

REPÚBLICA DE CHILE  
 MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS  
 DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS  
 COORDINACIÓN DE CONCESIONES DE OBRAS PÚBLICAS

ANT: Bases de Licitación "Ruta 160, Tramo Tres Pinos - Acceso Norte a Coronel".

SANTIAGO, 09 ENE, 2008

DE : DIRECTOR GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS

A : SEGÚN DISTRIBUCIÓN

CIRCULAR ACLARATORIA N° 7

De acuerdo a lo establecido en el artículo 1.4.5 de las Bases de Licitación de la concesión denominada "Ruta 160, Tramo Tres Pinos - Acceso Norte a Coronel", el Director General de Obras Públicas emite la presente Circular Aclaratoria, que incorpora las siguientes aclaraciones, rectificaciones, enmiendas y adiciones a dichas Bases.

**I. ACLARACIONES, RECTIFICACIONES, ENMIENDAS Y ADICIONES**

**I.1 BASES ADMINISTRATIVAS**

1. En **1.8.2 DEL INSPECTOR FISCAL**, modificado por Circular Aclaratoria N° 4, se rectifica el artículo de la siguiente manera:

- En el cuarto párrafo se reemplaza la letra f), por la siguiente:

"f) Aprobar o rechazar, según corresponda, los cronogramas, proyectos, planes, programas y otros documentos, así como sus modificaciones, presentados por la Sociedad Concesionaria para los que las Bases de Licitación requieran su aprobación. No obstante la aprobación de algún proyecto o documento, la Sociedad Concesionaria seguirá siendo la responsable de que las obras cumplan, una vez construidas, los estándares establecidos en las Bases Técnicas;"

- En el cuarto párrafo se reemplaza la letra i), por la siguiente:

"i) Adicionalmente, deberá aprobar o rechazar, según corresponda, a los Planes de Manejo Ambiental indicados en el artículo 2.7.1.11 de las presentes Bases de Licitación, y sus modificaciones, de acuerdo a lo señalado en el Manual de Planes de Manejo Ambiental para Obras Concesionadas elaborado por la Coordinación General de Concesiones, en su versión vigente;"

- En el sexto párrafo se reemplaza la letra i), por la siguiente:

"i) Fiscalizar, durante la etapa de explotación, el permanente cumplimiento de las normas y exigencias ambientales y territoriales establecidas en las presentes Bases de Licitación, en el BIA y en la o las eventuales Resoluciones de Calificación Ambiental de la COREMA VIII Región, que califica ambientalmente el Proyecto y/o sus actividades, según corresponda. Adicionalmente, deberá aprobar o rechazar los Planes de Manejo Ambiental que proponga y desarrolle el Concesionario, y sus modificaciones, conforme al Manual de Planes de Manejo Ambiental para Obras Concesionadas elaborado por la Coordinación General de Concesiones, indicado en el artículo 1.4.1 de las presentes Bases de Licitación;"

2. En **1.8.6 OBLIGACIÓN DEL CONCESIONARIO DE ENTREGAR INFORMACIÓN AL INSPECTOR FISCAL**, se rectifica el artículo de la siguiente manera:

- En el cuarto párrafo, donde dice:

"...al Inspector Fiscal para su revisión y aprobación, previo ingreso al SEIA. Dicha aprobación..."

Debe decir:

"...al Inspector Fiscal para su revisión y aprobación, previo ingreso al SEIA. Para efectos de los plazos asociados a la revisión y corrección, en caso que corresponda, se considerará lo dispuesto en el artículo 1.8.10.2.1 de las presentes Bases de Licitación. Dicha aprobación..."

3. En **1.8.7 INFRAESTRUCTURA PREEXISTENTE QUE SE ENTREGA AL CONCESIONARIO**, modificado por Circular Aclaratoria N° 4, se rectifica el artículo de la siguiente manera:

- Se reemplaza el tercer párrafo por el siguiente:

"La infraestructura preexistente que se entregará a la Sociedad Concesionaria corresponde a la faja vial del eje de la Ruta 160, comprendida entre la localidad de Cerro Alto (km 103,051 aprox.) y el Acceso Norte a Coronel (km 14,300 aprox.). En la extensión del tramo, existen estructuras como puentes, pasarelas, y

sectores de cuestas pronunciadas. No se incluye dentro de la entrega de Infraestructura preexistente los sectores de la Ruta 160 actual en que el Concesionario tendrá que materializar bypass (Lota, Laraquete, Carampangue y Villa Los Ríos)."

4. En **1.8.10.1 EL PROYECTO Y SU RELACIÓN CON EL SEIA**, modificado por Circulares Aclaratorias N<sup>o</sup> 2 y 4, se rectifica el artículo de la siguiente manera:

- En el noveno párrafo, donde dice:

"...o información complementaria. La aprobación por parte..."

Debe decir:

"...o información complementaria. Una vez presentados los TDR, o el Estudio de Impacto Ambiental que elabore la Sociedad Concesionaria, según corresponda, el Inspector Fiscal, dentro del plazo de 30 días, contados desde la recepción, deberá aprobar, rechazar o realizar observaciones a dichos documentos. En caso de rechazarlo o renlizar observaciones, la Sociedad Concesionaria deberá, en el plazo que el Inspector Fiscal determine, presentarlo nuevamente para su revisión, en cuyo caso registrá el mismo plazo establecido en el presente párrafo para su pronunciamiento. La aprobación por parte..."

5. En **1.9.1.1 DE LA INGENIERÍA DE LA OBRA**, modificado por Circulares Aclaratorias N<sup>o</sup> 4 y 6, se rectifica el artículo de la siguiente manera:

- Se reemplaza el sexto párrafo por el siguiente:

"En caso que la propuesta del MOP se traduzca en modificaciones a los plazos de Fuesta en Servicio Provisoria del o los tramos del proyecto, el MOP aumentará los Plazos máximos para las Declaraciones de avance indicados en 1.9.2.6, el Plazo de Puesta en Servicio Provisoria indicado en 1.9.2.7 y el plazo máximo de la concesión indicado en 1.7.6, todos artículos de las presentes Bases de Licitación, en la cantidad de tiempo adicional que requieran las nuevas obras para el o los tramos del proyecto."

6. En **1.9.2.4 PROGRAMA DE EJECUCIÓN DE LAS OBRAS**, se rectifica el artículo de la siguiente manera:

- Se reemplaza el cuarto párrafo por el siguiente:

"La duración máxima permitida para la Fase de Construcción de la totalidad de las obras será la establecida en el artículo 1.9.2.7 de las presentes Bases de Licitación, contados desde aprobación por parte del Inspector Fiscal de la totalidad de la Ingeniería Definitiva de acuerdo a lo señalado en el artículo 1.9.1.2 de las presentes Bases de Licitación."

7. En **1.10.7 ESTADÍSTICAS, MEDICIONES Y CONTROLES**, se rectifica el artículo de la siguiente manera:

- Se reemplaza el tercer párrafo por el siguiente:

"Sin perjuicio de lo anterior, el MOP se reserva el derecho a efectuar, en forma independiente, cualquier medición que estime conveniente, para lo cual podrá utilizar las instalaciones del Concesionario que tengan relación con los sistemas de control o bien instalaciones y equipos propios. Para efectos de los sistemas de cobro electrónico se debe permitir total accesibilidad en cualquiera de los tres niveles jerárquicos que componen el sistema y a la información que de ahí se genere."

8. En **1.11.2.5 EXTINCIÓN ANTICIPADA DE LA CONCESIÓN**, modificado por Circular Aclaratoria N<sup>o</sup> 4, se rectifica el artículo de la siguiente manera:

- Se reemplaza el segundo párrafo por el siguiente:

"En este caso, el DGOP, con el Visto Bueno del Ministro de Hacienda, calificará la necesidad de extinguir anticipadamente la concesión por las causales indicadas en el párrafo anterior, lo que será comunicado mediante carta certificada a la Sociedad Concesionaria y a los acreedores prendarios, en la cual se informará la fecha en que la Sociedad Concesionaria deberá dejar de operar la Concesión."

9. En **1.12.1.1 SUBSIDIO A LA CONSTRUCCIÓN DE LAS OBRAS**, modificado por Circular Aclaratoria N<sup>o</sup> 5, se rectifica el artículo de la siguiente manera:

- Se reemplaza el primer párrafo por el siguiente:

"El MOP pagará a la Sociedad Concesionaria, por concepto de subsidio a la construcción, con el objeto de aportar al financiamiento de las obras de construcción que son necesarias para la materialización del proyecto."

10. En **1.12.3.3 COMPENSACIÓN O INDEMNIZACIÓN POR NUEVAS INVERSIONES**, se rectifica el artículo de la siguiente manera:

- Se reemplaza el cuarto párrafo por el siguiente:

"La nueva inversión será considerada, para efectos de determinar el monto de compensación, como independiente de la inversión original, evaluando todos los efectos sobre los costos de inversión, de operación y mantenimiento marginales al proyecto original."

- En el quinto párrafo, donde dice:

"Para el caso de la tasa de descuento a utilizar para efectos de los pagos del Fisco, esta corresponderá..."

Debe decir:

"Para el caso de la tasa a aplicar para efectos de los pagos del Fisco, esta corresponderá..."

11. En **1.13.2 TARIFA BASE MÁXIMA**, modificado por Circular Aclaratoria N° 5, se rectifica el artículo de la siguiente manera:

- En el segundo párrafo, donde dice:

"...a la adquisición del boleto o del cargo en el dispositivo Tag, según corresponda."

Debe decir:

"...a la adquisición del boleto o del cargo en el dispositivo Tag, según corresponda. Para dichos efectos, el Concesionario, como parte del Proyecto de Ingeniería definitiva indicado en el artículo 1.9.1.4 de las Bases de Licitación, podrá proponer un sistema de control para verificar la procedencia de este derecho."

12. En **1.13.2.1 FÓRMULA DE REAJUSTE TARIFARIO PARA VEHÍCULOS TIPO 1, TIPO 2, TIPO 3, TIPO 4 Y TIPO 6**, adicionado por Circular Aclaratoria N° 5, se rectifica el artículo de la siguiente manera:

- Donde dice:

"..."

IPC<sub>t-1</sub> : Para valores de t mayores que 1, es la variación del Índice de Precios al Consumidor entre la fecha del último reajuste y el 30 de Noviembre del año t-1 de Explotación de la Concesión, en fracción, publicado por el Instituto Nacional de Estadísticas (INE). En caso que dicho indicador deje de existir como índice relevante de reajustabilidad de costos, se aplicará el mecanismo que lo reemplace.

Debe decir:

"..."

IPC<sub>t-1</sub> : Para valores de t mayores que 1, es la variación del Índice de Precios al Consumidor entre la fecha del IPC considerada para el último reajuste y el 30 de Noviembre del año t-1 de Explotación de la Concesión, en fracción, publicado por el Instituto Nacional de Estadísticas (INE). En caso que dicho indicador deje de existir como índice relevante de reajustabilidad de costos, se aplicará el mecanismo que lo reemplace.

- Donde dice:

"Para estos efectos la Sociedad Concesionaria, a más tardar el primer día hábil del..."

Debe decir:

"Para estos efectos la Sociedad Concesionaria, dentro de los primeros 10 días del..."

13. En **1.13.2.2 FÓRMULA DE REAJUSTE TARIFARIO PARA VEHÍCULOS TIPO 5 Y TIPO 7**, adicionado por Circular Aclaratoria N° 5, se rectifica el artículo de la siguiente manera:

- Donde dice:

"..."

IPC<sub>t-1</sub> : Para valores de t mayores que 1, es la variación del Índice de Precios al Consumidor entre la fecha del último reajuste y el 30 de Noviembre del año t-1 de Explotación de la Concesión, en fracción, publicado por el Instituto Nacional de Estadísticas (INE). En caso que dicho indicador deje de existir como índice relevante de reajustabilidad de costos, se aplicará el mecanismo que



lo reemplace.

Debe decir:

IPC<sub>t-1</sub> : Para valores de t mayores que 1, es la variación del Índice de Precios al Consumidor entre la fecha del IPC considerada para el último reajuste y el 30 de Noviembre del año t-1 de Explotación de la Concesión, en fracción, publicado por el Instituto Nacional de Estadísticas (INE). En caso que dicho indicador deje de existir como índice relevante de reajustabilidad de costos, se aplicará el mecanismo que lo reemplace.

• Donde dice:

"Para estos efectos la Sociedad Concesionaria, a más tardar el primer día hábil del..."

Debe decir:

"Para estos efectos la Sociedad Concesionaria, dentro de los primeros 10 días del..."

## L2 BASES TÉCNICAS

14. En 2.2.3.1 **INTRODUCCIÓN**, modificado por Circular Aclaratoria N° 6, se rectifica el artículo de la siguiente manera:

• Se elimina el tercer párrafo.

15. En 2.2.3.3.3 **PUNTOS DE COBRO**, modificado por Circular Aclaratoria N° 6, se rectifica el artículo de la siguiente manera:

• Se reemplaza el texto del número ii) por el siguiente:

"El punto de cobro deberá tener la capacidad de permitir el flujo canalizado en el ancho total de la vía. Adicionalmente deberá garantizar la captura de las posibles discrepancias al sistema de cobro y/o incumplimientos al pago cualquier situación.

El sistema electrónico deberá ser capaz de detectar vehículos en las siguientes situaciones, sin ser exhaustivo de:

- Vehículos equipados con transponders válidos con clase correcta.
- Vehículos equipados con transponders válidos con clase incorrecta.
- Vehículos equipados con transponders inválidos con clase correcta.
- Vehículos equipados con transponders inválidos con clase incorrecta.
- Vehículos equipados con transponders con problemas técnicos.
- Vehículos sin transponders.

Adicionalmente, el punto de cobro deberá tener la capacidad de registrar y clasificar los tránsitos de todos los vehículos que circulen por el punto, informando de ello al centro de operaciones.

El punto de cobro deberá contener un controlador que será el encargado, sin ser exhaustivo de:

- La comunicación con todos los periféricos.
- Generar mensajes de cambio de estado de elementos.
- Generar mensajes de transacciones.
- Generar mensajes de incidencias.
- Generar mensajes de anomalías.
- Almacenar la mensajería enviada / recibida.
- Transmitir la mensajería a la central.
- Recibir los mensajes del centro de operaciones.
- Registrar todos los eventos que ocurren en la vía como las anomalías, discrepancias, fallas, violaciones, etc.
- Gestionar el autodiagnóstico.
- Etc.

El Concesionario deberá determinar la configuración más adecuada para cada punto de cobro, desde el punto de vista de la central de operaciones, este deberá ver un sistema homogéneo que está constituido por una identificación y número de pistas.

El punto de cobro deberá contener todos los subsistemas de detección y clasificación necesarios para el buen cumplimiento de los requerimientos. El software deberá contener protecciones que impidan la adulteración de la información, así como la pérdida de información por falla de algunos de sus componentes, a la vez la información debe ser guardada por un periodo mínimo de un mes, a pesar de haber sido transmitida al centro de operaciones.

Cada punto de cobro deberá llevar un sistema de cuenta de vehículos separados por clase en forma horaria, al cual sólo podrá acceder el MOP para efectos de auditoría, con registro de mensual de los datos.

El punto de cobro deberá tener la capacidad de operar sin comunicaciones en tiempo real con la central de operaciones, sin degradar ninguna de su funcionalidad. Adicionalmente deberá contemplar la capacidad de un medio de descarga y carga de las transacciones y bases de datos en forma manual en el punto mismo de cobro.

El subsistema de discrepancias deberá asegurar la total privacidad y anonimato de los conductores mientras no intente evadir el pago del peaje, cuando esto ocurre, deberá reportar la patente del vehículo.

El diseño del pórtico deberá responder a una construcción modular de arquitectura armónica con el entorno a fin de facilitar la instalación, mantención y posible traslado.

El controlador del punto de cobro, y por lo tanto su aplicación, deberá ser única. Solamente diferirán los dispositivos asociados, pero la aplicación deberá garantizar la versatilidad y modularidad de los mismos (a través de bibliotecas independientes de manejo para cada dispositivo). De esta manera, el software deberá poseer la cualidad de poder configurar los dispositivos asociados a cada tipo de vía con cambios mínimos.

- El software del controlador del punto de cobro deberá permitir una modalidad de mantenimiento de manera de poder probar por separado el funcionamiento de los periféricos conectados.
  - El software del controlador de punto de cobro permitirá realizar simulaciones de transacciones ingresando en la modalidad de prueba.
  - La autonomía de funcionamiento del punto de cobro sin conexión con la estación deberá ser de por lo menos 1 semana, en condiciones de máximo flujo. Los mensajes acumulados durante ese periodo, serán enviados en forma automática a la estación una vez restablecida la comunicación.
  - El software de punto de cobro detectará automáticamente el corte de las comunicaciones, y pasará a modalidad de trabajo fuera de línea sin necesidad de intervención de ningún operador. Al restablecerse la comunicación, la vía actualizará toda la información generada durante el periodo de incomunicación.
  - Cualquier reparación de los equipos o periféricos de vía, supondrá el intercambio de un módulo y la posterior reparación del averiado.
  - La alimentación general del punto de cobro deberá contar con respaldo frente a los cortes de suministro de la red eléctrica normal de a lo menos de 12 horas.
  - Todas las alimentaciones para periféricos deberán estar protegidas independientemente."
- Se reemplaza el texto del número iii) por el siguiente:
 

"El punto de cobro debe disponer de las siguientes interfaces, a lo menos:

    - Interfaz con el subsistema de detección/clasificación.
    - Interfaz con el subsistema de discrepancias.
    - Interfaz con el subsistema de pago.
    - Interfaz de alta velocidad con la computadora central de operaciones para los diversos intercambios de datos tales como: transacciones, tablas de configuración, tablas de tarifas, listas positivas y/o negativas, alarmas, mensajes de control, etc.
    - Interfaz con los equipos de prueba para proporcionar información sobre el estado del punto de cobro.
    - Interfaz hombre - máquina para la operación directa en el punto, con teclado y monitor.
    - Interfaz para unidad externa de extracción y carga de datos en el punto.
    - Interfaz de alta velocidad para la comunicación de unidades externas que faciliten el monitoreo de todas las unidades en tiempo real."
16. En 2.2.3.5 SISTEMA DE ATENCIÓN A CLIENTES, modificado por Circular Aclaratoria N° 6, se rectifica el artículo de la siguiente manera:
- En el segundo párrafo se elimina el décimo punto.



17. En 2.2.3.5.3 **GESTIÓN DE CLIENTES**, modificado por Circular Aclaratoria N° 6, se reotifica el artículo de la siguiente manera:

- Se reemplaza el primer párrafo por el siguiente:

“El Concesionario deberá considerar que el sistema de atención a clientes tendrá como mínimo la siguiente funcionalidad:

- Inventarios de los transponders, entregados, devueltos, en reparación, en bodega, etc.
- Generar cuentas de clientes privados y comerciales.
- Generar cuentas para clientes con transponder asignado.
- Administrar las cuentas de clientes.
- Procesar y conciliar las transacciones.
- Generar informes administrativos, financieros, operativos y de rendimiento.
- Tener todas las funciones necesarias de atención a clientes.
- Almacenamiento de todas las transacciones e imágenes.
- Todas las funciones necesarias para el correcto funcionamiento.”

- En el número vi) se reemplaza el texto por el siguiente:

“El Concesionario deberá considerar que el sistema de atención a clientes tendrá que verificar automáticamente la validez de todas las transacciones. Cualquier transacción que sea invalidada por procesos automáticos, será marcada para su posterior análisis en los procesos de conciliación, la marca deberá contener el código de falla específico. Para las transacciones aprobadas, el sistema deberá continuar procesándola hasta completar el ciclo. Las transacciones que correspondan a transponders perdidos, robados o inválidos, deberán ser registradas en una cuenta especial pero sin perder la identidad de la cuenta a la que pertenecían, dicha cuenta especial deberá contener todos los cargos, pero no se procederá a su facturación. Sólo personal del MOP podrá conciliar dicha cuenta.

Las transacciones asociadas a discrepancias, deberán ser discriminadas por causa, y contener las imágenes del vehículo. Las transacciones que sean irrecuperables por cualquier motivo deberán ser ingresadas a otra cuenta especial, que al igual que la anterior, deberá contener todos los cargos, pero no se procederá a su facturación, solo personal del MOP podrá conciliar dicha cuenta.

En todo caso, ninguna transacción podrá ser borrada del sistema en forma automática o manual, cada transacción deberá ser asociada a una cuenta normal o especial.

Las transacciones no deben presentar anomalías que puedan ocurrir en las pistas como transmisiones duplicadas, transacciones casi simultáneas, etc., las cuales deben ser resueltas a nivel de punto de cobro, y/o nivel de servidor de punto de cobro.”

- En el número viii) se reemplaza el texto por el siguiente:

“El Concesionario deberá implementar y entregar un subsistema de fiscalización de discrepancias al sistema de cobro y/o incumplimientos al pago altamente automatizado y comprobado en terreno.

El sistema deberá ser instalado en todos los puntos de cobro de manera que cubra toda la extensión de la vía, incluyendo todas las pistas y bermas, de manera que tenga la capacidad de captar las imágenes de las placas de patentes de todos los vehículos para los que se registraron discrepancias. Estas imágenes deberán ser digitalizadas y asociadas con la información de la transacción, almacenadas localmente y en el sistema de captación de imágenes del servidor de puntos de cobro.

El registro de la posible discrepancia contendrá imágenes codificadas digitalmente, junto con la siguiente información a lo menos de la transacción:

- Número de la pista.
- Número de la transacción.
- Fecha y hora de la transacción.
- Tipo de discrepancia.
- Número de Transponder, si corresponde.
- La clase de vehículo.

Estas imágenes y datos de la transacción de la posible discrepancia deberán ser enviados al centro de operaciones, donde se pueda verificar y leer la información de la placa patente e ingresarla al sistema. Se verá si existe motivo de incumplimiento al pago, registrándose el evento, al igual que el cargo en la cuenta correspondiente. El procedimiento propuesto, deberá ser sometido a la revisión del Inspector Fiscal, hasta la obtención de su aprobación.”

- En el número ix) se reemplaza el texto por el siguiente:

“El Concesionario deberá garantizar que los procedimientos de notificación de evasión de peaje cumplirán con la ley vigente, citándose y ajustándose a derecho. El sistema de atención a clientes será el responsable de todos los aspectos del procesamiento de discrepancias o incumplimientos al pago, por lo que deberá

sustentar totalmente la funcionalidad necesaria para ejecutar las labores de recaudación y cobro.

El Concesionario deberá proporcionar para el procesamiento de avisos de evasión de peaje a lo menos lo siguiente:

- Imágenes impresas de suficiente calidad para distinguir la placa patente del vehículo.
- Suficiente capacidad de procesamiento y almacenamiento en el sistema.
- Tener suficiente capacidad de almacenamiento en el sistema para almacenar y tener acceso, en línea, a toda la información (imagen y datos) relacionada con la **discrepancia o el incumplimiento al pago.**
- Tener la capacidad de almacenar, recuperar y tener acceso al 100% de toda la información, imágenes y datos relacionados con la **discrepancia o el incumplimiento al pago."**

- En el número x) se reemplaza el texto por el siguiente:

"El Concesionario deberá procurar que el sistema entregado produzca suficiente información resumida y detallada sobre ingresos, egresos y transacciones. Todos los movimientos producto de las transacciones, pagos, transferencias, etc., deberán estar sustentadas por recibos y documentación original. De acuerdo a lo anteriormente mencionado en estas Bases de Licitación, el Concesionario deberá preparar y entregar para cada cierre de mes al MOP un estado de conciliación de ingresos y egresos relacionado con las actividades de recaudación, **discrepancias o incumplimientos al pago** conforme a lo establecido en el artículo. 2.4.6.3 de las presentes Bases de Licitación

El Concesionario deberá entregar informes trimestrales sobre el inventario, estado de los equipos y de otros bienes suministrados bajo el contrato conforme a lo establecido en el artículo 2.4.6.2 de las presentes Bases de Licitación.

El Concesionario deberá garantizar que mantendrá toda la información en forma exacta, así como los registros originales para fines de auditoría. Se deberán emplear prácticas contables aceptadas por El Servicio de Impuestos Internos para asegurar que todas las partidas relacionadas estén vinculados entre sí.

El sistema de atención a clientes deberá contar con las facilidades entre otras de informes programados, y/o manuales, con el fin de facilitar las labores de operación. A continuación se incluye una lista de informes:

- Estadística diaria referente al total de cuentas, transponders, transacciones, pagos, reposición de fondos, saldos y reembolsos, para cada día y mes/año a la fecha.
- Estadística diaria referente a **discrepancias o incumplimientos al pago**, tales como: procesados, notificados, pendientes e ignorados, e información de pago para cada día y mes/año a la fecha.
- Estadística de usuarios eventuales.
- Reportes Administrativos.
- Resumen diario del estado de las cuentas.
- Resumen diario de actividad de peaje, separados por pista y por punto de cobro.
- Resumen de conciliación diaria de todos los créditos y débitos asociadas a cuentas de clientes.
- Informe diario de todos los ingresos recibidos por **incumplimientos al pago.**
- Informes diarios que concilien todo el efectivo y los cheques con las planillas de depósito bancario y de Representantes de Gestión a Clientes.
- Informe diario de discrepancias.
- Informe diario de los ajustes efectuados.
- Informe de estado de cuenta por cliente.
- Estadística del tiempo de disponibilidad y procesamiento de transacciones.
- Estadística del tiempo de procesamiento de imágenes.
- Informe sobre el estado de los transponders.
- Informe diario sobre morosidad.
- Informe de datos de clientes y cuentas.
- Informe de administración de inventario.
- Y todos los informes que sean necesarios para el buen cumplimiento de la gestión de atención a clientes."



7/13

## II. SERIE DE CONSULTAS Y RESPUESTAS

1. En relación con el sistema de cobro, reiteramos nuestra solicitud de considerar la tecnología de telepeaje con pre-pago interoperable, debido a los altos costos de implementación y sobre todo de operación que presenta un sistema con post-pago. En caso que definitivamente se decida implementar el post-pago solicitamos condicionar a que éste sea a través de un contrato que asuma el usuario del tag con servicios comerciales (tiendas, bancos u otros), con cargo automático a cuentas corrientes, tarjetas, etc.

**Respuesta:** El sistema electrónico de cobro asociado al Telepeaje deberá ser un Sistema de Post - Pago, el cual deberá cumplir las exigencias del contrato de concesión. Para efectos de la distribución de los dispositivos, el Concesionario deberá considerar la distribución gratuita en los términos establecidos en el contrato, sin perjuicio de la gestión comercial propia para dichos efectos.

2. En el punto 1.14 de las Bases de Licitación, se plantea "La tecnología para el cobro de Telepeaje, como mínimo, debe ser Sistema de Telepeaje Non-Stop con barrera, que permita el cobro electrónico sin detención", por otro lado en el párrafo 1.14.1.1 se declara "Asimismo, la Sociedad Concesionaria podrá instalar barreras de detención para permitir el paso sólo a los usuarios que posean tag o transponder y que éstos estén habilitados para el paso". Por favor confirmar si la existencia de barreras es obligatoria o queda a criterio de Concesionario.

**Respuesta:** Remítase a las rectificaciones N° 4 y N° 6 de la Circular Aclaratoria N° 6.

3. El no cumplimiento del requisito "Obligación de declarar que es el único tag que ha recibido a título gratuito para utilizar en las vías concesionadas", ¿se refiere a tags entregados por cualquiera de los Concesionarios y registrados en el Registro Nacional de Usuarios de Televías (RNUT)? En caso de que el cliente no cumpla esta condición, ¿obligará al concesionario a no entregar el tag a ese cliente o a cobrarle el costo del tag?, ¿el concepto de "único tag", se refiere a un tag por vehículo o un tag por cliente? Es decir si un cliente tiene 3 vehículos, ¿tiene derecho a uno o tres tags sin costo?

**Respuesta:** Se refiere a tags entregados por cualquiera de los concesionarios de los contratos registrados en el RNUT. Además, se debe señalar que cada placa patente se encuentra asociada a un único dispositivo de telepeaje según los registros del RNUT, por lo que el Concesionario tendrá que distribuir gratuitamente los dispositivos en virtud de las exigencias del contrato de concesión.

4. Agradecemos detallar que será considerada una "infracción" en el contexto de las presentes bases de licitación y en especial del punto 2.2.3.2.4 párrafo iii) de las mismas bases de licitación.

**Respuesta:** El Sistema de Infractores ha sido modificado por un Sistema de Discrepancias según la rectificación N° 19 de la Circular Aclaratoria N° 6.

5. En el punto 1.14.1.1.5 párrafo b) de las Bases de Licitación se plantea que el Concesionario puede optar por ofrecer medio de pagos anticipados o prepagos. ¿Esta definición se refiere al concepto de "pase diario" usado por las Concesionarias urbanas de Santiago o a cuentas en que el usuario paga por anticipado y los tránsitos se descuentan del saldo, tipo tarjeta "inteligente"?

**Respuesta:** Según lo señalado en la rectificación N° 9 de la Circular Aclaratoria N° 6, el sistema de peaje electrónico del proyecto contempla de manera obligatoria, un sistema de "post-pago". En este sentido, el único medio complementario es el cobro Manual de Tarifas.

6. En el punto 2.2.3.3.3 párrafo ii) se especifica que el controlador del punto de cobro, y por lo tanto su aplicación, deberá ser única. ¿Se deberá entender que éste servidor, debe controlar tanto las vías de peaje manual como las vías de telepeaje?

**Respuesta:** Remítase a la rectificación N° 14 de la presente Circular Aclaratoria. Sin perjuicio de lo anterior, el Centro de Operaciones deberá ser capaz de integrar tanto las vías de peaje manual como las de Telepeaje.

7. En el punto 2.2.3.3.3 párrafo ii) se especifica que el punto de cobro, debe tener la capacidad de almacenar 1 semana de transacciones, en condiciones de máximo flujo. Agradeceremos indicar cual es el máximo flujo diario de vehículos estimado por el MOP.

**Respuesta:** Para efectos del flujo máximo el Concesionario deberá realizar sus propias estimaciones.

8. En el punto 2.2.3.3.3 párrafo iii) se define que el punto de cobro debe disponer de una interfaz con los equipos del MOP. Agradeceremos describir las características del sistema del MOP, y la interfaz mencionada en este párrafo.

**Respuesta:** Remítase a la rectificación N° 14 de la presente Circular Aclaratoria.

9. En el punto 2.2.3.5 se solicita que el sistema de atención a clientes permita, realizar el seguimiento de citaciones. Agradeceremos aclarar y detallar a que se refiere este concepto.

**Respuesta:** Remítase a la rectificación N° 16 de la presente Circular Aclaratoria.

10. En el punto 2.2.3.5.3, se especifica que el sistema de gestión de clientes, debe permitir genera cuentas con y sin transponder asignado. Favor aclarar si el concepto se refiere a cuentas que transitoriamente no tienen un transponder asignado o a cuentas en que la asignación de los tránsitos (pasadas por las vías de telepeaje), se hace a través del procedimiento de la imagen de una placa patente.

**Respuesta:** Remítase a la rectificación N° 17 de la presente Circular Aclaratoria.

11. En el punto 2.2.3.5.3 párrafo vi), se especifica que las transacciones de usuarios no frecuentes autorizados deberá ser cargados o debitados en sus respectivas cuentas, que no tendrán asignado transponder. Favor aclarar si estas cuentas se refieren a "pases diarios", como lo usados en la concesiones urbanas de Santiago o a cuentas de clientes que sera debitados a través a través del procedimiento de las imágenes de la respectiva placa patente.

**Respuesta:** Remítase a la rectificación N° 17 de la presente Circular Aclaratoria.

12. En el punto 2.2.3.5.3 párrafo x), se solicita que el módulo de gestión de clientes tenga la capacidad de ejecutar las labores de recaudación y cobro de infractores. Favor aclarar, si se refiere, a la recaudación y cobranza del monto compensatorio que legalmente le corresponde al Concesionario, o a la recaudación y cobranza del monto correspondiente a la infracción de tránsito, tarea que a nuestro entender, es responsabilidad del Juzgado del Policía Local, limitándose el Concesionario a entregarle la toda información necesaria.

**Respuesta:** Remítase a la rectificación N° 17 de la presente Circular Aclaratoria.

13. Finalmente, solicitamos considerar la postergación de la fecha de entrega de la ofertas técnicas y económicas en un plazo de a lo menos 45 días, contados desde la nueva fecha indicada en su Circular Aclaratoria N° 5 del 07 de diciembre de 2007, debido principalmente a que el proyecto es incompleto y presenta deficiencias en las estructura, drenaje y movimientote tierras, requiriéndose estudios de ingeniería complementarios. Además, las modificaciones y complementos informados en las Circulares Aclaratorias N° 4 y N° 5 son de suma importancia por lo que se requiere de un análisis acabado para la presentación de la propuesta.

**Respuesta:** Se mantienen los plazos indicados en las rectificaciones N° 2 y N° 3 de la Circular Aclaratoria N° 5.

14. En relación al proyecto de la ref., le agradeceré considerar una prórroga en la fecha de licitación establecida para el 20 de Diciembre de 2007 según Circular Aclaratoria N° 3, en atención a que los últimos cambios sugeridos en la estructura de las plazas de peaje implican, entre otras, las siguientes consideraciones para la presentación de la oferta:

- Cambio en el estudio de tráfico
- Estudio de la posición de las plazas
- Reestudio del sistema de peaje a emplear
- Estudio de la implicación en los costos de operación y mantenimiento al tener que duplicar tanto los sistemas como el personal
- Desconocimiento de los alcances en la vialidad económica

**Respuesta:** Se mantienen los plazos indicados en las rectificaciones N° 2 y N° 3 de la Circular Aclaratoria N° 5.

15. En atención al proceso de licitación de la referencia y en virtud de la abundante información que el Ministerio de Obras Públicas, a través de la Coordinación de Concesiones, ha entregado oficialmente a los licitantes para su revisión y análisis en los últimos días. En particular, aquella relacionada con las modificaciones asociadas al modelo de negocio que regirá el proyecto, así como los nuevos antecedentes sobre la posibilidad de autorizar el funcionamiento de un nuevo tipo de vehículo (bi-tren) y las últimas aclaraciones a los aspectos técnicos del proyecto en licitación, todos antecedentes que requirieron de especial énfasis en el proceso de análisis del negocio, es que solicitamos a usted tenga a bien modificar el plazo establecido para la presentación de las Ofertas Técnicas, el cual está fijado para el día 30 de Enero de 2008, en al menos 30 días.

**Respuesta:** Se mantienen los plazos indicados en las rectificaciones N° 2 y N° 3 de la Circular Aclaratoria N° 5.

16. Si tras el procedimiento descrito en la cláusula 1.12.9 de las BALI – incluida en la Circular Aclaratoria N° 4, el MOP decide autorizar la implementación del proyecto de camiones Bitren, se solicita precisar si en el monto a pagar por el MOP se incluirán cantidades para compensar por el (i) financiamiento y (ii) mantenimiento extraordinario asociados las obras adicionales.

**Respuesta:** Se mantiene lo señalado en el artículo 1.12.9 de las Bases de Licitación.

17. En la modificación de la cláusula 1.14 de las BALI – incluida en la Circular N° 5, se define el sector permitido para instalar la Plaza de Peaje Troncal de Chivilingo entre los Km. 41,000 y 42,000. Sin embargo en el Estudio de M&C – Zañartu el emplazamiento de la Plaza de Peaje de Chivilingo aparece localizada en el punto kilométrico 42,200.

**Respuesta:** Remítase a la rectificación N° 4 de la Circular Aclaratoria N° 6.

18. En relación a las cláusulas 1.13.2.1 y 1.13.2.2 de las Bases de Licitación, entendemos que el último reajuste de la variación del Índice de Precios al Consumidor de la expresión IPCI-1 debería corresponder al 30 de noviembre del año anterior y no a la fecha del último reajuste (que corresponde a los 1° de enero de cada año), a efectos que dicha variación incluya los últimos 12 meses y no sólo 11 meses como está ahora.

**Respuesta:** Remítase a la rectificaciones N° 12 y 13 de la presente Circular Aclaratoria.

19. Tras el incremento del presupuesto oficial de la obra al que se refiere la Circular N° 5, ¿es necesario asumir que el capital mínimo de la de la sociedad concesionaria establecido en la cláusula 1.7.3 debe igualmente ser revisado al alza?

**Respuesta:** Se mantiene lo señalado en las Bases de Licitación.

20. Artículo 1.8.6, 4º párrafo: especifica que la concesionaria debe someter a revisión y aprobación del Inspector Fiscal el EIA o DIA, previo ingreso al SEIA, sin embargo, no se indica el plazo que requerirá la aprobación del Inspector Fiscal. Solicitamos se establezca un plazo.

**Respuesta:** Remítase a la rectificación N° 2 de la presente Circular Aclaratoria.

21. Artículo 1.8.8.2.1, 4º párrafo: se indica que en caso de incumplimiento del MOP en la entrega de terrenos, se compensará a la sociedad concesionaria con aumento de plazo de construcción y de PSP del tramo afectado. En este caso también se debiera ampliar el plazo máximo de la concesión, lo que solicitamos se incorpore a las Bases de Licitación.

**Respuesta:** Remítase a la rectificación N° 8 de la Circular Aclaratoria N° 4.

22. Artículo 1.8.10.1, 9º párrafo: especifica que en caso que la concesionaria proponga una modificación a los Estudios Referenciales, deberá evaluar la necesidad de ingresar estudio al SEIA, siendo sometidos previamente a revisión y aprobación del Inspector Fiscal. Se debería regular los plazos del Inspector Fiscal para su aprobación.

**Respuesta:** Remítase a la rectificación N° 4 de la presente Circular Aclaratoria.

23. Artículo 1.8.15, 6º párrafo: se pide una vigencia de 3 años para las pólizas de responsabilidad civil. La vigencia de 2 años es suficiente y podría ser de menor costo. Solicitamos se revise esta condición.

**Respuesta:** Remítase a la rectificación N° 13 de la Circular Aclaratoria N° 4.

24. Artículo 1.11.2.2. En el caso que en el plazo máximo de la concesión no se hubiera alcanzado el ITC, el MOP debería pagar el Costo Adicional de la Mitigación Ambiental y el Costo Adicional por Relocalización Habitacional debidamente actualizados. Solicitamos se revise esta condición en los terminos señalados.

**Respuesta:** Se mantiene lo señalado en el artículo.

25. Artículo 1.11.2.5, 3º párrafo: se indica que la indemnización será pagada 12 meses después de la calificación de extinción anticipada. Además, en el 7º párrafo se indica que el término del contrato podrá ser dentro de los 8 meses siguientes a dicha calificación. Por lo anterior, asumiendo que el adjudicatario operará esos 8 meses, la fórmula que sigue al 4º párrafo debería incorporar: i) el exponente  $m+(12-8)$  en el factor  $\square$ ; ii)  $m+8$  como índice inicial en la sumatoria de los Costos Estimados de Operación y Mantenimiento (Ci).

**Respuesta:** Se mantiene lo señalado en el artículo, modificado de acuerdo a la rectificación N° 8 de la presente Circular Aclaratoria.

26. Artículo 1.12.1.1, 2º párrafo: se indica que subsidio a la construcción de la obra se pagará sólo si se encuentra autorizada la PSD de la totalidad de la obra. Siendo un subsidio a la construcción corresponde que sea pagado con la PSP de cada tramo (posiblemente se debería dividir el subsidio) tal como se ha establecido en otros contratos de concesión.

**Respuesta:** Se mantiene lo señalado en el artículo.

27. Artículo 1.12.3.3.3, 2º párrafo: se indica el procedimiento para calcular la tasa de descuento a utilizar para definir compensaciones o indemnización por nuevas inversiones. Se solicita que, no obstante el procedimiento, la tasa a utilizar no pueda ser inferior a  $r_j$  utilizada en el cálculo de VPI en Artículo 1.7.7.1. Siendo esa la tasa de referencia para el licitante y financieristas y considerando que las nuevas inversiones no son separables de la concesión (en caso de subasta por incumplimiento grave no se licitan en forma separada) se perjudica al concesionario y financierista en caso de utilizar una tasa menor.

**Respuesta:** Remítase a la rectificación N° 10 de la presente Circular Aclaratoria.

28. Artículo 1.12.3.3.3, 5º párrafo: se indica la tasa de descuento a utilizar para efectos de los pagos del Fisco. Se solicita que ésa sea el procedimiento sólo si los pagos del Fisco son independientes del contrato de concesión y de plazo de pago inferior a 5 años. Si no fueran independientes del contrato de concesión la tasa de descuento debe ser mayor y con el procedimiento similar al indicado en el comentario sobre el 2º párrafo. Para plazos mayores a 5 años los costos de los potenciales financieristas suben en forma importante.

**Respuesta:** Remítase a la rectificación N° 10 de la presente Circular Aclaratoria.

29. Artículo 1.12.7.1, 3º párrafo: se indica que el primer año de ingreso mínimo corresponde al año calendario en que se autorizó la PSD. El primer año debería corresponder al año en que se autorizó la PSP total. De hecho la garantía de ingreso mínimo descrita el Artículo 1.12.2.1.4 se comienza a pagar con la primera PSP.

**Respuesta:** Se mantiene lo señalado en el artículo.

30. En el punto 1.12.3.3.3 de las BALI se indican las compensaciones que recibiría la Concesionaria por la exigencia del MOP de hacer nuevas inversiones. Allí se indica que: "La nueva inversión será considerada, para efectos de su forma de compensación, como independiente de la inversión original."

Las formas de compensación posibles son tratadas en los párrafos previos, por lo que se entiende que lo que se quiere decir es respecto de cómo se definirá el monto de la compensación. El párrafo podría ser interpretado en el sentido de que se considerará que la compensación es independiente del proyecto, lo cual en realidad puede o

no ser cierto: en caso de un pago incondicional irrevocable y cesible, la compensación es independiente del proyecto; pero en caso de una compensación por tarifa o un subsidio, la compensación no es independiente del proyecto.

Para reflejar lo que se quiere decir y evitar una interpretación errónea se propone la siguiente redacción:

"La nueva inversión será considerada, para efectos de determinar el monto de compensación, como independiente de la inversión original, evaluando todos los efectos sobre los costos de inversión, de operación y mantenimiento marginales al proyecto original."

**Respuesta:** Remítase a la rectificación N° 10 de la presente Circular Aclaratoria.

31. En el punto 1.12.3.3.3 de las BALI se tratan las compensaciones que recibiría la Concesionaria por la exigencia del MOP de hacer nuevas inversiones indicándose que: "Para el caso de la tasa de descuento a utilizar para efectos de pagos del Fisco, esta corresponderá a la tasa interna de retorno promedio. ..."

Entendemos que la "tasa de descuento" se usa para descontar los pagos futuros del Fisco, teniendo en consecuencia un riesgo dependiente de las circunstancias en que ocurre el pago a la concesionaria; si dicho pago no es cesible, el pago estará afecto al riesgo de la concesionaria; pero si es cesible, incondicional e irrevocable, el pago estará afecto al riesgo del fisco.

En otras concesiones se ha utilizado esa definición tasa de descuento para pagos incondicionales, irrevocables y cesibles a través de Resolución DGOP, siendo ello suficiente para cubrir los costos financieros del financiamiento de las inversiones. No obstante si se tratase de otra forma de pago del fisco, ese pago no tendrá necesariamente el mismo riesgo del fisco pues no basta que sea un pago del MOP, sino también se requiere que sea incondicional, irrevocable y cesible. De este modo, para ser consistente al utilizar la definición de tasa de descuento de otras concesiones se debe precisar que se trata de pagos del MOP con las mencionadas características.

En consecuencia se propone la siguiente redacción:

"Para el caso de la tasa de descuento a utilizar para efectos de pagos del Fisco que sean incondicionales, irrevocables y cesibles a terceros, esta corresponderá a ..."

**Respuesta:** Remítase a la rectificación N° 10 de la presente Circular Aclaratoria.

32. En el punto 1.12.1.1, primer párrafo de la aclaración 6 de la Circular Aclaratoria N° 5, se indica que: "Dicho subsidio no es independiente del contrato de concesión y se pagará sólo mientras el contrato esté vigente."

Entendemos que la idea es que el subsidio se pague a la concesionaria mientras esté operando, pero si hubiere incumplimiento grave, el subsidio podrá ser exigido por el interventor que nombra el MOP según el artículo 79 del Reglamento y deberá ser incluido en las bases de licitación que se establezcan en la nueva licitación posterior al incumplimiento grave según se indica en el artículo 28 de la Ley de Concesiones.

Si el subsidio se paga sólo si el contrato está vigente, no podrá ser financiable por terceros pues dichos acreedores verán que la fuente de pago desaparece en caso de incumplimiento grave, por lo que el subsidio no cumplirá con el propósito de respaldar parte de la deuda necesaria para financiar el proyecto.

**Respuesta:** Remítase a la rectificación N° 9 de la presente Circular Aclaratoria.

33. En la Circular Aclaratoria N°4, punto 18, se establece que "el plazo máximo para la puesta de servicio provisoria de la totalidad de la obra será de 38 meses". ¿Se debe entender que el plazo máximo permitido para la fase de construcción, que indican las BALI en su acápite 1.9.2.4. de 35 meses. se cambia por 38 meses? Solicitamos confirmar.

**Respuesta:** Remítase a la rectificación N° 6 de la presente Circular Aclaratoria.

34. En la Circular Aclaratoria N°4, punto 27, se establecen los procesos y plazos de los estudios a realizar por la Sociedad Concesionaria, para determinar las implicancias de la implementación del Camión Bitrén dentro del área de la Concesión. De dicho párrafo se desprende que, de cumplirse en cada etapa del proceso los plazos máximos, el plazo acumulado sumaría 10 meses, sin embargo, de acuerdo a lo indicado en esta misma Circular Aclaratoria, punto 15, Tabla N°5, el plazo máximo de entrega de los proyectos de ingeniería de detalle es de 14 meses. ¿Se debe entender que el proceso de Ingeniería de detalle, es paralelo al del estudio del Camión Bitrén?. De ser afirmativa la respuesta, ¿quién asumirá los costos de proyectos presentados que puedan ser modificados por los requerimientos de este tipo de vehículos?

**Respuesta:** El Concesionario deberá realizar los Proyectos de Ingeniería Definitiva a su entero cargo, costo y responsabilidad, incluida los análisis y modificaciones, en caso que corresponda, para efectos de la incorporación del Camión tipo Bitrén, cumpliendo los plazos establecidos en el contrato.

35. Según las BALI se debe reparar el Puente Pilpilco existente; sin embargo, de acuerdo a la planta, dicho puente se superpone con el nuevo Puente Pilpilco proyectado. Solicitamos aclarar.

**Respuesta:** El Concesionario deberá considerar que el Puente Pílpilco no se demuele, debiendo en el proyecto definitivo realizar el ajuste geométrico del trazado de la doble calzada proyectando un Puente Nuevo al Oriente del Existente. El puente existente podrá ser utilizado para los desvíos de tránsito en la Etapa de Construcción de las obras y eventual circulación de peatones en la Etapa de Explotación.

36. De la superposición del proyecto de expropiaciones sobre la planta geométrica de los proyectos referenciales se aprecian zonas en las cuales el corte excede la expropiación considerada, ejemplo de ello es lo que ocurre en el By Pass Lota Pk 28000 y 29600 ¿Quién asumirá el costo de estas expropiaciones adicionales, necesarias para construir el proyecto conforme al trazado del proyecto referencial? En relación al mismo tema de expropiaciones, solicitamos aclarar quién asumirá el costo de expropiaciones adicionales que se generen como resultado de problemas en la topografía de los proyectos referenciales.

**Respuesta:** De acuerdo a lo indicado en el artículo 1.8.9 de las Bases de Licitación, la Sociedad Concesionaria pagará al Estado la cantidad de UF 1.000.000 (un millón de Unidades de Fomento) por concepto de desembolsos, gastos o expensas que se originen con motivo de las expropiaciones o de la adquisición de terrenos para el Estado requeridas para la ejecución de las obras que se emplazan en los terrenos definidos en el Estudio Referencial de Áreas de Expropiación señalado en el artículo 1.4.3 de las presentes Bases de Licitación que forman parte del Contrato de Concesión. En caso que se requieran terrenos adicionales, los costos asociados serán de entero cargo del Concesionario.

37. En el punto 1.13.2 y 1.13.5 se indica que la adquisición de un boleto por un valor distinto de cero en la plaza de peaje de Curanilahue (Pílpilco) le da derecho al usuario a pasar en forma gratuita por la plaza de peaje de Pílpilco (Curanilahue).

Para evitar el mercado secundario de boletos (adquiridos en una plaza de peaje y utilizables en la otra) el concesionario podría identificar, por cualquier medio, la patente del usuario en el boleto comprado para exigir en el otro peaje la correspondencia del usuario con la patente identificada. De este modo, el usuario que en una plaza de peaje A no presente la identificación de su patente en el boleto adquirido en la otra plaza de peaje B, deberá cancelar el peaje de la plaza de peaje A.

Se solicita la confirmación del MOP respecto de la validez de la normativa anterior.

**Respuesta:** Remítase a la rectificación N° 11 de la presente Circular Aclaratoria.

38. Los accesos indicados en la tabla N° 23 de las BALI que se ubican entre los PK 102,400 y 102,800 conectan la calzada del proyecto con el acceso a Pílpilco, a través del cual es posible retomar la calzada del proyecto en Villa Los Ríos (Pk 96,230), evitando el pago de peaje en la plaza de Pílpilco (entre los PK 98,400 y 99,200).

Si bien el usuario que desde el sur va al norte de Curanilahue pagará luego peaje en la plaza de Curanilahue, los usuarios que se dirigen a la zona de Curanilahue desde el sur podrán utilizar el proyecto sin cancelar el peaje. Análogamente, los usuarios que se dirigen desde Curanilahue al Sur podrán utilizar el proyecto sin cancelar peaje.

Se solicita permitir el cobro de la totalidad de la tarifa a los vehículos Tipo 5 y Tipo 7 que acceden al proyecto en Villa Los Ríos y se dirigen al norte o que, viniendo desde el norte, salen del proyecto en Villa Los Ríos.

**Respuesta:** Remítase a lo señalado en 1.13.2, modificado por Circular Aclaratoria N° 5, y en 1.14, modificado por Circulares Aclaratorias N° 2, N° 5 y N° 6, ambos artículos de las Bases de Licitación.

39. En relación al punto 1.5.5 A de las bases, letra b), N° i y viii: Se señala que las personas jurídicas deberán acompañar dentro de sus antecedentes en originales o copia autorizada o fotocopia legalizada de la escritura pública de constitución de sociedad o texto refundido vigente. Sin perjuicio de ello, tratándose de agencias chilenas de sociedades anónimas extranjeras se exige presentar los documentos que acrediten su constitución en Chile de conformidad con los artículos 121, 122, 123 y 124 de la Ley 18.046 de Sociedades Anónimas.

Tratándose de una agencia chilena de sociedad anónima extranjera que producto de modificaciones efectuadas en cumplimiento de la ley 18.046 los documentos exigidos representan un volumen importante de antecedentes ¿Estaría dentro de bases presentar un texto refundido vigente de los estatutos de la agencia, debidamente inscrito en el Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces y publicado en conformidad a la ley que acrediten su constitución en Chile?

**Respuesta:** Sí, cumple con las Bases de Licitación.

40. Hemos encontrado que entre las últimas cubicaciones del MOP y las nuestras para Estructuras de puentes y pasarelas existen mayores cubicaciones, por ejemplo:

- Estructura de Puentes y Pasarelas
  - i. Acero A63-42H existe una diferencia de 234.111 kg
  - ii. Moldaje existe una diferencia 20936 m<sup>2</sup>

iii. Pilotes preexcavados existe una diferencia 1584 m<sup>3</sup>

¿Existen memorias de estas cubicaciones?

**Respuesta:** La información disponible a la fecha ya ha sido entregada. Sin perjuicio de lo anterior, se debe señalar que las planillas de cubicaciones corresponde a antecedentes de carácter informativo, los cuales no forman parte de las Bases de Licitación, ni de los documentos que conforman el contrato de concesión, debiendo los licitantes hacer sus propias estimaciones en función de las obras exigidas en las Bases de Licitación.



PATRICIO AGUILERA POBLETE  
INGENIERO CIVIL  
Director General de Obras Públicas

*Handwritten signature*  
GCH/R/C/LVM/D/DM/ACEV/GOE/PTS  
Distribución:

- Impregilo S.P.A.
- Itihere Chile S.A.
- Besalco Concesiones S.A.
- Acciona Concesiones Chile S.A.
- Icafa Ingeniería y Construcción S.A.
- Constructora Oas Ltda.
- Concesiones Viarias Chile S.A.
- Constructora Belfi S.A.
- Azvi Chile S.A. (Agencia En Chile)
- Skanska Infrastructure Development (Chile) S.A.
- OHL Concesiones Chile S.A.
- Empresa Constructora Brotec S.A.
- Claro Vicuña Valenzuela S.A.
- Sociedad Concesionaria Autopista Del Itata S.A.
- Empresa Constructora BCP S.A.
- Companhia De Concessões Rodovias
- División de Desarrollo y Licitación de Proyectos.
- División de Coordinación Técnica.
- Unidad Licitación de Proyectos.
- Unidad Jurídica de Proyectos.

Proceso N° 1813146.

13/13