreto Supremo.

20. Apruébase el Convenio Ad – Referéndum N° 5 del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada “Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar”, de fecha 5 de noviembre de 2018, celebrado entre la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas, representada por su Director General, don Hugo Vera Vengoa, y “Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A.”, debidamente representada por su Gerente General, don Christian Arbulú Caballero, y por don Miguel de Pablo Ruiz, cuyo texto es el siguiente:

CONVENIO AD – REFERÉNDUM N° 5  
DEL CONTRATO DE CONCESIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA  
“INTERCONEXIÓN VIAL SANTIAGO – VALPARAÍSO – VIÑA DEL MAR”

En Santiago de Chile, a 5 días del mes de noviembre de 2018, entre la DIRECCIÓN GENERAL DE CONCESIONES DE OBRAS PÚBLICAS, representada por su Director General, don Hugo Vera Vengoa, ambos domiciliados para estos efectos en calle Merced N° 753, piso 7, 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 su Gerente General, don Christian Arbulú Caballero, chileno, cédula de identidad N° 11.689.323-1, y por don Luis Miguel de Pablo Ruiz, chileno, cédula de identidad N° 6.345.010-3, todos domiciliados para estos efectos en Avda. Rosario Norte N° 407, piso N° 13, comuna de Las Condes, en adelante la “Sociedad Concesionaria”, se ha pactado el siguiente Convenio Ad – Referéndum, que consta de las cláusulas que a continuación se expresan:

PRIMERO: ANTECEDENTES Y FUNDAMENTOS DEL PRESENTE 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, 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 De conformidad con lo establecido en el artículo 2 de la Ley N° 21.044 de 2017, desde la fecha de inicio de las funciones de la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas fijada en el DFL N° 7 de 2018, ésta asumió la totalidad de las competencias, funciones y atribuciones que desempeñaba la Dirección General de Obras Públicas, por sí y a través de la Coordinación de Concesiones de Obras Públicas, dispuestas en el DFL N° 850 de 1997, Ley Orgánica del Ministerio de Obras Públicas, relacionadas con la Ley de Concesiones de Obras Públicas, y por tanto, está encargada especialmente de continuar la gestión de los contratos de estudios, asesorías y concesión a través de sus etapas de proyecto, construcción y explotación, respecto de todos los contratos que, hasta la fecha de entrada en vigor de esa ley, tenían a su cargo.
- 1.4 En virtud de lo dispuesto en el Decreto Supremo MOP N° 345, de fecha 8 de julio de 2014, y en la Resolución DGOP (Exenta) N° 661, de fecha 14 de febrero de 2018, actualmente en las plazas de peaje del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada “Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar” coexisten los sistemas de cobros manual y electrónico, en este último caso bajo las modalidades Non-Stop o Stop&Go, según el caso.
- 1.5 Con el objeto de implementar en el Contrato de Concesión un sistema electrónico de cobro en modalidad de post pago, que sea compatible con las tecnologías que operan en las autopistas urbanas concesionadas por el Ministerio de Obras Públicas, y que contemple para las Plazas de Peaje Troncales Zapata, Lo Prado y Troncal Sur, un sistema que complemente vías de cobro manual con vías de cobro electrónico bajo la modalidad de flujo libre o “Free Flow” que evite la detención del vehículo, y en las Plazas de Peaje Laterales Quilpué, Casablanca y Algarrobo, un sistema que permita que algunas de las pistas Stop&Go puedan ser utilizadas sin barrera, de modo tal de evitar la detención de los vehículos que circulen por ellas, mediante Resolución DGC (Exenta) N° 328, de fecha 5 de septiembre de 2018, la cual será sancionada en el Decreto Supremo que apruebe el presente Convenio, se modificaron, por razones de interés público y

urgencia, las características de las obras y servicios del Contrato de Concesión, en el sentido que la Sociedad Concesionaria deberá: a) desarrollar el proyecto de ingeniería de detalle denominado “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”; b) ejecutar, suministrar, implementar, conservar y mantener las obras, equipamiento y sistemas definitivos comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico” que apruebe el Inspector Fiscal; y c) ejecutar, suministrar, implementar, conservar, mantener, operar y explotar, hasta la fecha de inicio de la operación y explotación de las obras, equipamiento y sistemas definitivos a que se refiere el literal b) precedente, un “Sistema de Transición” en las Plazas de Peaje Troncales Zapata y Lo Prado, que permita el paso de vehículos sin detención, utilizando la infraestructura de vías existente, de acuerdo a los requerimientos definidos en la Fase 1 del “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico” que apruebe el Inspector Fiscal.

- 1.6 De conformidad con lo establecido en la Resolución DGC (Exenta) N° 328, de fecha 5 de septiembre de 2018, y de acuerdo al mérito del trabajo de coordinación que se ha venido realizando sobre esta materia, mediante Oficio Ord. N° 5084, de fecha 30 de octubre de 2018, el Inspector Fiscal informó formalmente a la Sociedad Concesionaria que, en el Decreto Supremo que apruebe el presente Convenio, y de conformidad con 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, con el objeto de disponer la habilitación, operación y explotación de las obras, equipamiento y sistemas definitivos comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”, y de establecer la regulación del servicio del “Sistema Free Flow” durante la etapa de operación y explotación definitiva, sus requerimientos funcionales y de rendimiento, las respectivas infracciones y multas en caso de incumplimiento, la habilitación al cobro de los pódicos de peajes electrónicos correspondientes, así como los requerimientos que se exigirán para regular la relación de la Sociedad Concesionaria con los usuarios de la vía. Todo lo anterior, en los términos, plazos y condiciones señalados en el citado Oficio y en su documento adjunto. Junto con ello, en el citado Oficio el Inspector Fiscal informó formalmente a la Sociedad Concesionaria que, en el mismo acto administrativo que disponga las modificaciones señaladas en el párrafo precedente, se modificarán las características de las obras y servicios del Contrato de Concesión, en el sentido de introducir un procedimiento para que el MOP pueda, como medida de gestión de demanda de tráfico tendiente a mitigar congestión por niveles de tránsito en fines de semana, fines de semana largo o feriados, exigir a la Sociedad Concesionaria el cobro de tarifas diferenciadas por hora, día de la semana, período del año y sentido.
- 1.7 Mediante Carta D/GOP/CA/18/AD4160-0/RDP/RDP/MOP, de 31 de octubre de 2018, la Sociedad Concesionaria ratificó expresamente su acuerdo con las modificaciones informadas por el Inspector Fiscal en su Oficio Ord. N° 5084, en los términos y condiciones allí señalados, manifestando expresamente, en relación a lo señalado en los incisos primero y segundo del artículo 19° de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, su aceptación a las modificaciones materia del acto administrativo que se dictará al efecto.
- 1.8 Las modificaciones a las características de las obras y servicios del contrato de concesión dispuestas mediante Resolución DGC (Exenta) N° 328, de fecha 5 de septiembre de 2018, la cual será sancionada en el Decreto Supremo que apruebe el presente Convenio, y la modificación informada por el Inspector Fiscal en su Oficio Ord. N° 5084, de fecha 30 de octubre de 2018, la cual será dispuesta en el mismo Decreto Supremo antes señalado, generan perjuicios para la Sociedad Concesionaria, todo lo cual, de conformidad con lo establecido en el artículo 19° de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, obliga al MOP a compensarla, debiendo acordar con la Sociedad Concesionaria las indemnizaciones necesarias, de manera de no comprometer su buen desarrollo y término.
- 1.9 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.

#### SEGUNDO: VALORIZACIÓN DE LAS NUEVAS INVERSIONES, COSTOS, AHORROS Y GASTOS ASOCIADOS A LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA FREE FLOW.

El MOP acuerda con la Sociedad Concesionaria valorizar las nuevas inversiones, costos, ahorros y gastos asociados a la implementación del Sistema Free Flow materia de las modificaciones a las características de las obras y servicios del Contrato de Concesión a que hacen referencia los numerales 1.5 y 1.6 de la cláusula primera precedente, en los siguientes montos:

- 2.1 Por concepto del desarrollo del proyecto de ingeniería denominado “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”, y de la ejecución, suministro e implementación de las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el referido Proyecto, incluyendo aquellos

necesarios para la implementación del “Sistema de Transición”, se fija en el monto total y definitivo, acordado a suma alzada, de UF 578.215 (quinientas setenta y ocho mil doscientas quince Unidades de Fomento), IVA incluido.

Se deja constancia que el monto antes señalado incluye los gastos de administración e inspección de la Sociedad Concesionaria y todo otro costo o gasto que se requiera para la ejecución, suministro e implementación de las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”, así como las labores de desmontaje, desmantelamiento y traslado de las vías de cobro que correspondan. Lo anterior, de acuerdo al presupuesto presentado por la Sociedad Concesionaria en su Carta D/GOP/CA/18/AD2984-0/RDP/RDP/MOP, de fecha 30 de agosto de 2018, el cual fue aprobado mediante Oficio Ord. N° 5009, de fecha 4 de septiembre de 2018, del Inspector Fiscal.

- 2.2 Por concepto de conservación, mantenimiento, operación y explotación de las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”, incluyendo aquellos asociados al “Sistema de Transición”, se fijan los montos anuales y definitivos, acordados a suma alzada, netos de IVA, señalados en la Tabla siguiente:

Año	Costo anual
2019	UF 98.820
2020	UF 103.566
2021	UF 109.262
2022	UF 113.980
2023	UF 119.680
2024	UF 125.636
2025	UF 132.612

Se deja constancia que los montos antes señalados incluyen los costos por concepto de seguros de responsabilidad civil por daños a terceros y de catástrofe durante la etapa de explotación de las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”, y todo otro costo o gasto que se requiera para la conservación, mantenimiento, operación y explotación de los mismos. Lo anterior, de acuerdo al presupuesto presentado por la Sociedad Concesionaria en su Carta D/GOP/CA/18/AD4160-0/RDP/RDP/MOP, de 31 de octubre de 2018, el cual fue aprobado mediante Oficio Ord. N° 5087, de fecha 31 de octubre de 2018, del Inspector Fiscal.

- 2.3 Por concepto del ahorro anual que se producirá en los costos de conservación y mantenimiento del actual Sistema de Telepeaje Interoperable en operación, como consecuencia de su adecuación al Sistema Free Flow, se fija el monto anual y definitivo, acordado a suma alzada, de UF 6.765,17 (seis mil setecientos sesenta y cinco coma diecisiete Unidades de Fomento), neto de IVA. Lo anterior, de acuerdo al presupuesto presentado por la Sociedad Concesionaria en su Carta D/GOP/CA/18/AD2984-0/RDP/RDP/MOP, de fecha 30 de agosto de 2018, el cual fue aprobado mediante Oficio Ord. N° 5009, de fecha 4 de septiembre de 2018, del Inspector Fiscal.
- 2.4 Se deja constancia que de conformidad con lo establecido en la Resolución DGC (Exenta) N° 328, de fecha 5 de septiembre de 2018, el Impuesto al Valor Agregado (IVA) asociado a las modificaciones de las características de las obras y servicios del Contrato de Concesión a que hacen referencia los numerales 1.5 y 1.6 de la cláusula primera precedente, salvo el IVA que corresponda en relación al servicio de mantención y reparación del Sistema Free Flow, será de cargo de la Sociedad Concesionaria y será compensado por el MOP de acuerdo a lo señalado en la cláusula cuarta del presente Convenio. El IVA que corresponda en relación al servicio de mantención y reparación del Sistema Free Flow será regulado conforme se dispone en el artículo 1.11.5.2 de las Bases de Licitación.

### TERCERO: OTROS PERJUICIOS ASOCIADOS A LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA FREE FLOW.

Además de las inversiones, costos, ahorros y gastos detallados en la cláusula segunda precedente, el MOP acuerda con la Sociedad Concesionaria reconocer los siguientes perjuicios asociados a la implementación del Sistema Free Flow materia de las modificaciones a las características de las obras y servicios del Contrato de Concesión a que hacen referencia los numerales 1.5 y 1.6 de la cláusula primera del presente Convenio:

- a) El desfase de ingresos que se derive de la implementación del sistema electrónico de cobro del “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”, en contraste con el cobro manual y el Sistema de Telepeaje Interoperable actualmente en operación.

- b) Las pérdidas de ingresos asociadas a vehículos no identificables en los puntos de cobro comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico” (sin TAG, sin portar placa patente o con su placa patente obstruida o adulterada), a incobrabilidad de usuarios infractores, a incobrabilidad de usuarios con TAG, y a pérdidas técnicas de transacciones en los puntos de cobro comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”.

**CUARTO: ACUERDO DE INDEMNIZACIONES PARA COMPENSAR A LA SOCIEDAD CONCESIONARIA POR CONCEPTO DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA FREE FLOW.**

De conformidad con lo prescrito en el artículo 19º de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, para compensar todos los perjuicios que se deriven de la implementación del Sistema Free Flow materia de las modificaciones a las características de las obras y servicios del Contrato de Concesión a que hacen referencia los numerales 1.5 y 1.6 de la cláusula primera del presente Convenio, los cuales se detallan en las cláusulas segunda y tercera precedentes, el MOP y la Sociedad Concesionaria acuerdan lo siguiente:

- 4.1 Se otorga a la Sociedad Concesionaria un mayor plazo de concesión igual a 10 meses. Dicho mayor plazo se contará, sin solución de continuidad, desde el último día del mes calendario “m” en que se cumpla el plazo de concesión actualmente vigente, ya sea por el cumplimiento de la relación  $VPI_m \geq ITC$  señalada en el artículo 1.5.6 de las Bases de Licitación y su modificación dispuesta en el numeral 3.1 del Convenio Complementario N° 2, o bien, por el cumplimiento de la condición establecida en el numeral 3.2 del Convenio Complementario N° 2, según corresponda. En el periodo de extensión del plazo de concesión, la Sociedad Concesionaria deberá operar, explotar, conservar y mantener la obra pública fiscal denominada “Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar” en las mismas condiciones y términos establecidos en las Bases de Licitación y demás instrumentos que forman parte del Contrato de Concesión, incluida la explotación de los servicios especiales obligatorios establecidos en el artículo 1.8.10 de las Bases de Licitación y los servicios complementarios que hubieren sido aprobados de conformidad a lo establecido en el citado artículo.
- 4.2 Se disminuyen los montos que reconocerá el MOP a la Sociedad Concesionaria por concepto de costo de conservación, mantenimiento, operación y explotación de las obras asociadas al Sistema de Telepeaje Interoperable actualmente en operación, dispuesto en el Decreto Supremo MOP N° 345, de fecha 8 de julio de 2014, de acuerdo a lo siguiente:
- i) Se disminuyen en UF 6.765,17 anuales, a partir del año 2019, los montos establecidos en la Tabla N° 1 del numeral 3.2.1 del Convenio Ad – Referéndum N° 4, aprobado por Decreto Supremo MOP N° 345. Para el caso del año 2024, el monto consignado en la citada Tabla N° 1 para dicho año se disminuye en UF 4.121,95. En consecuencia, los montos que reconocerá el MOP a la Sociedad Concesionaria por concepto de costo de conservación, mantenimiento, operación y explotación de las obras asociadas al Sistema de Telepeaje Interoperable dispuesto en el Decreto Supremo MOP N° 345, a partir del año 2019, serán los señalados en la Tabla siguiente:

Año	Costo de Conservación, Mantenimiento, Operación y Explotación (neto de IVA)
2019	UF 42.846,09
2020	UF 42.846,09
2021	UF 42.846,09
2022	UF 42.846,09
2023	UF 42.846,09
2024	UF 26.105,68

- ii) Se disminuye en UF 563,76 el monto establecido en el primer párrafo del numeral 3.2.2 del Convenio Ad – Referéndum N° 4, aprobado por Decreto Supremo MOP N° 345, y se disminuye en UF 381,91 el monto establecido en el segundo párrafo del citado numeral. En consecuencia, el monto que reconocerá el MOP a la Sociedad Concesionaria por concepto de costo de conservación, mantenimiento, operación y explotación de las obras asociadas al Sistema de Telepeaje Interoperable dispuesto en el Decreto Supremo MOP N° 345, por cada mes que se extienda el plazo de la concesión más allá del 10 de agosto de 2024 por aplicación de lo señalado en los numerales 3.1 y 3.2 del Convenio Complementario N° 2, será la suma de UF 3.570,51. Sin perjuicio de lo anterior, el monto por dicho concepto correspondiente al mes de agosto del año 2024, será la suma de UF 2.418,73.



- 4.3 Las partes acuerdan que los montos señalados a continuación, serán reconocidos por el MOP a la Sociedad Concesionaria sólo hasta el último día del mes calendario “m” en que se cumpla el plazo de concesión actualmente vigente, ya sea por el cumplimiento de la relación  $VPI_m \geq ITC$  señalada en el artículo 1.5.6 de las Bases de Licitación y su modificación dispuesta en el numeral 3.1 del Convenio Complementario N° 2, o bien, por el cumplimiento de la condición establecida en el numeral 3.2 del Convenio Complementario N° 2, según corresponda:
- i) Los montos establecidos en los numerales 3.2 y 3.2.2 del Convenio Ad – Referéndum N° 2, aprobado por Decreto Supremo MOP N° 180, de fecha 14 de abril de 2010.
  - ii) Los montos que resulten de lo establecido en los numerales 3.3.1 y 3.3.2 del Convenio Ad – Referéndum N° 2, aprobado por Decreto Supremo MOP N° 180, de fecha 14 de abril de 2010.
  - iii) Los montos establecidos en el numeral 2.2 del Convenio Ad – Referéndum N° 3, aprobado por Decreto Supremo MOP N° 181, de fecha 14 de abril de 2010.
  - iv) Los montos establecidos en los numerales 3.2.1 y 3.2.2 del Convenio Ad – Referéndum N° 4, aprobado por Decreto Supremo MOP N° 345, de fecha 8 de julio de 2014, modificados de conformidad con lo dispuesto en el numeral 4.2 precedente.
  - v) El monto que resulte de lo establecido en el numeral 3.2.3 del Convenio Ad – Referéndum N° 4, aprobado por Decreto Supremo MOP N° 345, de fecha 8 de julio de 2014.

**QUINTO: ACUERDO DE INDEMNIZACIONES PARA COMPENSAR A LA SOCIEDAD CONCESIONARIA POR CONCEPTO DE LA APLICACIÓN DE TARIFAS DIFERENCIADAS.**

De conformidad con lo prescrito en el artículo 19° de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, para compensar los perjuicios que se deriven de la aplicación de tarifas diferenciadas de acuerdo a la modificación a las características de las obras y servicios del Contrato de Concesión a que hace referencia el segundo párrafo del numeral 1.6 de la cláusula primera del presente Convenio, el MOP y la Sociedad Concesionaria acuerdan lo siguiente:

- 5.1 En el evento que en forma previa al periodo de extensión del plazo de concesión establecido en el numeral 4.1 de la cláusula anterior, el MOP exija la aplicación de tarifas diferenciadas conforme al procedimiento señalado en el N° 17 del “Modelo de Decreto Supremo que se dictará al efecto” adjunto al Oficio Ord. N° 5084, de fecha 30 de octubre de 2018, del Inspector Fiscal, el MOP no realizará pago alguno a la Sociedad Concesionaria por dicho concepto, toda vez que para efectos del cálculo del  $VPI_m$  señalado en el artículo 1.5.6 de las Bases de Licitación se considerarán las tarifas diferenciadas en lugar de las tarifas máximas para los horarios y días en los cuales se aplicó la tarifa diferenciada, de conformidad con lo establecido en el numeral 6.1 de la cláusula sexta siguiente.
- 5.2 En el evento que durante el periodo de extensión del plazo de concesión establecido en el numeral 4.1 de la cláusula anterior, el MOP exija la aplicación de tarifas diferenciadas conforme al procedimiento señalado en el N° 17 del “Modelo de Decreto Supremo que se dictará al efecto” adjunto al Oficio Ord. N° 5084, de fecha 30 de octubre de 2018, del Inspector Fiscal, el MOP pagará a la Sociedad Concesionaria las cantidades que resulten de multiplicar los tránsitos de vehículos con obligación de pago que hubieren pasado por los puntos de cobro del Contrato de Concesión, en los horarios y días en los cuales se aplicó la tarifa diferenciada, por el diferencial entre la tarifa máxima correspondiente autorizada en virtud del Contrato de Concesión y la tarifa diferenciada aplicada. Dichas cantidades serán expresadas en unidades de fomento y deberán actualizarse a la fecha de pago consignada en el numeral 5.2.4 del presente Convenio, según se indica en el numeral 5.2.1 siguiente.
- 5.2.1 Para efectos de lo establecido en el presente numeral 5.2, en cada período en que el MOP exija la aplicación de tarifas diferenciadas conforme al procedimiento señalado en el N° 17 del “Modelo de Decreto Supremo que se dictará al efecto” adjunto al Oficio Ord. N° 5084, de fecha 30 de octubre de 2018, del Inspector Fiscal, y dentro del plazo máximo de 10 días contados desde el momento en que finalice el período de aplicación de dicha tarifa diferenciada, la Sociedad Concesionaria deberá entregar al Inspector Fiscal un informe con el cálculo del monto adeudado por el MOP por dicho concepto, el cual será calculado de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$P_t = \left[ \frac{\sum (Tm_{ip} - Td_{ip}) \times Nd_{ip}}{\text{Valor UF}} \right] \times (1 + r)^{n/360}$$

Donde:

$P_t$ : Monto a ser pagado por el MOP a la Sociedad Concesionaria por concepto de la aplicación de tarifas diferenciadas durante el período de aplicación  $t$ , según el procedimiento señalado en el N° 17 del “Modelo de Decreto Supremo que se dictará al efecto” adjunto al Oficio Ord. N° 5084, de fecha 30 de octubre de 2018, del Inspector Fiscal.

$Tm_{ip}$ : Tarifa máxima autorizada para el fin de semana o día  $t$  en virtud del Contrato de Concesión, establecida en el artículo 1.13 de las Bases de Licitación, y su posterior modificación mediante el Convenio Complementario N° 6, de 9 de noviembre de 2007, aprobado por Decreto Supremo MOP N° 819 de 2007, correspondiente a los vehículos de clasificación  $i$  en la plaza de peaje  $p$ .

$Td_{ip}$ : Tarifa diferenciada aplicada por la Sociedad Concesionaria por exigencia del MOP, durante el período de aplicación  $t$ , a los vehículos de clasificación  $i$ , en la plaza de peaje  $p$ , según el procedimiento señalado en el N° 17 del “Modelo de Decreto Supremo que se dictará al efecto” adjunto al Oficio Ord. N° 5084, de fecha 30 de octubre de 2018, del Inspector Fiscal.

$Nd_{ip}$ : Número de vehículos con obligación de pago, de clasificación  $i$ , que transitaron por la plaza de peaje  $p$  en el horario y días en los cuales se aplicó la tarifa diferenciada  $Td_{ip}$ .

$i$ : Clasificación de vehículos para los cuales se aplicó tarifa diferenciada durante el período de aplicación  $t$ , en la plaza de peaje  $p$ , según el procedimiento señalado en el N° 17 del “Modelo de Decreto Supremo que se dictará al efecto” adjunto al Oficio Ord. N° 5084, de fecha 30 de octubre de 2018, del Inspector Fiscal.

$p$ : Plaza de peaje para la cual se aplicó tarifa diferenciada durante el período de aplicación  $t$ , según el procedimiento señalado en el N° 17 del “Modelo de Decreto Supremo que se dictará al efecto” adjunto al Oficio Ord. N° 5084, de fecha 30 de octubre de 2018, del Inspector Fiscal.

*Valor UF*: Valor de la Unidad de Fomento al último día de aplicación de tarifas diferenciadas durante el período de aplicación  $t$ .

$r$ : Tasa Activa Bancaria (TAB) en UF a 360 días, informada por la Asociación de Bancos e Instituciones Financieras o el organismo que la reemplace, correspondiente al último día de aplicación de tarifas diferenciadas durante el período de aplicación  $t$ , más un spread de 1,5% anual, expresada en números decimales.

$n$ : Número de días que medien entre el último día de aplicación de tarifas diferenciadas durante el período de aplicación  $t$ , y la fecha de pago consignada en el numeral 5.2.4 del presente Convenio.

5.2.2 Una vez que el Inspector Fiscal revise la información entregada por la Sociedad Concesionaria, éste certificará, mediante anotación en el Libro de Explotación u Oficio, el monto adeudado por el MOP a la Sociedad Concesionaria por concepto de la aplicación de tarifas diferenciadas durante el fin de semana o día  $t$ .

5.2.3 Dentro de los 15 días siguientes al término de la concesión, el Inspector Fiscal informará al Director General de Concesiones de Obras Públicas el monto total que deberá pagar el MOP a la Sociedad Concesionaria por concepto de la aplicación de tarifas diferenciadas durante el periodo de extensión del plazo de concesión establecido en el numeral 4.1 del presente Convenio, remitiendo para ello una copia de las certificaciones indicadas en el numeral 5.2.2 anterior.

5.2.4 El monto total informado por el Inspector Fiscal de acuerdo a lo señalado en el numeral precedente, será pagado por el MOP a la Sociedad Concesionaria 90 días después de la fecha de término de la concesión.

## SEXTO: OTRAS ESTIPULACIONES SOBRE EL RÉGIMEN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.

- 6.1 Las partes acuerdan que para efectos del cálculo del  $VPI_m$  señalado en el artículo 1.5.6 de las Bases de Licitación, se contabilizarán como ingresos mensuales ( $IM_t$ ) la cantidad que resulte de multiplicar los tránsitos de vehículos con obligación de pago que hubieren pasado por cobro manual, así como los que hubieren sido detectados por los puntos de cobro electrónico del Sistema Free Flow y demás sistemas electrónicos, por la tarifa máxima establecida en el artículo 1.13 de las Bases de Licitación, y su posterior modificación mediante el Convenio Complementario N° 6, de 9 de noviembre de 2007, aprobado por Decreto Supremo MOP N° 819 de 2007, para cada tipo de vehículo, según las categorías allí señaladas.
- En el evento que el MOP exija la aplicación de tarifas diferenciadas conforme al procedimiento señalado en el N° 17 del “Modelo de Decreto Supremo que se dictará al efecto” adjunto al Oficio Ord. N° 5084, de fecha 30 de octubre de 2018, del Inspector Fiscal, para efectos de la contabilización de los ingresos mensuales ( $IM_t$ ) señalados en el párrafo precedente, se considerarán las tarifas diferenciadas en lugar de las tarifas máximas para los horarios y días en los cuales se aplicó la tarifa diferenciada.
- Lo anterior es sin perjuicio de que, de conformidad con lo establecido en el artículo 1.5.6 de las Bases de Licitación: a) para el cálculo de los ingresos mensuales, se descontará el excedente de recaudación que se haya producido producto de un incremento de la tarifa máxima a cobrar por efecto del Premio por Seguridad Vial si este hubiere sido otorgado en el año correspondiente; y b) serán considerados como ingresos mensuales todos los ingresos obtenidos por autorizaciones y por cobros por sobre los costos de construcción de accesos y conexiones a la obra en concesión solicitados por terceros según lo establecido en el artículo 1.6.11 de las Bases de Licitación.
- 6.2 Para efectos de la información señalada en el artículo 1.6.4, punto 5, letra g) de las Bases de la Licitación, además de todos los ingresos percibidos por la Sociedad Concesionaria desglosados, se deberá entregar información de los ingresos devengados y de los ingresos potenciales por concepto de tarifas desglosados. Estos ingresos potenciales se obtendrán al multiplicar los flujos vehiculares que hayan circulado a través de todos los puntos de cobro instalados en la vía por los peajes máximos autorizados que se estén cobrando en cada uno de ellos. Esta información deberá ser entregada mensualmente por el Concesionario, dentro de los 15 primeros días del mes siguiente al informado. Cada ingreso debidamente desglosado, deberá convertirse al valor de la Unidad de Fomento del día en que efectivamente se percibió.
- 6.3 La Sociedad Concesionaria tendrá derecho a cobrar las transacciones de peaje que se registren en el Contrato de Concesión hasta las 24:00 horas del último día del plazo de concesión establecido en el numeral 4.1 de la cláusula precedente. Para ello, la Sociedad Concesionaria podrá aplicar todas las herramientas que le confieren las normas y legislación vigentes para incentivar el pago de los peajes electrónicos, particularmente el artículo 114 de la Ley de Tránsito y el artículo 42° de la Ley de Concesiones de Obras Públicas.
- 6.4 Se deja constancia que lo dispuesto en el presente Convenio no modifica lo establecido en el artículo 1.9.4 de las Bases de Licitación.

SÉPTIMO: En virtud de las indemnizaciones acordadas en el presente Convenio, la Sociedad Concesionaria otorga al MOP el más amplio, completo y total finiquito y renuncia a efectuar cualquier reclamación que pudiera haberle correspondido respecto de las materias dispuestas en la Resolución DGC (Exenta) N° 328, de fecha 5 de septiembre de 2018, en las modificaciones informadas por el Inspector Fiscal en su Oficio Ord. N° 5084, de fecha 30 de octubre de 2018, y en lo dispuesto en el presente Convenio.

OCTAVO: 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 de la Obra.

NOVENO: 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 en los artículos 19° del DS MOP N° 900 de 1996 y 69° del DS MOP N° 956, de 1997.

DÉCIMO: 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.

UNDÉCIMO: La personería de don Christian Arbulú Caballero y de don Luis Miguel de Pablo Ruiz, para actuar en nombre y representación de SOCIEDAD CONCESIONARIA RUTAS DEL PACÍFICO S.A., consta en Acta de Sesión de Directorio de 30 de noviembre de 2017, reducida a escritura pública, Repertorio N° 3.143/2018, otorgada con fecha 5 de marzo de 2018, ante el Notario Interino de la Octava Notaría de Santiago, don Jorge Rodrigo Schwenke Zúñiga.

Firman: Hugo Vera Vengoa, Director General de Concesiones, Ministerio de Obras Públicas. Christian Arbulú Caballero y Luis Miguel de Pablo Ruiz, “Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A.”.

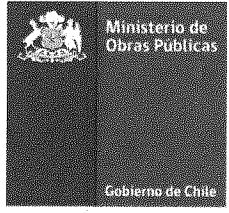
21. Déjase constancia que las modificaciones que trata el presente Decreto Supremo, no modifican ninguno de los demás plazos ni obligaciones del contrato de concesión.
22. Solicítase, en atención a la necesidad del pronto inicio de la operación del Sistema Free Flow, la urgencia de 5 días para el trámite de Toma de Razón del presente Decreto Supremo, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 111° del DFL 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.
23. 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, dos de las transcripciones debidamente suscritas deberán ser entregadas para su archivo, una a la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas y otra a la Fiscalía del Ministerio de Obras Públicas, ambas con una copia autorizada de la protocolización efectuada.

Anótese, tómesese razón y publíquese.- SEBASTIÁN PIÑERA ECHENIQUE, Presidente de la República.- Juan Andrés Fontaine T., Ministro de Obras Públicas.

Lo que transcribo a Ud. para su conocimiento.- Saluda Atte. a Ud., Lucas Palacios Covarrubias, Subsecretario de Obras Públicas.



**TOMADO RAZON**  
**13 DIC 2018**  
 Contralor General  
 de la República



**MINISTERIO DE HACIENDA**  
**OFICINA DE PARTES**  
**13 NOV 2018**  
**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 el Convenio Ad – Referéndum N° 5.**

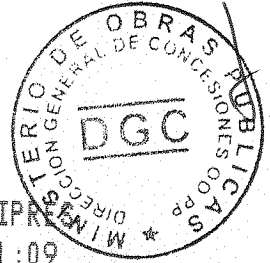
**SANTIAGO,** 09 NOV 2018  
**144**  
 N° \_\_\_\_\_ /

<b>CONTRALORIA GENERAL</b>	
<b>TOMA DE RAZON</b>	
<b>CGR - 05 DIC 2018</b>	
<b>RECEPCION</b>	
DEPART. JURIDICO	
DEPT. T. R. Y REGISTRO	
DEPART. CONTABIL.	<b>SUBSECRETARIA OO. PP. OFICINA DE PARTES</b>
SUB. DEP. C. CENTRAL	<b>13 DIC 2018</b>
SUB. DEP. E. CUENTAS	<b>TRAMITADO</b>
SUB. DEPTO. C. P. Y BIENES NAC.	
DEPART. AUDITORIA	<i>OCF</i>
DEPART. V. O. P., U. y T.	<i>MVC</i>
SUB. DEPTO. MUNICIP.	
	<b>5 - DIC 2018</b>
<b>REFRENDACION</b>	
REF. POR \$	_____
IMPUTAC.	_____
ANOT. POR \$	_____
IMPUTAC.	_____
DEDUC. DTO.	_____

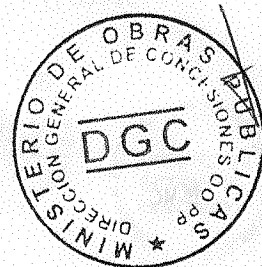
**VISTOS:**

- 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°.
- La Ley N° 21.044, de fecha 17 de noviembre de 2017, que crea la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas.
- El DFL N°7, de fecha 25 de enero de 2018, que fija la planta de personal y fecha de iniciación de actividades de la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas.
- 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 obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar".

Proceso N°: 12473951

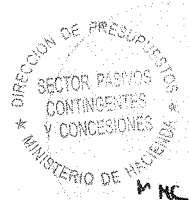


- El Decreto Supremo MOP N° 207, de fecha 18 de mayo de 2012.
- La Resolución DGOP (Exenta) N° 4507, de fecha 4 de octubre de 2012.
- El Decreto Supremo MOP N° 345, de fecha 8 de julio de 2014.
- La Resolución DGOP (Exenta) N° 661, de fecha 14 de febrero de 2018.
- El Acuerdo Marco, de fecha 31 de mayo de 2018, firmado entre el Ministerio de Obras Públicas y "Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A."
- El Decreto Supremo MOP N° 108, de fecha 4 de julio de 2018.
- El Oficio Ord. N° 027, de agosto de 2018, del Jefe de la División de Operaciones de la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas.
- El Oficio Ord. N° 051/139, de fecha 30 de agosto de 2018, del Jefe de la División de Evaluación Social de Inversiones (S) del Ministerio de Desarrollo Social.
- El Oficio Ord. N° 5003, de fecha 30 de agosto de 2018, del Inspector Fiscal.
- La Carta D/GOP/CA/18/AD2984-0/RDP/RDP/MOP, de fecha 30 de agosto de 2018, de la Sociedad Concesionaria.
- El Oficio Ord. N° 5009, de fecha 4 de septiembre de 2018, del Inspector Fiscal.
- El Oficio Ord. N° 034, de fecha 4 de septiembre de 2018, del Jefe de la División de Operaciones de la Dirección General de Concesiones.
- La Resolución DGC (Exenta) N° 328, de fecha 5 de septiembre de 2018.
- El Oficio Ord. N° 5030, de fecha 24 de septiembre de 2018, del Inspector Fiscal (S).
- El Oficio Ord. N° 5084, de fecha 30 de octubre de 2018, del Inspector Fiscal.
- La Carta D/GOP/CA/18/AD4160-0/RDP/RDP/MOP, de fecha 31 de octubre de 2018, de la Sociedad Concesionaria.
- El Oficio Ord. N° 5087, de fecha 31 de octubre de 2018, del Inspector Fiscal.
- El Oficio Ord. N° 69, de fecha 5 de noviembre de 2018, del Jefe de la División de Operaciones de la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas.
- La Resolución N° 1600, de 2008, de la Contraloría General de la República, que fijó normas sobre exención del trámite de la Toma de Razón.



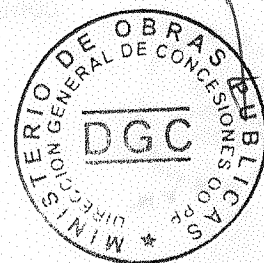
## CONSIDERANDO:

- 1º Que los artículos 19º de la Ley de Concesiones de Obras Públicas y 69º de su Reglamento, establecen que el Ministerio de Obras Públicas, en adelante el “MOP”, desde que se perfeccione el contrato, podrá modificar, por razones de interés público, las características de las obras y servicios contratados.
- 2º Que el artículo 69º 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.
- 3º Que de conformidad con lo establecido en el artículo 2 de la Ley N° 21.044 de 2017, desde la fecha de inicio de las funciones de la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas fijada en el DFL N° 7 de 2018, ésta asumió la totalidad de las competencias, funciones y atribuciones que desempeñaba la Dirección General de Obras Públicas, por sí y a través de la Coordinación de Concesiones de Obras Públicas, dispuestas en el DFL N° 850 de 1997, Ley Orgánica del Ministerio de Obras Públicas, relacionadas con la Ley de Concesiones de Obras Públicas, y por tanto, está encargada especialmente de continuar la gestión de los contratos de estudios, asesorías y concesión a través de sus etapas de proyecto, construcción y explotación, respecto de todos los contratos que, hasta la fecha de entrada en vigor de esa ley, tenían a su cargo.
- 4º Que el sistema electrónico de cobro en actual operación en la red vial concesionada de la ciudad de Santiago, que opera bajo la modalidad de flujo libre conocida como “Free Flow”, ha demostrado ser un sistema altamente eficiente y confiable, especialmente considerando la tecnología de punta que utiliza y la versatilidad e interoperabilidad que presentan los dispositivos TAG's o transponders (también denominados indistintamente como Televías), los que pueden ser utilizados en todas las concesiones que conforman la red vial de Santiago.
- 5º Que actualmente el contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada “Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar”, en adelante el “Contrato de Concesión”, cuenta con 3 plazas de peaje troncales (Zapata, Lo Prado y Troncal Sur) y 6 plazas de peaje laterales, en las cuales coexisten los sistemas de cobros manual y electrónico, en este último caso bajo las modalidades *Non-Stop* o *Stop&Go*, según el caso.
- 6º Que debido al creciente flujo vehicular y con el propósito de mantener el buen funcionamiento de las obras, promover el desarrollo de la región y elevar el estándar de servicio de la concesión a sus usuarios, el MOP ha estimado de interés público y urgencia modificar 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.”, en adelante la “Sociedad Concesionaria”, deberá desarrollar el proyecto de ingeniería definitiva y ejecutar las obras, equipamiento y sistemas que permitan implementar en el Contrato de Concesión un sistema electrónico de cobro en modalidad de post pago, que sea compatible con las tecnologías que operan en las autopistas urbanas concesionadas por



el Ministerio de Obras Públicas, y que contemple para las Plazas de Peaje Troncales Zapata, Lo Prado y Troncal Sur, un sistema que complemente vías de cobro manual con vías de cobro electrónico bajo la modalidad de flujo libre o "Free Flow" que evite la detención del vehículo, y en las Plazas de Peaje Laterales Quilpué, Casablanca y Algarrobo, un sistema que permita que algunas de las pistas Stop&Go puedan ser utilizadas sin barrera, de modo tal de evitar la detención de los vehículos que circulen por ellas. Para ello, y con el objeto de poder contar con dicha tecnología en el más corto plazo, es de suma urgencia contar con las ingenierías, obras, equipamiento y sistemas necesarios a la mayor brevedad posible.

- 7º Que en dicho contexto, en el mes de agosto de 2018, mediante Oficio Ord. N° 027, el Jefe de la División de Operaciones de la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas, envió, para revisión y pronunciamiento del Ministerio de Desarrollo Social, el informe final de evaluación social del proyecto de implementación de un sistema de cobro free flow en el contrato de concesión "Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar", que contempla la incorporación de un sistema de cobro "Free Flow" en los peajes troncales Lo Prado, Zapata y Troncal Sur, y el cambio del sistema de cobro en los peajes laterales de Algarrobo, Casablanca y Quilpué, a un sistema de cobro que para efectos del proyecto se ha denominado como "Free Flow Light", el cual no considera instalación de pórticos, sino que elimina la barrera de circulación de las actuales casetas de cobro.
- 8º Que mediante Oficio N° 051/139, de fecha 30 de agosto de 2018, el Jefe de la División de Evaluación Social de Inversiones (S) del Ministerio de Desarrollo Social envió a la Jefa de Pasivos Contingentes y Concesiones de la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda el informe de evaluación social correspondiente, en el cual se concluye que el proyecto de implementación del sistema de cobro descrito en el considerando precedente en el contrato de concesión "Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar" es rentable socialmente, y por tanto se recomienda su ejecución.
- 9º Que con el objeto de poder contar con las ingenierías, obras, equipamiento y sistemas necesarios para implementar el "Sistema Free Flow" en el Contrato de Concesión a la mayor brevedad posible, mediante Resolución DGC (Exenta) N° 328, de fecha 5 de septiembre de 2018, se modificaron, por razones de interés público y urgencia, 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." deberá: a) desarrollar el proyecto de ingeniería de detalle denominado "**Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico**"; b) ejecutar, suministrar, implementar, conservar y mantener las obras, equipamiento y sistemas definitivos comprendidos en el "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico" que apruebe el Inspector Fiscal; y c) ejecutar, suministrar, implementar, conservar, mantener, operar y explotar, hasta la fecha de inicio de la operación y explotación de las obras, equipamiento y sistemas definitivos a que se refiere el literal b) precedente, un "**Sistema de Transición**" en las Plazas de Peaje Troncales Zapata y Lo Prado, que permita el paso de vehículos sin detención, utilizando la infraestructura de vías existente, de acuerdo a los requerimientos definidos en la Fase 1 del "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico" que apruebe el Inspector Fiscal.



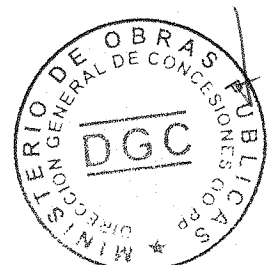
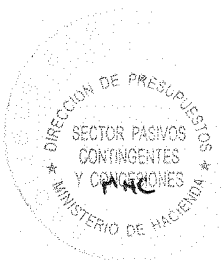


10° Que de conformidad con lo establecido en la Resolución DGC (Exenta) N° 328, de fecha 5 de septiembre de 2018, y de acuerdo al mérito del trabajo de coordinación que se ha venido realizando sobre esta materia, mediante Oficio Ord. N° 5084, de fecha 30 de octubre de 2018, el Inspector Fiscal informó formalmente a la Sociedad Concesionaria, que, de conformidad con 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, con el objeto de disponer la habilitación, operación y explotación de las obras, equipamiento y sistemas definitivos comprendidos en el "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico", y de establecer la regulación del servicio del "Sistema Free Flow" durante la etapa de operación y explotación definitiva, sus requerimientos funcionales y de rendimiento, las respectivas infracciones y multas en caso de incumplimiento, la habilitación al cobro de los pódicos de peajes electrónicos correspondientes, así como los requerimientos que se exigirán para regular la relación de la Sociedad Concesionaria con los usuarios de la vía. Todo lo anterior, en los términos, plazos y condiciones señalados en el citado Oficio y en su documento adjunto.

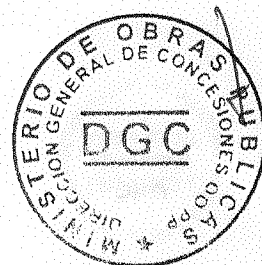
Junto con ello, en el citado Oficio el Inspector Fiscal informó formalmente a la Sociedad Concesionaria que, en el mismo acto administrativo que disponga las modificaciones señaladas en el párrafo precedente, se modificarán las características de las obras y servicios del Contrato de Concesión, en el sentido de introducir un procedimiento para que el MOP pueda, como medida de gestión de demanda de tráfico tendiente a mitigar congestión por niveles de tránsito en fines de semana, fines de semana largo o feriados, exigir a la Sociedad Concesionaria el cobro de tarifas diferenciadas por hora, día de la semana, período del año y sentido.

Para efectos de lo señalado en los párrafos anteriores, en el Oficio Ord. N° 5084 el Inspector Fiscal solicitó a la Sociedad Concesionaria ratificar expresamente su aceptación a las modificaciones a las características de las obras y servicios del Contrato de Concesión informadas en su Oficio, en los términos, plazos y condiciones allí señalados. Asimismo, atendido el trabajo de coordinación realizado por las partes, en el citado Oficio el Inspector Fiscal solicitó a la Sociedad Concesionaria enviar formalmente el presupuesto definitivo por concepto de conservación, mantenimiento, operación y explotación de las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico".

11° Que mediante Carta D/GOP/CA/18/AD4160-0/RDP/RDP/MOP, de fecha 31 de octubre de 2018, la Sociedad Concesionaria ratificó expresamente su acuerdo con las modificaciones informadas por el Inspector Fiscal en su Oficio Ord. N° 5084, en los términos y condiciones allí señalados, manifestando expresamente, en relación a lo señalado en los incisos primero y segundo del artículo 19° de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, su aceptación a las modificaciones materia del acto administrativo que se dictará al efecto. Junto con lo anterior, de acuerdo a lo solicitado por el Inspector Fiscal en su Oficio Ord. N° 5084, mediante la citada Carta la Sociedad Concesionaria envió formalmente el presupuesto definitivo por concepto de conservación, mantenimiento, operación y explotación de las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico".



- 12º Que a través del Oficio Ord. N° 5087, de fecha 31 de octubre de 2018, el Inspector Fiscal informó al Jefe de la División de Operaciones de la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas, su opinión favorable respecto a las modificaciones informadas en su Oficio Ord. N° 5084, en los términos y condiciones allí señalados, y su aprobación al presupuesto entregado por la Sociedad Concesionaria en su Carta D/GOP/CA/18/AD4160-0/RDP/RDP/MOP. En virtud de lo anterior, recomendó disponer su implementación en los términos previstos en la Ley de Concesiones de Obras Públicas y su Reglamento, considerando las razones de interés público que expone, las cuales dicen relación con que: a) debido al creciente flujo vehicular, y con el propósito de brindar un mejor estándar de servicio a los usuarios de las concesiones interurbanas que acceden a Santiago, se ha determinado necesario implementar en las Plazas de Peaje Troncales Zapata, Lo Prado y Troncal Sur, un sistema de cobro electrónico bajo la modalidad de flujo libre o "Free Flow", y en las Plazas de Peaje Laterales Quilpué, Casablanca y Algarrobo, un sistema de cobro electrónico que permita el paso de vehículos sin detención utilizando la infraestructura de vías existente, que sean compatibles con las tecnologías que operan en las autopistas urbanas concesionadas por el Ministerio de Obras Públicas; y b) junto con lo anterior, se ha determinado necesario introducir un procedimiento para que el MOP pueda, como medida de gestión de demanda de tráfico tendiente a mitigar congestión por niveles de tránsito en fines de semana, fines de semana largo o feriados, exigir a la Sociedad Concesionaria el cobro de tarifas diferenciadas por hora, día de la semana, período del año y sentido.
- 13º Que mediante Oficio Ord. N° 69, de fecha 5 de noviembre de 2018, el Jefe de la División de Operaciones de la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas, luego de ponderar los antecedentes, solicitó al Director General de Concesiones de Obras Públicas gestionar la tramitación del acto administrativo correspondiente, atendidas las razones de interés público señaladas por el Inspector Fiscal en su Oficio Ord. N° 5087, de fecha 31 de octubre de 2018.
- 14º Que las modificaciones a las características de las obras y servicios del contrato de concesión dispuestas mediante Resolución DGC (Exenta) N° 328, de fecha 5 de septiembre de 2018, y las modificaciones informadas por el Inspector Fiscal en su Oficio Ord. N° 5084, de fecha 30 de octubre de 2018, generan perjuicios para la Sociedad Concesionaria, todo lo cual, de conformidad con lo prescrito en el artículo 19º de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, obliga al MOP a compensarla, debiendo acordar con la Sociedad Concesionaria las indemnizaciones necesarias, de manera de no comprometer su buen desarrollo y término. Para tal efecto, con fecha 5 de noviembre de 2018, las partes han suscrito el Convenio Ad – Referéndum N° 5 del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar".
- 15º Que a objeto de dar cumplimiento a lo establecido en los artículos 19º de la Ley de Concesiones de Obras Públicas y 69º de su Reglamento, se hace necesaria la dictación del presente Decreto Supremo fundado, que modifica, por razones de interés público, las características de las obras y servicios del contrato de concesión, y aprueba el Convenio Ad – Referéndum N° 5 del contrato de concesión, de fecha 5 de noviembre de 2018.



## DECRETO:

- 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." deberá desarrollar el proyecto de ingeniería de detalle denominado "**Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico**", de acuerdo a los Términos de Referencia adjuntos al Oficio Ord. N° 5003, de fecha 30 de agosto de 2018, del Inspector Fiscal, los que se entienden forman parte integrante del presente Decreto Supremo.

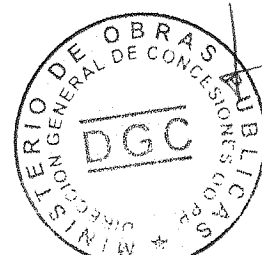
El desarrollo del "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico", deberá cumplir con la normativa vigente a la fecha de la total tramitación de la Resolución DGC (Exenta) N° 328, de fecha 5 de septiembre de 2018 y con los estándares de calidad y requisitos exigidos en el presente Decreto Supremo, en las Bases de Licitación y demás instrumentos que forman parte del Contrato de Concesión. Asimismo, sólo se entenderán terminados, para todos los efectos legales y contractuales a que hubiere lugar, una vez que el Inspector Fiscal apruebe o se entienda aprobado el Proyecto de conformidad a lo señalado en el presente Decreto Supremo.

- ESTABLÉCESE** que los plazos máximos para el desarrollo y revisión de cada una de las Fases comprendidas en el denominado "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico", serán los indicados en la Tabla N° 1 siguiente:

Tabla N° 1: Plazos de Desarrollo  
"Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico".

FASE	INFORME	PLAZO ENTREGA (días)	PLAZO REVISIÓN (días)
1	PROYECTO DE INGENIERÍA DE PROYECTO DE TRANSICIÓN	23	10
2	PROYECTO DE INGENIERÍA DE DETALLE PROYECTO DEFINITIVO	50	14

- Los plazos máximos para la entrega, por parte de la Sociedad Concesionaria, de cada uno de los informes al Inspector Fiscal, serán los que se fijan en la columna del título "Plazo Entrega" de la Tabla N° 1 precedente, los que se contarán a partir del día 24 de septiembre de 2018, fecha en que el Inspector Fiscal (S), mediante Oficio Ord. N° 5030, comunicó a la Sociedad Concesionaria la total tramitación de la Resolución DGC (Exenta) 328, de fecha 5 de septiembre de 2018.
- Cada uno de los informes señalados en la Tabla N° 1 precedente deberán ser revisados por el Inspector Fiscal en los plazos máximos que se singularizan en la columna del título "Plazo Revisión", contados desde la entrega de los mismos por parte de la Sociedad Concesionaria. En caso de no existir observaciones, el Inspector Fiscal deberá aprobar la respectiva Fase dentro del mismo plazo. En caso de existir observaciones, la Sociedad Concesionaria tendrá un plazo máximo

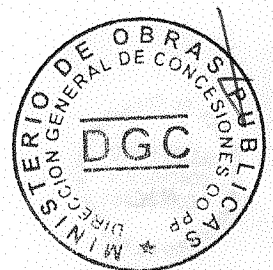


de 10 días para corregir el informe respectivo, a contar de la fecha en que el Inspector Fiscal comunique por escrito las observaciones efectuadas. Las correcciones deberán ser presentadas al Inspector Fiscal en un "Informe de Correcciones", el que deberá referirse sólo a las materias observadas, debiendo ser autosuficiente para efectuar su revisión.

- (c) El Inspector Fiscal deberá revisar el "Informe de Correcciones" en el plazo máximo de 10 días, contado desde la entrega del mismo por parte de la Sociedad Concesionaria. En caso que la Sociedad Concesionaria haya subsanado la totalidad de las observaciones formuladas por el Inspector Fiscal, éste deberá aprobar la Fase correspondiente dentro del mismo plazo. En caso contrario, esto es, que la Sociedad Concesionaria no haya subsanado la totalidad de las observaciones formuladas por el Inspector Fiscal, el respectivo "Informe de Correcciones" será rechazado y se entenderá como no entregado, aplicándose en ese caso la multa establecida en el literal (e) del presente N° 2.
- (d) Una vez aprobada cada una de las Fases por parte del Inspector Fiscal, la Sociedad Concesionaria deberá emitir un "Informe Refundido" que incluya todos los aspectos tratados para aprobar la respectiva Fase. Este informe deberá ser entregado al Inspector Fiscal en un plazo no superior a 10 días, contado desde la fecha en que este último comunique a la Sociedad Concesionaria la aprobación de la Fase respectiva. En caso de atraso en la entrega, se aplicará a la Sociedad Concesionaria la multa establecida en el literal (e) del presente N° 2.
- (e) En caso que las fechas de entrega de los informes de cada una de las Fases superen los plazos máximos indicados en el presente N° 2, o en caso de atraso en la entrega de los informes de correcciones, o en caso de atraso en la entrega de los informes refundidos, se aplicará una multa de 5 UTM a la Sociedad Concesionaria, por cada día o fracción de día de atraso, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

3. **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." deberá ejecutar, suministrar e implementar las obras, equipamiento y sistemas definitivos comprendidos en el "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico" que apruebe el Inspector Fiscal, el cual se desarrollará de acuerdo a lo dispuesto en el N° 1 y en el N° 2 precedentes.

La ejecución, suministro e implementación de las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico", deberá cumplir con la normativa vigente a la fecha de aprobación del referido proyecto de ingeniería, con los Términos de Referencia adjuntos al Oficio Ord. N° 5003, de fecha 30 de agosto de 2018, del Inspector Fiscal, y con los estándares de calidad y requisitos exigidos en el presente Decreto Supremo, en las Bases de Licitación y demás instrumentos que forman parte del Contrato de Concesión. Las obras que se ejecuten en virtud del presente Decreto Supremo deberán contar con la aprobación del Inspector Fiscal.



### 3.1. Expropiaciones

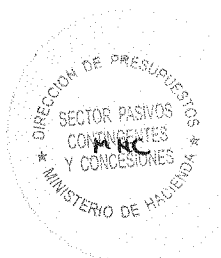
Se deja constancia que las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico" no requieren de expropiaciones por parte del Ministerio de Obras Públicas, de conformidad con lo indicado en el Oficio Ord. N° 5003, de fecha 30 de agosto de 2018, del Inspector Fiscal.

### 3.2. Cambios de servicios

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 41° del DFL MOP N° 850, de 1997, en el caso que por cualquier motivo sea necesario cambiar la ubicación de las instalaciones de los servicios y canales existentes, este traslado será hecho por cuenta exclusiva del respectivo propietario o concesionario del servicio o asociación de canalistas, o en las condiciones que se haya fijado al otorgar el permiso o contrato de concesión respectivo. La solicitud de traslado de las instalaciones a las empresas señaladas, será realizada a través de oficio o carta certificada por el Director de Vialidad, fijándole un plazo para ello, con indicación que en caso de infracción se procederá en conformidad a lo dispuesto en el artículo 51°, sin perjuicio de aplicar las multas que por infracción autoriza el artículo 52°, ambos artículos del mismo cuerpo legal antes citado. Si la empresa de servicios o el contratista de que se trate, se negare a realizar el traslado, o bien, no lo realice en el plazo fijado para ello por la Dirección de Vialidad, lo que será informado oportunamente por el Inspector Fiscal a la Sociedad Concesionaria mediante anotación en el Libro de Explotación u Oficio, aquél será ejecutado por la Sociedad Concesionaria o su contratista, quienes para todos estos efectos siempre actuarán por cuenta y orden del MOP. Desde la indicada información del Inspector Fiscal, la Sociedad Concesionaria será responsable de tramitar y gestionar ante el respectivo propietario, concesionario del servicio o asociación de canalistas, la aprobación de los proyectos de todos los cambios de servicios o modificación de canales, que sean necesarios trasladar o alterar y que sean necesarios para la correcta ejecución, suministro e implementación de las obras, equipamiento y sistemas dispuestos en el presente N° 3. La Sociedad Concesionaria será, además, responsable de coordinar y contratar la ejecución de los cambios de servicios existentes y las modificaciones de canales necesarios para la ejecución, suministro e implementación de las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el presente N° 3, y de pagar, por cuenta y orden del MOP, todos los costos asociados a los mismos.

La Sociedad Concesionaria deberá requerir que los trabajos que ejecuten los terceros en el Área de Concesión y en aquellas áreas donde se requiera ejecutar obras, con motivo de los traslados y/o modificaciones de servicios y canales, den cumplimiento a las medidas de seguridad vial y prevención de riesgos en los mismos términos que son exigidos en el Contrato de Concesión.

Sin perjuicio de su responsabilidad de tramitar, gestionar, coordinar y/o contratar la ejecución de la totalidad de los cambios de servicios o modificaciones de canales existentes, la Sociedad Concesionaria pagará, por cuenta y orden del MOP, a los propietarios, concesionarios de dichos servicios o asociaciones de canalistas, o a los contratistas respectivos, los cambios de servicios existentes y modificaciones de canales, en el caso que los primeros tres no asuman su obligación legal del artículo 41° del DFL MOP N° 850, de 1997. Para estos efectos, la Sociedad Concesionaria o la contratista de ésta, deberá hacer constar en los documentos que emita, que actúa por cuenta y orden



del MOP, remitiendo copia de estos al Inspector Fiscal, para los efectos del artículo 41º del DFL N° 850, de 1997.

En el caso de órdenes de compra o de servicio que emita la Sociedad Concesionaria y que sean aprobados por el Inspector Fiscal, en relación a los cambios de servicios y modificación de canales, deberá expresarse que ello se hace por cuenta y orden del MOP.

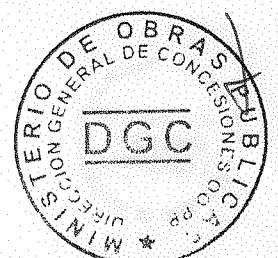
En estos casos, el MOP tendrá derecho a ejercer las acciones respectivas tendientes a obtener los reembolsos de parte de los propietarios, concesionarios del servicio o asociación de canalistas correspondiente, evento en el cual la Sociedad Concesionaria no tendrá derecho alguno a percibir devoluciones de las sumas pagadas por este concepto, toda vez que actúa por orden y cuenta del MOP.

Los presupuestos a pagar por la Sociedad Concesionaria a los concesionarios, propietarios de los servicios existentes, asociación de canalistas o contratistas, según sea el caso, por concepto de las obras y demás costos asociados a las mismas, que sean necesarias para efectuar los cambios de dichos servicios o modificación de canales, deberán ser sometidos en forma previa, a la aprobación del Inspector Fiscal, quien en un plazo no superior a 10 días, contado desde que la Sociedad Concesionaria le suministre toda la información relacionada, deberá 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, en el plazo de 5 días, contado desde que haya recibido un nuevo presupuesto de la empresa propietaria del servicio, asociación de canalistas y/o del contratista según sea el caso. Entre la información que la Sociedad Concesionaria deberá proporcionar, se deben considerar planos de ingeniería de detalles de los cambios de servicio existentes, memorias, especificaciones técnicas, presupuesto y cubicaciones detalladas desglosado por cada ítem, el nombre de la empresa que emitirá la factura respectiva, sea esta la empresa propietaria o concesionaria del servicio o el tercero que ejecutará el traslado o cambio del servicio, y cualquier otra información relacionada que solicite el Inspector Fiscal.

La Sociedad Concesionaria deberá registrar en forma separada todos los gastos y costos directos de los cambios de servicios o modificación de canales existentes, debiendo desagregar respecto de cada concesionario o propietario de servicio o asociación de canalistas, todas las partidas involucradas, tales como, ingeniería, construcción de obras, insumos y pago de permisos.

Una vez efectuados los cambios de servicios o modificación de canales existentes, la Sociedad Concesionaria tendrá la obligación de entregar al Inspector Fiscal una carpeta que contenga los archivos contables y toda la documentación de respaldo.

En el evento que se produzcan atrasos en la ejecución, suministro e implementación de las obras, equipamiento o sistemas, derivados de demoras en la ejecución de los cambios de servicios por razones no imputables a hecho o culpa de la Sociedad Concesionaria, ésta tendrá derecho a solicitar la ampliación del plazo máximo de ejecución, suministro e implementación respectivo, señalado en el N° 4 del presente Decreto Supremo. Para tal efecto, deberá presentar al Inspector Fiscal una solicitud de ampliación de plazo dentro de los 20 días siguientes a que haya tomado conocimiento de



los hechos en que la funda y mientras se encuentre vigente el plazo de ejecución, suministro e implementación de los mismos, especificando las razones que la justifican y su extensión. El Inspector Fiscal remitirá estos antecedentes al Director General de Concesiones de Obras Públicas, quien determinará el rechazo a la ampliación de plazo, o su aprobación, ya sea por la totalidad del período solicitado, o bien por una parte de éste, siempre que corresponda al período de entorpecimiento que se encuentre debidamente justificado. En caso que el Director General de Concesiones de Obras Públicas determine dar lugar a la solicitud de ampliación, según lo señalado en el presente párrafo, ésta deberá ser formalizada mediante el acto administrativo correspondiente.

### 3.3. Obligaciones en materia medioambiental y territorial

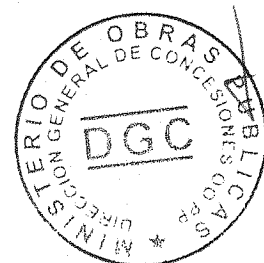
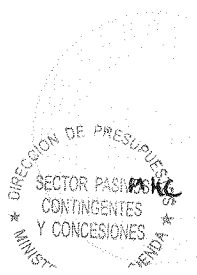
Se deja constancia que, según lo indicado en el Oficio Ord. N° 5003, de fecha 30 de agosto de 2018, del Inspector Fiscal, y conforme a la legislación vigente, las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico" no deberán someterse 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 7.01, así como con las demás regulaciones ambientales establecidas en las Bases de Licitación y en los demás instrumentos que forman parte del Contrato de Concesión.

### 3.4. Seguros de construcción

Será obligación de la Sociedad Concesionaria que, en todo momento, durante la ejecución, suministro e implementación de las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico", incluidos los correspondientes al período de transición que se regula en el N° 8 del presente Decreto Supremo, y durante la ejecución de las labores de desmontaje, desmantelamiento y traslado de las vías de cobro que corresponda, éstos se encuentren cubiertos por pólizas de seguros de responsabilidad civil por daños a terceros, por un monto mínimo de UF 25.000 y deducible máximo de 1%, y por pólizas de seguro por catástrofe, por un monto equivalente al valor total de la obra a construir, y que en todo caso no podrá ser inferior a UF 485.895, con un deducible máximo del 2% del total del monto asegurado.

Lo anterior deberá ser acreditado por la Sociedad Concesionaria ante el Inspector Fiscal, ya sea mediante la entrega de nuevas pólizas, un endoso de la o las pólizas actualmente vigentes o que las actuales pólizas contengan cláusulas de cobertura automática por obras adicionales, con al menos 10 días de antelación al inicio de la ejecución de las obras materia del presente N° 3 y como condición para el inicio de la ejecución de las mismas, rigiendo para estos efectos los demás términos y condiciones establecidos en los artículos 1.6.13 y 1.6.14 de las Bases de Licitación, en todo lo que les sea aplicable.

En caso de que la Sociedad Concesionaria no acredite que las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico" se encuentran cubiertos por las pólizas de seguro exigidas precedentemente, en la oportunidad antes señalada, le será aplicable una multa de 5



UTM por día o fracción de día de atraso, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

### 3.5. Garantía de construcción

La Sociedad Concesionaria, con al menos 15 días de antelación al inicio de la ejecución de las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico", deberá entregar al Inspector Fiscal una boleta bancaria de garantía, por un monto de UF 24.500. Lo anterior, con el objeto de asegurar el fiel cumplimiento de todas y cada una de las obligaciones que asume en relación a la ejecución, suministro e implementación de las obras, equipamiento y sistemas materia del presente N° 3, incluidos los correspondientes al periodo de transición que se regula en el N° 8 del presente Decreto Supremo, y con el desmontaje, desmantelamiento y traslado de las vías de cobro manual que se indica en el numeral 3.7 subsiguiente.

La boleta bancaria de garantía señalada anteriormente deberá ser aprobada u observada por el Inspector Fiscal dentro del plazo de 20 días de recibida por éste, y tendrá un plazo de vigencia igual al plazo máximo de ejecución, suministro e implementación de las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico", o hasta que se hubiera verificado la recepción de la totalidad de las obras, equipamiento y sistemas, lo que ocurriera último, más 3 meses. Transcurrido dicho plazo, el MOP hará devolución de ella a la Sociedad Concesionaria, lo que efectuará dentro del plazo de 15 días, contado desde que ésta lo solicite por escrito al Inspector Fiscal.

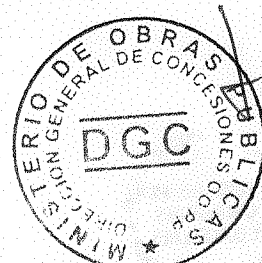
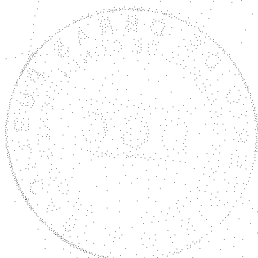
La boleta bancaria de garantía deberá ser tomada por la Sociedad Concesionaria, pagadera a la vista, emitida en la ciudad de Santiago de Chile por un banco de la plaza, a nombre del Director General de Concesiones de Obras Públicas y, en lo demás, deberá cumplir con las demás exigencias y requisitos establecidos en las Bases de Licitación, en todo lo que les sea aplicable.

La boleta bancaria de garantía podrá ser cobrada por el MOP en caso de incumplimiento de las obligaciones de la Sociedad Concesionaria estipuladas en el presente Decreto Supremo y en las Bases de Licitación en relación a las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico". En el caso que el MOP hiciera efectiva la garantía, la Sociedad Concesionaria deberá reconstituirla en el plazo máximo de 15 días, contado desde la fecha de su cobro, de modo de mantener permanentemente a favor del MOP una garantía equivalente en Unidades de Fomento al monto señalado en el primer párrafo del presente numeral 3.5.

En caso de no entrega oportuna de la garantía antes referida, de su no reconstitución o no renovación si correspondiere, se aplicará a la Sociedad Concesionaria una multa de 5 UTM por cada día o fracción de día de atraso, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

### 3.6. Desvíos, señalización y seguridad para el tránsito durante la construcción

Se deja constancia que durante la ejecución, suministro e implementación de las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el "Proyecto Implementación Sistema ETC





Free Flow Rutas del Pacífico”, incluidos los correspondientes al periodo de transición que se regula en el N° 8 del presente Decreto Supremo, la Sociedad Concesionaria estará obligada a mantener el tránsito expedito, tomar todas las precauciones necesarias para proteger los trabajos, así como la seguridad vial de los usuarios y, en particular, deberá dar cumplimiento a lo establecido en las Bases de Licitación. Además deberá ajustarse a lo dispuesto en el Capítulo N° 5 “Señalización transitoria y medidas de seguridad para trabajos en la vía” del Manual de Señalización de Tránsito del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, aprobado por Decreto Supremo N° 78 de 2012, y en las recomendaciones del Manual de Carreteras de la Dirección de Vialidad, Volumen N° 6 Seguridad Vial, Capítulo 6.400 “Señalización de tránsito para trabajos en la vía”, según corresponda, o las normativas que las reemplacen y que se encuentren vigentes a la fecha de ejecución de dichas labores.

En caso de incumplimiento de cualquiera de las obligaciones establecidas en el presente numeral 3.6, se aplicará a la Sociedad Concesionaria una multa de 5 UTM, por cada vez, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

### 3.7. Desmontaje, desmantelamiento y traslado de las vías de cobro manual

La Sociedad Concesionaria deberá trasladar los bienes producto del desmontaje y desmantelamiento de las vías de cobro manual que se requiera realizar en virtud de la ejecución, suministro e implementación de las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”. Lo anterior, deberá ser realizado de acuerdo con lo estipulado en el numeral 2.2.8.4 de las Bases de Licitación, sobre “Reutilización y disposición final de residuos industriales sólidos”.

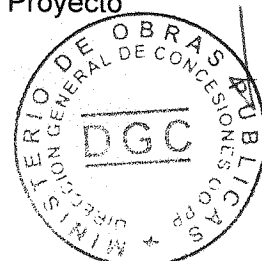
### 3.8. Plan Comunicacional

Como consecuencia del cambio de la configuración y funcionamiento de las plazas de peaje existentes en la concesión, a más tardar junto con la presentación del Informe de la Fase 1 del “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”, la Sociedad Concesionaria deberá presentar al Inspector Fiscal, para su aprobación, un Plan Comunicacional que permita difundir el cambio en la configuración de las vías de peaje y el inicio del cobro a través del sistema free flow.

El Inspector Fiscal tendrá un plazo de 10 días para revisar el Plan presentado, contado desde la recepción del mismo, plazo después del cual, si no hubiere observaciones, se entenderá aprobado. En caso de existir observaciones, la Sociedad Concesionaria tendrá un plazo de 10 días para corregirlas, y el Inspector Fiscal tendrá un plazo de 10 días para aprobar o rechazar el Plan corregido.

En caso de atraso en la entrega del Plan Comunicacional, o de las correcciones a éste si las hubiere, se aplicará a la Sociedad Concesionaria una multa de 5 UTM por cada día o fracción de día de atraso, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

## 4. **ESTABLÉCESE** que los plazos máximos para la ejecución, suministro e implementación de las obras, equipamiento y sistemas definitivos comprendidos en el “Proyecto



Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”, serán los indicados en la Tabla N° 2 siguiente, los cuales se contabilizarán a partir de la fecha de aprobación de la Fase 2 del citado Proyecto:

Tabla N° 2: Plazos máximos para la ejecución, suministro e implementación de las obras, equipamiento y sistemas.

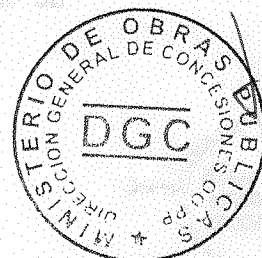
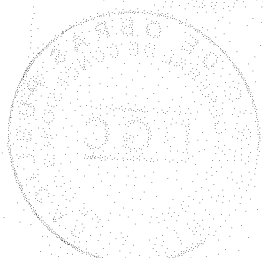
PLAZA DE PEAJE	PLAZO MÁXIMO
Troncales Zapata y Lo Prado	6 meses
Troncal Sur	9 meses
Laterales Quilpué, Casablanca y Algarrobo	9 meses

Una vez finalizada la ejecución, suministro e implementación de las obras, equipamiento y sistemas definitivos comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico” se procederá de la siguiente forma:

- a) La Sociedad Concesionaria deberá informar por escrito al Inspector Fiscal el término de la totalidad de las obras, equipamiento y sistemas definitivos de cada plaza de peaje indicada en la Tabla N° 2 anterior. Este último, en un plazo de 20 días, contado desde la fecha de ingreso de la respectiva solicitud por parte de la Sociedad Concesionaria, deberá inspeccionar y verificar el término de las obras, equipamiento, y sistemas definitivos. De encontrarse las obras, equipamiento y sistemas definitivos adecuadamente terminados, el Inspector Fiscal los recepcionará de inmediato, dejando constancia de ello mediante anotación en el Libro de Explotación u Oficio.
- b) Si el Inspector Fiscal considerare que las obras, equipamiento y sistemas definitivos no cumplen los estándares exigibles para su recepción, deberá informarlo a la Sociedad Concesionaria mediante anotación en el Libro de Explotación u Oficio, y las obras, equipamiento y sistemas definitivos se entenderán como no entregados, debiendo el Inspector Fiscal instruir la corrección de las observaciones dentro del plazo que otorgue al efecto, sin perjuicio de la aplicación de la multa señalada en el literal c) siguiente, salvo que hubiere plazo de ejecución pendiente, que será la fecha límite para terminarlas.

Una vez subsanadas las observaciones por parte de la Sociedad Concesionaria, ésta deberá informarlo por escrito al Inspector Fiscal. Este último, en un plazo de 5 días, contado desde la fecha de ingreso de la respectiva solicitud por parte de la Sociedad Concesionaria, deberá inspeccionar y verificar las correcciones ejecutadas y, si no hubiere observaciones, recepcionará las obras, equipamiento y sistemas definitivos, dejando constancia de ello mediante anotación en el Libro de Explotación u Oficio.

- c) En caso de incumplimiento de los plazos máximos de ejecución, suministro e implementación de las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”, establecidos en la Tabla N° 2 del presente N° 4, se aplicará a la Sociedad Concesionaria una multa equivalente a 30 UTM, por cada día o fracción de día de atraso, hasta la recepción



de la totalidad de las obras de la respectiva plaza de peaje, equipamiento y sistemas definitivos por parte del Inspector Fiscal, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

- d) Se deja constancia que, sin perjuicio de la recepción de obras, equipamiento y sistemas regulada en los literales precedentes, el procedimiento para: i) la verificación del correcto funcionamiento de los sistemas y pódicos de cobro comprendidos en el "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico", y ii) la habilitación, operación y explotación de la totalidad de las obras, equipamiento y sistemas correspondientes; son materia del N° 6 del presente Decreto Supremo.
- e) Transcurridos 90 días desde que las obras sean recibidas por el MOP, la Sociedad Concesionaria deberá entregar al Inspector Fiscal un "Informe Final", que contenga las memorias explicativas de la totalidad de las obras y los Planos *As Built*. Los planos deberán ser entregados en dos copias en papel, con su respectivo formato digital DWG. El Inspector Fiscal deberá revisar y aprobar o rechazar el Informe Final, para lo cual dispondrá de un plazo de 10 días contados desde la recepción del mismo. Vencido dicho plazo sin que el Inspector Fiscal hubiere efectuado observaciones o requerimientos, el Informe Final se entenderá aprobado. En el caso que el Informe Final fuera rechazado, la Sociedad Concesionaria tendrá un plazo de 15 días para subsanar dichas observaciones, a partir de la fecha de notificación del rechazo a la Sociedad Concesionaria.

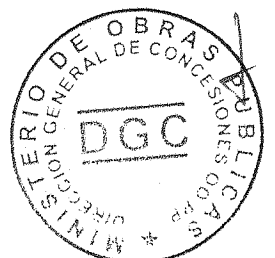
En caso de atraso en la entrega del Informe Final, o de cualquiera de sus correcciones, por parte de la Sociedad Concesionaria, se aplicará a ésta una multa de 5 UTM por cada día o fracción de día de atraso, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

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 "Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A." deberá conservar y mantener las obras, equipamiento y sistemas definitivos comprendidos en el "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico" que apruebe el Inspector Fiscal.

5.1. Responsabilidad de la Concesionaria

Será obligación y responsabilidad de la Sociedad Concesionaria la conservación y mantenimiento de las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico", en los términos indicados en el proyecto de ingeniería definitiva que apruebe el Inspector Fiscal, en las Bases de Licitación, en el presente Decreto Supremo y demás instrumentos que forman parte del Contrato de Concesión en cuanto fuere aplicable.

La obligación de la Sociedad Concesionaria de conservar y mantener las obras, equipamiento y sistemas definitivos comprendidos en el "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico" que apruebe el Inspector Fiscal, rige, para



cada plaza de peaje indicada en la Tabla N° 2 anterior, a partir de la recepción de los mismos conforme al procedimiento detallado en el N° 4 anterior.

#### 5.2. Programa de Conservación de las Obras y Plan de Trabajo Anual

A más tardar con 30 días de anticipación a la primera solicitud de recepción de las obras, equipamiento y sistemas definitivos comprendidos en el "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico", la Sociedad Concesionaria deberá presentar al Inspector Fiscal, para su aprobación, una actualización del Programa General de Conservación de la Obra y del Plan de Trabajo Anual indicados en el artículo 1.8.5 de las Bases de Licitación, incorporando en ellos todas las obras, equipamiento y sistemas dispuestos en el presente Decreto Supremo. El Inspector Fiscal tendrá un plazo de 10 días para revisar las actualizaciones presentadas, contado desde la recepción de las mismas, plazo después del cual, si no hubiere observaciones, se entenderán aprobadas.

Si las actualizaciones son observadas, la Sociedad Concesionaria tendrá un plazo de 10 días para corregirlas, incorporando las observaciones realizadas por el Inspector Fiscal.

En caso de atraso en la entrega de alguna de las actualizaciones del Programa General de Conservación de la Obra, del Plan de Trabajo Anual o de las correcciones a éstos, si las hubiere, se aplicará a la Sociedad Concesionaria una multa de 5 UTM por cada día o fracción de día de atraso, por la actualización o corrección atrasada, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

#### 5.3. Reglamento de Servicio de la Obra

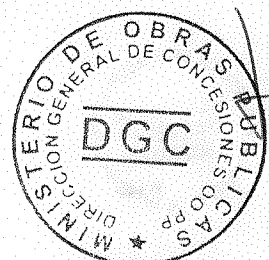
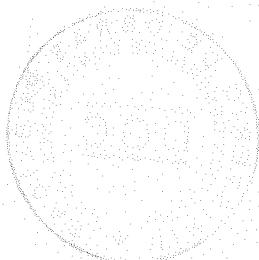
A más tardar con 30 días de anticipación a la primera solicitud de recepción de las obras, equipamiento y sistemas definitivos comprendidos en el "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico", la Sociedad Concesionaria deberá presentar al Inspector Fiscal, para su aprobación, una actualización del Reglamento de Servicio de la Obra indicado en el artículo 1.8.4 de las Bases de Licitación, incorporando en él todas las obras, equipamiento y sistemas dispuestos en el presente Decreto Supremo. El Inspector Fiscal tendrá un plazo de 10 días para revisar las actualizaciones presentadas, contado desde la recepción de las mismas, plazo después del cual, si no hubiere observaciones, se entenderán aprobadas.

Si la actualización es observada, la Sociedad Concesionaria tendrá un plazo de 10 días para corregirla, incorporando las observaciones realizadas por el Inspector Fiscal.

En caso de atraso en la entrega de la actualización del Reglamento de Servicio de la Obra o de las correcciones a éste, si las hubiere, se aplicará a la Sociedad Concesionaria una multa de 5 UTM por cada día o fracción de día de atraso, por la actualización o corrección atrasada, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

#### 5.4. Seguros durante la explotación de las obras

El Seguro de Responsabilidad Civil por Daños a Terceros y Seguro de Catástrofe de explotación vigentes, cuyas pólizas obran en poder del MOP, servirán para asegurar las obligaciones de conservación y mantenimiento de las obras, equipamiento y sistemas



comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”, así como las obligaciones de verificación del correcto funcionamiento de los sistemas y pódicos de cobro comprendidos en el citado proyecto, y de habilitación, operación y explotación de la totalidad de las obras, equipamiento y sistemas del mismo, que se regulan en el N° 6 siguiente, así como también aquellas obligaciones correspondientes al periodo de transición que se regula en el N° 8 del presente Decreto Supremo.

Será obligación de la Sociedad Concesionaria modificar, en forma previa al inicio de la operación y explotación del “Sistema de Transición” referido en el N° 8 del presente Decreto Supremo, las pólizas de seguro vigentes en caso de que sus alcances impidan que aseguren las obras, equipamiento, sistemas y obligaciones señaladas en el párrafo precedente.

En caso de incumplimiento de la obligación de la Sociedad Concesionaria de modificar las pólizas de seguros vigente, en caso de que sea necesario según lo señalado en el párrafo precedente, se le aplicará a ésta una multa de 5 UTM por cada día o fracción de día de atraso, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación

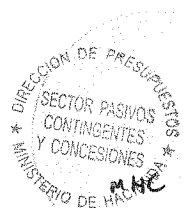
#### 5.5. Garantía de Explotación

La garantía de explotación vigente, cuyas boletas obran en poder del MOP, servirán para caucionar las obligaciones de conservación y mantenimiento de las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”, así como las obligaciones de verificación del correcto funcionamiento de los sistemas y pódicos de cobro comprendidos en el citado proyecto, y de habilitación, operación y explotación de la totalidad de las obras, equipamiento y sistemas del mismo, que se regulan en el N° 6 siguiente, así como también aquellas obligaciones correspondientes al periodo de transición que se regula en el N° 8 del presente Decreto Supremo.

Será obligación de la Sociedad Concesionaria reemplazar, en forma previa al inicio de la operación y explotación del “Sistema de Transición” referido en el N° 8 del presente Decreto Supremo, las boletas de garantía vigentes en caso que su glosa impida que garantice las obras, equipamiento, sistemas y obligaciones señaladas en el párrafo precedente.

En caso de incumplimiento de la obligación de la Sociedad Concesionaria de reemplazar las boletas de garantía vigentes, en caso de que sea necesario según lo señalado en el párrafo precedente, se le aplicará a ésta una multa de 5 UTM por cada día o fracción de día de atraso, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

6. **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.” deberá habilitar, operar y explotar las obras, equipamiento y



sistemas definitivos comprendidos en el "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico" que apruebe el Inspector Fiscal.

#### 6.1. Responsabilidad de la Concesionaria

Será obligación y responsabilidad de la Sociedad Concesionaria la habilitación, operación y explotación de las obras, equipamiento y sistemas definitivos comprendidos en el "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico", en los términos indicados en el proyecto de ingeniería definitiva que apruebe el Inspector Fiscal, en las Bases de Licitación, en el presente Decreto Supremo y demás instrumentos que forman parte del Contrato de Concesión en cuanto fuere aplicable.

La obligación de la Sociedad Concesionaria de operar y explotar las obras, equipamiento y sistemas definitivos comprendidos en el "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico" que apruebe el Inspector Fiscal, rige a partir de la autorización de la habilitación de los mismos conforme al procedimiento señalado en el numeral 6.2 siguiente.

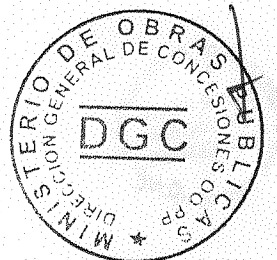
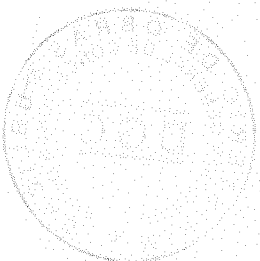
#### 6.2. Habilitación de las obras, equipamiento y sistemas

Dentro de los plazos máximos que se establecen en la Tabla N° 2 del N° 4 del presente Decreto Supremo, se deberán realizar las pruebas necesarias para efectos de verificar el correcto funcionamiento de cada uno de los sistemas y/o pódicos de cobro comprendidos en el "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico". Para ello, la Sociedad Concesionaria deberá entregar al Inspector Fiscal, en el plazo máximo de 20 días contado desde la fecha de aprobación de la Fase 2 del "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico", un documento que se denominará "Protocolos de Verificación" en el cual se definan las diferentes pruebas que se efectuarán a los sistemas comprendidos en el "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico".

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

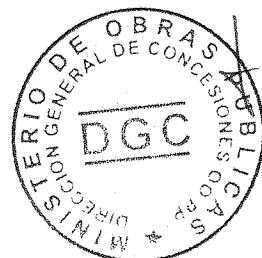
En caso de atraso en la entrega del documento "Protocolos de Verificación", o de las correcciones a éste si las hubiere, se aplicará a la Sociedad Concesionaria una multa de 5 UTM por cada día o fracción de día de atraso, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

Sólo una vez que se completen exitosamente las pruebas y verificaciones establecidas en el documento "Protocolos de Verificación" aprobado por el Inspector Fiscal, este último procederá a certificar que los sistemas y/o pódicos de cobro de la plaza de peaje respectiva se encuentran en correcto funcionamiento. Una vez que se hubiere certificado lo anterior, y se hubieren recepcionado las obras, equipamiento y sistemas definitivos de la plaza de peaje respectiva de acuerdo al procedimiento establecido en el N° 4 del presente Decreto Supremo, el Inspector Fiscal autorizará la habilitación de los mismos, dejando constancia de ello mediante anotación en el Libro de Explotación u Oficio.



### 6.3. Requerimientos Funcionales y de Rendimiento

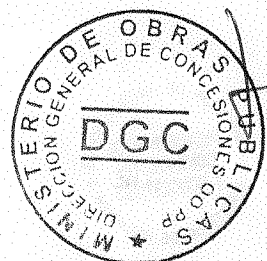
- a) Los requerimientos del sistema electrónico de cobro en sus componentes se definirán en base a parámetros de confiabilidad, disponibilidad, tasa media entre fallas o MTBF y el tiempo de despeje o reemplazo de unidad conocido como MTTR, los cuales se encuentran definidos en los Términos de Referencia adjuntos al Oficio Ord. N° 5003, de fecha 30 de agosto de 2018, del Inspector Fiscal, en todo lo no modificado por el presente Decreto Supremo, y en el "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico" que apruebe el Inspector Fiscal, conforme a lo dispuesto en la Resolución DGC (Exenta) N° 328, de fecha 5 de septiembre de 2018. En especial deberán considerarse las siguientes normas y documentos de diseño:
- MOP ST1: Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Especificación para la Interoperabilidad en la Transacción Antena - Transponder, Ministerio de Obras Públicas, Chile, V 2.4.
  - MOP ST1-1: Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Context Marks en Servicio en Concesiones MOP, Ministerio de Obras Públicas, Chile, Enero 2018.
  - MOP ST1-2: Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Identificación de Concesiones, Ministerio de Obras Públicas, Chile, Octubre 2017.
  - MOP ST2: Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Pruebas de Conformidad con la Especificación para la Interoperabilidad en la Transacción Antena - Transponder, Ministerio de Obras Públicas, Chile, V 2.3.
  - MOP ST3: Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Gestión de las Claves de Seguridad, Ministerio de Obras Públicas, Chile, V 2.3.
  - MOP ST4: Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Especificación para los Parámetros Mínimos de la Transacción de Interoperabilidad, Ministerio de Obras Públicas, Chile, V 4.4.
  - MOP ST5: Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Registro Nacional de Usuarios de Telepeaje (RNUT), Ministerio de Obras Públicas, Chile, V 4.1.
  - MOP ST6: Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Generación de Claves Maestras, Interfaz de Exportación de Claves, Ministerio de Obras Públicas, Chile, V 2.3.
- b) Sin perjuicio de lo señalado en el literal a) anterior, para el caso del sistema electrónico de cobro bajo la modalidad *Free Flow*, se deberá cumplir con los siguientes requerimientos del sistema y sus componentes, los que se definirán en base a parámetros de confiabilidad, disponibilidad, tasa media entre fallas (Main



Time Between Failure o MTBF) y el tiempo de despeje o reemplazo de unidad (Main Time To Repair o MTTR), según sea el caso:

Tabla N° 3

Componentes	Requerimiento
Tecnología de Cobro de Peaje Electrónico	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La Tecnología de Cobro de Peaje Electrónico deberá tener una confiabilidad y disponibilidad a nivel de Puntos de Cobro igual o superior al 99,9% medido semestralmente, esto es, cada 6 meses.</li> </ul>
Nivel de Puntos de Cobro	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Todas las unidades que componen los Puntos de Cobro deberán tener un MTBF de 10.000 horas y un MTTR de 30 minutos. Luego del acceso del personal de mantenimiento al equipamiento con falla, se procederá con el reemplazo de dicha unidad en los tiempos antes indicados.</li> <li>▪ Las unidades de almacenamiento deberán tener un MTBF de 40.000 horas y un MTTR de 30 minutos. Luego del acceso del personal de mantenimiento al equipamiento con falla, se procederá con el reemplazo de dicha unidad en los tiempos antes indicados.</li> <li>▪ Cada Punto de Cobro deberá tener una vida útil mínima de 10 años.</li> <li>▪ Cada Punto de Cobro deberá tener la capacidad de procesar un mínimo de 2.500 vehículos/hora por pista en cobro dinámico no canalizado.</li> <li>▪ Se deberá considerar la prueba de eficiencia para una lista de TAG o Transponder válidos y una lista de TAG o Transponder inhabilitados, robados o no devueltos de 2.000.000 de TAG.</li> </ul>
Subsistema de Identificación Automática de Vehículos (AVI)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La precisión medida del subsistema deberá ser igual o superior al 99,9%, independientemente de las condiciones de tráfico. Deberá estar diseñado para funcionar con alta densidad de tráfico, con tráfico lento de vehículos casi tocándose los parachoques, en casos de vehículos que realicen maniobras de cambios de pista bajo el pórtico y en escenarios en que los vehículos se encuentren circulando a una alta velocidad y muy próximos unos de otros.</li> </ul>
Subsistema de Detección y Clasificación Vehicular	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Deberá tener una exactitud igual o superior al 90% para situaciones independientes de las condiciones de tráfico y velocidades superiores a los 160 km/hora. Para aplicaciones de una sola pista o de varias pistas, tanto para configuraciones Abiertas como Cerradas.</li> <li>▪ Deberán indicarse las condiciones de rendimiento especificadas bajo todas las condiciones ambientales que puedan existir en la ruta, tales como nieve, lluvia, neblina, humo y pleno sol. Todo el subsistema deberá estar diseñado para operación bajo las condiciones climáticas típicas de la zona geográfica en que se encuentra el Área de Concesión.</li> <li>▪ Detección de Vehículos: deberá tener una precisión de detección igual o superior al 99,9%.</li> <li>▪ Resolución de Espaciado: deberá distinguir entre dos vehículos que viajan hasta a 100 km/hr con el segundo vehículo 0,6 metros detrás del primero, con un mínimo de 25 cm a 40 km/hr.</li> <li>▪ Detección de Barra de Remolque: deberá ser capaz de detectar una barra de remolque de 5 cm de ancho entre un vehículo y un remolque separados por un mínimo de 61 cm para velocidades de hasta 160 km/hr.</li> <li>▪ Espaciado Paralelo de los Vehículos: deberá distinguir entre vehículos que viajan paralelos con una separación mínima de 50 cm a 60 km/hr y de 1 m para 100 km/hr.</li> <li>▪ Detección bajo cruce: deberá ser capaz de detectar correctamente vehículos que se muevan con un ángulo de +/- 40° de su eje central a 60 km/hr y de +/- 10° para 160km/hr.</li> <li>▪ Detección de Inicio del Vehículo: deberá proporcionar un disparador de detección del parachoques delantero para obtener automáticamente una imagen de la placa de patente del vehículo.</li> <li>▪ Detección de Fin del Vehículo: deberá proporcionar un disparador de detección del parachoques trasero para obtener automáticamente una</li> </ul>

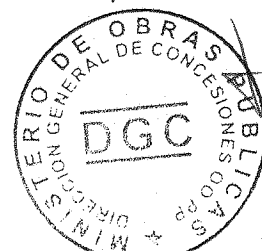




Componentes	Requerimiento
	<p>imagen de la placa de patente del vehículo.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Detección de Altura Mínima: Deberá omitir los objetos detectados con altura inferior a 0,5 m.</li> <li>▪ Posición en la Pista: deberá proporcionar datos de la posición del vehículo.</li> <li>▪ Velocidad Vehicular: deberá proporcionar la velocidad del vehículo con un +/- 10% de error.</li> <li>▪ Autoprueba: deberá tener la capacidad continua de autoverificación.</li> <li>▪ Calibración Automática: deberá tener la capacidad de calibración automática al ser encendido.</li> </ul>
Subsistema de Infracciones	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ El equipamiento necesario para hacer uso de imágenes optimizadas y/o múltiples, que sirvan para la captura y persecución de infractores de tráfico. El subsistema deberá asegurar una captura igual o superior al 99% en la captación de placas patentes legibles para revisión humana.</li> <li>▪ El subsistema deberá contar con las herramientas de reconocimiento de placas de patentes, como algoritmos de OCR (reconocimiento de caracteres) capaces de leer automáticamente más del 70% de las patentes de todos los vehículos en todas las condiciones de iluminación.</li> </ul>
Servidores de Puntos de Cobro	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Los servidores de Puntos de Cobro deberán proporcionar una disponibilidad igual o superior al 99,5% y confiabilidad igual o superior al 99,5%.</li> <li>▪ El rendimiento de los servidores de Puntos de Cobro deberá exceder, a lo menos, en 25% las necesidades de diseño y un crecimiento de un 5% anual hasta un período de vida útil de 10 años como mínimo, en el plazo total de explotación de la concesión.</li> </ul>
Nivel Central	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Su computador, así como su sistema operativo y su software de aplicación deberán estar integrados como sistema, asegurando un nivel de disponibilidad que supere el 99,95% medido durante un período semestral.</li> </ul>
Nivel de Gestión	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Se deberá configurar para que entregue una disponibilidad superior al 99,5% y confiabilidad superior al 99,8% medido durante un período semestral.</li> <li>▪ El rendimiento del sistema deberá exceder, a lo menos, en 25% las necesidades de diseño y un crecimiento de un 5% anual hasta un período de vida útil de 10 años como mínimo, para el plazo total de explotación de la concesión. Considerando que deberá tener almacenamiento en línea de todas las transacciones asociadas con cuentas privadas para los últimos seis meses, y las transacciones asociadas con cuentas comerciales para los últimos doce meses.</li> </ul>
Sistema de Comunicaciones	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ La confiabilidad y disponibilidad del nivel será definida en el Proyecto de Ingeniería de Detalle.</li> </ul>

- c) Sin perjuicio de lo señalado en el literal a) anteprecedente, para el caso del sistema electrónico de cobro bajo la modalidad *Free Flow Light*, se deberá cumplir con los requerimientos funcionales y de rendimiento del sistema y sus componentes definidos en el literal e. del N° 5 del Decreto Supremo MOP N° 345, de fecha 8 de julio de 2014.
- d) Las condiciones y manejo de las claves de seguridad en todos los niveles del Sistema de Cobro de Peaje, deberá cumplir a cabalidad con lo establecido en los documentos ST3 - Sistemas de Cobro Electrónico y Otras Aplicaciones: "Gestión de Claves de Seguridad" y ST6 - Sistemas de Cobro Electrónicos y Otras Aplicaciones: "Generación de Claves Maestras, Interfaz de Exportación de Claves".

La forma de medir y calcular estos requerimientos funcionales y de rendimiento, deberá ser parte del "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico" que



apruebe el Inspector Fiscal. Sin perjuicio de lo anterior, el sistema de cobro en su totalidad y conjunto, deberá responder a un diseño que se acomode frente a fallas de equipos y/o de la red de comunicaciones, sin una pérdida de datos o de capacidades funcionales. Deberá contar con las tecnologías y sistemas que aseguren el almacenamiento de información, con dispositivos de back up suficientes, durante todo el periodo de vigencia del Contrato de Concesión. Adicionalmente, deberá asegurar el más alto grado de rendición de cuentas y auditabilidad. En este sentido, se deberá proveer de un acceso, con permiso de sólo lectura, para ser utilizado por el Inspector Fiscal para la revisión de la información referente a la recaudación de peaje, facturación y cobranza. Para estos efectos, la Sociedad Concesionaria habilitará un módulo de consultas especial.

Para el cumplimiento de todos estos estándares del Nivel de Punto de Cobro se establece que:

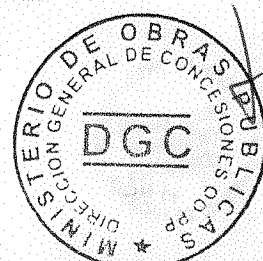
- a) Quedan excluidas de la medición de estos estándares todas aquellas fallas o intervenciones que afecten algún componente o equipamiento de la vía, que no sean atribuibles a la Sociedad Concesionaria, derivadas de caso fortuito o fuerza mayor, por ejemplo, actos maliciosos de terceros, inundaciones, incendios, huelgas, actos de autoridad o accidentes.
- b) Cuando existan daños masivos que impliquen una mayor cantidad de equipamiento involucrado, la Sociedad Concesionaria informará tal situación al Inspector Fiscal, dentro de los 5 días siguientes a la detección del evento, mediante un informe que incluya un programa estimado de reparación, cuyo inicio será la fecha en que cesen los efectos provocados por el respectivo evento. Tanto la calificación del tipo de evento, como el programa estimado de reparación en caso que procediere, deberá ser aprobado por el Inspector Fiscal y comunicado a la Sociedad Concesionaria en un plazo máximo de 5 días hábiles, desde la presentación del citado informe.

En caso de incumplimiento de cualquiera de los requerimientos o condiciones señalados en el presente numeral 6.3, se aplicará a la Sociedad Concesionaria una multa de 20 UTM por cada vez, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

#### 6.4. Información Estadística durante la Explotación

La Sociedad Concesionaria deberá presentar trimestralmente, durante los primeros 15 días de cada trimestre calendario, los informes, reportes y estadísticas que se indican en la letra l) del punto 3) del numeral 6.3.6 de los Términos de Referencia adjuntos al Oficio Ord. N° 5003, de fecha 30 de agosto de 2018, del Inspector Fiscal, generadas durante el trimestre anterior.

7. **ESTABLÉCESE** que la Sociedad Concesionaria estará facultada para habilitar al cobro los pódicos y/o vías de peaje electrónico comprendidos en el "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico" que apruebe el Inspector Fiscal, correspondientes a cada Plaza de Peaje a que se hace referencia en la Tabla N° 2 del N° 4 del presente Decreto Supremo, a partir de las 00:00 horas del día siguiente a la fecha



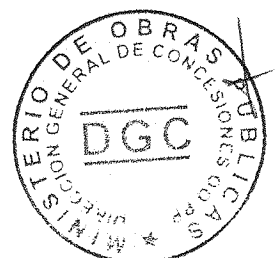
en que el Inspector Fiscal hubiere autorizado la habilitación de las obras, equipamiento y sistemas correspondientes a dicha plaza de peaje, conforme al procedimiento que se regula en el numeral 6.2 del presente Decreto Supremo.

8. **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, hasta la fecha de inicio de operación y explotación de las obras, equipamiento y sistemas definitivos comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”, lo cual se regula en el N° 6 del presente Decreto Supremo, “Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A.” deberá ejecutar, suministrar, implementar, conservar, mantener, operar y explotar, un **“Sistema de Transición”** en las Plazas de Peaje Troncales Zapata y Lo Prado, que permita el paso de vehículos sin detención utilizando la infraestructura de vías existente, de acuerdo a los requerimientos definidos en la Fase 1 del “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico” que apruebe el Inspector Fiscal.

Para efectos de lo anterior, a más tardar junto con la presentación del Informe de la Fase 1 del “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”, la Sociedad Concesionaria deberá presentar al Inspector Fiscal, para su aprobación, lo siguiente:

- (i) Una actualización del Programa General de Conservación de la Obra y del Plan de Trabajo Anual indicados en el artículo 1.8.5 de las Bases de Licitación, incorporando en ellos todas las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el “Sistema de Transición”.
- (ii) Una actualización del Reglamento de Servicio de la Obra indicado en el artículo 1.8.4 de las Bases de Licitación, incorporando en él todas las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el “Sistema de Transición”.
- (iii) Un Plan Comunicacional que permita informar, a la comunidad y usuarios, la implementación del “Sistema de Transición” en las Plazas de Peaje Troncales Zapata y Lo Prado.
- (iv) Un Plan de Contingencias que deberá implementar la Sociedad Concesionaria en caso que se presenten incidentes o accidentes durante la etapa de operación del “Sistema de Transición”, que bloqueen las vías Free Flow, de modo de asegurar el libre tránsito y seguridad de los usuarios y trabajadores.

El Inspector Fiscal tendrá un plazo de 10 días para revisar los documentos presentados, contado desde la recepción de los mismos, plazo después del cual, si no hubiere observaciones, se entenderán aprobados. En caso de existir observaciones, la Sociedad Concesionaria tendrá un plazo de 10 días para corregirlas, y el Inspector Fiscal tendrá un plazo de 10 días para aprobar o rechazar los documentos corregidos. En caso de atraso en la entrega de alguna de las actualizaciones del Programa General de Conservación de la Obra, del Plan de Trabajo Anual, del Reglamento de Servicio de la Obra, del Plan Comunicacional, del Plan de Contingencias, o de las correcciones a éstos si las hubiere, se aplicará a la Sociedad Concesionaria una multa de 5 UTM por cada día o fracción de



día de atraso, por la actualización o corrección atrasada, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

9. **ESTABLÉCESE** que el plazo máximo para la ejecución, suministro e implementación del “Sistema de Transición” referido en el N° 8 precedente será de 60 días, contado desde la fecha de aprobación de la Fase 1 del “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”.

Una vez finalizada la totalidad de las obras y adecuaciones necesarias para la ejecución, suministro e implementación del “Sistema de Transición”, se procederá de la siguiente manera:

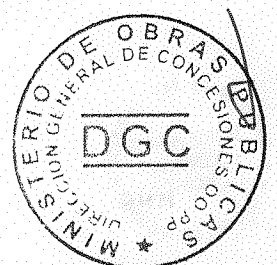
- a) Dentro del plazo máximo señalado en el primer párrafo del presente N° 9, la Sociedad Concesionaria deberá informar por escrito al Inspector Fiscal el término de la totalidad de las obras y adecuaciones correspondientes. Este último, en un plazo de 10 días, contado desde la fecha de ingreso de la respectiva solicitud por parte de la Sociedad Concesionaria, deberá inspeccionar y verificar el término de las obras. De encontrarse las obras adecuadamente terminadas, el Inspector Fiscal certificará su correcta ejecución, dejando constancia de ello mediante anotación en el Libro de Explotación u Oficio.

Si el Inspector Fiscal considerare que las obras no cumplen los estándares exigibles, deberá informarlo a la Sociedad Concesionaria mediante anotación en el Libro de Explotación u Oficio, y las obras se entenderán como no entregadas, debiendo el Inspector Fiscal instruir la corrección de las observaciones dentro del plazo que otorgue al efecto, sin perjuicio de la aplicación de la multa señalada en el literal d) del presente N° 9, salvo que hubiere plazo de ejecución pendiente, que será la fecha límite para terminarlas.

Una vez subsanadas las observaciones por parte de la Sociedad Concesionaria, ésta deberá informarlo por escrito al Inspector Fiscal. Este último, en un plazo de 5 días, contado desde la fecha de ingreso de la respectiva solicitud por parte de la Sociedad Concesionaria, deberá inspeccionar y verificar el término de las obras. De encontrarse las obras adecuadamente terminadas, el Inspector Fiscal certificará su correcta ejecución, dejando constancia de ello mediante anotación en el Libro de Explotación u Oficio.

- b) Una vez certificada la correcta ejecución de las obras, se deberán realizar las pruebas necesarias en terreno para calibrar y verificar que los sistemas de cobro electrónico de peaje se encuentran en correcto funcionamiento, de conformidad con lo indicado en los Términos de Referencia adjuntos al Oficio Ord. N° 5003, de fecha 30 de agosto de 2018, del Inspector Fiscal. El procedimiento de verificación señalado no podrá tener una duración superior a 5 días contado desde la fecha de certificación de la correcta ejecución de las obras.

Sólo una vez que se completen exitosamente las pruebas y verificaciones a que se refiere el presente literal b), el Inspector Fiscal certificará que los sistemas de cobro electrónico de peaje se encuentran en correcto funcionamiento, y autorizará la



operación definitiva del “Sistema de Transición”, dejando constancia de ello mediante anotación en el Libro de Explotación u Oficio.

Se deja constancia que, sin perjuicio de lo anterior, el inicio de la operación y explotación del “Sistema de Transición” estará condicionado a la publicación del presente Decreto Supremo en el Diario Oficial.

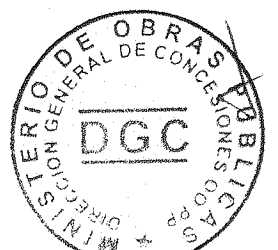
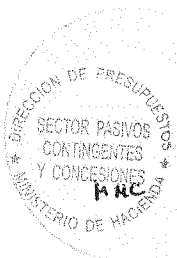
- c) Con todo, la Sociedad Concesionaria podrá someter a la aprobación del Inspector Fiscal la recepción de las obras por parcialidades, siempre y cuando dichas parcialidades constituyan por sí mismas unidades susceptibles de una operación independiente. En caso de que el Inspector Fiscal apruebe la parcialidad propuesta por la Sociedad Concesionaria, la comprobación de la correcta ejecución de las obras y del correcto funcionamiento de los sistemas correspondientes, será realizada de acuerdo al procedimiento señalado en los literales a) y b) precedentes.
- d) En caso de incumplimiento de los plazos máximos indicados en el presente N° 9, se aplicará a la Sociedad Concesionaria una multa equivalente a 30 UTM, por cada día o fracción de día de atraso, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

**10. ESTABLÉCESE** que para la operación del “Sistema de Transición”, la Sociedad Concesionaria deberá dar cumplimiento a los requerimientos establecidos en el N° 5 del Decreto Supremo MOP N° 345, de fecha 8 de julio de 2014, y en el N° 1 del Decreto Supremo MOP N° 108, de fecha 4 de julio de 2018, en todo lo que sea aplicable de conformidad a la Fase 1 del “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico” que apruebe el Inspector Fiscal.

**11. ESTABLÉCESE** que la Sociedad Concesionaria estará facultada para habilitar al cobro las vías de peaje electrónico correspondientes al “Sistema de Transición”, comprendidas en la Fase 1 del “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico” que apruebe el Inspector Fiscal, a partir de lo que ocurra último entre: i) las 00:00 horas del día siguiente a la fecha en que el Inspector Fiscal hubiere autorizado la operación de las obras, equipamiento y sistemas correspondientes, conforme al procedimiento que se regula en el N° 9 del presente Decreto Supremo; y ii) las 00:00 horas del día siguiente a la fecha de publicación del presente Decreto Supremo en el Diario Oficial.

Para efectos del primer año de aplicación, la Sociedad Concesionaria deberá informar las estructuras tarifarias normales y especiales al MOP y a los usuarios, al menos con 3 días de anticipación a su aplicación, en forma destacada, a través de medios de prensa escritos y letreros en los lugares y por los plazos aprobados por el Inspector Fiscal. El no cumplimiento de esta obligación, hará merecedora a la Sociedad Concesionaria de la multa a que hace referencia el artículo 1.13.6.2 de las Bases de Licitación.

**12. 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 los requerimientos que se exigirán para regular la relación de la Sociedad Concesionaria con los Usuarios de la vía



durante la operación y explotación del "Sistema Free Flow", incluido el periodo de transición a que se refieren los numerales precedentes, son los que a continuación se indican, sin perjuicio de aquellos contenidos en los documentos que conforman el Contrato de Concesión, en cuanto fueren pertinentes y no hayan sido modificados por el presente Decreto Supremo.

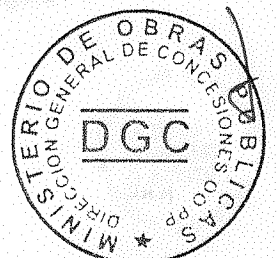
Para los efectos de poder hacer uso del sistema electrónico de cobro de peaje bajo la modalidad *Free Flow* en la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar", el usuario deberá contar con un contrato de arrendamiento de televía vigente suscrito con alguna de las Sociedades Concesionarias que formen parte del Sistema Interoperable o adquirir un sistema complementario, en caso de usuarios poco frecuentes.

La Sociedad Concesionaria deberá cumplir con los siguientes requerimientos mínimos en su relación con los usuarios de la vía concesionada:

a) Derechos y Obligaciones de la Sociedad Concesionaria:

- o El Ministerio de Obras Públicas autorizará a la Sociedad Concesionaria para acceder a la información del Registro Nacional de Usuarios del TAG (RNUT).
- o Obligación del Concesionario de permitir a los usuarios utilizar el TAG o transponder entregado en cualquier Concesión o servicio que utilicen la misma tecnología electrónica de cobro.
- o Obligación del Concesionario de no efectuar cargos al usuario o dueño del vehículo por concepto de cobro de tarifa en caso de deficiencias de los equipos, a menos que él cuente con un sistema de respaldo capaz de demostrar que el usuario efectivamente circuló por los puntos de cobro.
- o Obligación del Concesionario de emitir, poner a disposición de todos los usuarios y enviar sin costo para aquellos que lo soliciten, a lo menos cada tres meses, un informe automático de cada cuenta. El informe mostrará el saldo inicial y final de la cuenta. También mostrará las transacciones, los pagos, etc., en el orden en que ocurrieron.
- o Se deja constancia que, de conformidad con la regulación contenida en el N° 7 del Decreto Supremo MOP N° 108, de fecha 4 de julio de 2018, "Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A", en adelante el "Multioperador", realizará las labores de facturación y recaudación de peajes de los cuales "Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A" sea acreedora. Sin perjuicio de ello, "Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A" será la única responsable frente al MOP por la prestación de tales servicios.

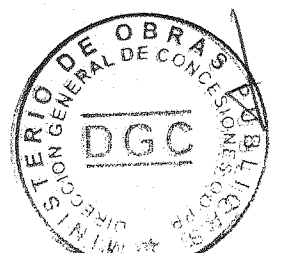
La Sociedad Concesionaria podrá a futuro internalizar las labores de facturación, recaudación y de Nivel de Gestión de peajes o externalizar las referidas funciones mediante la celebración de un contrato con otra sociedad, siendo para todos los efectos considerada como el "Multioperador", para lo cual deberá presentar previamente al Inspector Fiscal, para su aprobación, un documento con las condiciones de funcionamiento y el diseño con la



implementación de dicha externalización o internalización, la que no podrá ser denegada sin causa fundada.

Sin perjuicio de lo anterior, al término de la Concesión, la Sociedad Concesionaria se obliga a ceder el contrato con el Multioperador en favor del Ministerio de Obras Públicas o a quien este designe para continuar con las funciones de facturación y recaudación de peajes.

- o El Concesionario se obliga a permitir a los usuarios, sin costo, acceso por medios automáticos a sus cuentas todas las veces que deseen, incluyendo el detalle de cada factura o boleta emitida. El usuario podrá solicitar sin costo en las oficinas del Concesionario o del Multioperador, según corresponda, el detalle de cada factura o boleta emitida. En caso de solicitarlo nuevamente o solicitar el envío por correspondencia, el Concesionario podrá cargar una comisión de procesamiento y/o envío. Esta comisión sólo servirá para cubrir las actividades de procesamiento y todos los costos relacionados. En todo caso sólo se podrá considerar un cargo de hasta 0,05 UTM y no podrá duplicarse con el que cobra el Multioperador.
  - o Obligación de establecer los costos máximos por gastos de cobranza en el caso de morosidad dentro del marco de la legislación vigente, en el momento de producirse dicha morosidad. La Sociedad Concesionaria deberá mantener a disposición de los usuarios, en sus oficinas comerciales, un detalle de los costos máximos por gastos de cobranza en caso de morosidad.
- b) Condiciones de Cobro de Tarifas:
- o El sistema de cobro electrónico de tarifas básico que aplicará el Concesionario a los usuarios que transiten por la vía concesionada con un TAG, será de pago posterior o post-pago. Éste deberá ser capaz de registrar el monto de la tarifa adeudada por cada usuario según los puntos de cobro por los cuales éste haya circulado en el período de tiempo convenido.
  - o El período de acumulación de los respectivos cobros por concepto de tarifa será de un mes. Por consiguiente, se deberá enviar, una vez al mes y sin que la fecha de un mes al siguiente varíe más de cinco días, por correspondencia al domicilio que se haya indicado por el usuario en el contrato referido en el segundo párrafo del presente numeral o al correo electrónico identificado por el usuario, una cuenta que contenga la información resumida del correspondiente cobro de tarifas por el uso mensual de la vía y señale el plazo convenido para hacer exigible el pago respectivo.
  - o El Concesionario deberá llevar el control de todas las cuentas activas con los cargos vigentes y las que se encuentren vencidas, y el total adeudado. El Concesionario o el Multioperador podrá realizar la cobranza por morosidad, con sus respectivos reajustes y podrá aplicar el interés máximo convencional para operaciones financieras, según la tasa vigente por la Superintendencia de Bancos e Instituciones Financieras o el organismo que lo reemplace. El Concesionario o el Multioperador podrá recargar los gastos de cobranza, sea esta judicial o extrajudicial, siempre que se notifique al usuario en el estado de



cuenta más próximo, u otro medio, antes de la aplicación de dicho cobro. En caso de mora o simple retardo, la cobranza extrajudicial la realizará la Concesionaria o el Multioperador directamente o a través de una empresa de cobranza a la cual se le proporcionarán todos los antecedentes necesarios para proceder al cobro de las deudas impagas y los gastos de cobranza. Cualquier acción o cargo que aplique o ejercite el Concesionario sobre el usuario, deberá estar dentro del marco de la legalidad vigente al momento de acaecido el hecho.

- c) El Concesionario instalará en los puntos de cobro cámaras fotográficas, de video o cualquier otro sistema, que le permita detectar el paso de todos los vehículos que utilicen las pistas de telepeaje. Las imágenes capturadas a través de estos mecanismos, únicamente podrán ser utilizadas como medios de prueba para el control del incumplimiento de los pagos tarifarios a que se alude en el artículo 42º de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, como respaldo en caso de falla del sistema principal.

Las imágenes que se registren deberán contener, entre otros, la información exacta acerca de la fecha, la hora, sentido de tránsito, etc. Sin perjuicio de lo anterior, en los casos que se estime conveniente, se podrá adicionar una o más imágenes que contengan mayor información del vehículo, siempre y cuando ésta se ajuste al ordenamiento jurídico vigente.

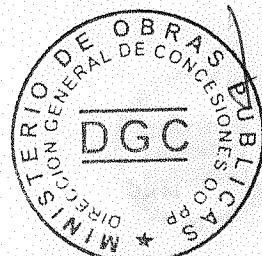
Adicionalmente, las transacciones electrónicas generadas y verificadas en algún o algunos puntos de cobro con el objeto de realizar el cobro electrónico de tarifas o peaje, podrán ser utilizadas como medios de prueba para el control de incumplimiento de los pagos tarifarios a que se alude en el artículo 42º de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, en los casos en que un usuario, teniendo contrato vigente y TAG o transponder habilitado al momento de circular por la vía concesionada, incumpla posteriormente el pago de la tarifa o peaje y en aquellos usuarios que no teniendo TAG no hayan adquirido el sistema complementario de cobro para usuarios poco frecuentes regulado en el presente Decreto Supremo.

Transcurridos 180 días desde la fecha en que se haya capturado la información aludida, el Concesionario podrá borrarla desde sus registros, salvo que el usuario se encuentre en mora respecto del pago de la tarifa según el presente literal b) y/o existan acciones legales pendientes en su contra.

- d) El Concesionario garantizará 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. El Concesionario no podrá entregar a terceros, excepto al Multioperador, esta información, sin la autorización previa escrita del Director General de Concesiones de Obras Públicas.

En caso que la Sociedad Concesionaria incumpla el deber de resguardar la privacidad de los usuarios con respecto a la información generada a partir del sistema de cobro de tarifas, le será aplicable una multa de 100 UTM por cada vez, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

- e) Si un vehículo es detectado circulando a través de alguna de las pistas electrónicas de cobro instaladas en la concesión con el transponder desactivado, defectuoso o



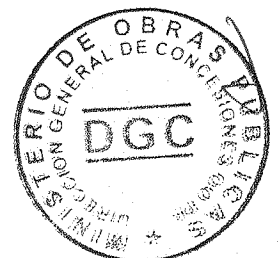


mal instalado, el Concesionario o el Multioperador deberá informar del hecho al dueño del vehículo o al obligado al pago si este fuere distinto de aquél, a través del envío de una carta certificada a su domicilio, señalándose la forma y el plazo en que dicha situación deberá ser regularizada o corregida. En estos casos, el usuario no se entenderá eximido de la obligación de pago de las respectivas tarifas, durante el tiempo que transcurra entre la fecha de la comunicación a que se ha hecho referencia y la reactivación del equipo.

- f) En caso de fallas del Subsistema de Identificación Automática de Vehículos (AVI), el Concesionario no podrá cobrar tarifa alguna, salvo que cuente con un sistema de respaldo de información que permita demostrar fehacientemente que el vehículo circuló por algún o algunos de los puntos de cobro electrónico instalados en la concesión, caso en el cual se podrá cobrar la tarifa correspondiente. Cada vez que se genere un fallo en el Subsistema indicado y la Sociedad Concesionaria haga uso de dicho sistema de respaldo, deberá dejar constancia escrita en el Libro de Explotación de la Obra.
- g) El Concesionario será el único responsable de mantener el buen funcionamiento del sistema de cobro de tarifas, asegurando la transparencia del cobro y la confiabilidad de la información que éste genere, incluso en situaciones de fuerza mayor o caso fortuito. Ningún error del sistema, como defectos o daños en antenas identificadoras, mecanismos de registro de información o cualquier defecto de fabricación o instalación de los tags o transponders, podrá tener como consecuencia cargos indebidos a los usuarios o propietarios de vehículos, aplicándose en todo caso lo dispuesto precedentemente.
- h) Si se produjera un cobro al usuario de tarifas superior al permitido, el monto cobrado y pagado en exceso deberá ser reembolsado por el Concesionario a quien corresponda, en un plazo máximo de 30 (treinta) días siguientes a la detección del hecho. La restitución o reembolso se verificará en dinero efectivo o mediante el abono en la siguiente cuenta de cobro de tarifas, a elección del usuario, considerando el reajuste e intereses que correspondan a contar de la fecha de pago de la respectiva factura. Todo ello es sin perjuicio de las acciones que pueda interponer el usuario ante los organismos y tribunales competentes.

En caso que la Sociedad Concesionaria incumpla con su obligación de restitución en el plazo indicado en el párrafo precedente, le será aplicable una multa de 10 UTM por cada vez, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

- i) La entrega o envío de la cuenta de cobro de tarifas mensual, no podrá significar un costo para el usuario o dueño del vehículo. En aquellas dependencias en que se efectúe la atención directa al usuario, el Concesionario estará obligado a implementar un sistema de información que permita prestar gratuitamente un servicio al usuario que sea eficiente, expedito, continuo e igualitario.
- j) El Concesionario deberá otorgar el máximo de facilidades a los usuarios para los efectos del pago de las cuentas de cobro de tarifas. Para ello, la Sociedad Concesionaria o el Multioperador deberá celebrar convenios con empresas de servicio de pago, etc., que posean cobertura nacional.



En la cuenta se deberá especificar exactamente las instituciones que recaudarán el pago de las tarifas, la forma de pago y la dirección de las dependencias en que se efectúe la atención directa al cliente.

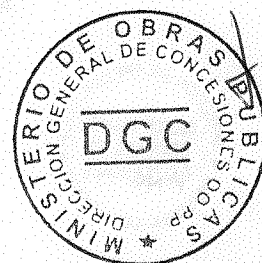
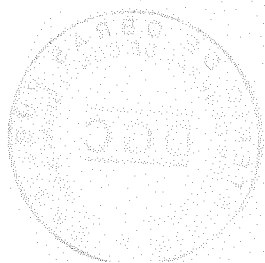
- k) El Concesionario, por sí o a través de terceros según corresponda, entregará recibos o comprobantes de pago de las correspondientes tarifas a todos los usuarios. Dichos documentos podrán ser utilizados como medios de prueba para el control del cumplimiento de los pagos tarifarios a que alude el artículo 42º de la Ley de Concesiones de Obras Públicas.
- l) El Concesionario deberá poner a disposición del MOP la información referente a todos los usuarios a los cuales se les haya inhabilitado el TAG por morosidad, de acuerdo a lo establecido en la letra s) del presente numeral.

Para estos efectos, a partir del plazo máximo de 6 meses, contado desde la fecha en que se autorice la primera habilitación al cobro de los pódicos y/o vías de peaje electrónico comprendidos en el "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico" de acuerdo con lo establecido en el N° 7 del presente Decreto Supremo, el Concesionario deberá contar con un sistema que permita el traspaso al MOP de la información indicada en el párrafo precedente, como mínimo, una vez al día, mediante red de comunicaciones y en caso de falla de ésta, mediante medio digital, óptico u otro. El formato y contenido de la información a ser traspasada se rige por lo establecido en los Estándares Técnicos del Sistema Electrónico de Cobro del MOP.

El MOP velará por el resguardo de la privacidad de los usuarios de la ruta concesionada con respecto a la información que se haya generado a partir del Sistema de Cobro de tarifas ajustándose, en todo caso, al ordenamiento jurídico vigente.

El Concesionario no podrá entregar a terceros información que genere dicho sistema sin la autorización previa del Director General de Concesiones de Obras Públicas, quien sólo con el objeto de lograr el buen funcionamiento del Sistema de Cobro de Peaje en las obras concesionadas, podrá autorizar o exigir al Concesionario a proveer gratuitamente a terceros, la información a que se ha hecho referencia en esta letra.

- m) Las transacciones de infractores deberán ser discriminadas por causa y contener las imágenes del Infractor. La Sociedad Concesionaria deberá ingresar en una cuenta especial las transacciones de infractores cuya patente no es posible de registrar, las que se denominarán "Tránsito no Identificable", según lo indicado en el "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico" que apruebe el Inspector Fiscal. Dicha cuenta especial deberá contener todos los cargos, pero no se procederá a su facturación.
- n) La circulación por un pódico de cobro de una plaza de peaje troncal de un vehículo con TAG habilitado, dará derecho al usuario a la gratuidad en plaza de peaje lateral, por una sola vez, siempre que el paso por ésta se verifique dentro de las 12 horas siguientes a la circulación por la respectiva plaza de peaje troncal.



- o) De acuerdo al artículo 1.13.3.3 de las Bases de Licitación, la adquisición de un comprobante de pago en una plaza de peaje troncal, dará derecho al usuario a pasar en forma gratuita, por una sola vez, en las 12 horas siguientes a la adquisición del boleto, por una plaza de peaje lateral. No obstante lo anterior, con la operación del Sistema Free Flow en las plazas de peaje troncales de la concesión, la Sociedad Concesionaria podrá no aplicar gratuidad lateral a vehículos que hayan transitado por los pórticos de las referidas plazas de peajes troncales y que posteriormente realicen el paso por una plaza de peaje lateral y que se encuentren en alguna de las siguientes condiciones:
- o Morosidad: Vehículos con contrato TAG que se encuentren a lo menos con un Documento de Cobro impago al día siguiente de su fecha de vencimiento.
  - o Vehículos sin contrato TAG o con TAG inhabilitado: Vehículos que hayan transitado sin contrato TAG, o con TAG inhabilitado por mora, incluyendo a aquellos que posteriormente hayan regularizado su paso a través de un Pase Diario Tardío de Transacciones o PTT.
- p) Para los usuarios poco frecuentes, esto es, aquellos que transiten por el punto de cobro sin contrato TAG vigente o si teniéndolo éste se encuentra inhabilitado y no tengan registrados tránsitos infractores impagos según lo indicado en la letra r) del presente numeral, el Concesionario deberá implementar un sistema de cobro alternativo, denominado Pase Tardío de Transacciones (PTT). Este sistema dará derecho a aquellos usuarios poco frecuentes, a transitar por el Punto de Cobro al siguiente valor:

$$T_{PTT} = T_{PC} * 2$$

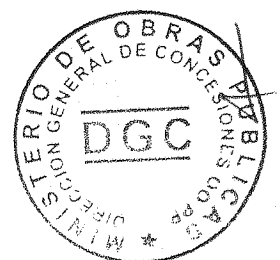
Donde:

$T_{PTT}$  = Tarifa Pase Tardío de Transacciones

$T_{PC}$  = Tarifa aplicable en el Punto de Cobro correspondiente en la fecha en que haya ocurrido el tránsito.

El detalle de los tránsitos estará disponible para el pago, a más tardar, 72 horas hábiles de ocurrido cada tránsito, y se podrán pagar en la página web de la Sociedad Concesionaria o del Multioperador. En estos sitios web, se deberá informar al usuario que el actual Pase Diario Interoperable de las Autopistas Urbanas no regulariza tránsitos sin dispositivo TAG realizados en Rutas del Pacífico, además de informar en qué casos aplicará la Tarifa Pase Tardío de Transacciones señalada en la presente letra p) y la Tarifa Infractora señalada en la letra r) subsiguiente.

La Sociedad Concesionaria deberá dar aviso al usuario, por correo electrónico, mensaje de texto o el medio de comunicación que tenga disponible según la información que se disponga, indicando que ha hecho uso del Sistema Electrónico de Cobro sin un medio de cobro habilitado. En dicho aviso se deberá advertir al usuario el plazo para regularizar sus tránsitos, lugares de pago y las sanciones en caso de incumplimiento.



Sin perjuicio de lo anterior, el MOP podrá exigir a la Sociedad Concesionaria, incorporarse a un Sistema de Cobro Unificado para Usuarios Poco Frecuentes del Sistema Interoperable de Telepeaje, manteniendo su derecho a reclamar ingresos a Tarifa Pase Tardío de Transacciones según lo indicado precedentemente, con la obligación de mantener la información actualizada en relación a los pagos realizados por el usuario a través de otros canales de recaudación. Adicionalmente, se deben considerar variadas modalidades de pago existentes en el mercado, tales como pago en efectivo, transferencia electrónica, tarjetas de crédito, PAT, PAC, PAM, entre otros.

- q) Se entenderá por "No identificable" los pasos realizados por vehículos sin TAG o con su TAG defectuoso y sin Placa Patente o con Placa Patente no legible, es decir, corresponde a aquellos vehículos que no es posible identificar ni por dispositivo TAG ni por lectura de Placa Patente para realizar el cobro.

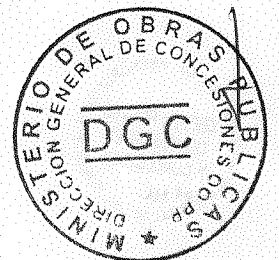
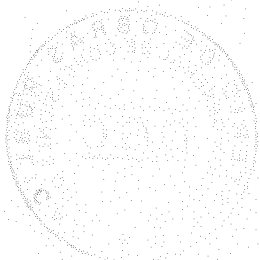
Se entenderá por "Incobrables" la transacción que, habiéndose cumplido las acciones de cobranza establecidas en la letra s) del presente numeral, no se logró recaudar el monto adeudado.

Las transacciones de infractores deberán ser discriminadas por causa y contener las imágenes del infractor. La Sociedad Concesionaria deberá ingresar en una cuenta especial las transacciones de infractores cuya patente no es posible registrar, las que se denominarán como "Tránsito no Identificable", lo que deberá ser materia del "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico" que apruebe el Inspector Fiscal.

- r) La Sociedad Concesionaria deberá ser capaz de detectar, capturar y realizar lectura de la placa patente a través de mecanismos de reconocimiento óptico de caracteres (OCR) a aquellos usuarios que transiten bajo un pórtico sin un contrato TAG vigente o si teniéndolo, el dispositivo TAG se encuentra inhabilitado. A estas transacciones se les denomina "Posible Infracción", ya que el usuario tendrá la opción de regularizar su paso a través de un Pase Tardío de Transacciones (PTT) dentro del plazo de 30 días de ocurrido el tránsito respectivo, con la condición de que no tenga registrados tránsitos infractores impagos. En caso de no regularizar estos tránsitos dentro del plazo de 30 días antes indicado, la Sociedad Concesionaria deberá informar al Inspector Fiscal del incumplimiento al artículo 114º de la Ley Nº 18.290, Ley de Tránsito, o la que en el futuro la reemplace, y la Tarifa Infractora, para estos casos, será la misma que la indicada para Pase Tardío de Transacciones.

En el evento que el usuario tenga registradas transacciones impagas a tarifa PTT con antigüedad mayor a 30 días contados desde la fecha del tránsito respectivo, los nuevos tránsitos se considerarán inmediatamente como tránsitos infractores, debiendo la Sociedad Concesionaria informar al Inspector Fiscal el correspondiente incumplimiento al artículo 114º de la Ley Nº 18.290, Ley de Tránsito, pudiendo además iniciar las acciones legales establecidas por artículo 42º de la Ley de Concesiones. El valor de la Tarifa Infractora para estos casos corresponderá al siguiente:

$$T_{Inf} = T_{PC} * 4$$



Donde:

$T_{Inf}$  = Tarifa Infractora

$T_{PC}$  = Tarifa aplicable en el Punto de Cobro correspondiente en la fecha en que haya ocurrido el tránsito.

Para que el usuario vuelva a tener derecho a la tarifa PTT según lo establecido en la letra p) del presente numeral, deberá haber pagado todos los tránsitos que hayan sido tarifados con "Tarifa Pase Tardío de Transacciones" y que tengan una antigüedad mayor a 30 días y también deberá haber pagado todos los tránsitos que hayan sido tarifados a "Tarifa Infractora".

El detalle de los tránsitos estará disponible para el pago, a más tardar, 72 horas hábiles de ocurrido cada tránsito y se podrán pagar en la página web de la Sociedad Concesionaria o del Multioperador. En estos sitios web, se deberá informar al usuario que el actual Pase Diario Interoperable de las Autopistas Urbanas no regulariza tránsitos sin dispositivo TAG realizados en Rutas del Pacífico, además de informar en qué casos aplicará la Tarifa Pase Tardío de Transacciones señalada en la letra p) del presente numeral y la Tarifa Infractora señalada en la presente letra r).

- s) La Sociedad Concesionaria, por sí o a través del Multioperador, podrá dar cumplimiento al procedimiento de cobranza que se describe a continuación, con el fin de ejecutar las acciones de reclamación correspondientes a deudas morosas, cuyas transacciones sean originadas en un punto de cobro electrónico.

- o Cobranza Extrajudicial:

Para aquellos casos de documentos de cobro que superen las UF 0,07 la Sociedad Concesionaria podrá ejercer las acciones de cobranza extrajudicial.

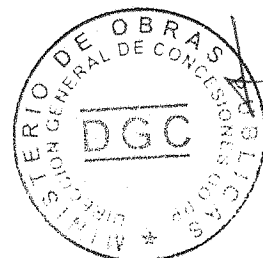
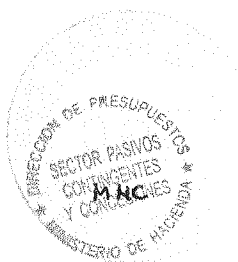
En el caso de requerirse el ejercicio de acciones de cobranza extrajudicial, la Sociedad Concesionaria deberá realizar todas las actuaciones propias y razonables de esta clase de procedimientos.

Sin perjuicio de lo anterior, cualquier acción que aplique o ejercite la Sociedad Concesionaria sobre el usuario, deberá estar dentro del marco de la legalidad vigente al momento de ejercer dicha acción.

- o Cobranza Judicial:

La Sociedad Concesionaria podrá ejercer las acciones de cobranza judicial cuando los importes acumulados de deuda superen las UF 5, y luego de fracasar las acciones de cobranza extrajudicial, la Sociedad Concesionaria podrá ejercer acciones judiciales de cobro. No obstante lo anterior, la Sociedad Concesionaria también tiene la facultad de iniciar acciones legales por importes inferiores a UF 5 cuando así lo considere necesario.

En el caso de requerirse el ejercicio de acciones de cobranza judicial, la Sociedad Concesionaria podrá realizar todas las actuaciones propias y razonables de esta clase de procedimientos.



Sin perjuicio de lo anterior, cualquier acción que aplique o ejercite la Sociedad Concesionaria sobre el usuario, deberá estar dentro del marco de la legalidad vigente al momento de ejercer dicha acción.

t) Inhabilitación del TAG:

La Sociedad Concesionaria podrá proceder a la inhabilitación del TAG, según sus políticas comerciales, siempre que un usuario se encuentre en situación de morosidad en su Cuenta de Contrato.

Para llevar a cabo la inhabilitación, la Sociedad Concesionaria deberá enviar una notificación escrita al domicilio del usuario deudor, tanto al que consta en el respectivo Convenio de Arrendamiento Televía como el que conste en el Registro de Vehículos Motorizados, informando la inhabilitación del TAG. Transcurridos 20 días desde el envío de la notificación escrita, la Sociedad Concesionaria podrá inhabilitar el TAG con pagos pendientes del usuario del presente Contrato de Concesión.

La notificación escrita se hará mediante carta certificada dirigida al domicilio que el usuario deudor tenga vigente en RNUT. También podrá enviar notificaciones escritas al domicilio registrado en el respectivo Convenio de Arrendamiento de Televía o en el Registro de Vehículos Motorizados dependiente del Registro Civil.

La notificación por carta certificada se entenderá practicada a contar del tercer día siguiente a su recepción en la oficina de correos que corresponda.

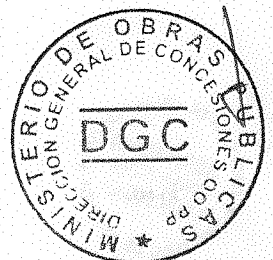
Lo anterior es sin perjuicio del derecho de la Sociedad Concesionaria de inhabilitar el TAG en los términos establecidos en el respectivo Convenio de Arrendamiento de Televía.

**13. ESTABLÉCESE** que la Sociedad Concesionaria deberá dar cumplimiento a las siguientes condiciones requeridas del sistema de cobro electrónico en modalidad *Free Flow*:

**13.1. Software de aplicación**

El Concesionario deberá poseer, por sí o a través del Multioperador, un Software de Aplicación o tener una licencia para operarlo para el correcto cumplimiento del Contrato de Concesión. Las aplicaciones deberán ser del tipo ejecutables, y deberán ser clasificadas e identificadas de acuerdo a las siguientes categorías:

- o "Software de Terceros": Este tipo de software es aquel que es de propiedad y/o desarrollado por un proveedor de software distinto de la Sociedad Concesionaria o de cualquiera de sus compañías relacionadas, de conformidad al artículo 100 de la Ley N° 18.045, como también de empresas subcontratadas por cualquiera de ellos, es decir, es aquel software cuya licencia se comercializa en el mercado como un producto terminado.



- o “Software del Concesionario”: Este tipo de software es aquel que es de propiedad y/o desarrollado por el Concesionario o cualquiera de sus compañías relacionadas de conformidad al artículo 100 de la Ley N° 18.045, como también por empresas subcontratadas por cualquiera de ellos, ya sea para satisfacer los requerimientos de este proyecto o para funciones que se encuentran fuera del ámbito del objetivo principal de éste, pudiendo ser comercializado como producto para ser licenciado a múltiples tenedores que desearan adquirirlo.

El Concesionario será el responsable de obtener cualquier licencia necesaria para utilizar el “Software de Terceros”, sujeto a los términos y condiciones normales del propietario de este tipo de software. El Concesionario no podrá asignarse y/o poseer derechos sobre Software de Terceros.

El Concesionario deberá dejar en custodia, con un agente fiduciario mutuamente acordado, la licencia o el código fuente del “Software del Concesionario”, en su última versión operativa junto con toda su documentación, para ser entregado al MOP, en el caso que el Concesionario deje de cumplir con cualquier estipulación del Contrato de Concesión relacionada con el software, o que el Concesionario liquide el negocio, o de alguna otra manera deje de comercializar y dar soporte a su software. Este tipo de software deberá ser depositado en custodia, certificado como finalizado y en cumplimiento con los requerimientos ya indicados.

El Concesionario deberá mantener a su entero cargo y responsabilidad ambos tipos de Software mientras dure la concesión. Al término de la concesión, el Concesionario se obliga a aceptar entregar y ceder el “Software del Concesionario” al MOP y las licencias de “Software de Terceros”.

### 13.2. Sistemas operativos

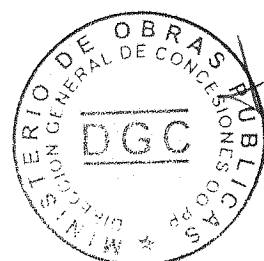
El Concesionario podrá utilizar Unix, en cualquiera de sus familias, variantes, o compatibles, así como Microsoft Windows para multi - tareas. Sin perjuicio de lo anterior, el Concesionario podrá utilizar otros sistemas operativos que no sean de su propiedad y que correspondan a productos comerciales de amplio uso.

En todo caso, cualquiera que fuese el sistema operativo utilizado, el Concesionario deberá entregar todas las licencias necesarias para todos los equipos del sistema electrónico de cobro.

### 13.3. Bases de datos

Las Bases de datos deberán cumplir, al menos, con cada una de las siguientes características:

- a) Confidencialidad de la información.
- b) Integridad de la información.
- c) Disponibilidad de la información, y
- d) Autenticación y perfiles de acceso.



En caso de incumplimiento de cualquiera de las obligaciones establecidas en el presente numeral, se aplicará a la Sociedad Concesionaria una multa de 20 UTM, por cada vez, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

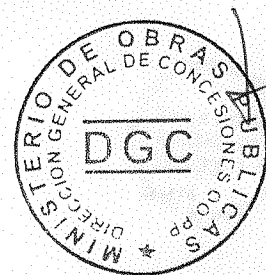
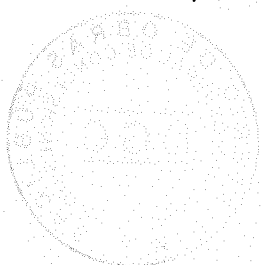
14. **MODIFÍCANSE**, por razones de interés público, las características de las obras y servicios del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada “Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar”, en el sentido que, toda vez que con el inicio de la operación de las obras, equipamiento y sistemas definitivos comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico” el Contrato de Concesión contemplará tres modalidades de Sistema de Telepeaje Interoperable: *Free Flow*, *Free Flow Light*, y *Stop&Go*, se adecúan las regulaciones que a continuación se indican, de modo de homogeneizar las condiciones de operación del Sistema de Telepeaje Interoperable en todas sus modalidades:

14.1. Número y Disposición de Vías con Telepeaje

La disposición de vías con Telepeaje será según se indica a continuación:

PLAZA	TIPO DE VÍAS CON TELEPEAJE	Nº DE VÍAS TOTALES CON TELEPEAJE
Plaza Troncal Lo Prado	2 Vías de Free Flow Operativas por sentido	4
	2 Vías Mixtas (Manual y Stop&Go) por sentido	4
Plaza Troncal Zapata	2 Vías de Free Flow Operativas por sentido	4
	2 Vías Mixtas (Manual y Stop&Go) por sentido	4
Plaza Troncal Sur	2 Vías de Free Flow Operativas por sentido	4
	2 Vías Mixtas (Manual y Stop&Go) por sentido	4
Plaza Lateral Algarrobo	1 Vía Free Flow Light	2
	1 Vía Mixta (Manual y Stop&Go)	
Plaza Lateral Casablanca	1 Vía Free Flow Light	2
	1 Vía Mixta (Manual y Stop&Go)	
Plaza Lateral Quilpué	1 Vía Free Flow Light por sentido	4
	1 Vía Mixta (Manual y Stop&Go) por sentido	
Plaza Lateral Zapata P	1 Vía Mixta (Manual y Stop&Go)	1
Plaza Lateral Tapihue	1 Vía Mixta (Manual y Stop&Go)	1
Plaza Lateral Quintay	1 Vía Mixta (Manual y Stop&Go)	1

El incumplimiento de mantener en operación la cantidad de vías de telepeaje en su modalidad Free Flow Light y Stop&Go que se indica en el cuadro anterior, hará incurrir a la Sociedad Concesionaria en una multa de 150 UTM por cada día o fracción de día, y por cada vía, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de





Licitación, salvo que se trate de situaciones no atribuibles a responsabilidad de la Sociedad Concesionaria, tales como mantención de las vías de conformidad al Plan de Trabajo Anual, 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 vías de telepeaje en su modalidad Free Flow Light y Stop&Go, monitoreando en particular las horas de mayor demanda, de modo de permitir calcular, con mayor exactitud, la capacidad de atención de las vías de telepeaje.

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 las pistas de telepeaje, las que presenten una longitud superior a las dimensiones de cada una de las vías de cobro, afectando su normal funcionamiento.

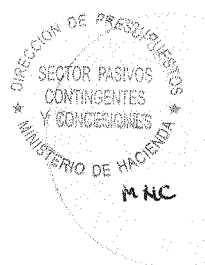
En caso que se generen colas por situaciones atribuibles a responsabilidad de la Sociedad Concesionaria, se aplicará a ésta una multa de 50 UTM por vez, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

En virtud de lo establecido en el presente numeral 14.1, se elimina la regulación dispuesta en el literal h. del N° 5 del Decreto Supremo MOP N° 345, de fecha 8 de julio de 2014.

#### 14.2. Estándares Técnicos para la Operación

Durante la operación del sistema de cobro electrónico de peaje interoperable, en cualquiera de sus modalidades, la Sociedad Concesionaria deberá cumplir con los siguientes estándares técnicos:

- MOP ST1: Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Especificación para la Interoperabilidad en la Transacción Antena - Transponder, Ministerio de Obras Públicas, Chile, V 2.4.
- MOP ST1-1: Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Context Marks en Servicio en Concesiones MOP, Ministerio de Obras Públicas, Chile, Enero 2018.
- MOP ST1-2: Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Identificación de Concesiones, Ministerio de Obras Públicas, Chile, Octubre 2017.
- MOP ST2: Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Pruebas de Conformidad con la Especificación para la Interoperabilidad en la



Transacción Antena - Transponder, Ministerio de Obras Públicas, Chile, V 2.3.

- o MOP ST3: Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Gestión de las Claves de Seguridad, Ministerio de Obras Públicas, Chile, V 2.3.
- o MOP ST4: Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Especificación para los Parámetros Mínimos de la Transacción de Interoperabilidad, Ministerio de Obras Públicas, Chile, V 4.4.
- o MOP ST5: Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Registro Nacional de Usuarios de Telepeaje (RNUT), Ministerio de Obras Públicas, Chile, V 4.1.
- o MOP ST6: Sistemas Electrónicos de Cobro y Otras Aplicaciones, Generación de Claves Maestras, Interfaz de Exportación de Claves, Ministerio de Obras Públicas, Chile, V 2.3.

En virtud de lo establecido en el presente numeral 14.2, se elimina la regulación dispuesta en los literales a. y b. del N° 5 del Decreto Supremo MOP N° 345, de fecha 8 de julio de 2014, y lo dispuesto en el literal a) del numeral 4.3 del Decreto Supremo MOP N° 108, de fecha 4 de julio de 2018.

#### 14.3. Requerimiento de Seguridad en el Manejo de Claves

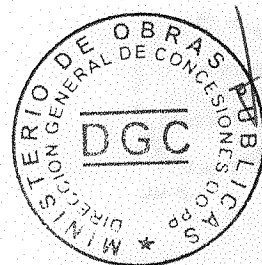
Para las condiciones y manejo de las claves de seguridad en todos los niveles del Sistema de Cobro de Peaje, durante la operación del sistema de cobro electrónico de peaje interoperable, en cualquiera de sus modalidades, regirá lo dispuesto en la letra d) del numeral 6.3 del presente Decreto Supremo.

En virtud de lo anterior, se elimina la regulación dispuesta en el literal c. del N° 5 del Decreto Supremo MOP N° 345, de fecha 8 de julio de 2014.

#### 14.4. Interrelación con los Sistemas del MOP

Para la interrelación con los sistemas del MOP, durante la operación del sistema de cobro electrónico de peaje interoperable, en cualquiera de sus modalidades, la Sociedad Concesionaria deberá cumplir con lo establecido en el literal b) del numeral 4.3 del Decreto Supremo MOP N° 108, de fecha 4 de julio de 2018, modificando con ello lo dispuesto en el literal d. del N° 5 del Decreto Supremo MOP N° 345, de fecha 8 de julio de 2014.

El incumplimiento de lo dispuesto en el presente numeral 14.4 o cualquier acción desarrollada por la Sociedad Concesionaria que sea contraria a lo dispuesto en el presente numeral, hará incurrir a ésta en una multa de 10 UTM por cada vez, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.



#### 14.5. Requerimientos Funcionales y de Rendimiento

Los requerimientos funcionales y de rendimiento para el caso del sistema electrónico de cobro bajo las modalidades *Free Flow* y *Free Flow Light*, son los indicados en los literales b) y c) del numeral 6.3 del presente Decreto Supremo, respectivamente.

Para el caso del sistema electrónico de cobro bajo la modalidad *Stop&Go*, se deberán cumplir los requerimientos funcionales y de rendimiento establecidos en el literal c) del numeral 4.3 del Decreto Supremo MOP N° 108, de fecha 4 de julio de 2018. En caso de incumplimiento de cualquiera de los requerimientos o condiciones señalados en el literal c) de numeral 4.3 del Decreto Supremo MOP N° 108, se aplicará a la Sociedad Concesionaria una multa de 20 UTM por cada vez, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

#### 14.6. Captura de Imágenes

El sistema de captura de imágenes para el registro de los vehículos que circulan por la vía de cobro electrónico de peaje, en cualquiera de sus modalidades, deberá cumplir con los mismos términos establecidos en el literal c) del N° 12 del presente Decreto Supremo, modificando con ello lo dispuesto en el literal f. del N° 5 del Decreto Supremo MOP N° 345, de fecha 8 de julio de 2014, y lo dispuesto en el literal d) del numeral 4.3 del Decreto Supremo MOP N° 108, de fecha 4 de julio de 2018.

#### 14.7. 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. 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, por parte de la Sociedad Concesionaria, de cualquiera de los plazos establecidos en el presente párrafo, hará incurrir a ésta en una multa de 20 UTM por cada día o fracción de día de atraso, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

El incumplimiento de lo dispuesto o cualquier acción desarrollada por la Sociedad Concesionaria que sea contraria a lo establecido en el primer párrafo del presente numeral, hará incurrir a ésta en una multa de 20 UTM por cada vez, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.



En virtud de lo establecido en el presente numeral 14.7, se elimina la regulación dispuesta en el literal g. del N° 5 del Decreto Supremo MOP N° 345, de fecha 8 de julio de 2014.

14.8. Relación de la Sociedad Concesionaria con los Usuarios y Condiciones de Cobro de Tarifas

Se deja constancia que, para el caso del sistema electrónico de cobro bajo la modalidad *Stop&Go*, los derechos y obligaciones que deberá cumplir la Sociedad Concesionaria en su relación con los usuarios de la vía y, en particular, en las condiciones para el cobro de tarifas, se seguirá regulando de acuerdo con lo establecido en el literal i. del N° 5 del Decreto Supremo MOP N° 345, de fecha 8 de julio de 2014, y su posterior modificación dispuesta en el N° 1 del Decreto Supremo MOP N° 108, de fecha 4 de julio de 2018.

Para el caso del sistema electrónico de cobro bajo las modalidades *Free Flow* y *Free Flow Light*, los derechos y obligaciones que deberá cumplir la Sociedad Concesionaria en su relación con los usuarios de la vía y, en particular, en las condiciones para el cobro de tarifas, se regulan en el N° 12 del presente Decreto Supremo.

14.9. Plataforma de Atención a Usuarios

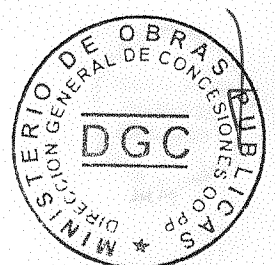
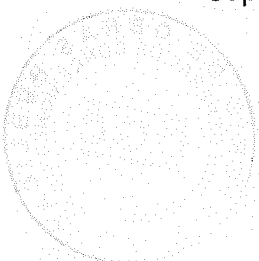
La Plataforma de Atención a Usuarios con la que deberá cumplir la Sociedad Concesionaria durante todo el período de explotación de la concesión, durante la operación del sistema de cobro electrónico de peaje interoperable, en cualquiera de sus modalidades, se regirá de acuerdo con lo establecido en el literal e) del numeral 4.3 del Decreto Supremo MOP N° 108, de fecha 4 de julio de 2018, modificando con ello lo dispuesto en el literal k. del N° 5 del Decreto Supremo MOP N° 345, de fecha 8 de julio de 2014.

En forma complementaria a los reportes mensuales establecidos en el literal e) del numeral 4.3 del Decreto Supremo MOP N° 108, dentro de los 15 primeros días del mes de enero de cada año, la Sociedad Concesionaria deberá presentar un reporte de gestión anual de la plataforma de atención de usuarios, con un análisis del estado de cumplimiento de los estándares de servicio del año anterior, con la finalidad de evaluar el servicio prestado y tomar las acciones correctivas pertinentes para el año siguiente. El incumplimiento del plazo antes señalado hará incurrir a la Sociedad Concesionaria en una multa de 20 UTM por cada día o fracción de día de atraso, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

El incumplimiento de las condiciones de funcionamiento y/o de los plazos establecidos en el citado literal e) del numeral 4.3 del Decreto Supremo MOP N° 108 y en el presente numeral 14.9, hará incurrir a la Sociedad Concesionaria en una multa de 20 UTM por cada vez, o por cada día o fracción de día de atraso, según corresponda, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

14.10. Informes de Cumplimiento de Estándares de Servicio

Se reemplazan las obligaciones dispuestas en el literal r. del N° 5 del Decreto Supremo MOP N° 345, de fecha 8 de julio de 2014, y en el literal f) del numeral 4.3 del Decreto Supremo MOP N° 108, de fecha 4 de julio de 2018, por la siguiente:



Dentro de los primeros 10 días de cada trimestre, la Sociedad Concesionaria deberá presentar al MOP informes actualizados que den cuenta del cumplimiento del trimestre anterior de, a lo menos, la siguiente información:

- Informe de confiabilidad, disponibilidad y MTTR del sistema, por Plaza de Peaje, separados entre Plazas de Peaje Troncales y Plazas de Peaje Laterales.
- Relación demanda horaria máxima en las pistas de Telepeaje Stop & Go y Free Flow Light.
- Capacidad de atención en las pistas de Telepeaje Stop & Go y Free Flow Light.
- Exactitud en la clasificación de vehículos igual o superior al 95%, para Vías de Telepeaje Canalizado, medido por semestre móvil.
- Exactitud en la clasificación de vehículos igual o superior al 90%, para Plazas de Peaje Troncales con Multi Lane Free Flow, medido por semestre móvil.
- 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.

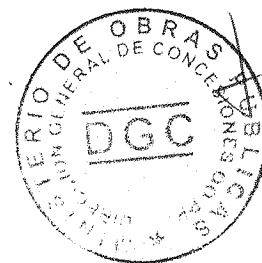
La no entrega de los informes señalados en el plazo establecido, hará incurrir a la Sociedad Concesionaria en una multa de 20 UTM por cada día o fracción de día de atraso, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

La entrega de informes incompletos o con datos no fidedignos, hará incurrir a la Sociedad Concesionaria en una multa de 200 UTM por cada vez, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

14.11. Se elimina la regulación establecida en el literal j. del N° 5 del Decreto Supremo MOP N° 345, de fecha 8 de julio de 2014.

14.12. Se deja constancia que en todo lo no modificado expresamente en los numerales precedentes del presente N° 14, rigen plenamente las regulaciones contenidas en el N° 5 del Decreto Supremo MOP N° 345, de fecha 8 de julio de 2014.

14.13. Se modifica la regulación establecida en el N° 2 del Decreto Supremo MOP N° 108, de fecha 4 de julio de 2018, en el sentido que no será requisito para el uso del sistema de cobro electrónico de tarifas o peaje en el contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar", que el usuario no se encuentre inhabilitado por "Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A.", quien realizará las labores de facturación y recaudación de peajes de los cuales "Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A" sea acreedora, de conformidad con la regulación contenida en el N° 7 del citado Decreto Supremo.



15. **ESTABLÉCESE** que los valores definitivos que reconocerá el MOP por concepto de las modificaciones a las características de las obras y servicios dispuestas en el presente Decreto Supremo, serán los siguientes:

- a) Por concepto del desarrollo del proyecto de ingeniería denominado "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico", y de la ejecución, suministro e implementación de las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el referido Proyecto, incluyendo aquellas necesarias para la implementación del "Sistema de Transición", se fija en el monto total y definitivo, acordado a suma alzada, de UF 578.215 (quinientas setenta y ocho mil doscientas quince Unidades de Fomento), IVA incluido.

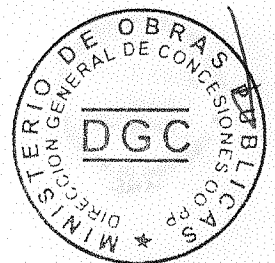
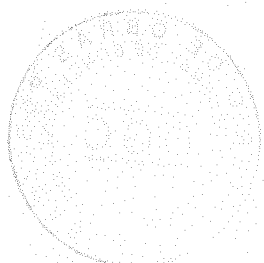
Se deja constancia que el monto antes señalado incluye los gastos de administración e inspección de la Sociedad Concesionaria y todo otro costo o gasto que se requiera para la ejecución, suministro e implementación de las obras, equipamiento y sistemas materia del presente Decreto Supremo, así como las labores de desmontaje, desmantelamiento y traslado de las vías de cobro que correspondan. Lo anterior, de acuerdo al presupuesto presentado por la Sociedad Concesionaria en su Carta D/GOP/CA/18/AD2984-0/RDP/RDP/MOP, de fecha 30 de agosto de 2018, el cual fue aprobado mediante Oficio Ord. N° 5009, de fecha 4 de septiembre de 2018, del Inspector Fiscal.

- b) Por concepto de conservación, mantenimiento, operación y explotación de las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico", incluyendo aquellos asociados al "Sistema de Transición", se fijan los montos anuales y definitivos, acordados a suma alzada, netos de IVA, señalados en la Tabla N° 4 siguiente:

Tabla N° 4:  
Costos anuales de conservación, mantenimiento,  
operación y explotación, incluido seguros

Año	Costo anual
2019	UF 98.820
2020	UF 103.566
2021	UF 109.262
2022	UF 113.980
2023	UF 119.680
2024	UF 125.636
2025	UF 132.612

Se deja constancia que los montos antes señalados incluyen los costos por concepto de seguros de responsabilidad civil por daños a terceros y de catástrofe durante la etapa de explotación de las obras, equipamiento y sistemas materia del presente Decreto Supremo, y todo otro costo o gasto que se requiera para la conservación, mantenimiento, operación y explotación de los mismos. Lo anterior, de acuerdo al presupuesto presentado por la Sociedad Concesionaria en su Carta D/GOP/CA/18/AD4160-0/RDP/RDP/MOP, de fecha 31 de octubre de 2018, el cual



fue aprobado mediante Oficio Ord. N° 5087, de fecha 31 de octubre de 2018, del Inspector Fiscal.

- c) Por concepto del ahorro anual que se producirá en los costos de conservación y mantenimiento del actual Sistema de Telepeaje Interoperable en operación, como consecuencia de su adecuación al Sistema Free Flow, se fija el monto anual y definitivo, acordado a suma alzada, de UF 6.765,17 (seis mil setecientos sesenta y cinco coma diecisiete Unidades de Fomento), neto de IVA. Lo anterior, de acuerdo al presupuesto presentado por la Sociedad Concesionaria en su Carta D/GOP/CA/18/AD2984-0/RDP/RDP/MOP, de fecha 30 de agosto de 2018, el cual fue aprobado mediante Oficio Ord. N° 5009, de fecha 4 de septiembre de 2018, del Inspector Fiscal.

- 16. 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 el MOP no efectuará desembolso alguno a la Sociedad Concesionaria por concepto de Impuesto al Valor Agregado (IVA) asociado a las modificaciones de las características de las obras y servicios del Contrato de Concesión que trata el presente Decreto Supremo, salvo el IVA que corresponda en relación al servicio de mantención y reparación del Sistema Free Flow, el que será regulado conforme se dispone en el artículo 1.11.5.2 de las Bases de Licitación. A mayor abundamiento, el IVA que corresponda, con la excepción antes señalada, será de cargo de la Sociedad Concesionaria y será compensado por el MOP en virtud de lo dispuesto en el Convenio Ad – Referéndum N° 5 que se aprueba en el N° 20 del presente Decreto Supremo.

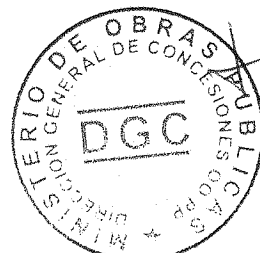
Para efectos de lo anterior, el IVA que corresponda asociado a las inversiones que trata el presente Decreto Supremo, con la excepción señalada en el párrafo precedente, deberá ser facturado por la Sociedad Concesionaria al MOP, por única vez, dentro de los 30 días siguientes a la recepción de las obras, equipamiento y sistemas definitivos. Para ello, la Sociedad Concesionaria presentará al Inspector Fiscal una relación escrita de los documentos que respaldarán la emisión de la factura, con la indicación de los montos e IVA correspondiente.

El Inspector Fiscal deberá revisar los documentos presentados por la Sociedad Concesionaria en un plazo máximo de 15 días contado desde su presentación.

En caso que el Inspector Fiscal manifieste su disconformidad con los documentos presentados, enviará por escrito el rechazo y su justificación, debiendo la Sociedad Concesionaria volver a presentar los documentos debidamente corregidos subsanando las observaciones efectuadas por el Inspector Fiscal, en cuyo caso el procedimiento de revisión por parte del Inspector Fiscal será como se señala en el párrafo precedente.

Una vez que el Inspector Fiscal haya aprobado los documentos presentados, la Sociedad Concesionaria emitirá la correspondiente factura. La aceptación de dicha factura no implicará aprobación de las obras ni del avance de éstas por parte del Inspector Fiscal.

Lo anterior es sin perjuicio de las facultades del Servicio de Impuestos Internos.



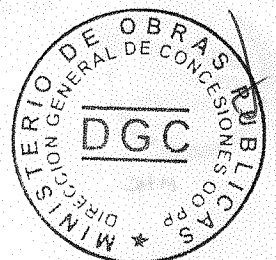
17. **MODIFÍCANSE**, por razones de interés público, las características de las obras y servicios del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar", en el sentido que, como medida de gestión de demanda de tráfico tendiente a mitigar congestión por niveles de tránsito en fines de semana, fines de semana largo o feriados, el Ministerio de Obras Públicas podrá exigir a "Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A." el cobro de tarifas diferenciadas por hora, día de la semana, período del año y sentido. Las tarifas diferenciadas a aplicar deberán ser expresadas en múltiplos de \$500 y no podrán ser superiores a la tarifa máxima autorizada en virtud del Contrato de Concesión. Adicionalmente, para la aplicación de las tarifas diferenciadas no podrá existir discriminación a usuarios de la misma categoría.

Para ello, con al menos 7 días hábiles de antelación a la fecha de aplicación de las tarifas diferenciadas, el Inspector Fiscal deberá informar a la Sociedad Concesionaria la intención del MOP de disponer el cobro de tarifas diferenciadas, indicando el monto de la tarifa a aplicar, los días, horarios, categorías de vehículo y los sectores de la concesión en los cuales se aplicará. La Sociedad Concesionaria tendrá un plazo de 2 días hábiles para revisar y pronunciarse respecto de la propuesta entregada por el Inspector Fiscal, contado desde la recepción de la misma, pudiendo proponer modificaciones a su propuesta. En caso de no pronunciarse en el plazo antes señalado, se entenderá que la Sociedad Concesionaria aprueba la propuesta entregada por el Inspector Fiscal en todas sus partes. En caso que la Sociedad Concesionaria proponga modificaciones a la propuesta, el Inspector Fiscal tendrá un plazo de 2 días hábiles para pronunciarse respecto de los cambios propuestos por la Sociedad Concesionaria y definir las condiciones definitivas en las cuales se aplicarán las tarifas diferenciadas, dejando constancia de ello mediante anotación en el Libro de Explotación u Oficio. Lo anterior se formalizará mediante la dictación del acto administrativo correspondiente por parte del Director General de Concesiones de Obras Públicas.

El cobro de tarifas diferenciadas según lo señalado en el presente N° 17, sólo podrá ser exigido por el Ministerio de Obras Públicas para un total de 14 días en un año calendario.

Las tarifas diferenciadas a aplicar de conformidad con lo dispuesto en el presente N° 17, deberán ser informadas por la Sociedad Concesionaria a los usuarios en forma destacada, a través de alguno de los siguientes medios, de prensa escritos, página web, letreros en los lugares en que se aplicará o cualquier otro medio disponible en el Contrato de Concesión. Lo anterior, con al menos 2 días hábiles de antelación a la aplicación de las tarifas diferenciadas y manteniendo disponible dicha información para los usuarios, en alguno de los medios señalados precedentemente, hasta el último día de su aplicación. En caso de incumplimiento de la obligación señalada en el presente párrafo, se aplicará a la Sociedad Concesionaria una multa de 5 UTM, por cada día que dicha información no se encuentre disponible para los usuarios, cuya aplicación y pago se regularán según lo establecido en las Bases de Licitación.

18. **DÉJASE CONSTANCIA** que los plazos de días establecidos en el presente Decreto Supremo, que vencieren en día inhábil, se prorrogarán hasta el día hábil siguiente. Para





estos efectos se entiende que son días hábiles los días lunes a viernes, a excepción de los días festivos.

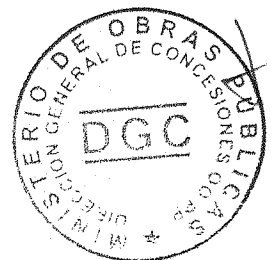
19. **DÉJASE CONSTANCIA** que, mediante Carta D/GOP/CA/18/AD2984-0/RDP/RDP/MOP, de fecha 30 de agosto de 2018, y mediante D/GOP/CA/18/AD4160-0/RDP/RDP/MOP, de fecha 31 de octubre de 2018, "Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A." ratificó expresamente, en relación a lo señalado en los incisos primero y segundo del artículo 19º de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, su aceptación a las modificaciones materia del presente Decreto Supremo.
20. **APRUÉBASE** el Convenio Ad – Referéndum N° 5 del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar", de fecha 5 de noviembre de 2018, celebrado entre la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas, representada por su Director General, don Hugo Vera Vengoa, y "Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A.", debidamente representada por su Gerente General, don Christian Arbulú Caballero, y por don Miguel de Pablo Ruiz, cuyo texto es el siguiente:

**CONVENIO AD – REFERÉNDUM N° 5  
DEL CONTRATO DE CONCESIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA  
"INTERCONEXIÓN VIAL SANTIAGO – VALPARAÍSO – VIÑA DEL MAR"**

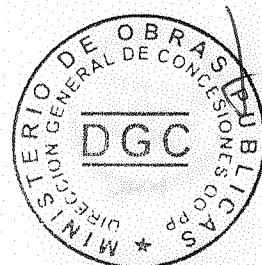
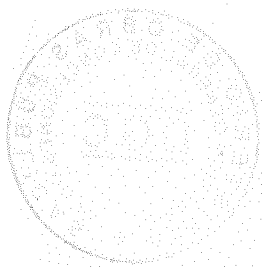
En Santiago de Chile, a 5 días del mes de noviembre de 2018, entre la **DIRECCIÓN GENERAL DE CONCESIONES DE OBRAS PÚBLICAS**, representada por su Director General, don Hugo Vera Vengoa, ambos domiciliados para estos efectos en calle Merced N° 753, piso 7, comuna de Santiago, en adelante el "MOP"; y "**SOCIEDAD 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 su Gerente General, don Christian Arbulú Caballero, chileno, cédula de identidad N° 11.689.323-1, y por don Luis Miguel de Pablo Ruiz, chileno, cédula de identidad N° 6.345.010-3, todos domiciliados para estos efectos en Avda. Rosario Norte N° 407, piso N° 13, comuna de Las Condes, en adelante la "Sociedad Concesionaria", se ha pactado el siguiente Convenio Ad – Referéndum, que consta de las cláusulas que a continuación se expresan:

**PRIMERO: ANTECEDENTES Y FUNDAMENTOS DEL PRESENTE 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, 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** De conformidad con lo establecido en el artículo 2 de la Ley N° 21.044 de 2017, desde la fecha de inicio de las funciones de la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas fijada en el DFL N° 7 de 2018, ésta asumió la totalidad de las competencias, funciones y atribuciones que desempeñaba la Dirección General de Obras Públicas, por sí y a través de la Coordinación de Concesiones de Obras Públicas, dispuestas en el DFL N° 850 de 1997, Ley Orgánica del Ministerio de Obras Públicas, relacionadas con la Ley de Concesiones de Obras Públicas, y por tanto, está encargada especialmente de continuar la gestión de los contratos de estudios, asesorías y concesión a través de sus etapas de proyecto, construcción y explotación, respecto de todos los contratos que, hasta la fecha de entrada en vigor de esa ley, tenían a su cargo.
- 1.4** En virtud de lo dispuesto en el Decreto Supremo MOP N° 345, de fecha 8 de julio de 2014, y en la Resolución DGOP (Exenta) N° 661, de fecha 14 de febrero de 2018, actualmente en las plazas de peaje del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar" coexisten los sistemas de cobros manual y electrónico, en este último caso bajo las modalidades *Non-Stop* o *Stop&Go*, según el caso.
- 1.5** Con el objeto de implementar en el Contrato de Concesión un sistema electrónico de cobro en modalidad de post pago, que sea compatible con las tecnologías que operan en las autopistas urbanas concesionadas por el Ministerio de Obras Públicas, y que contemple para las Plazas de Peaje Troncales Zapata, Lo Prado y Troncal Sur, un sistema que complemente vías de cobro manual con vías de cobro electrónico bajo la modalidad de flujo libre o "*Free Flow*" que evite la detención del vehículo, y en las Plazas de Peaje Laterales Quilpué, Casablanca y Algarrobo, un sistema que permita que algunas de las pistas *Stop&Go* puedan ser utilizadas sin barrera, de modo tal de evitar la detención de los vehículos que circulen por ellas, mediante Resolución DGC (Exenta) N° 328, de fecha 5 de septiembre de 2018, la cual será sancionada en el Decreto Supremo que apruebe el presente Convenio, se modificaron, por razones de interés público y urgencia, las características de las obras y servicios del Contrato de Concesión, en el sentido que la Sociedad Concesionaria deberá: a) desarrollar el proyecto de ingeniería de detalle denominado "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico"; b) ejecutar, suministrar, implementar, conservar y

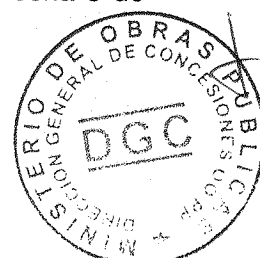
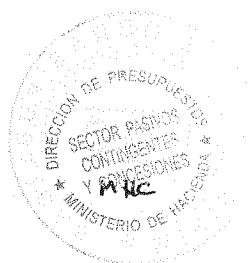


mantener las obras, equipamiento y sistemas definitivos comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico” que apruebe el Inspector Fiscal; y c) ejecutar, suministrar, implementar, conservar, mantener, operar y explotar, hasta la fecha de inicio de la operación y explotación de las obras, equipamiento y sistemas definitivos a que se refiere el literal b) precedente, un “Sistema de Transición” en las Plazas de Peaje Troncales Zapata y Lo Prado, que permita el paso de vehículos sin detención, utilizando la infraestructura de vías existente, de acuerdo a los requerimientos definidos en la Fase 1 del “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico” que apruebe el Inspector Fiscal.

- 1.6** De conformidad con lo establecido en la Resolución DGC (Exenta) N° 328, de fecha 5 de septiembre de 2018, y de acuerdo al mérito del trabajo de coordinación que se ha venido realizando sobre esta materia, mediante Oficio Ord. N° 5084, de fecha 30 de octubre de 2018, el Inspector Fiscal informó formalmente a la Sociedad Concesionaria que, en el Decreto Supremo que apruebe el presente Convenio, y de conformidad con 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, con el objeto de disponer la habilitación, operación y explotación de las obras, equipamiento y sistemas definitivos comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”, y de establecer la regulación del servicio del “Sistema Free Flow” durante la etapa de operación y explotación definitiva, sus requerimientos funcionales y de rendimiento, las respectivas infracciones y multas en caso de incumplimiento, la habilitación al cobro de los pódicos de peajes electrónicos correspondientes, así como los requerimientos que se exigirán para regular la relación de la Sociedad Concesionaria con los usuarios de la vía. Todo lo anterior, en los términos, plazos y condiciones señalados en el citado Oficio y en su documento adjunto.

Junto con ello, en el citado Oficio el Inspector Fiscal informó formalmente a la Sociedad Concesionaria que, en el mismo acto administrativo que disponga las modificaciones señaladas en el párrafo precedente, se modificarán las características de las obras y servicios del Contrato de Concesión, en el sentido de introducir un procedimiento para que el MOP pueda, como medida de gestión de demanda de tráfico tendiente a mitigar congestión por niveles de tránsito en fines de semana, fines de semana largo o feriados, exigir a la Sociedad Concesionaria el cobro de tarifas diferenciadas por hora, día de la semana, período del año y sentido.

- 1.7** Mediante Carta D/GOP/CA/18/AD4160-0/RDP/RDP/MOP, de 31 de octubre de 2018, la Sociedad Concesionaria ratificó expresamente su acuerdo con las modificaciones informadas por el Inspector Fiscal en su Oficio Ord. N° 5084, en los términos y condiciones allí señalados, manifestando expresamente, en relación a lo señalado en los incisos primero y segundo del artículo 19° de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, su aceptación a las modificaciones materia del acto administrativo que se dictará al efecto.
- 1.8** Las modificaciones a las características de las obras y servicios del contrato de concesión dispuestas mediante Resolución DGC (Exenta) N° 328, de fecha 5 de



septiembre de 2018, la cual será sancionada en el Decreto Supremo que apruebe el presente Convenio, y la modificación informada por el Inspector Fiscal en su Oficio Ord. N° 5084, de fecha 30 de octubre de 2018, la cual será dispuesta en el mismo Decreto Supremo antes señalado, generan perjuicios para la Sociedad Concesionaria, todo lo cual, de conformidad con lo establecido en el artículo 19° de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, obliga al MOP a compensarla, debiendo acordar con la Sociedad Concesionaria las indemnizaciones necesarias, de manera de no comprometer su buen desarrollo y término.

- 1.9 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.

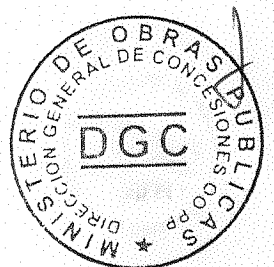
**SEGUNDO: VALORIZACIÓN DE LAS NUEVAS INVERSIONES, COSTOS, AHORROS Y GASTOS ASOCIADOS A LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA FREE FLOW.**

El MOP acuerda con la Sociedad Concesionaria valorizar las nuevas inversiones, costos, ahorros y gastos asociados a la implementación del Sistema Free Flow materia de las modificaciones a las características de las obras y servicios del Contrato de Concesión a que hacen referencia los numerales 1.5 y 1.6 de la cláusula primera precedente, en los siguientes montos:

- 2.1 Por concepto del desarrollo del proyecto de ingeniería denominado "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico", y de la ejecución, suministro e implementación de las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el referido Proyecto, incluyendo aquellos necesarios para la implementación del "Sistema de Transición", se fija en el monto total y definitivo, acordado a suma alzada, de UF 578.215 (quinientas setenta y ocho mil doscientas quince Unidades de Fomento), IVA incluido.

Se deja constancia que el monto antes señalado incluye los gastos de administración e inspección de la Sociedad Concesionaria y todo otro costo o gasto que se requiera para la ejecución, suministro e implementación de las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico", así como las labores de desmontaje, desmantelamiento y traslado de las vías de cobro que correspondan. Lo anterior, de acuerdo al presupuesto presentado por la Sociedad Concesionaria en su Carta D/GOP/CA/18/AD2984-0/RDP/RDP/MOP, de fecha 30 de agosto de 2018, el cual fue aprobado mediante Oficio Ord. N° 5009, de fecha 4 de septiembre de 2018, del Inspector Fiscal.

- 2.2 Por concepto de conservación, mantenimiento, operación y explotación de las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico", incluyendo aquellos asociados al "Sistema de Transición", se fijan los montos anuales y definitivos, acordados a suma alzada, netos de IVA, señalados en la Tabla siguiente:



Año	Costo anual
2019	UF 98.820
2020	UF 103.566
2021	UF 109.262
2022	UF 113.980
2023	UF 119.680
2024	UF 125.636
2025	UF 132.612

Se deja constancia que los montos antes señalados incluyen los costos por concepto de seguros de responsabilidad civil por daños a terceros y de catástrofe durante la etapa de explotación de las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico", y todo otro costo o gasto que se requiera para la conservación, mantenimiento, operación y explotación de los mismos. Lo anterior, de acuerdo al presupuesto presentado por la Sociedad Concesionaria en su Carta D/GOP/CA/18/AD4160-0/RDP/RDP/MOP, de 31 de octubre de 2018, el cual fue aprobado mediante Oficio Ord. N° 5087, de fecha 31 de octubre de 2018, del Inspector Fiscal.

- 2.3** Por concepto del ahorro anual que se producirá en los costos de conservación y mantenimiento del actual Sistema de Telepeaje Interoperable en operación, como consecuencia de su adecuación al Sistema Free Flow, se fija el monto anual y definitivo, acordado a suma alzada, de UF 6.765,17 (seis mil setecientos sesenta y cinco coma diecisiete Unidades de Fomento), neto de IVA. Lo anterior, de acuerdo al presupuesto presentado por la Sociedad Concesionaria en su Carta D/GOP/CA/18/AD2984-0/RDP/RDP/MOP, de fecha 30 de agosto de 2018, el cual fue aprobado mediante Oficio Ord. N° 5009, de fecha 4 de septiembre de 2018, del Inspector Fiscal.
- 2.4** Se deja constancia que de conformidad con lo establecido en la Resolución DGC (Exenta) N° 328, de fecha 5 de septiembre de 2018, el Impuesto al Valor Agregado (IVA) asociado a las modificaciones de las características de las obras y servicios del Contrato de Concesión a que hacen referencia los numerales 1.5 y 1.6 de la cláusula primera precedente, salvo el IVA que corresponda en relación al servicio de mantención y reparación del Sistema Free Flow, será de cargo de la Sociedad Concesionaria y será compensado por el MOP de acuerdo a lo señalado en la cláusula cuarta del presente Convenio. El IVA que corresponda en relación al servicio de mantención y reparación del Sistema Free Flow será regulado conforme se dispone en el artículo 1.11.5.2 de las Bases de Licitación.

**TERCERO: OTROS PERJUICIOS ASOCIADOS A LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA FREE FLOW.**

Además de las inversiones, costos, ahorros y gastos detallados en la cláusula segunda precedente, el MOP acuerda con la Sociedad Concesionaria reconocer los siguientes perjuicios asociados a la implementación del Sistema Free Flow materia de las



modificaciones a las características de las obras y servicios del Contrato de Concesión a que hacen referencia los numerales 1.5 y 1.6 de la cláusula primera del presente Convenio:

- a) El desfase de ingresos que se derive de la implementación del sistema electrónico de cobro del "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico", en contraste con el cobro manual y el Sistema de Telepeaje Interoperable actualmente en operación.
- b) Las pérdidas de ingresos asociadas a vehículos no identificables en los puntos de cobro comprendidos en el "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico" (sin TAG, sin portar placa patente o con su placa patente obstruida o adulterada), a incobrabilidad de usuarios infractores, a incobrabilidad de usuarios con TAG, y a pérdidas técnicas de transacciones en los puntos de cobro comprendidos en el "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico".

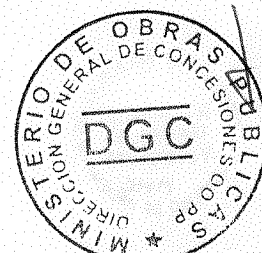
**CUARTO: ACUERDO DE INDEMNIZACIONES PARA COMPENSAR A LA SOCIEDAD CONCESIONARIA POR CONCEPTO DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA FREE FLOW.**

De conformidad con lo prescrito en el artículo 19º de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, para compensar todos los perjuicios que se deriven de la implementación del Sistema Free Flow materia de las modificaciones a las características de las obras y servicios del Contrato de Concesión a que hacen referencia los numerales 1.5 y 1.6 de la cláusula primera del presente Convenio, los cuales se detallan en las cláusulas segunda y tercera precedentes, el MOP y la Sociedad Concesionaria acuerdan lo siguiente:

- 4.1** Se otorga a la Sociedad Concesionaria un mayor plazo de concesión igual a 10 meses. Dicho mayor plazo se contará, sin solución de continuidad, desde el último día del mes calendario "m" en que se cumpla el plazo de concesión actualmente vigente, ya sea por el cumplimiento de la relación  $VPI_m \geq ITC$  señalada en el artículo 1.5.6 de las Bases de Licitación y su modificación dispuesta en el numeral 3.1 del Convenio Complementario N° 2, o bien, por el cumplimiento de la condición establecida en el numeral 3.2 del Convenio Complementario N° 2, según corresponda.

En el periodo de extensión del plazo de concesión, la Sociedad Concesionaria deberá operar, explotar, conservar y mantener la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar" en las mismas condiciones y términos establecidos en las Bases de Licitación y demás instrumentos que forman parte del Contrato de Concesión, incluida la explotación de los servicios especiales obligatorios establecidos en el artículo 1.8.10 de las Bases de Licitación y los servicios complementarios que hubieren sido aprobados de conformidad a lo establecido en el citado artículo.

- 4.2** Se disminuyen los montos que reconocerá el MOP a la Sociedad Concesionaria por concepto de costo de conservación, mantenimiento, operación y explotación de las obras asociadas al Sistema de Telepeaje Interoperable actualmente en



operación, dispuesto en el Decreto Supremo MOP N° 345, de fecha 8 de julio de 2014, de acuerdo a lo siguiente:

- i) Se disminuyen en UF 6.765,17 anuales, a partir del año 2019, los montos establecidos en la Tabla N° 1 del numeral 3.2.1 del Convenio Ad – Referéndum N° 4, aprobado por Decreto Supremo MOP N° 345. Para el caso del año 2024, el monto consignado en la citada Tabla N° 1 para dicho año se disminuye en UF 4.121,95.

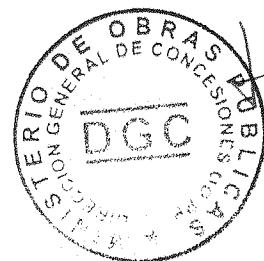
En consecuencia, los montos que reconocerá el MOP a la Sociedad Concesionaria por concepto de costo de conservación, mantenimiento, operación y explotación de las obras asociadas al Sistema de Telepeaje Interoperable dispuesto en el Decreto Supremo MOP N° 345, a partir del año 2019, serán los señalados en la Tabla siguiente:

Año	Costo de Conservación, Mantenimiento, Operación y Explotación (neto de IVA)
2019	UF 42.846,09
2020	UF 42.846,09
2021	UF 42.846,09
2022	UF 42.846,09
2023	UF 42.846,09
2024	UF 26.105,68

- ii) Se disminuye en UF 563,76 el monto establecido en el primer párrafo del numeral 3.2.2 del Convenio Ad – Referéndum N° 4, aprobado por Decreto Supremo MOP N° 345, y se disminuye en UF 381,91 el monto establecido en el segundo párrafo del citado numeral.

En consecuencia, el monto que reconocerá el MOP a la Sociedad Concesionaria por concepto de costo de conservación, mantenimiento, operación y explotación de las obras asociadas al Sistema de Telepeaje Interoperable dispuesto en el Decreto Supremo MOP N° 345, por cada mes que se extienda el plazo de la concesión más allá del 10 de agosto de 2024 por aplicación de lo señalado en los numerales 3.1 y 3.2 del Convenio Complementario N° 2, será la suma de UF 3.570,51. Sin perjuicio de lo anterior, el monto por dicho concepto correspondiente al mes de agosto del año 2024, será la suma de UF 2.418,73.

- 4.3** Las partes acuerdan que los montos señalados a continuación, serán reconocidos por el MOP a la Sociedad Concesionaria sólo hasta el último día del mes calendario “m” en que se cumpla el plazo de concesión actualmente vigente, ya sea por el cumplimiento de la relación  $VPI_m \geq ITC$  señalada en el artículo 1.5.6 de las Bases de Licitación y su modificación dispuesta en el numeral 3.1 del Convenio Complementario N° 2, o bien, por el cumplimiento de la condición establecida en el numeral 3.2 del Convenio Complementario N° 2, según corresponda:

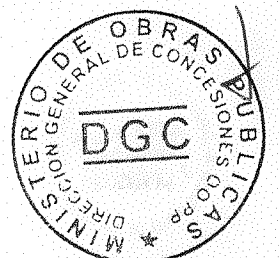
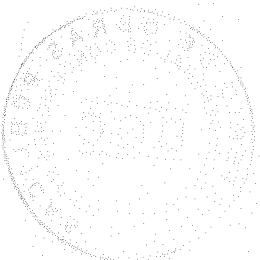


- i) Los montos establecidos en los numerales 3.2 y 3.2.2 del Convenio Ad – Referéndum N° 2, aprobado por Decreto Supremo MOP N° 180, de fecha 14 de abril de 2010.
- ii) Los montos que resulten de lo establecido en los numerales 3.3.1 y 3.3.2 del Convenio Ad – Referéndum N° 2, aprobado por Decreto Supremo MOP N° 180, de fecha 14 de abril de 2010.
- iii) Los montos establecidos en el numeral 2.2 del Convenio Ad – Referéndum N° 3, aprobado por Decreto Supremo MOP N° 181, de fecha 14 de abril de 2010.
- iv) Los montos establecidos en los numerales 3.2.1 y 3.2.2 del Convenio Ad – Referéndum N° 4, aprobado por Decreto Supremo MOP N° 345, de fecha 8 de julio de 2014, modificados de conformidad con lo dispuesto en el numeral 4.2 precedente.
- v) El monto que resulte de lo establecido en el numeral 3.2.3 del Convenio Ad – Referéndum N° 4, aprobado por Decreto Supremo MOP N° 345, de fecha 8 de julio de 2014.

**QUINTO: ACUERDO DE INDEMNIZACIONES PARA COMPENSAR A LA SOCIEDAD CONCESIONARIA POR CONCEPTO DE LA APLICACIÓN DE TARIFAS DIFERENCIADAS.**

De conformidad con lo prescrito en el artículo 19° de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, para compensar los perjuicios que se deriven de la aplicación de tarifas diferenciadas de acuerdo a la modificación a las características de las obras y servicios del Contrato de Concesión a que hace referencia el segundo párrafo del numeral 1.6 de la cláusula primera del presente Convenio, el MOP y la Sociedad Concesionaria acuerdan lo siguiente:

- 5.1** En el evento que en forma previa al periodo de extensión del plazo de concesión establecido en el numeral 4.1 de la cláusula anterior, el MOP exija la aplicación de tarifas diferenciadas conforme al procedimiento señalado en el N° 17 del “Modelo de Decreto Supremo que se dictará al efecto” adjunto al Oficio Ord. N° 5084, de fecha 30 de octubre de 2018, del Inspector Fiscal, el MOP no realizará pago alguno a la Sociedad Concesionaria por dicho concepto, toda vez que para efectos del cálculo del  $VPI_m$  señalado en el artículo 1.5.6 de las Bases de Licitación se considerarán las tarifas diferenciadas en lugar de las tarifas máximas para los horarios y días en los cuales se aplicó la tarifa diferenciada, de conformidad con lo establecido en el numeral 6.1 de la cláusula sexta siguiente.
- 5.2** En el evento que durante el periodo de extensión del plazo de concesión establecido en el numeral 4.1 de la cláusula anterior, el MOP exija la aplicación de tarifas diferenciadas conforme al procedimiento señalado en el N° 17 del “Modelo de Decreto Supremo que se dictará al efecto” adjunto al Oficio Ord. N° 5084, de fecha 30 de octubre de 2018, del Inspector Fiscal, el MOP pagará a la Sociedad Concesionaria las cantidades que resulten de multiplicar los tránsitos de vehículos





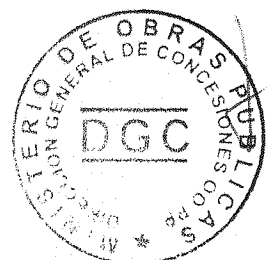
con obligación de pago que hubieren pasado por los puntos de cobro del Contrato de Concesión, en los horarios y días en los cuales se aplicó la tarifa diferenciada, por el diferencial entre la tarifa máxima correspondiente autorizada en virtud del Contrato de Concesión y la tarifa diferenciada aplicada. Dichas cantidades serán expresadas en unidades de fomento y deberán actualizarse a la fecha de pago consignada en el numeral 5.2.4 del presente Convenio, según se indica en el numeral 5.2.1 siguiente.

- 5.2.1** Para efectos de lo establecido en el presente numeral 5.2, en cada período en que el MOP exija la aplicación de tarifas diferenciadas conforme al procedimiento señalado en el N° 17 del “Modelo de Decreto Supremo que se dictará al efecto” adjunto al Oficio Ord. N° 5084, de fecha 30 de octubre de 2018, del Inspector Fiscal, y dentro del plazo máximo de 10 días contados desde el momento en que finalice el período de aplicación de dicha tarifa diferenciada, la Sociedad Concesionaria deberá entregar al Inspector Fiscal un informe con el cálculo del monto adeudado por el MOP por dicho concepto, el cual será calculado de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$P_t = \left[ \frac{\sum (Tm_{ip} - Td_{ip}) \times Nd_{ip}}{\text{Valor UF}} \right] \times (1 + r)^{n/360}$$

Donde:

- $P_t$ : Monto a ser pagado por el MOP a la Sociedad Concesionaria por concepto de la aplicación de tarifas diferenciadas durante el período de aplicación  $t$ , según el procedimiento señalado en el N° 17 del “Modelo de Decreto Supremo que se dictará al efecto” adjunto al Oficio Ord. N° 5084, de fecha 30 de octubre de 2018, del Inspector Fiscal.
- $Tm_{ip}$ : Tarifa máxima autorizada para el fin de semana o día  $t$  en virtud del Contrato de Concesión, establecida en el artículo 1.13 de las Bases de Licitación, y su posterior modificación mediante el Convenio Complementario N° 6, de 9 de noviembre de 2007, aprobado por Decreto Supremo MOP N° 819 de 2007, correspondiente a los vehículos de clasificación  $i$  en la plaza de peaje  $p$ .
- $Td_{ip}$ : Tarifa diferenciada aplicada por la Sociedad Concesionaria por exigencia del MOP, durante el período de aplicación  $t$ , a los vehículos de clasificación  $i$ , en la plaza de peaje  $p$ , según el procedimiento señalado en el N° 17 del “Modelo de Decreto Supremo que se dictará al efecto” adjunto al Oficio Ord. N° 5084, de fecha 30 de octubre de 2018, del Inspector Fiscal.
- $Nd_{ip}$ : Número de vehículos con obligación de pago, de clasificación  $i$ , que transitaron por la plaza de peaje  $p$  en el horario y días en los cuales se aplicó la tarifa diferenciada  $Td_{ip}$ .



- i*: Clasificación de vehículos para los cuales se aplicó tarifa diferenciada durante el período de aplicación  $t$ , en la plaza de peaje  $p$ , según el procedimiento señalado en el N° 17 del "Modelo de Decreto Supremo que se dictará al efecto" adjunto al Oficio Ord. N° 5084, de fecha 30 de octubre de 2018, del Inspector Fiscal.
- p*: Plaza de peaje para la cual se aplicó tarifa diferenciada durante el período de aplicación  $t$ , según el procedimiento señalado en el N° 17 del "Modelo de Decreto Supremo que se dictará al efecto" adjunto al Oficio Ord. N° 5084, de fecha 30 de octubre de 2018, del Inspector Fiscal.
- Valor UF*: Valor de la Unidad de Fomento al último día de aplicación de tarifas diferenciadas durante el período de aplicación  $t$ .
- r*: Tasa Activa Bancaria (TAB) en UF a 360 días, informada por la Asociación de Bancos e Instituciones Financieras o el organismo que la reemplace, correspondiente al último día de aplicación de tarifas diferenciadas durante el período de aplicación  $t$ , más un spread de 1,5% anual, expresada en números decimales.
- n*: Número de días que medien entre el último día de aplicación de tarifas diferenciadas durante el período de aplicación  $t$ , y la fecha de pago consignada en el numeral 5.2.4 del presente Convenio.

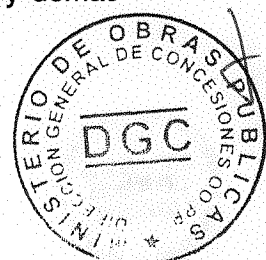
**5.2.2** Una vez que el Inspector Fiscal revise la información entregada por la Sociedad Concesionaria, éste certificará, mediante anotación en el Libro de Explotación u Oficio, el monto adeudado por el MOP a la Sociedad Concesionaria por concepto de la aplicación de tarifas diferenciadas durante el fin de semana o día  $t$ .

**5.2.3** Dentro de los 15 días siguientes al término de la concesión, el Inspector Fiscal informará al Director General de Concesiones de Obras Públicas el monto total que deberá pagar el MOP a la Sociedad Concesionaria por concepto de la aplicación de tarifas diferenciadas durante el periodo de extensión del plazo de concesión establecido en el numeral 4.1 del presente Convenio, remitiendo para ello una copia de las certificaciones indicadas en el numeral 5.2.2 anterior.

**5.2.4** El monto total informado por el Inspector Fiscal de acuerdo a lo señalado en el numeral precedente, será pagado por el MOP a la Sociedad Concesionaria 90 días después de la fecha de término de la concesión.

**SEXTO: OTRAS ESTIPULACIONES SOBRE EL RÉGIMEN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.**

**6.1** Las partes acuerdan que para efectos del cálculo del  $VPI_m$  señalado en el artículo 1.5.6 de las Bases de Licitación, se contabilizarán como ingresos mensuales ( $IM_i$ ) la cantidad que resulte de multiplicar los tránsitos de vehículos con obligación de pago que hubieren pasado por cobro manual, así como los que hubieren sido detectados por los puntos de cobro electrónico del Sistema Free Flow y demás



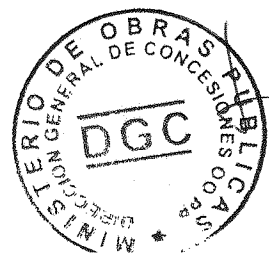
sistemas electrónicos, por la tarifa máxima establecida en el artículo 1.13 de las Bases de Licitación, y su posterior modificación mediante el Convenio Complementario N° 6, de 9 de noviembre de 2007, aprobado por Decreto Supremo MOP N° 819 de 2007, para cada tipo de vehículo, según las categorías allí señaladas.

En el evento que el MOP exija la aplicación de tarifas diferenciadas conforme al procedimiento señalado en el N° 17 del "Modelo de Decreto Supremo que se dictará al efecto" adjunto al Oficio Ord. N° 5084, de fecha 30 de octubre de 2018, del Inspector Fiscal, para efectos de la contabilización de los ingresos mensuales ( $IM_i$ ) señalados en el párrafo precedente, se considerarán las tarifas diferenciadas en lugar de las tarifas máximas para los horarios y días en los cuales se aplicó la tarifa diferenciada.

Lo anterior es sin perjuicio de que, de conformidad con lo establecido en el artículo 1.5.6 de las Bases de Licitación: a) para el cálculo de los ingresos mensuales, se descontará el excedente de recaudación que se haya producido producto de un incremento de la tarifa máxima a cobrar por efecto del Premio por Seguridad Vial si este hubiere sido otorgado en el año correspondiente; y b) serán considerados como ingresos mensuales todos los ingresos obtenidos por autorizaciones y por cobros por sobre los costos de construcción de accesos y conexiones a la obra en concesión solicitados por terceros según lo establecido en el artículo 1.6.11 de las Bases de Licitación.

- 6.2 Para efectos de la información señalada en el artículo 1.6.4, punto 5, letra g) de las Bases de la Licitación, además de todos los ingresos percibidos por la Sociedad Concesionaria desglosados, se deberá entregar información de los ingresos devengados y de los ingresos potenciales por concepto de tarifas desglosados. Estos ingresos potenciales se obtendrán al multiplicar los flujos vehiculares que hayan circulado a través de todos los puntos de cobro instalados en la vía por los peajes máximos autorizados que se estén cobrando en cada uno de ellos. Esta información deberá ser entregada mensualmente por el Concesionario, dentro de los 15 primeros días del mes siguiente al informado. Cada ingreso debidamente desglosado, deberá convertirse al valor de la Unidad de Fomento del día en que efectivamente se percibió.
- 6.3 La Sociedad Concesionaria tendrá derecho a cobrar las transacciones de peaje que se registren en el Contrato de Concesión hasta las 24:00 horas del último día del plazo de concesión establecido en el numeral 4.1 de la cláusula precedente. Para ello, la Sociedad Concesionaria podrá aplicar todas las herramientas que le confieren las normas y legislación vigentes para incentivar el pago de los peajes electrónicos, particularmente el artículo 114 de la Ley de Tránsito y el artículo 42° de la Ley de Concesiones de Obras Públicas.
- 6.4 Se deja constancia que lo dispuesto en el presente Convenio no modifica lo establecido en el artículo 1.9.4 de las Bases de Licitación.

**SÉPTIMO:** En virtud de las indemnizaciones acordadas en el presente Convenio, la Sociedad Concesionaria otorga al MOP el más amplio, completo y total finiquito y



renuncia a efectuar cualquier reclamación que pudiera haberle correspondido respecto de las materias dispuestas en la Resolución DGC (Exenta) N° 328, de fecha 5 de septiembre de 2018, en las modificaciones informadas por el Inspector Fiscal en su Oficio Ord. N° 5084, de fecha 30 de octubre de 2018, y en lo dispuesto en el presente Convenio.

**OCTAVO:** 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 de la Obra.

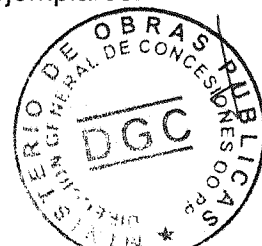
**NOVENO:** El presente Convenio Ad – Referéndum tendrá plena validez desde la publicación en el Diario Oficial del Decreto Supremo que lo apruebe, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 19° del DS MOP N° 900 de 1996 y 69° del DS MOP N° 956, de 1997.

**DÉCIMO:** 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.

**UNDÉCIMO:** La personería de don Christian Arbulú Caballero y de don Luis Miguel de Pablo Ruiz, para actuar en nombre y representación de **SOCIEDAD CONCESIONARIA RUTAS DEL PACÍFICO S.A.**, consta en Acta de Sesión de Directorio de 30 de noviembre de 2017, reducida a escritura pública, Repertorio N° 3.143/2018, otorgada con fecha 5 de marzo de 2018, ante el Notario Interino de la Octava Notaría de Santiago, don Jorge Rodrigo Schwenke Zúñiga.

Firman: Hugo Vera Vengoa, Director General de Concesiones, Ministerio de Obras Públicas. Christian Arbulú Caballero y Luis Miguel de Pablo Ruiz, “Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A.”.

21. **DÉJASE CONSTANCIA** que las modificaciones que trata el presente Decreto Supremo, no modifican ninguno de los demás plazos ni obligaciones del contrato de concesión.
22. **SOLICÍTASE**, en atención a la necesidad del pronto inicio de la operación del Sistema Free Flow, la urgencia de 5 días para el trámite de Toma de Razón del presente Decreto Supremo, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 111° del DFL 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.
23. **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, dos de las transcripciones debidamente suscritas deberán ser entregadas para su archivo, una a la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas y otra a la Fiscalía del Ministerio de Obras Públicas, ambas con una copia autorizada de la protocolización efectuada.

**ANÓTESE, TÓMESE RAZÓN Y PUBLÍQUESE**



**SEBASTIÁN PIÑERA ECHENIQUE**  
**PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA**



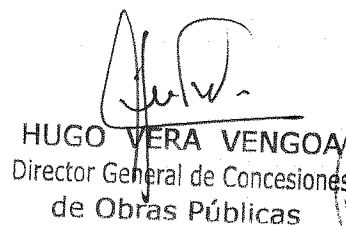
REPUBLICA DE CHILE  
**MINISTRO**  
MINISTERIO DE HACIENDA

**Ministro de Hacienda**

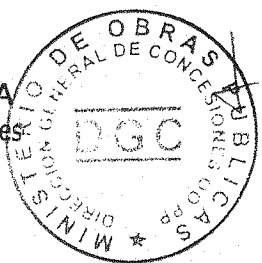


**Ministro de Obras Públicas**

**JUAN ANDRÉS FONTAINE T.**  
**MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS**



**HUGO VERA VENGOA**  
Director General de Concesiones  
de Obras Públicas



**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.		
DEPART. AUDITORIA		
DEPART. V. O. P., U y T.		
SUB. DEP. MUNICIP		
<b>REFRENDACION</b>		
REF. POR	\$	_____
IMPUTAC.		_____
ANOT. POR	\$	_____
IMPUTAC.		_____
DEDUC DTO.		_____

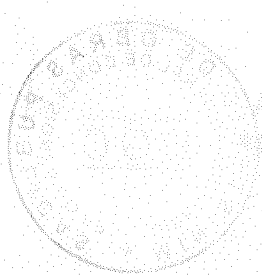
Proceso N°: 12473851

*Jorge Jaramillo Selman*  
 Jorge Jaramillo Selman  
 Jefe División Jurídica  
 Dirección General de Concesiones de Obras Públicas

*César Varas Morales*  
 César Varas Morales  
 Jefe División de Operaciones  
 Dirección General de Concesiones de Obras Públicas

*[Signature]*  
 Departamento de Análisis de Contrato  
 Dirección General de Concesiones

*Marcela Hernández Meza*  
 Marcela Hernández Meza  
 Jefe División de Estudio y Análisis Financiero  
 Dirección General de Concesiones de Obras Públicas

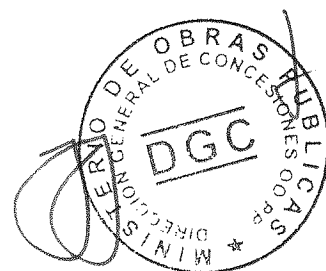
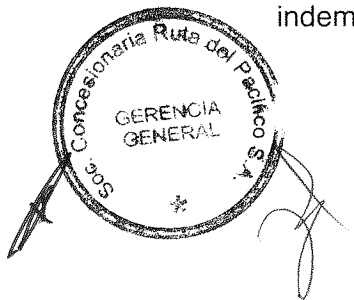


**CONVENIO AD – REFERÉNDUM N° 5**  
**DEL CONTRATO DE CONCESIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA**  
**"INTERCONEXIÓN VIAL SANTIAGO – VALPARAÍSO – VIÑA DEL MAR"**

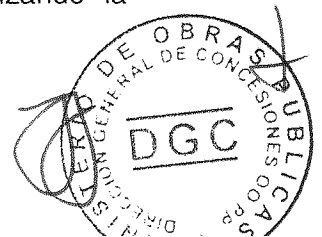
En Santiago de Chile, a 5 días del mes de noviembre de 2018, entre la **DIRECCIÓN GENERAL DE CONCESIONES DE OBRAS PÚBLICAS**, representada por su Director General, don Hugo Vera Vengoa, ambos domiciliados para estos efectos en calle Merced N° 753, piso 7, comuna de Santiago, en adelante el "MOP"; y "**SOCIEDAD 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 su Gerente General, don Christian Arbulú Caballero, chileno, cédula de identidad N° 11.689.323-1, y por don Luis Miguel de Pablo Ruiz, chileno, cédula de identidad N° 6.345.010-3, todos domiciliados para estos efectos en Avda. Rosario Norte N° 407, piso N° 13, comuna de Las Condes, en adelante la "Sociedad Concesionaria", se ha pactado el siguiente Convenio Ad – Referéndum, que consta de las cláusulas que a continuación se expresan:

**PRIMERO: ANTECEDENTES Y FUNDAMENTOS DEL PRESENTE 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, 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 De conformidad con lo establecido en el artículo 2 de la Ley N° 21.044 de 2017, desde la fecha de inicio de las funciones de la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas fijada en el DFL N° 7 de 2018, ésta asumió la totalidad de las competencias, funciones y atribuciones que desempeñaba la Dirección General de Obras Públicas, por sí y a través de la Coordinación de Concesiones de Obras Públicas, dispuestas en el DFL N° 850 de 1997, Ley Orgánica del Ministerio de Obras Públicas, relacionadas con la Ley de Concesiones de Obras Públicas, y por tanto, está encargada especialmente de continuar la gestión de los contratos de estudios, asesorías y concesión a través de sus etapas de proyecto, construcción y explotación, respecto de todos los contratos que, hasta la fecha de entrada en vigor de esa ley, tenían a su cargo.
- 1.4 En virtud de lo dispuesto en el Decreto Supremo MOP N° 345, de fecha 8 de julio de 2014, y en la Resolución DGOP (Exenta) N° 661, de fecha 14 de febrero de 2018, actualmente en las plazas de peaje del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada “Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar” coexisten los sistemas de cobros manual y electrónico, en este último caso bajo las modalidades *Non-Stop* o *Stop&Go*, según el caso.
- 1.5 Con el objeto de implementar en el Contrato de Concesión un sistema electrónico de cobro en modalidad de post pago, que sea compatible con las tecnologías que operan en las autopistas urbanas concesionadas por el Ministerio de Obras Públicas, y que contemple para las Plazas de Peaje Troncales Zapata, Lo Prado y Troncal Sur, un sistema que complemente vías de cobro manual con vías de cobro electrónico bajo la modalidad de flujo libre o “*Free Flow*” que evite la detención del vehículo, y en las Plazas de Peaje Laterales Quilpué, Casablanca y Algarrobo, un sistema que permita que algunas de las pistas *Stop&Go* puedan ser utilizadas sin barrera, de modo tal de evitar la detención de los vehículos que circulen por ellas, mediante Resolución DGC (Exenta) N° 328, de fecha 5 de septiembre de 2018, la cual será sancionada en el Decreto Supremo que apruebe el presente Convenio, se modificaron, por razones de interés público y urgencia, las características de las obras y servicios del Contrato de Concesión, en el sentido que la Sociedad Concesionaria deberá: a) desarrollar el proyecto de ingeniería de detalle denominado “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacifico”; b) ejecutar, suministrar, implementar, conservar y mantener las obras, equipamiento y sistemas definitivos comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacifico” que apruebe el Inspector Fiscal; y c) ejecutar, suministrar, implementar, conservar, mantener, operar y explotar, hasta la fecha de inicio de la operación y explotación de las obras, equipamiento y sistemas definitivos a que se refiere el literal b) precedente, un “Sistema de Transición” en las Plazas de Peaje Troncales Zapata y Lo Prado, que permita el paso de vehículos sin detención, utilizando la



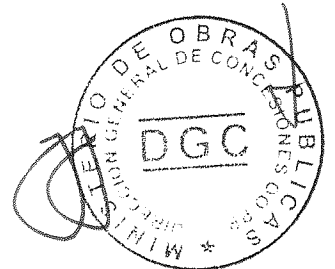


infraestructura de vías existente, de acuerdo a los requerimientos definidos en la Fase 1 del "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico" que apruebe el Inspector Fiscal.

- 1.6 De conformidad con lo establecido en la Resolución DGC (Exenta) N° 328, de fecha 5 de septiembre de 2018, y de acuerdo al mérito del trabajo de coordinación que se ha venido realizando sobre esta materia, mediante Oficio Ord. N° 5084, de fecha 30 de octubre de 2018, el Inspector Fiscal informó formalmente a la Sociedad Concesionaria que, en el Decreto Supremo que apruebe el presente Convenio, y de conformidad con 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, con el objeto de disponer la habilitación, operación y explotación de las obras, equipamiento y sistemas definitivos comprendidos en el "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico", y de establecer la regulación del servicio del "Sistema Free Flow" durante la etapa de operación y explotación definitiva, sus requerimientos funcionales y de rendimiento, las respectivas infracciones y multas en caso de incumplimiento, la habilitación al cobro de los pódicos de peajes electrónicos correspondientes, así como los requerimientos que se exigirán para regular la relación de la Sociedad Concesionaria con los usuarios de la vía. Todo lo anterior, en los términos, plazos y condiciones señalados en el citado Oficio y en su documento adjunto.

Junto con ello, en el citado Oficio el Inspector Fiscal informó formalmente a la Sociedad Concesionaria que, en el mismo acto administrativo que disponga las modificaciones señaladas en el párrafo precedente, se modificarán las características de las obras y servicios del Contrato de Concesión, en el sentido de introducir un procedimiento para que el MOP pueda, como medida de gestión de demanda de tráfico tendiente a mitigar congestión por niveles de tránsito en fines de semana, fines de semana largo o feriados, exigir a la Sociedad Concesionaria el cobro de tarifas diferenciadas por hora, día de la semana, período del año y sentido.

- 1.7 Mediante Carta D/GOP/CA/18/AD4160-0/RDP/RDP/MOP, de 31 de octubre de 2018, la Sociedad Concesionaria ratificó expresamente su acuerdo con las modificaciones informadas por el Inspector Fiscal en su Oficio Ord. N° 5084, en los términos y condiciones allí señalados, manifestando expresamente, en relación a lo señalado en los incisos primero y segundo del artículo 19° de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, su aceptación a las modificaciones materia del acto administrativo que se dictará al efecto.



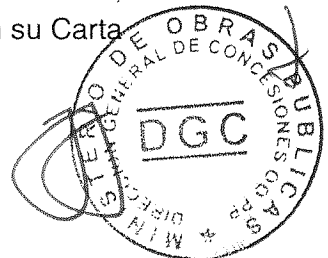
- 1.8 Las modificaciones a las características de las obras y servicios del contrato de concesión dispuestas mediante Resolución DGC (Exenta) N° 328, de fecha 5 de septiembre de 2018, la cual será sancionada en el Decreto Supremo que apruebe el presente Convenio, y la modificación informada por el Inspector Fiscal en su Oficio Ord. N° 5084, de fecha 30 de octubre de 2018, la cual será dispuesta en el mismo Decreto Supremo antes señalado, generan perjuicios para la Sociedad Concesionaria, todo lo cual, de conformidad con lo establecido en el artículo 19° de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, obliga al MOP a compensarla, debiendo acordar con la Sociedad Concesionaria las indemnizaciones necesarias, de manera de no comprometer su buen desarrollo y término.
- 1.9 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.

**SEGUNDO: VALORIZACIÓN DE LAS NUEVAS INVERSIONES, COSTOS, AHORROS Y GASTOS ASOCIADOS A LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA FREE FLOW.**

El MOP acuerda con la Sociedad Concesionaria valorizar las nuevas inversiones, costos, ahorros y gastos asociados a la implementación del Sistema Free Flow materia de las modificaciones a las características de las obras y servicios del Contrato de Concesión a que hacen referencia los numerales 1.5 y 1.6 de la cláusula primera precedente, en los siguientes montos:

- 2.1 Por concepto del desarrollo del proyecto de ingeniería denominado “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”, y de la ejecución, suministro e implementación de las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el referido Proyecto, incluyendo aquellos necesarios para la implementación del “Sistema de Transición”, se fija en el monto total y definitivo, acordado a suma alzada, de UF 578.215 (quinientas setenta y ocho mil doscientas quince Unidades de Fomento), IVA incluido.

Se deja constancia que el monto antes señalado incluye los gastos de administración e inspección de la Sociedad Concesionaria y todo otro costo o gasto que se requiera para la ejecución, suministro e implementación de las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el “Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico”, así como las labores de desmontaje, desmantelamiento y traslado de las vías de cobro que correspondan. Lo anterior, de acuerdo al presupuesto presentado por la Sociedad Concesionaria en su Carta



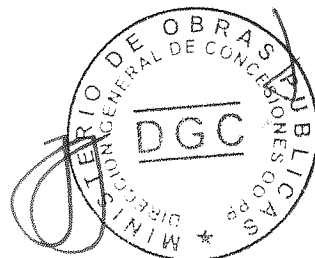
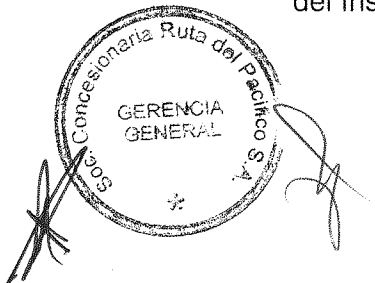
D/GOP/CA/18/AD2984-0/RDP/RDP/MOP, de fecha 30 de agosto de 2018, el cual fue aprobado mediante Oficio Ord. N° 5009, de fecha 4 de septiembre de 2018, del Inspector Fiscal.

- 2.2 Por concepto de conservación, mantenimiento, operación y explotación de las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico", incluyendo aquellos asociados al "Sistema de Transición", se fijan los montos anuales y definitivos, acordados a suma alzada, netos de IVA, señalados en la Tabla siguiente:

Año	Costo anual
2019	UF 98.820
2020	UF 103.566
2021	UF 109.262
2022	UF 113.980
2023	UF 119.680
2024	UF 125.636
2025	UF 132.612

Se deja constancia que los montos antes señalados incluyen los costos por concepto de seguros de responsabilidad civil por daños a terceros y de catástrofe durante la etapa de explotación de las obras, equipamiento y sistemas comprendidos en el "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico", y todo otro costo o gasto que se requiera para la conservación, mantenimiento, operación y explotación de los mismos. Lo anterior, de acuerdo al presupuesto presentado por la Sociedad Concesionaria en su Carta D/GOP/CA/18/AD4160-0/RDP/RDP/MOP, de 31 de octubre de 2018, el cual fue aprobado mediante Oficio Ord. N° 5087, de fecha 31 de octubre de 2018, del Inspector Fiscal.

- 2.3 Por concepto del ahorro anual que se producirá en los costos de conservación y mantenimiento del actual Sistema de Telepeaje Interoperable en operación, como consecuencia de su adecuación al Sistema Free Flow, se fija el monto anual y definitivo, acordado a suma alzada, de UF 6.765,17 (seis mil setecientos sesenta y cinco coma diecisiete Unidades de Fomento), neto de IVA. Lo anterior, de acuerdo al presupuesto presentado por la Sociedad Concesionaria en su Carta D/GOP/CA/18/AD2984-0/RDP/RDP/MOP, de fecha 30 de agosto de 2018, el cual fue aprobado mediante Oficio Ord. N° 5009, de fecha 4 de septiembre de 2018, del Inspector Fiscal.



- 2.4 Se deja constancia que de conformidad con lo establecido en la Resolución DGC (Exenta) N° 328, de fecha 5 de septiembre de 2018, el Impuesto al Valor Agregado (IVA) asociado a las modificaciones de las características de las obras y servicios del Contrato de Concesión a que hacen referencia los numerales 1.5 y 1.6 de la cláusula primera precedente, salvo el IVA que corresponda en relación al servicio de mantenimiento y reparación del Sistema Free Flow, será de cargo de la Sociedad Concesionaria y será compensado por el MOP de acuerdo a lo señalado en la cláusula cuarta del presente Convenio. El IVA que corresponda en relación al servicio de mantenimiento y reparación del Sistema Free Flow será regulado conforme se dispone en el artículo 1.11.5.2 de las Bases de Licitación.

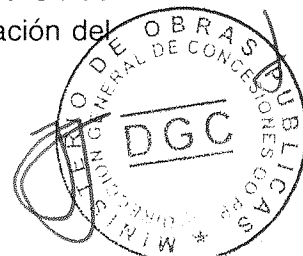
**TERCERO: OTROS PERJUICIOS ASOCIADOS A LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA FREE FLOW.**

Además de las inversiones, costos, ahorros y gastos detallados en la cláusula segunda precedente, el MOP acuerda con la Sociedad Concesionaria reconocer los siguientes perjuicios asociados a la implementación del Sistema Free Flow materia de las modificaciones a las características de las obras y servicios del Contrato de Concesión a que hacen referencia los numerales 1.5 y 1.6 de la cláusula primera del presente Convenio:

- a) El desfase de ingresos que se derive de la implementación del sistema electrónico de cobro del "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico", en contraste con el cobro manual y el Sistema de Telepeaje Interoperable actualmente en operación.
- b) Las pérdidas de ingresos asociadas a vehículos no identificables en los puntos de cobro comprendidos en el "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico" (sin TAG, sin portar placa patente o con su placa patente obstruida o adulterada), a incobrabilidad de usuarios infractores, a incobrabilidad de usuarios con TAG, y a pérdidas técnicas de transacciones en los puntos de cobro comprendidos en el "Proyecto Implementación Sistema ETC Free Flow Rutas del Pacífico".

**CUARTO: ACUERDO DE INDEMNIZACIONES PARA COMPENSAR A LA SOCIEDAD CONCESIONARIA POR CONCEPTO DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA FREE FLOW.**

De conformidad con lo prescrito en el artículo 19° de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, para compensar todos los perjuicios que se deriven de la implementación del



Sistema Free Flow materia de las modificaciones a las características de las obras y servicios del Contrato de Concesión a que hacen referencia los numerales 1.5 y 1.6 de la cláusula primera del presente Convenio, los cuales se detallan en las cláusulas segunda y tercera precedentes, el MOP y la Sociedad Concesionaria acuerdan lo siguiente:

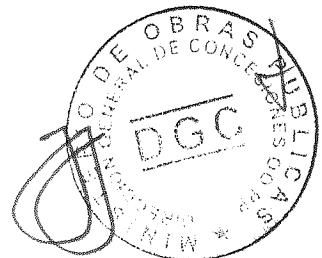
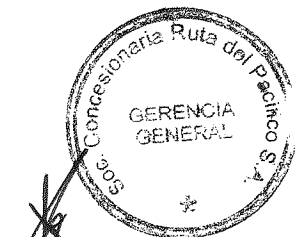
- 4.1** Se otorga a la Sociedad Concesionaria un mayor plazo de concesión igual a 10 meses. Dicho mayor plazo se contará, sin solución de continuidad, desde el último día del mes calendario “m” en que se cumpla el plazo de concesión actualmente vigente, ya sea por el cumplimiento de la relación  $VPI_m \geq ITC$  señalada en el artículo 1.5.6 de las Bases de Licitación y su modificación dispuesta en el numeral 3.1 del Convenio Complementario N° 2, o bien, por el cumplimiento de la condición establecida en el numeral 3.2 del Convenio Complementario N° 2, según corresponda.

En el periodo de extensión del plazo de concesión, la Sociedad Concesionaria deberá operar, explotar, conservar y mantener la obra pública fiscal denominada “Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar” en las mismas condiciones y términos establecidos en las Bases de Licitación y demás instrumentos que forman parte del Contrato de Concesión, incluida la explotación de los servicios especiales obligatorios establecidos en el artículo 1.8.10 de las Bases de Licitación y los servicios complementarios que hubieren sido aprobados de conformidad a lo establecido en el citado artículo.

- 4.2** Se disminuyen los montos que reconocerá el MOP a la Sociedad Concesionaria por concepto de costo de conservación, mantenimiento, operación y explotación de las obras asociadas al Sistema de Telepeaje Interoperable actualmente en operación, dispuesto en el Decreto Supremo MOP N° 345, de fecha 8 de julio de 2014, de acuerdo a lo siguiente:

- i) Se disminuyen en UF 6.765,17 anuales, a partir del año 2019, los montos establecidos en la Tabla N° 1 del numeral 3.2.1 del Convenio Ad – Referéndum N° 4, aprobado por Decreto Supremo MOP N° 345. Para el caso del año 2024, el monto consignado en la citada Tabla N° 1 para dicho año se disminuye en UF 4.121,95.

En consecuencia, los montos que reconocerá el MOP a la Sociedad Concesionaria por concepto de costo de conservación, mantenimiento, operación y explotación de las obras asociadas al Sistema de Telepeaje Interoperable dispuesto en el Decreto Supremo MOP N° 345, a partir del año 2019, serán los señalados en la Tabla siguiente:



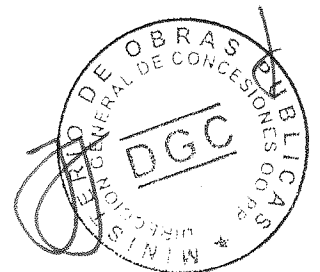
Año	Costo de Conservación, Mantenimiento, Operación y Explotación (neto de IVA)
2019	UF 42.846,09
2020	UF 42.846,09
2021	UF 42.846,09
2022	UF 42.846,09
2023	UF 42.846,09
2024	UF 26.105,68

- ii) Se disminuye en UF 563,76 el monto establecido en el primer párrafo del numeral 3.2.2 del Convenio Ad – Referéndum N° 4, aprobado por Decreto Supremo MOP N° 345, y se disminuye en UF 381,91 el monto establecido en el segundo párrafo del citado numeral.

En consecuencia, el monto que reconocerá el MOP a la Sociedad Concesionaria por concepto de costo de conservación, mantenimiento, operación y explotación de las obras asociadas al Sistema de Telepeaje Interoperable dispuesto en el Decreto Supremo MOP N° 345, por cada mes que se extienda el plazo de la concesión más allá del 10 de agosto de 2024 por aplicación de lo señalado en los numerales 3.1 y 3.2 del Convenio Complementario N° 2, será la suma de UF 3.570,51. Sin perjuicio de lo anterior, el monto por dicho concepto correspondiente al mes de agosto del año 2024, será la suma de UF 2.418,73.

**4.3** Las partes acuerdan que los montos señalados a continuación, serán reconocidos por el MOP a la Sociedad Concesionaria sólo hasta el último día del mes calendario “m” en que se cumpla el plazo de concesión actualmente vigente, ya sea por el cumplimiento de la relación  $VPI_m \geq ITC$  señalada en el artículo 1.5.6 de las Bases de Licitación y su modificación dispuesta en el numeral 3.1 del Convenio Complementario N° 2, o bien, por el cumplimiento de la condición establecida en el numeral 3.2 del Convenio Complementario N° 2, según corresponda:

- i) Los montos establecidos en los numerales 3.2 y 3.2.2 del Convenio Ad – Referéndum N° 2, aprobado por Decreto Supremo MOP N° 180, de fecha 14 de abril de 2010.
- ii) Los montos que resulten de lo establecido en los numerales 3.3.1 y 3.3.2 del Convenio Ad – Referéndum N° 2, aprobado por Decreto Supremo MOP N° 180, de fecha 14 de abril de 2010.

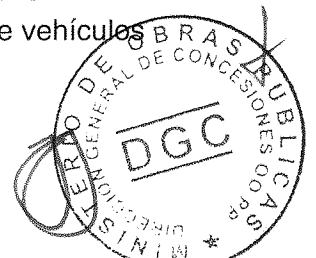
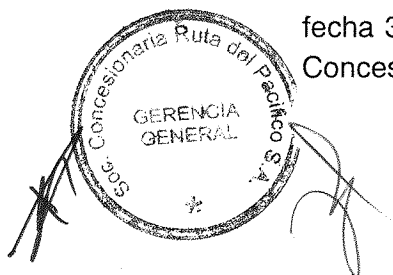


- iii) Los montos establecidos en el numeral 2.2 del Convenio Ad – Referéndum N° 3, aprobado por Decreto Supremo MOP N° 181, de fecha 14 de abril de 2010.
- iv) Los montos establecidos en los numerales 3.2.1 y 3.2.2 del Convenio Ad – Referéndum N° 4, aprobado por Decreto Supremo MOP N° 345, de fecha 8 de julio de 2014, modificados de conformidad con lo dispuesto en el numeral 4.2 precedente.
- v) El monto que resulte de lo establecido en el numeral 3.2.3 del Convenio Ad – Referéndum N° 4, aprobado por Decreto Supremo MOP N° 345, de fecha 8 de julio de 2014.

**QUINTO: ACUERDO DE INDEMNIZACIONES PARA COMPENSAR A LA SOCIEDAD CONCESIONARIA POR CONCEPTO DE LA APLICACIÓN DE TARIFAS DIFERENCIADAS.**

De conformidad con lo prescrito en el artículo 19° de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, para compensar los perjuicios que se deriven de la aplicación de tarifas diferenciadas de acuerdo a la modificación a las características de las obras y servicios del Contrato de Concesión a que hace referencia el segundo párrafo del numeral 1.6 de la cláusula primera del presente Convenio, el MOP y la Sociedad Concesionaria acuerdan lo siguiente:

- 5.1 En el evento que en forma previa al periodo de extensión del plazo de concesión establecido en el numeral 4.1 de la cláusula anterior, el MOP exija la aplicación de tarifas diferenciadas conforme al procedimiento señalado en el N° 17 del “Modelo de Decreto Supremo que se dictará al efecto” adjunto al Oficio Ord. N° 5084, de fecha 30 de octubre de 2018, del Inspector Fiscal, el MOP no realizará pago alguno a la Sociedad Concesionaria por dicho concepto, toda vez que para efectos del cálculo del  $VPI_m$  señalado en el artículo 1.5.6 de las Bases de Licitación se considerarán las tarifas diferenciadas en lugar de las tarifas máximas para los horarios y días en los cuales se aplicó la tarifa diferenciada, de conformidad con lo establecido en el numeral 6.1 de la cláusula sexta siguiente.
- 5.2 En el evento que durante el periodo de extensión del plazo de concesión establecido en el numeral 4.1 de la cláusula anterior, el MOP exija la aplicación de tarifas diferenciadas conforme al procedimiento señalado en el N° 17 del “Modelo de Decreto Supremo que se dictará al efecto” adjunto al Oficio Ord. N° 5084, de fecha 30 de octubre de 2018, del Inspector Fiscal, el MOP pagará a la Sociedad Concesionaria las cantidades que resulten de multiplicar los tránsitos de vehículos



con obligación de pago que hubieren pasado por los puntos de cobro del Contrato de Concesión, en los horarios y días en los cuales se aplicó la tarifa diferenciada, por el diferencial entre la tarifa máxima correspondiente autorizada en virtud del Contrato de Concesión y la tarifa diferenciada aplicada. Dichas cantidades serán expresadas en unidades de fomento y deberán actualizarse a la fecha de pago consignada en el numeral 5.2.4 del presente Convenio, según se indica en el numeral 5.2.1 siguiente.

**5.2.1** Para efectos de lo establecido en el presente numeral 5.2, en cada período en que el MOP exija la aplicación de tarifas diferenciadas conforme al procedimiento señalado en el N° 17 del “Modelo de Decreto Supremo que se dictará al efecto” adjunto al Oficio Ord. N° 5084, de fecha 30 de octubre de 2018, del Inspector Fiscal, y dentro del plazo máximo de 10 días contados desde el momento en que finalice el período de aplicación de dicha tarifa diferenciada, la Sociedad Concesionaria deberá entregar al Inspector Fiscal un informe con el cálculo del monto adeudado por el MOP por dicho concepto, el cual será calculado de acuerdo a la siguiente fórmula:

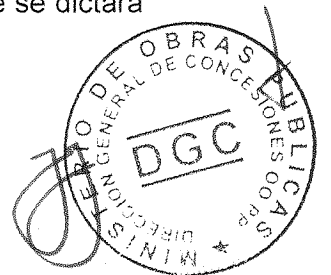
$$P_t = \left[ \frac{\sum (Tm_{ip} - Td_{ip}) \times Nd_{ip}}{\text{Valor UF}} \right] \times (1 + r)^{n/360}$$

Donde:

$P_t$ : Monto a ser pagado por el MOP a la Sociedad Concesionaria por concepto de la aplicación de tarifas diferenciadas durante el período de aplicación  $t$ , según el procedimiento señalado en el N° 17 del “Modelo de Decreto Supremo que se dictará al efecto” adjunto al Oficio Ord. N° 5084, de fecha 30 de octubre de 2018, del Inspector Fiscal.

$Tm_{ip}$ : Tarifa máxima autorizada para el fin de semana o día  $t$  en virtud del Contrato de Concesión, establecida en el artículo 1.13 de las Bases de Licitación, y su posterior modificación mediante el Convenio Complementario N° 6, de 9 de noviembre de 2007, aprobado por Decreto Supremo MOP N° 819 de 2007, correspondiente a los vehículos de clasificación  $i$  en la plaza de peaje  $p$ .

$Td_{ip}$ : Tarifa diferenciada aplicada por la Sociedad Concesionaria por exigencia del MOP, durante el período de aplicación  $t$ , a los vehículos de clasificación  $i$ , en la plaza de peaje  $p$ , según el procedimiento señalado en el N° 17 del “Modelo de Decreto Supremo que se dictará





al efecto” adjunto al Oficio Ord. N° 5084, de fecha 30 de octubre de 2018, del Inspector Fiscal.

$Nd_{ip}$ : Número de vehículos con obligación de pago, de clasificación  $i$ , que transitaron por la plaza de peaje  $p$  en el horario y días en los cuales se aplicó la tarifa diferenciada  $Td_{ip}$ .

$i$ : Clasificación de vehículos para los cuales se aplicó tarifa diferenciada durante el período de aplicación  $t$ , en la plaza de peaje  $p$ , según el procedimiento señalado en el N° 17 del “Modelo de Decreto Supremo que se dictará al efecto” adjunto al Oficio Ord. N° 5084, de fecha 30 de octubre de 2018, del Inspector Fiscal.

$p$ : Plaza de peaje para la cual se aplicó tarifa diferenciada durante el período de aplicación  $t$ , según el procedimiento señalado en el N° 17 del “Modelo de Decreto Supremo que se dictará al efecto” adjunto al Oficio Ord. N° 5084, de fecha 30 de octubre de 2018, del Inspector Fiscal.

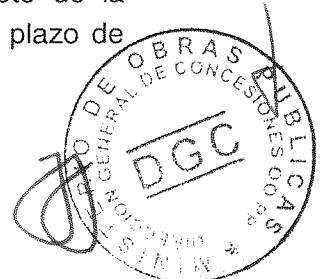
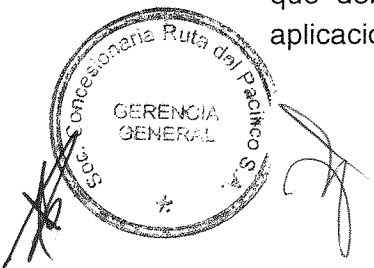
*Valor UF*: Valor de la Unidad de Fomento al último día de aplicación de tarifas diferenciadas durante el período de aplicación  $t$ .

$r$ : Tasa Activa Bancaria (TAB) en UF a 360 días, informada por la Asociación de Bancos e Instituciones Financieras o el organismo que la reemplace, correspondiente al último día de aplicación de tarifas diferenciadas durante el período de aplicación  $t$ , más un spread de 1,5% anual, expresada en números decimales.

$n$ : Número de días que medien entre el último día de aplicación de tarifas diferenciadas durante el período de aplicación  $t$ , y la fecha de pago consignada en el numeral 5.2.4 del presente Convenio.

**5.2.2** Una vez que el Inspector Fiscal revise la información entregada por la Sociedad Concesionaria, éste certificará, mediante anotación en el Libro de Explotación u Oficio, el monto adeudado por el MOP a la Sociedad Concesionaria por concepto de la aplicación de tarifas diferenciadas durante el fin de semana o día  $t$ .

**5.2.3** Dentro de los 15 días siguientes al término de la concesión, el Inspector Fiscal informará al Director General de Concesiones de Obras Públicas el monto total que deberá pagar el MOP a la Sociedad Concesionaria por concepto de la aplicación de tarifas diferenciadas durante el periodo de extensión del plazo de



concesión establecido en el numeral 4.1 del presente Convenio, remitiendo para ello una copia de las certificaciones indicadas en el numeral 5.2.2 anterior.

- 5.2.4 El monto total informado por el Inspector Fiscal de acuerdo a lo señalado en el numeral precedente, será pagado por el MOP a la Sociedad Concesionaria 90 días después de la fecha de término de la concesión.

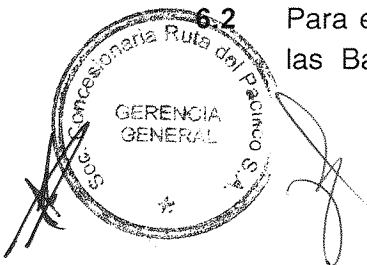
**SEXTO: OTRAS ESTIPULACIONES SOBRE EL RÉGIMEN DEL CONTRATO DE CONCESIÓN.**

- 6.1 Las partes acuerdan que para efectos del cálculo del  $VPI_m$  señalado en el artículo 1.5.6 de las Bases de Licitación, se contabilizarán como ingresos mensuales ( $IM_i$ ) la cantidad que resulte de multiplicar los tránsitos de vehículos con obligación de pago que hubieren pasado por cobro manual, así como los que hubieren sido detectados por los puntos de cobro electrónico del Sistema Free Flow y demás sistemas electrónicos, por la tarifa máxima establecida en el artículo 1.13 de las Bases de Licitación, y su posterior modificación mediante el Convenio Complementario N° 6, de 9 de noviembre de 2007, aprobado por Decreto Supremo MOP N° 819 de 2007, para cada tipo de vehículo, según las categorías allí señaladas.

En el evento que el MOP exija la aplicación de tarifas diferenciadas conforme al procedimiento señalado en el N° 17 del "Modelo de Decreto Supremo que se dictará al efecto" adjunto al Oficio Ord. N° 5084, de fecha 30 de octubre de 2018, del Inspector Fiscal, para efectos de la contabilización de los ingresos mensuales ( $IM_i$ ) señalados en el párrafo precedente, se considerarán las tarifas diferenciadas en lugar de las tarifas máximas para los horarios y días en los cuales se aplicó la tarifa diferenciada.

Lo anterior es sin perjuicio de que, de conformidad con lo establecido en el artículo 1.5.6 de las Bases de Licitación: a) para el cálculo de los ingresos mensuales, se descontará el excedente de recaudación que se haya producido producto de un incremento de la tarifa máxima a cobrar por efecto del Premio por Seguridad Vial si este hubiere sido otorgado en el año correspondiente; y b) serán considerados como ingresos mensuales todos los ingresos obtenidos por autorizaciones y por cobros por sobre los costos de construcción de accesos y conexiones a la obra en concesión solicitados por terceros según lo establecido en el artículo 1.6.11 de las Bases de Licitación.

6.2 Para efectos de la información señalada en el artículo 1.6.4, punto 5, letra g) de las Bases de la Licitación, además de todos los ingresos percibidos por la



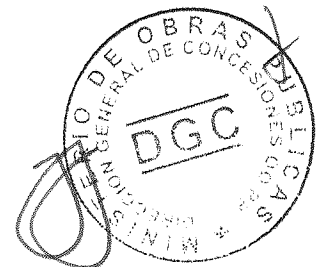
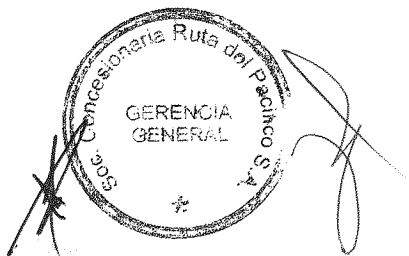
Sociedad Concesionaria desglosados, se deberá entregar información de los ingresos devengados y de los ingresos potenciales por concepto de tarifas desglosados. Estos ingresos potenciales se obtendrán al multiplicar los flujos vehiculares que hayan circulado a través de todos los puntos de cobro instalados en la vía por los peajes máximos autorizados que se estén cobrando en cada uno de ellos. Esta información deberá ser entregada mensualmente por el Concesionario, dentro de los 15 primeros días del mes siguiente al informado. Cada ingreso debidamente desglosado, deberá convertirse al valor de la Unidad de Fomento del día en que efectivamente se percibió.

- 6.3** La Sociedad Concesionaria tendrá derecho a cobrar las transacciones de peaje que se registren en el Contrato de Concesión hasta las 24:00 horas del último día del plazo de concesión establecido en el numeral 4.1 de la cláusula precedente. Para ello, la Sociedad Concesionaria podrá aplicar todas las herramientas que le confieren las normas y legislación vigentes para incentivar el pago de los peajes electrónicos, particularmente el artículo 114 de la Ley de Tránsito y el artículo 42º de la Ley de Concesiones de Obras Públicas.
- 6.4** Se deja constancia que lo dispuesto en el presente Convenio no modifica lo establecido en el artículo 1.9.4 de las Bases de Licitación.

**SÉPTIMO:** En virtud de las indemnizaciones acordadas en el presente Convenio, la Sociedad Concesionaria otorga al MOP el más amplio, completo y total finiquito y renuncia a efectuar cualquier reclamación que pudiera haberle correspondido respecto de las materias dispuestas en la Resolución DGC (Exenta) N° 328, de fecha 5 de septiembre de 2018, en las modificaciones informadas por el Inspector Fiscal en su Oficio Ord. N° 5084, de fecha 30 de octubre de 2018, y en lo dispuesto en el presente Convenio.

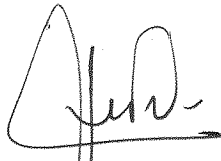
**OCTAVO:** De toda comunicación o hecho relativo al presente Convenio Ad – Referéndum, así como del Contrato de Concesión, se dejará constancia en el Libro de Explotación de la Obra.

**NOVENO:** 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 en los artículos 19º del DS MOP N° 900 de 1996 y 69º del DS MOP N° 956, de 1997.



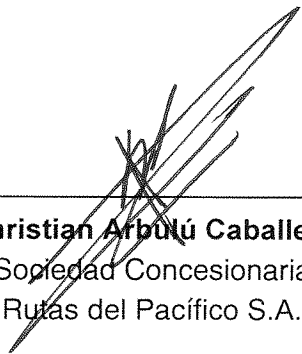
**DÉCIMO:** El presente Convenio se firma en cuatro ejemplares, quedando dos de ellos en poder de la Sociedad Concesionaria y dos en el Ministerio de Obras Públicas.

**UNDÉCIMO:** La personería de don Christian Arbulú Caballero y de don Luis Miguel de Pablo Ruiz, para actuar en nombre y representación de **SOCIEDAD CONCESIONARIA RUTAS DEL PACÍFICO S.A.**, consta en Acta de Sesión de Directorio de 30 de noviembre de 2017, reducida a escritura pública, Repertorio N° 3.143/2018, otorgada con fecha 5 de marzo de 2018, ante el Notario Interino de la Octava Notaría de Santiago, don Jorge Rodrigo Schwenke Zúñiga.

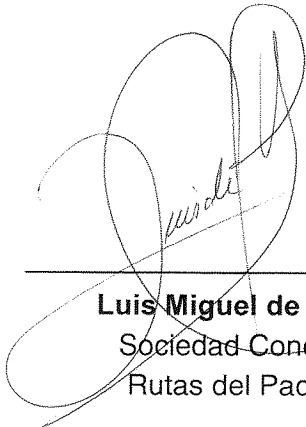


**Hugo Vera Vengoa**

Director General de Concesiones  
Ministerio de Obras Públicas



**Christian Arbulú Caballero**  
Sociedad Concesionaria  
Rutas del Pacífico S.A.



**Luis Miguel de Pablo Ruiz**  
Sociedad Concesionaria  
Rutas del Pacífico S.A.

