

del régimen de retención del Impuesto al Valor Agregado, en las operaciones de compra de carne, establecido en la resolución Nº Ex. 5.087 de la Dirección Nacional, publicada en el Diario Oficial del 31.07.99.- Luis Muñoz Arratia, Director Regional.

EXCEPCIONA DEL REGIMEN DE RETENCION DEL IVA A GENDARMERIA DE CHILE PRESIDIO SANTA CRUZ

La VI Dirección Regional de Rancagua del SII, por resolución Ex DRE06.01 Nº412 de 16 de septiembre de 1999, excepciona a contar del 1º del mes siguiente al de esta publicación y hasta el 31 de julio de 2000, a Gendarmería de Chile Presidio Santa Cruz, RUT Nº61.004.047-0, del régimen de retención del Impuesto al Valor Agregado, en las operaciones de compra de carne, establecido en la resolución Nº Ex. 5.087 de la Dirección Nacional, publicada en el Diario Oficial del 31.07.99.- Luis Muñoz Arratia, Director Regional.

EXCEPCIONA DEL REGIMEN DE RETENCION DEL IVA A GENDARMERIA DE CHILE PRESIDIO DE RENGO

La VI Dirección Regional de Rancagua del SII, por resolución Ex DRE 6.01 Nº413 de 16 de septiembre de 1999, excepciona a contar del 1º del mes siguiente al de esta publicación y hasta el 31 de julio de 2000, a Gendarmería de Chile Presidio de Rengo, RUT Nº61.004.045-4, del régimen de retención del Impuesto al Valor Agregado, en las operaciones de compra de carne, establecido en la resolución Nº Ex. 5.087 de la Dirección Nacional, publicada en el Diario Oficial del 31.07.99.- Luis Muñoz Arratia, Director Regional.

EXCEPCIONA DEL REGIMEN DE RETENCION DEL IVA A GENDARMERIA DE CHILE PRISION DE PEUMO

La VI Dirección Regional de Rancagua del SII, por resolución Ex DRE 6.01 Nº414, de 16 de septiembre de 1999, excepciona a contar del 1º del mes siguiente al de esta publicación y hasta el 31 de julio de 2000, a Gendarmería de Chile Prisión de Peumo, RUT Nº61.004.043-8, del régimen de retención del Impuesto al Valor Agregado, en las operaciones de compra de carne, establecido en la resolución Nº Ex. 5.087 de la Dirección Nacional, publicada en el Diario Oficial del 31.07.99.- Luis Muñoz Arratia, Director Regional.

EXCEPCIONA DEL REGIMEN DE RETENCION DEL IVA A GENDARMERIA DE CHILE CENTRO DE CUMPLIMIENTO PENITENCIARIO RANCAGUA

La VI Dirección Regional de Rancagua del SII, por resolución Ex DRE06.01 Nº 416 de 17 de septiembre de 1999, excepciona a contar del 1º del mes siguiente al de esta publicación y hasta el 31 de julio de 2000, a Gendarmería de Chile Centro de Cumplimiento Penitenciario Rancagua, RUT Nº 61.004.041-1, del régimen de retención del Impuesto al Valor Agregado, en las operaciones de compra de carne, establecido en la resolución Nº Ex. 5.087 de la Dirección Nacional, publicada en el Diario Oficial del 31.07.99.- Luis Muñoz Arratia, Director Regional.

Ministerio de Educación

EXTRACTO DE DECRETO Nº 172 EXENTO, DE 1999

Por decreto exento Nº 172 de fecha 5 de julio de 1999 del Ministerio de Educación, se declaró que la carrera profesional de Educación Parvularia impartida por el Instituto Profesional Los Leones, ha cumplido con los requisitos establecidos en el artículo 14º del D.F.L. Nº 5 de 1981 del Ministerio de Educación, según lo certifica la Universidad de Playa Ancha de Ciencias de la Educación, quien actuó como entidad examinadora de los alumnos de dicha carrera.

De conformidad con lo señalado, el Instituto Profesional Los Leones está en condiciones de otorgar independientemente el título profesional de Educadora de Párvulos, a contar del año 1999.

Asimismo, se modificó el artículo 2º del decreto exento de Educación Nº 647 del 4 de junio de 1997, en la parte pertinente a la carrera de Relaciones Públicas, para

incorporar la salida intermedia de la carrera de Relaciones Públicas al 4º semestre de Técnico en Nivel Superior en Relaciones Públicas.

Por este mismo decreto, se autorizó el funcionamiento de la carrera que se indica y el otorgamiento del título que se señala, para ser impartida en el Instituto Profesional Los Leones, a contar del año 1999:

Carrera: Fotografía Periodística y Publicitaria.
Título: Técnico de Nivel Superior en Fotografía Periódica y Publicitaria.

Jaime Pérez de Arce Araya, Subsecretario de Educación.

EXTRACTO DE RESOLUCION Nº 4.090 EXENTA, DE 1999

Por resolución exenta de Educación Nº 4.090 de 6 de mayo de 1999, se ha aprobado al Colegio San Benito de Vitacura, de Santiago, un plan especial de estudio para primer año de enseñanza media, el que se aplicará a partir del año escolar 1999.

Además se aprueban programas de estudio para primer año de enseñanza media de los subsectores que se indican en la presente resolución.

Santiago, 14 de julio de 1999.- Juan Eduardo García-Huidobro S., Jefe División de Educación General.

Ministerio de Justicia

CONCEDE PERSONALIDAD JURIDICA Y APRUEBA ESTATUTOS A "ORGANIZACION NO GUBERNAMENTAL DE DESARROLLO CORPORACION DE DESARROLLO ECONOMICO, SOCIAL Y CULTURAL DEL MERCOSUR", DE SANTIAGO

Santiago, 8 de septiembre de 1999.- Hoy se decretó lo que sigue:

Núm. 748.- Vistos: estos antecedentes, lo dispuesto en el decreto supremo Nº 110, de Justicia, de 1979, Reglamento sobre Concesión de Personalidad Jurídica, publicado en el Diario Oficial de 20 de marzo de 1979 y en el decreto supremo Nº 292, de 19 de marzo de 1993 y lo informado por el Sr. Intendente de la Región Metropolitana de Santiago, por el Ministerio de Planificación y Cooperación,

Decreto:

1.- Concédese personalidad jurídica a la entidad denominada "Organización No Gubernamental de Desarrollo Corporación de Desarrollo Económico, Social y Cultural del Mercosur", que también podrá usar el nombre de "O.N.G. Cordesur", con domicilio en la provincia de Santiago, Región Metropolitana de Santiago.

2.- Apruébanse los estatutos por los cuales se ha de regir la citada entidad, en los términos de que da testimonio el instrumento protocolizado bajo el Nº 2.326, con fecha 23 de julio de 1999, ante el Notario Público de Santiago, doña Vesna Lolic Zárate, suplente de don Eduardo Javier Diez Morello.

Tómese razón, comuníquese y publíquese.- Por orden del Presidente de la República, María Soledad Alvear Valenzuela, Ministro de Justicia.

Lo que transcribo para su conocimiento.- Le saluda atentamente, José Antonio Gómez Urrutia, Subsecretario de Justicia.

CONCEDE PERSONALIDAD JURIDICA Y APRUEBA ESTATUTOS A CENTRO DE PADRES WENLOCK SCHOOL, DE SANTIAGO

Santiago, 24 de septiembre de 1999.- Hoy se decretó lo que sigue:

Núm. 773.- Vistos: estos antecedentes, lo dispuesto en el decreto supremo Nº 110 de Justicia, de 1979, Reglamento sobre Concesión de Personalidad Jurídica, publicado en el Diario Oficial de 20 de marzo de 1979 y decreto supremo Nº1.347, de 20 de diciembre de 1996, y lo informado por el Sr. Intendente de la Región Metropolitana y por el Sr. Subsecretario de Educación,

Decreto:

1.- Concédese personalidad jurídica a la entidad denominada "Centro de Padres Wenlock School", con domicilio en la provincia de Santiago, Región Metropolitana de Santiago.

2.- Apruébanse los estatutos por los cuales se ha de regir la citada entidad, en los términos que da testimonio el instrumento protocolizado bajo el Nº 4 con fecha 6 de abril de 1998 y escritura pública otorgada con fecha 30 de marzo de 1999, ante los Notarios Públicos de Santiago, doña Lidia Poza Matus, Suplente del Titular don Luis Poza Maldonado, y don Alirio Veloso Muñoz, respectivamente.

Tómese razón, comuníquese y publíquese.- Por orden del Presidente de la República, María Soledad Alvear Valenzuela, Ministro de Justicia.

Lo que transcribo para su conocimiento.- Le saluda atentamente, José Antonio Gómez Urrutia, Subsecretario de Justicia.

Ministerio de Obras Públicas

MODIFICA CONTRATO DE CONCESION DE OBRA PUBLICA FISCAL DENOMINADA "CONCESION RUTA 5 TRAMO SANTIAGO-LOS VILOS"

Núm. 1.402.- Santiago, 31 de mayo de 1999.- Vistos:

-El artículo 87º del DFL MOP Nº 850 de 1997, que fijó el Texto Refundido, Coordinado y Sistemático de la ley Nº 15.840, de 1964, Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y del DFL Nº 206, de 1960, Ley de Caminos.

-El D.S. MOP Nº 900 de 1996, que fijó el Texto Refundido, Coordinado y Sistemático del DFL MOP Nº 164 de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas, y en particular el artículo 19º.

-El D.S. MOP Nº 240 de 1991, Reglamento de Concesiones.

-El decreto supremo MOP Nº 845 de fecha 14 de octubre de 1996, que adjudica el contrato de concesión para la ejecución, conservación y explotación de las obras públicas fiscales comprendidas entre los Kms. 10,86 y 229,10 de la Ruta 5 Norte denominadas "Concesión Ruta 5 Tramo Santiago-Los Vilos".

-El decreto supremo MOP Nº 854 de fecha 12 de septiembre de 1997, que modifica régimen legal del contrato de concesión indicado en la referencia.

-La resolución Nº 3.302 de fecha 22 de diciembre de 1998, del Sr. Director General de Obras Públicas.

-La resolución Nº 520 de 1996 de la Contraloría General de la República, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la resolución Nº 55 de 1992,

Decreto:

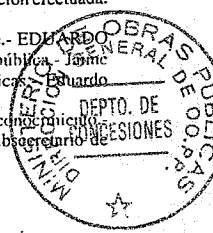
1.- Apruébase el Convenio Complementario de fecha 28 de mayo de 1999, entre la Dirección General de Obras Públicas, representada por su Director General, don Juan Lobos Díaz, ambos domiciliados en calle Morandé Nº 71, tercer piso, comuna y ciudad de Santiago, y la sociedad concesionaria "Concesionaria Tribasa Los Vilos S.A.", RUT Nº 96.820.630-3, debidamente representada por su gerente general don Alejandro Magni Ortega y por don David Heredia Lara, todos con domicilio, para estos efectos, en Avenida Vitacura Nº 2771, piso 7º, comuna de Las Condes, Santiago. Dicho Convenio Complementario pasará a formar parte del contrato de concesión.

2.- En todo lo no modificado por el Convenio Complementario que se aprueba por el presente decreto supremo, rigen plenamente las estipulaciones del decreto de Adjudicación contenido en el decreto supremo MOP Nº 845 de 1996, Bases de Licitación y demás instrumentos que conforman el contrato de concesión.

3.- La sociedad concesionaria deberá suscribir ante notario tres transcripciones del presente decreto supremo de modificación del contrato de concesión, en señal de aceptación de su contenido, debiendo protocolizar ante el mismo notario uno de sus ejemplares conjuntamente con un original del convenio complementario que se aprueba, dentro del plazo de 15 días corridos contados desde su publicación en el Diario Oficial. Una de las transcripciones referidas precedentemente será entregada para su archivo al Departamento de Concesiones de la Dirección General de Obras Públicas, y la otra a la Fiscalía del Ministerio de Obras Públicas, ambas deberán acompañarse de una copia autorizada de la protocolización efectuada.

Anótese, tómese razón y publíquese.- EDUARDO FREI RUIZ-TAGLE, Presidente de la República, Jaime Tohá González, Ministro de Obras Públicas, Eduardo Aninat Ureta, Ministro de Hacienda.

Lo que transcribo a Ud. para su conocimiento. Saluda Atte. a Ud., Juan Lobos Díaz, Subsecretario de Obras Públicas Subrogante.



REPUBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

- 9 JUN 1999

Ref.: Modifica contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Concesión Ruta 5 Tramo Santiago-Los Vilos".

SANTIAGO, 31 MAYO 1999

Nº 1402

MINISTERIO DE HACIENDA 4-34-10 OFICINA DE PARTES RECIBIDO
--

CONTRALORIA GENERAL TOMA DE RAZON 21 JUN. 1999 RECEPCION	
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.	
REFRENDACION	
REF. POR \$	
IMPUTAC.	
ANOT. POR \$	
IMPUTAC.	
DEDUC. DTO.	

VISTOS:

SUBSECRETARIA DE OO.PP.
OFICINA DE PARTES
TRAMITADO
FECHA 15 OCT. 1999

TOMADO RAZON
14 OCT. 1999
Contralor General de la República

- El artículo 87º del DFL MOP Nº 850 de 1997, que fijó el Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado de la Ley Nº 15.840, de 1964, Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y del DFL Nº 206, de 1960, Ley de Caminos.
- El D.S. MOP Nº 900 de 1996, que fijó el Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado del DFL MOP Nº 164 de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas, y en particular el artículo 19º.
- El D.S. MOP Nº 240 de 1991, Reglamento de Concesiones.
- El Decreto Supremo MOP Nº 845 de fecha 14 de Octubre de 1996, que adjudica el contrato de concesión para la ejecución, conservación y explotación de las obras públicas fiscales comprendidas entre los Kms. 10,86 y 229,10 de la Ruta 5 Norte denominadas "Concesión Ruta 5 Tramo Santiago-Los Vilos".
- El Decreto Supremo MOP Nº 854 de fecha 12 de Septiembre de 1997, que modifica régimen legal del contrato de concesión indicado en la referencia.
- La Resolución Nº 3302 de fecha 22 de Diciembre de 1998, del Sr. Director General de Obras Públicas.
- La Resolución Nº 520 de 1996 de la Contraloría General de la República, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Resolución Nº 55 de 1992.

2/8 4224

10/3 263

**CONVENIO COMPLEMENTARIO DE MODIFICACION DEL CONTRATO
DE CONCESION DE LA OBRA PUBLICA DENOMINADA
"CONCESION RUTA 5 TRAMO SANTIAGO-LOS VILOS"**

En Santiago de Chile, a 28 días del mes de Mayo de 1999, entre la **DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS**, representada por su Director General, don Juan Lobos Díaz, con domicilio en calle Morandé N° 71, tercer piso, comuna y ciudad de Santiago, y **"CONCESIONARIA TRIBASA LOS VILOS S.A."**, sociedad concesionaria de la obra pública fiscal denominada **"CONCESION RUTA 5 TRAMO SANTIAGO-LOS VILOS"**, Rut N° 96.820.630-3, representada por su Gerente General, don Alejandro Magni Ortega, ingeniero civil, Cédula Nacional de Identidad N° 6.866.901-4 y por don David Heredia Lara, ingeniero civil, Cédula de Identidad de Extranjeros N° 14.635.925-6, todos con domicilio, para estos efectos, en Avenida Vitacura N° 2.771, piso 7°, comuna de Las Condes, Santiago, se ha pactado el siguiente convenio complementario que consta de las cláusulas que a continuación se expresan:

**PRIMERO: ANTECEDENTES Y FUNDAMENTOS DEL CONVENIO
COMPLEMENTARIO**

- 1.1. Por Decreto Supremo del Ministerio de Obras Públicas –MOP- N° 845, de 14 de Octubre de 1996, publicado en el Diario Oficial N° 35.706, del día 3 de Marzo de 1997, se adjudicó el Contrato de Concesión para la ejecución, conservación y explotación de las obras públicas fiscales comprendidas entre los Kms. 10,86 y 229,10 de la Ruta 5 Norte denominadas "Concesión Ruta 5 Tramo Santiago - Los Vilos", al consorcio licitante formado por las sociedades Tribasa Cono Sur S.A. y Construcciones de Ingeniería Neut Latour y Compañía S.A., las que constituyeron la sociedad "CONCESIONARIA TRIBASA LOS VILOS S.A." Dicho contrato se perfeccionó con la publicación en el Diario Oficial del decreto de adjudicación en la fecha señalada anteriormente; mediante la constitución de la sociedad concesionaria, por escritura pública de fecha 24 de Marzo de 1997, otorgada en la Notaría de Santiago de don Alvaro Bianchi Rosas, cuyo extracto se anotó en el Repertorio N° 38.580 e inscribió a fojas 7.189 con el N° 5.681 del Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago, correspondiente al año 1997, y se publicó en el Diario Oficial N° 35.726, del 26 de Marzo de 1997; y mediante la suscripción y protocolización del decreto de adjudicación efectuadas en la Notaría de Santiago de don Alvaro Bianchi Rosas, Repertorio N° 1.468 de 25 de Marzo de 1997. Dichos documentos fueron entregados al Ministerio de Obras Públicas, en forma y plazo legales, dando íntegro cumplimiento a las normas contenidas en el artículo 9 del DFL MOP N° 164 de 1991.



1.2. Con fecha 30 de Mayo de 1997, la Concesionaria envió al Ministro de Obras Públicas la solicitud para acogerse a la normativa de la Ley N° 19.460, según autorización de su primera disposición transitoria. El MOP dictó el Decreto Supremo N° 854, del 12 de Septiembre de 1997, modificando el régimen legal del contrato de concesión para aplicar a éste todas y cada una de las normas establecidas en la Ley N° 19.460 modificatoria del DFL MOP N° 164, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas, cuyo Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado se encuentra contenido en el D.S. MOP N° 900 de 1996. El Decreto de modificación del régimen legal fue publicado en el Diario Oficial N° 35.920, con fecha 19 de Noviembre de 1997, cuyo texto fue suscrito y protocolizado por la sociedad concesionaria en la Notaría de Santiago de don Alvaro Bianchi Rosas con fecha 10 de Diciembre de 1997 bajo el repertorio N°6843. Dichos documentos fueron entregados al Ministerio de Obras Públicas, en forma y plazo legales.

1.3 Durante la etapa de construcción, acorde con lo prescrito en el artículo 19 de la Ley de Concesiones de Obras Públicas -D.S. MOP N° 900 de 1996, que fijó el Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado del DFL MOP N° 164, de 1991-, el Ministerio de Obras Públicas dispuso modificar los servicios contratados en orden a priorizar su habilitación anticipada al tránsito en el estándar de doble calzada entre los Kms. 10,86 y 127,50, fundado ello en el interés público que significa aumentar la seguridad en el tránsito de personas y vehículos.

Esta habilitación ha significado para la sociedad concesionaria asumir los sobrecostos derivados de una reprogramación de obras e inversión anticipada, y de otros costos no contemplados en el contrato y proyecto originales de la Concesión como desvíos adicionales, apoyo al proceso de expropiaciones y traslado de postes, así como un aumento de costos en la conservación y operación durante todo el plazo de la Concesión, todo lo cual, de conformidad con las disposiciones legales citadas, obliga a convenir las compensaciones e indemnizaciones necesarias para restablecer el equilibrio económico y financiero del contrato, de manera de no comprometer su buen desarrollo y término.

1.4. En razón de lo anterior, mediante la Resolución DGOP N° 3302 (Exenta) de fecha 22 de Diciembre de 1998, se autorizó a la sociedad "Concesionaria Tribasa Los Vilos S.A." la habilitación anticipada parcial al tránsito en el estándar de doble calzada de la Ruta 5, en su Tramo Santiago-Los Vilos, entre los Kms. 10,86 a 127,50 de la Ruta 5 Norte, a excepción de los sectores indicados en el numeral 2 de la Resolución indicada, a contar de las 00.00 horas del día 23 de Diciembre de 1998, manteniendo el Ministerio de Obras Públicas la operación de las plazas de peaje de Lampa y Las Vegas emplazadas en la Ruta.



- 1.5. Además, los numerales 3 y 4 de la Resolución citada precedentemente establecieron la obligación del Ministerio de Obras Públicas de compensar a la sociedad concesionaria por el uso de las dobles calzadas que se autorizaron hasta la puesta en servicio provisoria de la concesión pactada en el contrato de concesión, señalando que con el objeto de compensar la habilitación anticipada autorizada, con sus reprogramaciones y costos que ello involucra y las nuevas inversiones, se procederá a acordar las indemnizaciones que procedan de conformidad con la legislación vigente, o, en subsidio, de conformidad a lo previsto en el artículo 36 de la Ley de Concesiones.
- 1.6. En cumplimiento a lo señalado en el numeral anterior, el Ministerio de Obras Públicas ha acordado con la sociedad concesionaria las cláusulas que en este acto se pactan y que permiten compensar e indemnizar la habilitación anticipada al tránsito vehicular en el estándar de doble calzada entre los Kms. 10,86 y 127,50 de la Ruta 5 Norte, los sobrecostos por reprogramación de obras y otros costos incurridos por la concesionaria por exigencias impuestas por el Ministerio de Obras Públicas no consideradas en el Contrato de Concesión, cláusulas y condiciones que la sociedad concesionaria, compartiendo los fundamentos y propósitos enunciados, ha concordado en los términos y materias que pasan a expresarse.

SEGUNDO: OBLIGACIONES DE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA

- 2.1. La sociedad concesionaria se obliga a conservar y mantener las obras comprendidas en la habilitación al tránsito anticipada autorizada por la citada Resolución DGOP N° 3302 situadas entre los kilómetros 10,86 y 127,50 de la Ruta 5 Norte, a contar de las 00.00 horas del día 23 de Diciembre de 1998 y hasta la puesta en servicio provisoria del sector i) Quilicura-Pullally según lo indicado en el numeral 3.7 siguiente, en los estándares indicados en el Anexo 1 que se adjunta y forma parte del presente convenio.
- 2.2. Se exceptúan de la obligación de conservar y mantener en dicho estándar, aquellas obras o sectores de la Ruta en que no ha sido posible construir la doble calzada, que son:
- a) Entre los Kms. 61,50 al 62,60, correspondiente al Enlace Montenegro, en que existe la doble calzada, pero no resulta posible completar la mediana central;
 - b) Entre los Kms. 73,15 al 74,40; entre los Kms. 91,30 al 95,10; entre los Kms. 99,60 al 101,16; entre los Kms. 111,80 y 114,60; y entre los Kms. 115,80 al 117,10, en que sólo existirán calzadas simples.



- 2.3. En todo caso será de cargo y responsabilidad de la sociedad concesionaria señalar adecuadamente las restricciones, desvíos y otras soluciones técnicas dispuestas para habilitar los tramos excluidos de la habilitación de doble calzada, precedentemente indicados, debiendo además realizar todas las labores de conservación y mantenimiento en estos tramos o sectores de acuerdo a los estándares señalados en el contrato de concesión para la etapa de construcción.
- 2.4. Una vez que estén finalizadas y aprobadas por el Inspector Fiscal, las obras de los sectores señalados en el numeral 2.2 precedente, éstas deberán ser habilitadas separadamente o en bloque al tránsito, previa aprobación del Inspector Fiscal, quedando obligada la sociedad concesionaria a conservar y mantener estas obras de acuerdo a los estándares señalados en el Anexo 1 hasta la puesta en servicio provisoria del sector i) Quilicura-Pullally según lo indicado en el numeral 3.7 siguiente.

TERCERO: COMPENSACIONES EN EL RÉGIMEN ECONÓMICO DE LA CONCESIÓN.

Para compensar los sobrecostos incurridos por la sociedad concesionaria por reprogramación de obras y otros costos adicionales destinados a facilitar la habilitación anticipada al tránsito en el estándar de doble calzada de los Kms. 10,86 y 127,50, y los mayores costos de mantenimiento y conservación que causa dicha habilitación anticipada de las dobles calzadas, de conformidad con lo prescrito en el artículo 19 del DFL MOP N° 164, de 1991, cuyo Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado se encuentra contenido en el D.S. MOP N° 900 de 1996, las partes convienen las compensaciones e indemnizaciones de que da cuenta el presente instrumento, como un pago único y total, a todo evento con excepción de lo señalado en la cláusula quinta del presente convenio, estableciendo el régimen de compensaciones que se describe a continuación.

- 3.1 La sociedad concesionaria tendrá derecho a percibir ingresos, a contar de las 00.00 horas del día 01 de Enero de 1999 y hasta las 24.00 horas del día 31 de Julio del año 2000, equivalentes a un 26,70% del peaje neto recaudado por el Ministerio de Obras Públicas en las plazas de peaje de Lampa y Las Vegas.
- 3.2 Además, la sociedad concesionaria tendrá derecho a percibir ingresos adicionales a los señalados en el numeral anterior, a contar de las 00.00 horas del día 01 de Enero del año 2000 y hasta las 24.00 horas del día 31 de Julio del mismo año, equivalente a un 43,8% del peaje neto recaudado por el Ministerio de Obras Públicas en las plazas de peaje de Lampa y Las Vegas.



- 3.3 Se considerará para los efectos de lo señalado en los numerales anteriores como "peaje neto" que tiene derecho a percibir la sociedad concesionaria, a la recaudación bruta mensual de las plazas de peaje de Lampa y Las Vegas, menos la cantidad de 25 Unidades de Fomento diarias por cada una de ellas, que corresponden a los gastos de recaudación en que debe incurrir el MOP.
- 3.4 El MOP deberá entregar mensualmente a la sociedad concesionaria, dentro de los primeros cinco días hábiles de cada mes, un informe que contenga los ingresos totales brutos por concepto de recaudación de las plazas de peaje de Lampa y Las Vegas, del mes inmediatamente anterior y la cantidad que se debe deducir por gastos de recaudación señalados en el numeral anterior, con lo que quedará determinado el "peaje neto" que tiene derecho a percibir la sociedad concesionaria, sobre el cual se aplicarán los porcentajes indicados en los numerales 3.1 y 3.2.
- 3.5 Los pagos señalados en los numerales 3.1 y 3.2 serán realizados por el Ministerio de Obras Públicas dentro de los primeros quince días del mes de su determinación y se extenderán hasta Agosto del año 2000.
- 3.6 Los pagos devengados entre el día 01 de Enero de 1999 y el mes anterior al de la publicación en el Diario Oficial del Decreto Supremo que apruebe el presente convenio complementario, se realizarán en un solo pago dentro de los 30 días siguientes a dicha publicación, debidamente actualizados a una tasa real mensual del 0,7207%.
- 3.7 Se modifica el plazo para la puesta en servicio provisoria del sector i) Quilicura-Pullally establecido en los artículos 1.6.2.6 y 1.7.1 letra a) de las Bases de Licitación, en el sentido que este plazo será el día 01 de Agosto del año 2000.

La sociedad concesionaria sólo podrá explotar las obras comprendidas en dicho sector e iniciar el cobro de tarifas asociado a partir del 01 de Agosto del año 2000 y una vez obtenida la puesta en servicio provisoria del sector i).

En caso que a la fecha indicada anteriormente, la sociedad concesionaria no hubiere obtenido la autorización para la puesta en servicio provisoria del sector i) Quilicura-Pullally, le será aplicable la multa establecida en el N° 5 del artículo 1.5.8.1 de las Bases de Licitación.

- 3.8 Se modifica el plazo para la puesta en servicio provisoria del sector ii) Pullally-Bif. Illapel, establecido en los artículos 1.6.2.6 y 1.7.1 letra b) de las Bases de Licitación, en el sentido que en que el plazo máximo para la puesta en servicio provisoria de este sector será el día 01 de Agosto del año 2000.

La sociedad concesionaria podrá explotar las obras comprendidas en dicho sector e iniciar el cobro de tarifas una vez obtenida la puesta en servicio provisoria del sector



ii), no siendo aplicable para obtener dicha puesta en servicio el haber obtenido la puesta en servicio provisoria del sector i) Quilicura-Pullally.

En caso que a la fecha máxima indicada anteriormente, la sociedad concesionaria no hubiere obtenido la autorización para la puesta en servicio provisoria del sector ii) Pullally-Bif. Illapel, le será aplicable la multa establecida en el N° 5 del artículo 1.5.8.1 de las Bases de Licitación.

CUARTO: OTRAS ESTIPULACIONES SOBRE EL REGIMEN DEL CONTRATO DE CONCESION

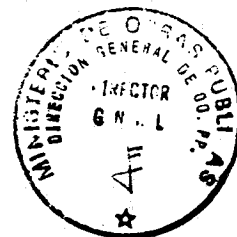
En consideración de las particulares condiciones a que debe sujetarse la aplicación del presente convenio complementario y con el objeto de adecuar las Bases de Licitación y el contrato de concesión, las partes acuerdan:

- 4.1. Se establece una multa 20 UTM diaria por cada día de atraso en el incumplimiento de las instrucciones impartidas por el Inspector Fiscal a través del Libro de Obra durante la construcción de acuerdo a lo prescrito en el artículo 1.6.2.1 de las Bases de Licitación.
- 4.2. La sociedad concesionaria deberá entregar una Programa de Ejecución de Obra en un plazo de 60 días contados desde la suscripción del presente convenio. Este programa deberá recoger los nuevos plazos de puesta en servicio provisoria señalados en los numeral 3.7 y 3.8, debiendo ser aprobado por el Inspector Fiscal.
- 4.3. De toda comunicación o hecho relevante relativo al presente Convenio Complementario, así como del Contrato de Concesión, se dejará constancia en el Libro de Obra correspondiente, de acuerdo a lo prescrito en el artículo 1.6.2.1 de las Bases de Licitación.

QUINTO: En virtud de las estipulaciones y compensaciones acordadas en el presente convenio, la sociedad concesionaria otorga el más amplio, completo y total finiquito al Ministerio de Obras Públicas y renuncia en este acto a solicitar indemnizaciones o compensaciones adicionales a las ya señaladas, y a efectuar cualquier otra reclamación que pudiera haberle correspondido hasta la fecha de suscripción del presente convenio.

Además, la sociedad concesionaria deja expresa constancia que renuncia en este acto a solicitar indemnizaciones o compensaciones por los eventuales retrasos en la entrega de terrenos por parte del MOP, correspondientes a las obras del contrato original, hasta la fecha de suscripción del presente convenio.

No obstante lo anterior, las partes pactan que las compensaciones e indemnizaciones que procedan por las nuevas inversiones y obras requeridas por el Ministerio de Obras Públicas y/o convenidas entre el MOP y la sociedad concesionaria, después de



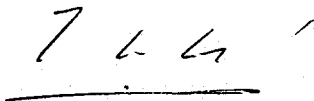
perfeccionado el contrato de concesión y a la fecha de este convenio, al amparo de lo dispuesto en los artículos 19 y 20 de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, y que no se relacionan con los conceptos indicados en el párrafo segundo del numeral 1.3 materia de este instrumento, serán acordadas en un convenio complementario separado o, en subsidio, se definirán por el mecanismo previsto por el artículo 36 de la Ley de Concesiones.

SEXTO: En todo lo no modificado en el presente convenio complementario, rigen plenamente las estipulaciones del Decreto de Adjudicación contenido en el Decreto Supremo MOP N° 845 de 1996, Bases de Licitación y demás instrumentos que conforman el Contrato de Concesión.

SÉPTIMO: El presente convenio complementario tendrá plena validez y vigencia desde la publicación en el Diario Oficial del Decreto Supremo que lo apruebe, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 19 del DFL MOP N° 164 de 1991, cuyo Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado se encuentra contenido en el D.S. MOP N° 900 de 1996.

OCTAVO: La personería de don Alejandro Magni Ortega y de don David Heredia Lara para actuar en nombre y representación de la sociedad "**CONCESIONARIA TRIBASA LOS VILOS S.A.**", precedentemente individualizada, consta del Acta de Sesión Extraordinaria de su Directorio efectuada con fecha 05 de Octubre de 1998, reducida a escritura pública con fecha 02 de Noviembre de 1998, en la Notaría de Santiago de don Alvaro Bianchi Rosas.

NOVENO: El presente convenio se firma en cinco ejemplares, quedando dos de ellos en poder de la sociedad concesionaria, dos en el Ministerio de Obras Públicas y el quinto deberá ser protocolizado ante Notario por la sociedad concesionaria conjuntamente con la transcripción del decreto supremo que apruebe el presente convenio, conforme al artículo 9 del D.S. MOP N° 900 de 1996.



JUAN LOBOS DIAZ
Director General de Obras Públicas



ALEJANDRO MAGNI ORTEGA
Concesionaria Tribasa Los Vilos S.A.



DAVID HEREDIA LARA
Concesionaria Tribasa Los Vilos S.A.



ANEXO 1

RUTA 5 NORTE SANTIAGO - LOS VILOS

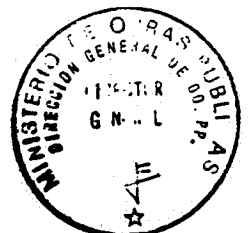
HABILITACION ANTICIPADA

TRAMO: KM. 10,86 AL KM. 127,5

INSTRUCTIVO DE CONSERVACION

Y

PLAN DE MANTENIMIENTO



INDICE**HABILITACION ANTICIPADA
TRAMO: KM. 10,86 AL KM. 127,5**

CAPITULO I.- INSTRUCTIVOS DE CONSERVACION	
I.1.- INTRODUCCIÓN	2
I.2.- POLÍTICAS DE CONSERVACIÓN	2
I.3.- NIVELES DE SERVICIO PARA ELEMENTOS DEL CAMINO	2
I.4.- CLASIFICACIÓN.	4
I.4.1.- Conservación Rutinaria.	4
CAPITULO II.- PLAN DE CONSERVACION	5
II.1.- INTRODUCCIÓN.	5
II.2.- IDENTIFICACIÓN DE LOS SECTORES A CONSERVAR.	5
II.3.- ALCANCES GENERALES DEL PROGRAMA DE CONSERVACIÓN.	5
II.4.- ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA LA CONSERVACIÓN.	6
II.5.- OPERACIONES DE EMERGENCIA.	6
II.6.- EQUIPO DE EMERGENCIA	7
II.7.- ORGANIZACIÓN DE MANTENCIÓN	7
II.8.- INSPECCIÓN DE OBRAS	8
CAPITULO III.- MULTAS E INFRACCIONES	9
ANEXOS:	
A.- Especificaciones técnicas para faenas de conservación	11



CAPITULO I.-

INSTRUCTIVOS DE CONSERVACION

I.1. INTRODUCCIÓN

El presente instructivo tiene por finalidad definir y circunscribir las operaciones de conservación a realizar en la RUTA 5, SANTIAGO - LOS VILOS y los alcances de cada una de ellas. Su objetivo es establecer un Plan de Conservación del tramo entregado para el Hito 1 en Diciembre de 1998, abarcando del kilómetro 10,86 al kilómetro 127,5, así como las políticas de conservación asociadas, de forma de satisfacer todas las exigencias establecidas en las Bases de Licitación.

I.2. POLÍTICA DE CONSERVACIÓN

La política de conservación fue elaborada con el propósito de mantener en buen estado la estructura de la calzada del camino, su señalización y obras complementarias, de manera que las condiciones de seguridad y confort sean las indicadas en las bases.

La política de conservación está compuesta por actividades u operaciones de ejecución de dichas actividades. Con estas operaciones se persigue mantener el camino dentro de un buen nivel de servicio. Las definiciones de cada uno de estos aspectos fueron obtenidas a partir del Contrato de Conservación por Nivel de Servicio (MOP, 1996) y Catálogo de Conservación de Caminos (MOP, 1991), y de experiencias constructivas y viales sobre la materia.

I.3 NIVELES DE SERVICIO PARA LOS ELEMENTOS DEL CAMINO

Los elementos de infraestructura que componen el camino regirán su nivel de servicio por las definiciones que a continuación se presentan, estableciendo como mínimo lo exigido en las Bases de Licitación.

Faja del Camino

Esta, que corresponde a toda el área comprendida entre las bermas de la doble vía entregada en el HITO 1, estará limpia de todo elemento extraño como por ejemplo: escombros, basuras, desechos, etc. No deberá existir elementos que impidan o dificulten una total visibilidad de la señalización y defensas camineras, o vehículos o peatones en curvas o intersecciones.

Se deberá asegurar una visibilidad adecuada, de modo tal que en las curvas, intersecciones, otros puntos singulares, y en general en todo el desarrollo del tramo de camino en cuestión, los usuarios puedan circular con seguridad.



Obras de Saneamiento

Estas corresponden a una serie de elementos, que por su funcionalidad pueden ser agrupados bajo este título. Dichos elementos son: fosos, contrafosos y cunetas. Cada uno de ellos deberá estar libre de todo elemento que altere su sección normal o interfiera con el escurrimiento de las aguas.

Respecto al caso específico de los fosos y contrafosos, éstos deberán estar limpios de vegetación, elementos extraños o materiales acumulados por arrastre o derrumbe

En el caso de las cunetas, no deberá existir ningún material orgánico o inerte en la berma, entre ésta y la cuneta, en la cuneta y en sus banquetas.

Alcantarillas y Obras de Arte

Estas deberán estar libre de todo elemento orgánico o inerte que impida, obstaculice o altere el libre escurrimiento de las aguas, todo esto comprendido entre las bermas que delimitan la doble calzada incluida en la entrega, y además se deberán mantener limpios los causes de entrada y salida.

Señalización Vertical

La señalización vertical, debe encontrarse completa, con todos sus elementos en perfecto estado estructural, bien ubicada e instalada. Las leyendas y símbolos estarán completos y no contendrán elementos extraños que alteren o dificulten su lectura o interpretación. Esta señalización deberá cumplir con lo especificado en las Bases de Licitación, con respecto a la reflectancia y refractancia, en el artículo 2.2.3.1 sobre Señalización y Demarcación.

Señalización Horizontal

La demarcación que constituye este tipo de señalización, estará completa de acuerdo al proyecto, con sus dimensiones y posición correctas y perfectamente visibles de día y noche. Esta señalización deberá cumplir con lo especificado en las Bases de Licitación y la tabla 5.704.301.A del Manual de Carreteras, versión Junio de 1997.

Defensas Camineras

Las defensas camineras se presentarán completas y con sus elementos estructurales en perfecto estado. En caso que por algún accidente se dañen las defensas, éstas serán reparadas o reemplazadas, según sea el caso, en un plazo no mayor a 72 hrs. sin que para esto medie aviso previo del Inspector Fiscal.



I.4. CLASIFICACIÓN

Mantener el camino en forma tal que en todo momento, cumpla con los niveles de servicio antes mencionados, exige la ejecución de una serie de operaciones y obras. Estas actividades de conservación, se clasificarán como Rutinarias y se realizarán tantas veces como sea necesario.

I.4.1. Conservación Rutinaria

Comprende todas aquellas operaciones que deben realizarse a lo largo del año, cualesquiera sea el nivel de tránsito y clima imperante, tales como limpiezas y reparaciones menores de los elementos que componen la carretera, con el fin de mantener las condiciones de diseño y nivel de servicio.

Dentro de ésta se encuentran las actividades indicadas en el cuadro siguiente

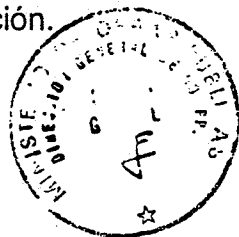
A.- CONSERVACIÓN RUTINARIA

Designación
Bacheo Superficial de Carpetas y Bermas Pavimentadas (calzada)
Limpieza de Faja
Limpieza de Fosos y Contrafosos
Limpieza de Alcantarillas
Limpieza de Cunetas
Limpieza de Señales
Reparación de señales
Reposición de señales
Reparación o reemplazo de defensas camineras
Repintado de demarcación
Despeje de Rodados
Limpieza de Estructuras
Reposición de Tachas Reflectantes

Estas actividades, se realizarán en forma oportuna con el fin de mantener el nivel de servicio exigido en las Bases de Licitación. El programa de conservación es flexible para poder adaptarse a la ocurrencia de fallas no consideradas, especialmente producto de emergencias, condiciones climáticas u otras condiciones que aconsejen ejecutarlas.

La definición de las actividades se presentan en el Anexo "A", el cual incluye las especificaciones técnicas considerando su alcance, ejecución práctica y unidad de medida.

I.5. Además la Sociedad Concesionaria deberá tener en cuenta para la conservación rutinaria al sistema de reclamos y sugerencias conforme a lo establecido en el artículo 1.6.2.2 de las Bases de Licitación.



CAPITULO II.-

PLAN DE CONSERVACION

II.1. INTRODUCCIÓN

Toda carretera requiere de la mantención de los elementos que la componen para servir al usuario de acuerdo a los estándares exigidos. En el caso del tramo entregado para el Hito 1 del km. 10,86 al km. 127,5, la tarea es la mantención del camino.

Esta tarea está regida por estándares mínimos a cumplir estipulados en las Bases de Licitación. Para cumplir con dichos estándares se ha establecido el Plan de Conservación que se detalla a continuación, así como las Políticas de Conservación asociadas, de tal forma de satisfacer las exigencias de calidad establecidas.

Para la elaboración de dicho programa de conservación, se adoptarán los criterios que se describen a continuación.

II.2. IDENTIFICACIÓN DE LOS SECTORES A CONSERVAR

- Troncal del km. 10,86 al km. 127,5

De acuerdo a los antecedentes, la troncal en el tramo entregado en doble calzada (105.9 km.) presenta un nivel de tránsito uniforme, lo que no amerita realizar una tramificación por esta variable. Sin embargo cabe hacer notar la diferencia que existe en la topografía del tramo de la Cuesta Las Chilcas, así como los sectores de transición, donde pasamos de doble calzada a calzada simple, lo que probablemente influya en el volumen de faenas de mantención. Por esto se distinguirán estos sectores como los de mayor atención en lo que a mantenimiento se refiere.

II.3. ALCANCES GENERALES DEL PROGRAMA DE CONSERVACIÓN

El Programa de Conservación para el tramo entregado en el Hito 1, comprende:

* Conservación Rutinaria : Se incluyen aquí las actividades de mantenimiento preventivo, limpieza y reparaciones eventuales que se deben ejecutar en forma rutinaria, con el objeto de mantener las condiciones de diseño y brindar un buen nivel de servicio, ya que la no implementación oportuna de estas



faenas, provocarían en el mediano plazo un debilitamiento de las condiciones estructurales del camino y un eventual deterioro de la calzada y de los niveles de confort y seguridad a los usuarios, las cuales contemplan:

- Bacheo de carpetas de rodadura y bermas
- Limpieza de faja
- Limpieza de fosos y contrafosos
- Limpieza de alcantarillas y obras de arte
- Limpieza de cunetas
- Limpieza de Señales
- Reparación de señales
- Reposición de señales
- Reparación o reemplazo de Defensas Camineras
- Repintado de Demarcación
- Despeje de Rodados
- Limpieza de Estructuras
- Reposición de Tachas Reflectantes

II.4. ESPECIFICACIONES TÉCNICAS PARA LA CONSERVACIÓN

En anexo A, se presentan las especificaciones técnicas para la conservación de la carretera. La frecuencia e intensidad con que ésta se realice, dependerá directamente del estado de las obras.

II.5. OPERACIONES DE EMERGENCIA

Dentro de esta calificación están contenidas todas las situaciones que llevan a una alteración de las condiciones normales de la carretera y que constituyen peligro inminente para la circulación de vehículos. Se calificarán como situaciones de emergencia, por ejemplo: tratamiento de erosiones, protección de terraplenes, extracción de derrumbes, despeje de alcantarillas, etc., manteniendo la ruta totalmente expedita.

Las faenas que tengan el carácter de emergencia se efectuarán a cualquier hora del día o de la noche, y se pondrá especial atención a la señalización del sector afectado, debiendo informar oportunamente al Inspector Fiscal de la emergencia ocurrida y de las medidas tomadas para su solución.

Considerando que el transporte de los materiales, producto de la emergencia, se realizará por la carretera con tránsito, se tomarán todas las medidas para evitar que los camiones y maquinarias, en su recorrido, derramen material que pudiera ocasionar accidentes o perjuicios a los usuarios de la ruta y al camino mismo.



II.6. EQUIPO DE EMERGENCIA

La Concesionaria deberá contar con dos Ambulancias y dos Grúas para vehículos livianos, las que estarán disponibles en caso de existir un accidente o emergencia que requieran sus servicios. La ubicación de éstas será en el Km. 29 y km. 108 y podrán ser requeridas en los teléfonos (2) 7451258 y (33) 272800 respectivamente. Además de lo anterior se contará con un vehículo de vigilancia, el cual efectuará patrullajes diarios de la carretera en concesión y que avisará en caso de ocurrir una emergencia y además informará respecto de actuaciones de conservación que sea necesario abordar de inmediato.

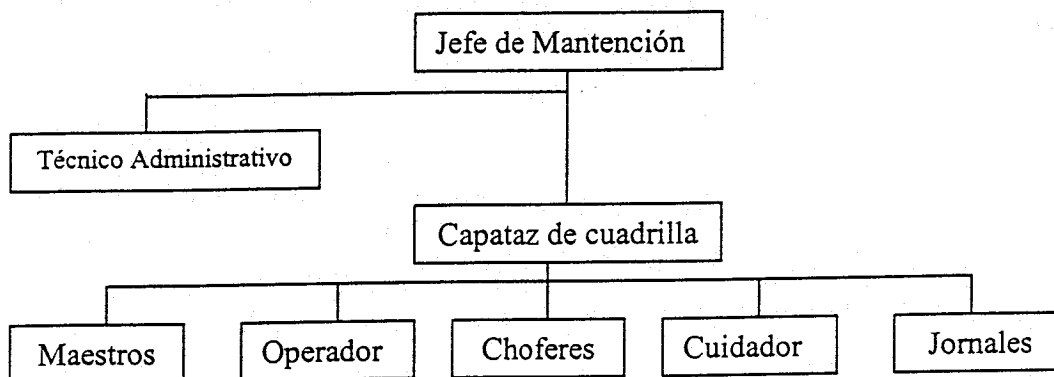
II.7. ORGANIZACIÓN DE MANTENCIÓN

Se considera una organización que sea capaz de atender las necesidades del mantenimiento propuesto:

FUNCIONES

- Planificar, organizar, coordinar y programar la conservación de las obras.
- Supervisar la ejecución de las operaciones y obras de conservación.
- Recopilar la información estadística y mantener registros actualizados de ella.
- Elaborar y emitir los informes

La forma en que se organiza la conservación se representa en el siguiente organigrama:



De acuerdo a este esquema se realizarán las tareas designadas en este instructivo. A continuación se indica el personal designado para estos cargos:

Jefe de Mantenición	: Ing. Moisés Vargas Eyzaguirre	Fono: (041) 221730
Técnico Administrativo	: Sr. Hector Poblete Dubott	Fono: (02) 7451257
Capataz de Cuadrilla I	: Sr. David Delgado Mancilla	Fono: (02) 7451257
Capataz de Cuadrilla II	: Sr. Luis Gatica Pino	Fono: (02) 7451257



II.8. INSPECCIÓN DE OBRAS

Para tener un buen cumplimiento en la medición de los estándares de la carretera, se realizarán las siguientes operaciones:

- 1.- Periodicidad de recorrido. Estos se ejecutarán una vez al día por el personal de vigilancia con el fin de detectar cualquier alteración en las obras civiles de la carretera, el recorrido se ejecutará en vehículos de la operadora debidamente identificados.
- 2.- Mediciones de retroreflectividad de señalización, horizontal y vertical, éstas serán ejecutadas al menos dos veces al año.
- 3.- Bacheo de pavimentos entregados, estas obras serán realizadas según la aparición de daños en forma inmediata a su ocurrencia, ya que no deben existir baches en las calzadas. El tiempo de reparación no será mayor a dos días desde la notificación a la sociedad concesionaria por el Inspector Fiscal.
- 4.- Defensas camineras, estas obras serán realizadas según la aparición de daños y su reparación o reemplazo se efectuará a la brevedad posible.
- 5.- Medición del IRI, se realizará una vez al año, para mantener el nivel solicitado, de acuerdo a Bases de Licitación. En el caso que este índice supere los 3,5 m/Km. (media móvil de 5 tramos de 200 m., según lo especificado en Bases de Licitación artículo 2.5.1.2) se realizarán las obras necesarias donde corresponda, con el fin de solucionar la irregularidad detectada.
- 6.- Informes a la Inspección. De acuerdo a Bases de Licitación serán entregados:
 - a) Semestralmente (dentro de los 10 primeros días del semestre siguiente al informado):
 - Cumplimiento del programa de conservación.
 - Cantidades de obras ejecutadas.
 - Indices de servicio del pavimento.
 - b) Semanalmente:
 - Mantenimiento correctiva por emergencias



CAPITULO III

SANCIONES APLICABLES A LA CONCESIONARIA POR INCUMPLIMIENTOS DE ESTE INSTRUCTIVO

Este capítulo se refiere a las infracciones y multas aplicables a la Sociedad Concesionaria por incumplimiento de lo especificado en este instructivo de conservación, y otros mencionados en las Bases de Licitación, artículo 1.5.8.1 punto 6, adecuadas a la inversión asociada a la entrega anticipada efectuada el HITO 1 (Km. 10,86 al Km. 127,5).

1. INFRACCIONES Y MULTAS APLICABLES EN SECTORES CON OBRAS PENDIENTES DE EJECUCIÓN

- La Sociedad Concesionaria incurrirá en una multa mensual de 60 UTM por cada Km. de pista en que no se cumpla con los indicadores exigidos en el artículo 2.5.1.2 de las Bases de Licitación.
- La Sociedad Concesionaria incurrirá en una multa diaria de 6 UTM en las siguientes infracciones:
 - No mantenimiento del tránsito en zonas de faenas en relación al programa pactado por la Sociedad Concesionaria y aprobado por el inspector fiscal.
 - Ausencia de señalización para prevenir a los usuarios sobre la realización de labores de mantenimiento y conservación establecidas en este Instructivo.
 - No cumplimiento con lo solicitado por el IF cuando éste requiera la ejecución de reparaciones, sustituciones de elementos deteriorados, envejecimiento o fatiga y otros adicionales de conservación, cuando a su juicio el mantenimiento efectuado no cumpla con lo especificado en las Bases Técnicas.
- La Sociedad Concesionaria incurrirá en una multa de 5 UTM cada vez que se compruebe que algún integrante de su personal no cumpla con las normas sobre equipos de seguridad y otros señalados en este instructivo.

2. INFRACCIONES Y MULTAS APLICABLES EN SECTORES SIN OBRAS PENDIENTES

- La Sociedad Concesionaria incurrirá en una multa mensual de 200 UTM por cada Km. de pista en que no se cumpla con los indicadores exigidos en el artículo 2.5.1.2 de las Bases de Licitación.
- La Sociedad Concesionaria incurrirá en una multa diaria de 20 UTM en las siguientes infracciones:



- No mantenimiento del tránsito en zonas de faenas en relación al programa pactado por la Sociedad Concesionaria y aprobado por el inspector fiscal.
 - Ausencia de señalización para prevenir a los usuarios sobre la realización de labores de mantenimiento y conservación establecidas en este Instructivo.
 - No cumplimiento con lo solicitado por el IF cuando éste requiera la ejecución de reparaciones, sustituciones de elementos deteriorados, envejecimiento o fatiga y otros adicionales de conservación, cuando a su juicio el mantenimiento efectuado no cumpla con lo especificado en las Bases Técnicas.
- La Sociedad Concesionaria incurrirá en una multa de 5 UTM cada vez que se compruebe que algún integrante de su personal no cumpla con las normas sobre equipos de seguridad y otros señalados en este instructivo.

3.- DEFINICION DE SECTORES PARA LA APLICACIÓN DE MULTAS

La sociedad concesionaria presentará al Inspector Fiscal, dentro de los últimos cinco días de cada mes, un listado con los sectores con obras pendientes, el cual será aprobado dentro de los primeros cinco días del mes siguiente.

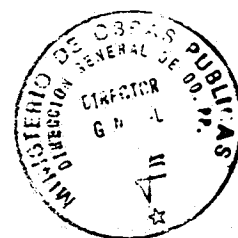
Sólo estos ítem se considerarán aplicables a la entrega de obras contenidas en el tramo Km. 10,86 al Km. 127,5.



ANEXO A

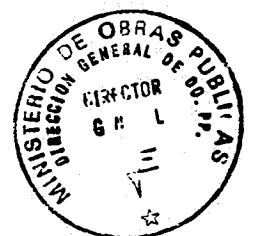
ESPECIFICACIONES TECNICAS PARA FAENAS DE CONSERVACION

HABILITACION ANTICIPADA
TRAMO: KM. 10,86 AL KM. 127,5



ESPECIFICACIONES TÉCNICAS ESPECIALES Para la Conservación Rutinaria

- 1.- Bacheo de carpetas de rodaduras y bermas
- 2.- Limpieza de faja
- 3.- Limpieza de fosos y contrafosos
- 4.- Limpieza de alcantarillas y obras de arte
- 5.- Limpieza de cunetas
- 6.- Limpieza de señales
- 7.- Reparación de señales
- 8.- Reposición de señales
- 9.- Reparación y reposición de defensas camineras
- 10.- Repintado de demarcación
- 11.- Despeje de Rodados
- 12.- Limpieza de Estructuras
- 13.- Reposición de tachas reflectantes



1.- BACHEO SUPERFICIAL DE CAMINOS PAVIMENTADOS

El bacheo superficial asfáltico se hará para rellenar los baches del pavimento existente, en aquellos sectores indicados en el programa de conservación y en que por sus dimensiones no se justifique la remoción total de la estructura existente. Consistirá en la colocación de una capa de mezcla asfáltica directamente sobre el bache o sobre la zona del pavimento que presente grietas, pero que esté esencialmente estable.

Antes de proceder con estas faenas, el Concesionario cumplirá con todo lo referente a señalización, barreras, etc., de modo de garantizar tanto la seguridad de su mismo personal como la del usuario de la ruta. Se trabajará por pista de camino en una longitud no mayor a 500 mts., adelantando las barreras a medida que el trabajo se vaya ejecutando.

En la superficie a bachear se procederá a la remoción y extracción de los materiales sueltos o inadecuados a la operación, que podrá hacerse en forma manual con herramientas adecuadas para el caso. Las áreas a bachear o recubrir se recortarán según un plano vertical, dándoles forma regular, en lo posible rectangular, de manera que los extremos queden delimitados por líneas de corte perpendiculares al eje del camino. El área a incluir dentro de las líneas de corte comprenderá toda la zona deteriorada y unos 0,30 m de la parte no dañada. En seguida se eliminará el polvo mediante barrido y soplado enérgico, dejando las paredes totalmente firmes y limpias para luego aplicar un riego de liga con emulsión CRS o similar. El riego se colocará, mediante medios manuales que garanticen una distribución uniforme.

Los trabajos sólo se ejecutarán cuando la temperatura ambiente sea mayor a 12 °C cuando se utilicen cementos asfálticos, y mayor a 10 °C si son emulsiones. No se trabajará en tiempo neblinoso o con probabilidades de lluvia.

El material a usar como relleno será una mezcla de concreto asfáltico que cumplirá con la Banda Granulométrica TM 3/4 B de la tabla 5.907.9a del MC-V5 y el asfalto será un cemento asfáltico de penetración 85-100 u otro similar.

La dosificación de la mezcla asfáltica será definida por el Concesionario en sus propios laboratorios o por las plantas asfálticas establecidas en la zona.

El espesor del parche compactado será de a lo menos 40 mm. La densidad deberá alcanzar, como mínimo el 95 % de la densidad de diseño y se determinará según el método LNV 13.

UNIDAD DE MEDIDA :

La unidad de medida será el metro cuadrado (m²) de Bacheo Superficial Asfáltico terminado.



2.- LIMPIEZA DE FAJA

Este ítem incluye todos los trabajos necesarios para despejar el área que delimitan la faja del camino y el borde de la calzada, a ambos lados. Los trabajos se llevarán a cabo en forma manual o con equipo mecánico menor.

Su ejecución se regirá de acuerdo a lo especificado en la sección 5.102 del MC-V5 versión 1997, en lo que corresponda y comprende preferentemente la eliminación de todos los troncos, arbustos y matorrales, además de la vegetación que interfiera con el escurrimiento adecuado de las aguas, incluso materiales provenientes de obras ejecutadas con anterioridad y basuras depositadas en la faja.

Los materiales objetables, producto del roce y otros se transportarán a lugares que no sean visibles desde la calzada y fuera de la faja del camino, a botaderos definidos por el Concesionario y que cumplan con la reglamentación vigente. Con el fin de proteger la vegetación existente y para evitar erosiones o desequilibrios ecológicos, no se realizará la quema de los materiales y malezas resultantes.

UNIDAD DE MEDIDA :

La unidad de medida será el Km. de faja limpia.

3.- LIMPIEZA DE FOSOS Y CONTRAFOSOS

Este ítem comprende la limpieza y rehabilitación de fosos y contrafosos en forma manual o mecanizada según corresponda.

Los trabajos incluidos en este ítem se refieren a la extracción de toda la vegetación, existente en Fosos y Contrafosos, removiendo hasta 0,2 m. más afuera de los bordes superiores de los mismos. De las áreas así definidas se retirarán los troncos, raíces, matorrales, pasto y todo otro material objetable, restituyendo de esta forma el perfil original.

Se removerán todos los materiales que se hubieran depositado en los fosos y contrafosos, incluyendo suelos finos decantados, escombros, derrumbes y cualquier otro material o elemento extraño que allí se encontrare y que de alguna forma interfiera con el normal escurrimiento de las aguas, o impida que la obra cumpla cabalmente con el objetivo para el cual fue diseñado, de manera de dejar sus secciones en la forma más homogénea posible con la del proyecto original. En caso de aparecer roca basal, no se continuará profundizando la excavación prevista.



Todos los escombros o materiales de desecho provenientes de la limpieza de los fosos y contrafosos, serán transportados a botaderos definidos por el Concesionario y que cumplan con la reglamentación vigente.

UNIDAD DE MEDIDA :

La unidad de medida será el metro lineal (ml), cualquiera sea el ancho y profundidad de la obra existente, y el método usado para limpiarla.

4.- LIMPIEZA DE ALCANTARILLAS Y OBRAS DE ARTE

Esta partida corresponde a la limpieza de todas las alcantarillas y obras de arte (tubos, losas, cajones, etc.), existentes en el camino.

No se hará distinción de acuerdo a diámetros, es decir, se medirá el ml. de alcantarilla limpiada independiente del diámetro, tipo, y forma de la obra de arte.

El ítem incluye la limpieza total de la obra, cámaras decantadoras, adoquinados y muros de boca, para lo cual se retirará todo el material de embanque, piedras, ramas y otros que pudieran existir en la obra y en su encauzamiento.

Esta limpieza se realizará hasta alcanzar el radier o cota inferior original, según corresponda.

Se considerará, además, la limpieza, reconformación y conformación de los cauces de entrada y salida de obras de arte en la forma indicada anteriormente. Esta faena se realizará en un ancho mínimo equivalente al diámetro de la obra que sirve, en todo los casos, los taludes de los cauces se perfilarán con un talud 1:3 (H : V) aproximado. La longitud a intervenir del cauce será de 50 m a cada lado de la alcantarilla, siempre dentro del derecho de vía existente.

El material de embanque se llevará a botadero fuera de la faja del camino. El depósito será definido por el Concesionario y cumplirá con la reglamentación vigente.

El trabajo se realizará de manera que su ejecución no signifique riesgos para las obras existentes.

UNIDAD DE MEDIDA :

La unidad de medida será el metro lineal (ml) de alcantarilla limpia y terminada conforme a las presentes especificaciones, independiente de su diámetro y sin distinción del tipo de obra de arte como de la longitud de su desagüe.



5.- LIMPIEZA DE CUNETAS

Este ítem contempla la remoción de todos los materiales que se han depositado en las cunetas incluyendo escombros, derrumbes, y cualquier otro material o elemento extraño que allí se encontrase y que de alguna forma interfiera con el normal escurrimiento de las aguas.

Para las calles laterales los trabajos implican reconformar la sección de dichos elementos, transversal y longitudinalmente, de modo de asegurar el escurrimiento de las aguas hasta el punto de descarga; habilitando sangrías donde correspondan.

Todos los escombros o materiales de desecho provenientes de la limpieza y reconformación de cunetas serán llevados a botaderos definidos por el Concesionario y que cumplan con la reglamentación vigente.

UNIDAD DE MEDIDA :

La unidad de medida será el metro lineal (ml) determinado a lo largo del punto más bajo de la cuneta e incluirá la zona de descarga hasta llegar al cauce, obra de arte o punto de la ladera en que las aguas evacuadas no puedan dañar la obra básica del camino.

6.- LIMPIEZA DE SEÑALES

Este ítem se refiere a la limpieza de todas las señales camineras, especialmente las reflectantes las cuales se deben mantener legibles.

Se limpiarán todas las señales oscurecidas por el polvo, manchadas por materiales bituminosos, por pinturas o por cualquier otro material.

La limpieza se efectuará en forma manual o mecanizada, con los productos adecuados.

Si no es posible limpiar la señal se deberá proceder a su reemplazo.

UNIDAD DE MEDIDA :

La unidad de medida será la Unidad (un) de Señales limpias, cualquiera sea su dimensión.



7.- REPARACIÓN DE SEÑALES

Esta partida comprende todos los trabajos que permitan la reparación menor de señalización vertical, la que sufre deterioros debido principalmente a acciones de vandalismo, éstas se manifiestan en la pérdida de cinta reflectante, torcedura de placas y rayado intencional son entre otros los daños más comunes que presentan las señales.

La forma de reparación de las señales, cumplirá con las normas vigentes de la Dirección de Vialidad. Los signos, señales y palabras se reconstituirán con los materiales originales.

UNIDAD DE MEDIDA:

La unidad de medida de la reparación de señales, será la unidad (Un) de señal reparada, cualesquiera sea su dimensión.

8.- REPOSICIÓN DE SEÑALES

Esta partida comprende todos los trabajos que permitan la renovación, reposición y recolocación de la señalización vertical, la que sufre deterioros debido principalmente a factores climáticos, colisiones, oxidaciones, robos, torceduras, etc. Incluye además la reposición de la placa y del poste de sustentación, si las existentes no son recuperables.

Se reutilizarán las placas que no presenten torceduras o serán enderezadas de manera que, al ser colocados en una superficie razonablemente plana no muestren puntos o bordes más altos que 10 mm. y los postes que estén en buenas condiciones, sin torceduras ni abolladuras que impliquen desviaciones respecto a una línea recta. Los postes de sustentación serán empotrados en poyos de hormigón del tipo H 20 según Ch170.

La forma de reparación, cuando corresponda a las señales, cumplirá con las normas vigentes de la Dirección de Vialidad. Los signos, señales y palabras se confeccionarán con material reflectante tipo scotch-lite de 3M ó de calidad similar.

Lo mismo rige para la cara posterior, que se terminará con dos manos de pintura gris. La cara anterior, se pintará con pintura reflectante.

Los postes de sustentación llevarán el mismo tratamiento indicado para la cara posterior de las planchas.

Los pernos de sujeción de las planchas al poste, una vez recolocadas estas, se fijarán con soldadura, para evitar su posterior sustracción.

Las señales que se retiren en forma provisoria para su reparación, serán reemplazadas momentáneamente.



UNIDAD DE MEDIDA :

La unidad de medida de la remoción y colocación de señales, será la unidad (Un), cualesquiera sea su dimensión.

9.- REPARACIÓN DE DEFENSAS CAMINERAS

Esta partida consiste en los trabajos que permitan la remoción, reacondicionamiento y recolocación de las defensas camineras, que han sufrido deterioro debido principalmente a daños producidos por colisión.

Para el recambio de piezas será necesario desmontar las defensas, los postes y piezas terminales dañadas y aflojar los tramos contiguos, procediendo a efectuar su reemplazo por piezas nuevas en buen estado. Los postes de sustentación serán empotrados en un poyo de hormigón del tipo H20 según Ch 170, o hincados según corresponda, posteriormente se procederá a ajustar los tramos contiguos, tratando de mantener la línea existente. En todo caso su instalación se ajustará a lo estipulado en las especificaciones técnicas de la construcción.

Las defensas camineras, postes de sustentación u otros materiales que se retiren y no se recolquen, serán transportados a bodegas del Concesionario.

UNIDAD DE MEDIDA :

La unidad de medida será el metro lineal (ml.) de defensa caminera reparada.

10.- REPINTADO DE DEMARCACIÓN

Este ítem se refiere a la provisión y aplicación de pintura como señalización horizontal tanto de los trazos rectos de la Carretera como de los enlaces, en aquellos lugares en que esta se encuentre prematuramente deteriorada o donde fuese borrada por cualesquier motivo. De acuerdo con lo que se especifique, la pintura estará destinada a demarcar tanto líneas segmentadas, continuas longitudinales, símbolos y leyendas.

Tanto las líneas que demarcan el eje del camino, como las que delimitan las bermas tendrán 15 cm. de ancho. Los símbolos, números y, en general, todos los elementos se ajustarán a las disposiciones contenidas en el Instructivo de seguridad y señalización vial de la Dirección de Vialidad.

Las líneas segmentadas consistirán de 4,5 m. de longitud entre los cuales deberá dejarse espacios de 7,5 m.



Las líneas pintadas quedarán con bordes limpios y bien definidos, sin presentar escurrimiento de pintura o deformaciones; serán uniformes, rectos en los alineamientos rectos y curvados en las curvas.

Las superficies por pintar estarán limpias secas y sin materias sueltas.

El Concesionario proveerá conos de goma aproximadamente de 43 cm. de alto de color anaranjado, los que se colocarán cada 2 segmentos mientras se seca la pintura en líneas segmentadas y cada 15 a 20 m. en las continuas.

UNIDAD DE MEDIDA :

La unidad de medida será por metro lineal (ml) de banda demarcada de acuerdo a las presentes especificaciones.

11.- DESPEJE DE RODADOS

Esta operación persigue mantener rápidamente los caminos despejados y sus drenajes habilitados en épocas de lluvias intensas.

Si se trata de derrumbes en sectores puntuales y de poca magnitud, se efectuará el despeje en forma manual en caso contrario será mecanizado.

La operación comprende el retiro de derrumbes, escombros, suelos, rocas, etc., que obstruyan total o parcialmente la plataforma del camino o sus obras de drenaje.

Todos los materiales deberán ser transportados a botaderos autorizados.

UNIDAD DE MEDIDA :

La unidad de medida será el metro cúbico (m³) de material retirado, cubicado sobre camión.

12.- LIMPIEZA DE ESTRUCTURAS

Este ítem se refiere a la limpieza de todas las estructuras, ya sea, puentes, intersecciones desniveladas o pasarelas peatonales.

Se limpiarán todas las estructuras oscurecidas por el polvo, manchadas por materiales bituminosos, por pinturas o por cualquier otro material.

La limpieza se efectuará en forma manual o mecanizada.



Los materiales bituminosos u otros que necesariamente deban ser limpiados con solventes, serán los adecuados, con objeto de no dañar las pinturas o recubrimientos de las parte metálicas

UNIDAD DE MEDIDA :

La unidad de medida será la Unidad (un) de estructura limpia.

13.- REPOSICIÓN DE TACHAS REFLECTANTES

Consiste en la reposición de las tachas y tachones, que sufran deterioros irreparables, debido principalmente a factores de tránsito y climáticos, tales como desprendimientos producto de falla en la resina epóxica que la adhiere al pavimento, trizaduras y quebraduras producto de golpes por el paso de vehículos o pérdida de la reflectancia y caras descoloridas producto de la exposición a la intemperie. También se considera su reposición en caso de robo.

Para la recolocación de las tachas el área del pavimento deberá estar libre de polvo, compuestos de curado, resinas, grasa, aceite, pintura o cualquier otra materia extraña que pudiese afectar negativamente la acción ligante del adhesivo.

El adhesivo epóxico se deberá preparar de acuerdo con las instrucciones del fabricante, considerando que las cantidades requeridas dependen de la textura de la superficie del pavimento.

Las tachas se deberán colocar en su posición con un procedimiento que asegure que, respecto del eje del camino, no sufran desviaciones mayores que 2 mm., medidos en los extremos. Una vez instaladas deberá presionar hasta que el pegamento salga por los bordes. Todo exceso de adhesivos se deberá limpiar y retirar inmediatamente. Deberán protegerse de golpes por un lapso mínimo de 30 minutos después de colocadas.

UNIDAD DE MEDIDA:

La unidad de medida de la remoción y colocación de tachas es la unidad (Un) de tacha repuesta.

