



**CHILE LO
HACEMOS
TODOS**

**MINISTERIO DE
HACIENDA
OFICINA DE PARTES
R E C I B I D O**

**CONTRALORIA
GENERAL
TOMA DE RAZÓN
R E C E P C I Ó N**

DEPART. JURIDICO		
DEPT. T. R. Y REGISTRO		
DEPART. CONTABIL.		
SUB DEP. C. CENTRAL		
SUB. DEP. E. CUENTAS		
SUB DEP C.P. Y BIENES NAC.		
DEPART. AUDITORIA		
SUB. DEPTO. MUNICIP.		

EFRENDACIÓN

**V°B°
Asesoría
Jurídica**

APRUEBA CIRCULAR ACLARATORIA N° 11 DE LAS BASES DE LICITACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA "CONCESIÓN RUTA 66, CAMINO DE LA FRUTA", A EJECUTAR POR EL SISTEMA DE CONCESIONES.

SANTIAGO, 14 MAY 2019

RESOLUCIÓN EXENTA DGC N° 1476



VISTOS:

- El D.F.L. MOP N° 850 de 1997, que fija el Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado de la Ley N° 15.840 de 1964, Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y del D.F.L. N° 206 de 1960, Ley de Caminos, y sus modificaciones.
- El D.S. MOP N° 900 de 1996, que fija el Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado del D.F.L. MOP N° 164 de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas, y sus modificaciones.
- El D.S. MOP N° 956 de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, y sus modificaciones.
- La Ley N°21.044 que crea la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas.
- El D.F.L. MOP N°7 de 2018 que fija la planta del personal y fecha de iniciación de actividades de la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas.
- El Oficio Gab. Pres. N°795 de 5 de junio de 2017, de su Excelencia la Presidenta de la República, mediante el cual aprueba la ejecución de la obra pública fiscal denominada "Concesión Ruta 66, Camino de la Fruta", a través del sistema de concesiones.
- El Oficio Ord. N°924 de 17 de mayo de 2017, del señor Ministro de Hacienda, mediante el cual aprueba las Bases de Licitación y el Prospecto de Inversión de la obra pública fiscal denominada "Concesión Ruta 66, Camino de la Fruta", a ejecutar por el sistema de concesiones.
- La Resolución DGOP N°65 de 19 de junio de 2017, que aprueba las Bases de Licitación de la obra pública fiscal denominada "Concesión Ruta 66, Camino de la Fruta", a ejecutar por el sistema de concesiones.
- La Resolución DGOP N°11 de 1 de febrero de 2018, que aprueba Circular Aclaratoria N° 1 de las Bases de Licitación de la obra pública fiscal denominada "Concesión Ruta 66, Camino de la Fruta", a ejecutar por el sistema de concesiones.
- La Resolución DGOP N°14 de 12 de febrero de 2018, que aprueba Circular Aclaratoria N° 2 de las Bases de Licitación de la obra pública fiscal denominada "Concesión Ruta 66, Camino de la Fruta", a ejecutar por el sistema de concesiones.
- La Resolución DGOP (Exenta) N°576 de 12 de febrero de 2018, que aprueba Circular Aclaratoria N° 3 de las Bases de Licitación de la obra pública fiscal denominada "Concesión Ruta 66, Camino de la Fruta", a ejecutar por el sistema de concesiones.
- La Resolución DGOP N°22 de 27 de febrero de 2018, que aprueba Circular Aclaratoria N°4 de las Bases de Licitación de la obra pública fiscal denominada "Concesión Ruta 66, Camino de la Fruta", a ejecutar por el sistema de concesiones.

- La Resolución DGOP N°74 de 9 de julio de 2018, que aprueba Circular Aclaratoria N°5 de las Bases de Licitación de la obra pública fiscal denominada “Concesión Ruta 66, Camino de la Fruta”, a ejecutar por el sistema de concesiones.
- La Resolución DGC N°16 de 30 de agosto de 2018, que aprueba Circular Aclaratoria N°6 de las Bases de Licitación de la obra pública fiscal denominada “Concesión Ruta 66, Camino de la Fruta”, a ejecutar por el sistema de concesiones.
- La Resolución DGC N°40 de 26 de noviembre de 2018, que aprueba Circular Aclaratoria N°7 de las Bases de Licitación de la obra pública fiscal denominada “Concesión Ruta 66, Camino de la Fruta”, a ejecutar por el sistema de concesiones.
- La Resolución DGC N°4 de 22 de enero de 2019, que aprueba Circular Aclaratoria N°8 de las Bases de Licitación de la obra pública fiscal denominada “Concesión Ruta 66, Camino de la Fruta”, a ejecutar por el sistema de concesiones.
- La Resolución DGC N°5 de 5 de febrero de 2019, que aprueba Circular Aclaratoria N°9 de las Bases de Licitación de la obra pública fiscal denominada “Concesión Ruta 66, Camino de la Fruta”, a ejecutar por el sistema de concesiones.
- La Resolución DGC N°20 de 8 de mayo de 2019, que aprueba Circular Aclaratoria N°10 de las Bases de Licitación de la obra pública fiscal denominada “Concesión Ruta 66, Camino de la Fruta”, a ejecutar por el sistema de concesiones.
- La Resolución N°1.600 de 2008 de Contraloría General de la República, que fija normas de exención sobre el trámite de la Toma de Razón.

CONSIDERANDO:

- i. Que, en virtud de lo dispuesto en los artículos 18 del D.S. MOP N°956 de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, y 1.4.5 de las Bases de Licitación, las aclaraciones, rectificaciones, enmiendas o adiciones a las Bases de Licitación, así como las respuestas a las consultas formuladas al DGC sobre éstas, serán incluidas en comunicaciones denominadas Circulares Aclaratorias, dirigidas a todos los Licitantes y/o Grupos Licitantes;
- ii. Que se ha estimado necesario, mediante Circular Aclaratoria N°11, dar respuestas a las consultas formuladas por los Licitantes y/o Grupos Licitantes;
- iii. Que por Ley N°21.044 se creó la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas, dependiente del Ministerio de Obras Públicas;
- iv. Que mediante el D.F.L. MOP N°7 de 2018, se fijó la planta del personal y fecha de iniciación de actividades de la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas;
- v. Que conforme lo dispone el artículo 6 del citado D.F.L. MOP N°7 de 2018, la fecha de iniciación de actividades de la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas, será a contar del 1 del mes siguiente a su publicación en el Diario Oficial, la cual en efecto, ocurrió el día 20 de julio del año 2018, por lo que inició sus actividades el 1 de agosto del mismo año; y
- vi. Que de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 2 de la Ley N°21.044, desde la fecha de inicio de las funciones de la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas, ésta asumió la totalidad de las competencias, funciones y atribuciones que desempeñaba la Dirección General de Obras Públicas, por sí y a través de la Coordinación de Concesiones de Obras Públicas, dispuestas en el D.F.L. MOP N°850 de 1997, Ley Orgánica del Ministerio de Obras Públicas, relacionadas con la Ley de Concesiones de Obras Públicas, y por tanto, está encargada especialmente de continuar la gestión de los contratos de estudios, asesorías y concesión a través de sus etapas de proyecto, construcción y explotación, respecto de todos los contratos que, hasta la fecha de entrada en vigor de esa ley, tenían a su cargo;

RESUELVO (EXENTA):

D.G.C. N° 1476 /



I. **APRUÉBASE** la Circular Aclaratoria N° 11 de las Bases de Licitación de la obra pública fiscal denominada “Concesión Ruta 66, Camino de la Fruta”, a ejecutar por el sistema de concesiones, cuyo texto es el siguiente:

1. Se solicita una postergación para la fecha de entrega de Oferta Técnica de NOVENTA (90) días, para completar la ingeniería que corresponda. //(003)

Respuesta: Remítase a las rectificaciones N°s 1 y 2 de la Circular Aclaratoria N°9.

2. Art. 1.8.9. Pago del Concesionario por concepto de adquisiciones y expropiaciones.

En el importe y pago previsto al Estado por este concepto se incluyen las expropiaciones para la ejecución de las obras que forman parte del contrato de Concesión. Se exceptúan los terrenos destinados a las plazas de Peaje, plazas de Pesaje y Servicios Especiales Obligatorios y Complementarios.

Estos terrenos, exceptuados, serán de cargo y coste de la Sociedad Concesionaria, y llevarán una tramitación y los abonos distintos, como detalla el artículo 1.8.9.

Consulta: Una vez aprobado el Proyecto Vial se pregunta si se podrán incluir los terrenos necesarios para Plazas de Peaje, Plazas de Pesaje y Servicios Especiales Obligatorios y Complementarios en los Antecedentes de Expropiación y lleven una tramitación por parte del MOP conjunta.

De ser negativa la respuesta, se desea conocer la tramitación, y plazos necesarios para la consecución de estos terrenos. //(004)

Respuesta: Remítase a lo establecido en el cuarto y octavo párrafos del artículo 1.9.1.2, previamente modificado por Circulars Aclaratorias N°s 2, 6 y 10, en que se hace referencia a la entrega de los proyectos viales y de expropiaciones, y en el artículo 1.8.9, previamente modificado por Circulares Aclaratorias N°s 8 y 10 cuyo quinto párrafo establece que será de exclusivo cargo, costo y responsabilidad de la Sociedad Concesionaria, pagar el valor de las adquisiciones o expropiaciones de los terrenos necesarios para la ejecución de las obras que allí se mencionan, ambos artículos de las Bases de Licitación.

3. Art. 1.8.12 Pesos Máximos y Dimensiones de los Vehículos.

Como indica el artículo, la Sociedad Concesionaria deberá construir, equipar, instalar y mantener la Plaza de Pesaje para poder operar en forma ininterrumpida durante las 24 horas del día, todos los días del año. Indica también que la operación de la Plaza de Pesaje será supervisada por personal de la Dirección de Vialidad (DV). Se supone que esta plaza operará según planifique DV o lo considere conveniente.

Consulta: ¿Será la DV quién aporte el personal necesario para operar la Plaza de Pesaje? Si la respuesta es negativa y sea la Sociedad Concesionaria quién deba contratar el personal para la operación de la Plaza de Peaje, se solicita información sobre los horarios a disponer personal para operar esta plaza. Confirmar además que la Plaza de Pesaje sólo operará cuando se encuentre disponible personal de la DV. //(005)

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.8.12 de las Bases de Licitación, previamente modificado por las Circulares Aclaratorias N°s 2 y 6, en el sentido que la Sociedad Concesionaria será responsable a su entero cargo y costo, de diseñar, construir, equipar, instalar y mantener una Plaza de Pesaje fija con dos estaciones, en condiciones de operar en forma ininterrumpida durante las 24 (veinticuatro) horas del día, para todos los días del año, mientras dure el periodo de la Concesión. La operación de esta plaza, será supervisada por personal de la Dirección de Vialidad



quienes efectuarán la fiscalización correspondiente considerando la normativa vigente en la materia.

4. Art. 2.4.5.3 Servicio de Atención de Usuarios.

En el apartado g) Estándar de servicio (ES8) el indicador de servicio medirá “que durante todos los días del mes, se cumpla con los horarios de atención acordado en todas las oficinas que forman parte del Contrato de Concesión”.

Consulta: Se solicita información sobre el número de oficinas que se ha de disponer y horarios a cumplir en estas. //(006)

Respuesta: De conformidad con lo establecido en los artículos 1.9.1.1, previamente modificado por Circular Aclaratoria N°6, y 1.9.1.2, previamente modificado por Circulares Aclaratorias N°s 2, 6 y 10, ambos de las Bases de Licitación, la Sociedad Concesionaria es quien deberá elaborar los Proyectos de Ingeniería de Detalle de todas las obras indicadas en las Bases de Licitación, en los Antecedentes Referenciales y/o en el(los) Anteproyecto(s) Alternativo(s) que formen parte de su Oferta Técnica, los que deberán ser sometidos a la aprobación del Inspector Fiscal.

Sin perjuicio de lo anterior, remítase a lo establecido en el artículo 2.4.5.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado por Circular Aclaratoria N°10, en el sentido que el canal presencial debe operar en una o más oficinas especialmente habilitadas para tal efecto, las que deberán cumplir, a lo menos, con el siguiente horario de atención: lunes a viernes de 8.30 a 18.00 y sábados de 8.30 a 14.00, considerando la normativa laboral aplicable.

5. Art. 2.7.1.9 Patrimonio Cultural y Arqueológico.

En el apartado i) Medidas de mitigación se indica que durante las actividades de escarpe en las calzadas nuevas de la Ruta 66, se deberá contar con la presencia de un arqueólogo.

Consulta: Se entiende que este profesional realizará su cometido en terreno, supervisando durante las labores de escarpe la posible aparición de restos arqueológicos. Una vez realizado el escarpe de una determinada zona, emitirá la correspondiente acta de conformidad y continuarán los trabajos para el caso de no haberse detectado restos arqueológicos. Favor confirmar si es correcta la interpretación, en caso negativo informar procedimiento a seguir. //(007)

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 2.7.1.9 de las Bases de Licitación, en el sentido que en caso de encontrarse restos arqueológicos y/o paleontológicos durante las faenas de construcción y movimiento de tierras, debe procederse según la Ley N°17.288 que legisla sobre Monumentos Nacionales.

6. Art. 2.3.1.15 Estacado de la Faja a Expropiar.

Se indica en el artículo que “Será de responsabilidad de la Sociedad Concesionaria la ejecución del replanteo de los ejes del proyecto, de las trazas que definirán el área a expropiar necesarias para la construcción del proyecto, y de todas aquellas obras..., para lo cual la Sociedad Concesionaria dispondrá de 10 días para su ejecución...”

Estos trabajos deberán estar concluidos antes de que las Comisiones de Peritos concurran a terreno para la elaboración de los respectivos informes de tasación.

Se indica en los párrafos 4° y 5°, que “Los atrasos en el proceso de expropiación que se generen por la no ejecución de estos trabajos por parte de la Sociedad Concesionaria, serán de su exclusiva responsabilidad” y que “El incumplimiento del plazo o de cualquiera de las obligaciones establecidas en el presente artículo, hará incurrir a la Sociedad Concesionaria en multa...”

Estos trabajos de replanteo habrán de realizarse en terrenos que no están expropiados en ese momento. Posiblemente no se cuente con permiso de acceso con la totalidad de propietarios.

Consulta: Se solicita se reconsideren las obligaciones previstas en las Bases de Licitación y que la responsabilidad de la Sociedad Concesionaria sea exclusivamente sobre los trabajos para los cuales se cuente con los permisos pertinentes, dentro del plazo correspondiente. //(008)

Respuesta: Se mantiene lo establecido en el artículo 2.3.1.15 de las Bases de Licitación, en el sentido que los atrasos en el proceso expropiatorio que se generen por la no ejecución de los trabajos, serán de exclusiva responsabilidad de la Sociedad Concesionaria.

7. Art. 2.3.3.1 Áreas de Servicios Generales y Atención de Emergencias.

En relación a los vehículos señalados en el artículo, se indica que “deberán ser del mismo año de fabricación que el año en que se inicie la explotación de la obra”.

Consulta: Respecto al vehículo de patrullaje, se consulta si este vehículo podría incorporarse antes del período de explotación. Se podría incorporar a la Concesión, durante el período de Construcción para realizar labores de vigilancia y patrullaje. Una vez incorporado a la obra se le aplicaría el programa de revisiones, mantención y reposiciones pertinentes durante todo el período de Concesión. //(009)

Respuesta: Se mantiene lo establecido en el artículo 2.3.3.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado por Circular Aclaratoria N°10, en el sentido que el vehículo de patrullaje permanente, así como todos los otros vehículos, deberán ser del mismo año de fabricación que el año en que se inicie la explotación de la obra.

8. Art. 1.8.19 Cambio de Servicios Existentes.

En el artículo 1.8.19.2 Responsabilidades Pecuniarias, b) distribución de riesgos entre MOP y la Sociedad Concesionaria se expone,

En el primer punto expone que el Concesionario asumirá el pago de hasta UF 300.000.

En el tercer punto expone que “en el evento que los costos asociados a los Cambios de Servicios Existentes superen el monto máximo de UF 300.000 y hasta un monto de UF 80.000 adicionales, la Sociedad Concesionaria deberá concurrir al pago del excedente. El MOP en forma posterior reembolsará a este excedente en un 80%, siendo el otro 20% de entero cargo y costo de la Sociedad Concesionaria. El MOP reembolsará dicho 80% dentro de los 60 días desde la fecha en que el Inspector Fiscal apruebe la correcta ejecución del Cambio de Servicio...”

En el cuarto punto que “en caso que el total asociado a los cambios de Servicios Existentes, superen el total de UF 380.000 (trescientos ochenta mil Unidades de Fomento), la Sociedad concesionaria deberá concurrir al pago del excedente, que será incorporado en el valor del VPI_m de acuerdo a los indicado en el artículo 1.7.6.1 de las presentes Bases de Licitación...”

En el supuesto que la cantidad total de costo asociado a los Cambios de Servicios, supere los UF 380.000, por ejemplo UF 400.000 el reparto sería:

- Pago por parte de la Sociedad concesionaria sería como máximo: UF 316.000
 - o UF 300.000 correspondientes al primer punto.
 - o $UF\ 16.000 = 20\% \times UF\ 80.000$ correspondientes al tercer punto.
- Pago por parte del MOP: UF 64.000



- UF 64.000 = 80% x UF 80.000 correspondientes al tercer punto. Esta parte el MOP lo reembolsará a los 60 días de ejecutado correctamente.
- Se incorpora al VPIm: UF 20.000
 - UF 20.000 correspondientes al cuarto punto. Se incorporará al VPIm.

Consulta: Se pide confirmación si es correcto el razonamiento, o aclaración sobre el mismo en caso contrario. //(010)

Respuesta: No se confirma. Remítase a la letra a) del artículo 1.8.19.2 de las Bases de Licitación, en cuanto el Concesionario pagará todos los Cambios de Servicios Existentes cualquiera sea su monto por cuenta y orden del MOP con la sola excepción de los ítems que se señalan en dicha disposición y a la letra b) del referido artículo en el sentido que, sin perjuicio de lo anterior, se aplicará el mecanismo de distribución de riesgos entre el MOP y la Sociedad Concesionaria regulado en el mismo artículo.

9. Art. 1.12.7.2 Distribución de Riesgos por Medidas Ambientales Durante la Etapa de Construcción

En el supuesto de que se optase por la opción 2 correspondiente en implementar todas las medidas ambientales asociadas a las RCAs de las Variantes, y que los costos asociados a las medidas, se distribuyan con el MOP. Teniendo en cuenta lo previsto:

En el primer punto “El Concesionario asumirá a su entero cargo y costo las medidas ambientales hasta un total de UF 50.000....”

Segundo punto. “En el evento que los costos de las medidas adicionales superen el monto total de UF 50.000 y sean iguales o inferiores a UF 100.000, el monto adicional sobre las UF 50.000, será descontado al cálculo del valor VPIm según lo establecido en el artículo 1.7.6.1 de las Bases de Licitación”

Tercer punto que expone que “En el evento que los costos de las medidas ambientales adicionales superen el monto total de UF 100.000, la Sociedad concesionaria deberá concurrir al pago de dicho excedente, el cual será reembolsado por el MOP dentro de los 120 días siguientes a la fecha en que el Inspector Fiscal apruebe la correcta ejecución de las medidas ambientales adicionales.”

Y suponiendo que el Coste total de las medidas sea de UF 120.000 el reparto sería:

- Pago por parte de la Sociedad Concesionaria un máximo de: UF 50.000

el resto se compensaría de la siguiente manera:

- UF 50.000 sería descontado al cálculo del valor VPIm según lo establecido en el artículo 1.7.6.1
- UF 20.000 será pagado por la Sociedad Concesionaria, y será reembolsado posteriormente por el MOP dentro de los 120 días siguientes a que IF apruebe la correcta ejecución de todas las medidas ambientales

Consulta: Se pide confirmación si es correcto el razonamiento, o aclaración sobre el mismo en caso contrario. //(011)

Respuesta: No se confirma. Remítase a lo establecido en el artículo 1.8.10.1 de la Bases de Licitación modificado previamente por Circulares Aclaratorias N°s 2, 6, 8 y 10, en el sentido que la Sociedad Concesionaria durante toda la vigencia del Contrato de Concesión, será la única responsable, a su entero cargo y costo, ante el Inspector Fiscal, del cumplimiento de las obligaciones y exigencias ambientales establecidas en las presentes Bases de Licitación, asimismo

remítase al número 2 del artículo 1.12.7.2, previamente modificado por Circulares Aclaratorias N°s 6, 8 y 10 en cuanto regula el mecanismo de distribución de los costos asociados a las medidas ambientales asociadas a la RCA del EIA de las Variantes.

10. El día 1 de febrero se ha hecho entrega de la circular aclaratoria N°1 de Febrero, sin valor oficial, informando que la fecha de recepción de ofertas para el proyecto Concesión Ruta 66-Camino de la Fruta se posterga al 27 de febrero de 2018.

Por otra parte, el día 5 de febrero de 2018 se nos informa de la entrega de dos DVDs con un volumen importante de información sobre las variantes además de las obras hidráulicas que son muy relevantes en el estudio de este proyecto.

Además, queremos señalar que, a la fecha no se ha dado respuesta a ninguna de las consultas formuladas durante el periodo respectivo, restando tan sólo 19 días para la fecha de recepción de ofertas.

En vista de lo anterior, el tiempo restante resulta insuficiente para poder estudiar los antecedentes aportados recientemente y lo que todavía faltan por ser entregados y por lo tanto, se solicita encarecidamente, se postergue la fecha de recepción de ofertas, en al menos 90 días. //(012)

Respuesta: Remítase a las rectificaciones N°s 1 y 2 de la Circular Aclaratoria N°9.

11. En relación con la licitación de la referencia y de acuerdo a los últimos antecedentes y circulares aclaratorias entregadas el pasado 05, 09 y 13 de febrero, las cuales aportan información relevante para la evaluación del proyecto, se hace totalmente necesario contar con una ampliación en el plazo de la entrega de la oferta que nos permita un estudio que incluya los nuevos antecedentes. Adicionalmente a lo anterior, los estudios de tráfico se encuentran en la época estival más importante, datos relevantes para la evaluación del proyecto.

En razón de lo anterior, es que venimos en solicitar una ampliación de plazo en la entrega de las ofertas técnica y económica de la licitación de la referencia, en a lo menos 100 días más. //(013)

Respuesta: Remítase a las rectificaciones N°s 1 y 2 de la Circular Aclaratoria N°9.

12. Conforme a las Bases de Licitación de la Obra Pública Fiscal denominada “Concesión Ruta 66, Camino de la Fruta” y su posterior Circular Aclaratoria N°3 referida al mismo, con suma preocupación hacemos presente que no existe en dicho Proyecto referencia alguna respecto a la alternación que produciría la construcción de una carretera, que corre paralela al Río Cachapoal, en el suelo agrícola, la cual, según nuestros cálculos, tendría una altura promedio superior a los 6 metros para evitar aniegos en las crecidas del Río, lo cual constituiría una barrera de escurrimiento de fluidos como son el agua y el aire de bajas temperatura en todo el trayecto de esta nueva variante del camino (Peumo – Las Cabras), zona esencialmente productiva de cultivos sensibles a heladas como son los paltos y cítricos en general, generándose así una alteración permanente e irreparable al microclima natural de esta zona.

Podemos entender que de las consultas realizadas en los distintos Municipios afectados, fueran ellos mismos quienes solicitaron cambiar el trayecto original por esta nueva variante que corre por la ribera norte del Río Cachapoal, al sur del proyecto original. Asimismo, comprendemos que nuestras inquietudes no hubiesen sido consideradas en su momento por dichas autoridades considerando lo singular, específico y técnico del tema en cuestión, pero es nuestro deber exponer este asunto de vital importancia e impacto para la actividad económica – agrícola del Valle de Peumo.

En consideración a lo anteriormente expuesto, solicitamos a usted informar si el Proyecto en cuestión tiene previstas las consecuencias anteriormente señaladas y, en caso de ser así, cuáles serían las medidas de mitigación que podrían estar implícitas en el referido Proyecto, las cuales nosotros no hemos logrado visualizar. //(014)



Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.8.10.1 modificado previamente por Circulares Aclaratorias N°s 2, 6, 8 y 10, en cuanto la Sociedad Concesionaria será la única responsable, a su entero cargo y costo, ante el Inspector Fiscal, del cumplimiento de las obligaciones y exigencias ambientales establecidas en las Bases de Licitación; al artículo 1.9.1.2 modificado previamente por Circulares Aclaratorias N°s 2, 6 y 10, conforme al cual la Sociedad Concesionaria deberá realizar los Proyectos de Ingeniería de Detalle de todas las obras que conforman el Contrato de Concesión; y al artículo 2.7 en el sentido que la Sociedad Concesionaria deberá asumir la responsabilidad de la protección del medio ambiente y velar por el respeto hacia las comunidades locales que se relacionan con la inserción del proyecto, considerando las necesidades territoriales y sistemas de vida de dichas comunidades como una variable más de su gestión, implementando las medidas necesarias que aseguren un exitoso manejo ambiental y territorial del Proyecto, todos artículos de las Bases de Licitación.

13. En referencia a la nota aclaratoria con respecto a la exclusión del compromiso de plazos máximos (22 meses) para la entrega de terrenos necesarios para ejecutar las obras al concesionario (Ver apartado 1.8.8.3 ENTREGA DE LOS TERRENOS A EXPROPIAR de las BALI (pág 64) y CIRCULAR ACLARATORIA N°2, apartado A, punto 4 (pág 5)):

“...que la Sociedad Concesionaria deberá elaborar conforme a lo establecido en el artículo 2.2.2.16 de las presentes Bases de Licitación. Asimismo, se exceptúan del cumplimiento de los plazos máximos referidos en el párrafo anterior, aquellos terrenos donde se deba llevar a cabo el Plan de Compensación por Relocalización Habitacional y/o estén sujetos a un Plan de Manejo Forestal de corta y reforestación, según lo establecido en la Resolución Exenta N°0255/2013 de la Dirección Ejecutiva del Servicio de Evaluación Ambiental, referida en el Documento N° 9 del artículo 1.4.1 de las presentes Bases de Licitación. En estos casos, una vez implementado el Plan de Compensación por Relocalización Habitacional y/o una vez obtenido el permiso de CONAF para la implementación del Plan de Manejo Forestal de corta y reforestación, los terrenos serán entregados a la Sociedad Concesionaria, según sea el caso.”

Solicitamos respuesta a las siguientes aclaraciones:

- Por favor confirmar que existe disponibilidad de terrenos con los que reforestar, tanto para las áreas con RCA vigente, como para las nuevas variantes.
- Confirmar que dichos terrenos van a ser aportados por el MOP, a coste cero para el ofertante.
- Confirmar que los plazos máximos a los que se hace referencia, son los plazos para la entrega de los terrenos para la obra, y no los plazos para la entrega de terrenos a reforestar. //(015)

Respuesta: En relación a la primera y segunda consultas, no se confirma que existe disponibilidad de terrenos con los que reforestar ni que estos serán aportados por el MOP a costo cero.

Respecto a su tercera consulta, se confirma en tanto los plazos máximos referidos corresponden a los indicados en el párrafo primero del artículo 1.8.8.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado por Circulares Aclaratorias N°2, 6, 8 y 10, esto es, a los plazos para la entrega de terrenos necesarios para ejecutar las obras.

14. Con respecto al Plan de Compensación por Relocalización Habitacional Asesoría legal, solicitamos la siguientes aclaraciones:

- Confirmar que el pago de 300 UF por familia en los tramos de nuevas variantes, está incluido dentro de la valoración de las medidas ambientales descritas en la distribución de riesgos por medidas medioambientales durante la construcción (Bali 1.12.7.2).
- Aportar la información de cuántas familias están afectadas en el tramo con RCA vigente, y cuántas familias lo están en los tramos de las nuevas variantes.
- Por favor confirmar que el número de familias contemplado no está sujeto a variación.

- Confirmar que el importe de 300UF por familia es un importe acordado con las familias, no sujeto a modificación. //(016)

Respuesta: Respecto del valor de UF 300 indicado en la primera y cuarta viñetas, no se confirma lo señalado; remítase a lo establecido en el artículo 2.7.1.8 de las Bases de Licitación, previamente modificado por Circular Aclaratoria N°10, en el sentido que el pago a cada beneficiario corresponde a la cantidad de UF 450.

Respecto a la segunda y tercera viñetas los catastros que se realicen por comuna, incluidas las variantes, dirigidos a las familias que deberán relocalizarse por efecto de la expropiación y/o despeje de la faja, que residan tanto en propiedades privadas como fiscales, serán con cargo a los montos indicados en el artículo 2.7.1.8 de las Bases de Licitación. Asimismo, remítase a los antecedentes que han sido puestos en carácter informativo a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes por el Jefe División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC mediante Ord. N°96 de 23 de enero de 2018.

Se aclara que lo señalado en el artículo 1.12.7.2 de las Bases de Licitación, regula solo la distribución de riesgos de las medidas ambientales de las Variantes San Vicente - Peumo y Peumo -Las Cabras- El Manzano.

15. Dentro de las medidas medioambientales descritas en la RCA vigente, hay diversas de ellas que no permiten una separación entre los tramos donde aplica la RCA vigente, y los tramos donde la RCA ya no aplica, al existir un nuevo trazado:

- Plan de rehabilitación de suelos,
- Plan de manejo forestal,
- Plan de compensación de suelos,
- Inventario de pozos y norias habilitados y operativos 100 metros entorno al perímetro de intervención del proyecto,
- Compromisos generales relacionados al medio humano.

Por favor discriminar, qué alcance de estas medidas deben contemplarse para los tramos en los que la RCA sigue vigente, y qué alcance para los tramos de las nuevas variantes. //(017)

Respuesta: Remítase a lo señalado en el artículo 1.8.10.1 de las Bases de Licitación, modificado previamente por Circulares Aclaratorias N°s 2, 6, 8 y 10 en cuanto durante toda la vigencia del Contrato de Concesión, la Sociedad Concesionaria será la única responsable, a su entero cargo y costo, ante el Inspector Fiscal, del cumplimiento de las obligaciones y exigencias ambientales establecidas en las Bases de Licitación; así como será la única responsable, a su entero cargo y costo, ante la Autoridad Ambiental y cualquier otra autoridad pública, del cumplimiento de las obligaciones y exigencias ambientales establecidas en los Documentos N°8 y N°9 señalados en el artículo 1.4.1 de las Bases de Licitación en lo que procedan previa calificación del Inspector Fiscal; en el EIA de las Variantes y en caso que proceda en el EIA del trazado alternativo, en el o los EIA(s) y/o DIA(s) y sus Adendas, que deba desarrollar el Concesionario y en la(s) respectiva(s) RCA(s), debiendo dar cumplimiento a toda la normativa ambiental vigente.

16. Por favor confirmar que la futura posible necesidad de incorporación de pantallas acústicas en los nuevos tramos de variante, derivados de una futura RCA aplicable a dichas variantes, estará incluida en la distribución de riesgos por medidas medioambientales durante la construcción (Bali 1.12.7.2). //(018)



Respuesta: En el entendido que la consulta se refiere a las variantes San Vicente – Peumo y Peumo – Las Cabras – El Manzano, se confirma. Remítase a lo dispuesto en el artículo 1.12.7.2 de las Bases de Licitación, previamente modificado por Circulares Aclaratorias N°s 6, 8 y 10.

17. Documento de Referencia: BALI

Cláusula: Artículo 2.2.2.2

En el artículo 2.2.2.2 de las BALI, se indica:

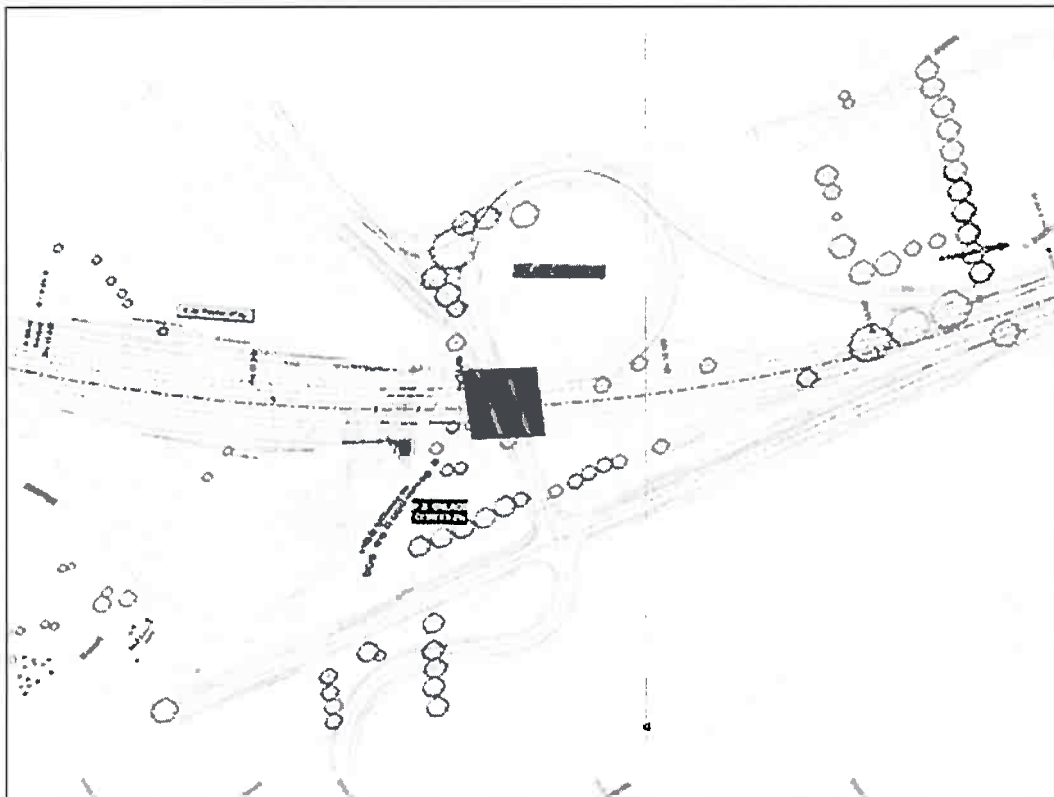
“El diseño geométrico deberá ajustarse a las secciones 3.203, 3.204 y 3.206 del MC-V3”

”Se deberá considerar la velocidad de proyecto de 40Km/h para los lazos, de 50Km/h para los ramales y de 60Km/h, como mínimo para el eje secundario, salvo indicación distinta del Inspector Fiscal”.

Pregunta

Modificar el trazado para adecuarlo estrictamente a las velocidades que indica las BALI, puede llevar un significativo mayor costo de expropiación y construcción.

Como ejemplo, el Ramal 1 del enlace de Corcolén según las BALI tiene una velocidad de 50 Km/h. Según el Manual de Carreteras, el radio mínimo asociado sería de 80m. Sin embargo, posee un radio de 30m antes de la intersección con los Ramales 4 y 5, tal cual como se muestra en la siguiente imagen.



Se solicita, para todas las obras de enlaces, confirmación de la velocidad de proyecto específica de cada ramal, ya que puede haber excepciones a lo indicado en las BALI. //(019)

Respuesta: Se mantiene lo dispuesto en el artículo 2.2.2.2 de las Bases de Licitación, previamente modificado por las Circulares Aclaratorias N°s 2, 6, 8 y 10.

18. Documento de Referencia: BALI

Cláusula: Artículo 2.2.2.7

En el artículo 2.2.2.7 de las BALI, se indica: “Especial importancia se deberá dar al cruce de la Ruta 66 con la variante San Pedro, donde la rasante de la nueva Ruta 66 cruzará bajo la actual Ruta 66, por lo que es muy posible, que el saneamiento de este tramo de ruta deba realizarse mediante equipos de bombeo.

Pregunta:

Se solicita aclaración, ya que según la información disponible es la variante la que cruza sobre la Ruta 66 existente, la cual que mantiene su rasante actual, no observándose por tanto problema alguno para el drenaje por gravedad. //(020)

Respuesta: Remítase a la rectificación N°21 de la Circular Aclaratoria N°2, en cuanto elimina el párrafo quinto del artículo 2.2.2.7 de las Bases de Licitación a que se refiere la consulta; asimismo remítase a la rectificación N°3 de la Circular Aclaratoria N°6 que modifica el artículo 2.1 de las Bases de Licitación, incorporando el Enlace Las Arañas entre el término del Subsector 3 y la parte inicial del Subsector 4 (Dm 92.200 aprox.).

19. Documento de Referencia: BALI

Cláusula: Artículo 2.3.1.4

En la tabla N° 29: Puentes y Viaductos nuevos, modificada por la circular aclaratoria N°2 se establece para el Puente Mandinga N°1 ubicado en el Dm 14.118 lo siguiente: “*Puente Proyectado en dos tramos de 30,0 m cada uno. Actualmente este puente se encuentra a nivel de vigas lanzadas y con un 95% de avance en la enfierradura de la losa y pasillos*”.

Pregunta:

Se pide información acerca de las actividades a realizar por el concesionario para la finalización del puente. //(023)

Respuesta: Remítase a la rectificación N°25 de la Circular Aclaratoria N°8 en que se adiciona el nuevo artículo 2.2.2.27 “Proyectos de la Ruta G-60” que detalla las actividades a desarrollar por el Concesionario en el puente Mandinga N°1, y a la rectificación N°33 de la misma Circular en que se elimina de la Tabla N°29 “Puentes y Viaductos Nuevos” del artículo 2.3.1.4 la ejecución de esta obra.

20. Cláusula: Artículo 2.3.1.5

En la tabla N° 31: Estructuras a desnivel, modificada por la circular aclaratoria N°2 se muestran las estructuras “*Paso Superior Los Cuneles N°1*” y “*Paso Superior Los Cuneles N°2*” cuyos Dm no se encuentran definidos.

Pregunta:

Se pide información acerca de los Dm de dichas estructuras. //(024)

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 120 de la Circular Aclaratoria N°6 en cuanto modifica la Tabla N°31 “Estructuras a Desnivel” del artículo 2.3.1.5 de las Bases de Licitación, eliminando los pasos superiores denominados Los Culenes N°1 y Los Culenes N° 2.

21. Documento de Referencia: BALI

Cláusula: Artículo 2.3.1.5

En la tabla N° 31: Estructuras a desnivel, modificada por la circular aclaratoria N°2 se muestra la estructura “*Puente en eje de conexión Ruta G-60 – Enlace Las Arañas – Intersección San*



Antonio/Central Rapel” ubicada en el Dm 130.900,0. Dicha estructura se solapa con el Viaducto San Juan (Dm 130.760,0) el cual tiene una longitud de 375 m.

Pregunta:

Se pide información acerca de si es necesaria la ejecución de esta estructura o bien, se puede prescindir de ella asumiendo que las necesidades de la misma son cubiertas por el Viaducto San Juan. //(025)

Respuesta: Remítase a la Tabla N°31 “Estructuras a Desnivel” del artículo 2.3.1.5 de las Bases de Licitación, previamente modificado por las Circulares Aclaratorias N°s 2, 6, 8 y 10. En el entendido que la consulta se refiere al Puente en eje de conexión Camino Vecinal- Variante San Juan – Ruta G-904, ubicado en el Dm 130.900, se ratifica que esta obra forma parte de la concesión, proyectándose en el eje vial de conexión que accede a la ruta G-904 desde el enlace San Juan.

22. Documento de Referencia: BALI

Cláusula: Artículo 2.3.1.5 – Circular aclaratoria N°2

En el último párrafo de la página 10 de la circular aclaratoria N°2 se incluye la construcción del Paso Superior Codigua, sin embargo, este paso superior no aparece en la Tabla N° 3: Estructuras a desnivel.

Pregunta:

Por favor aclarar si esta estructura forma parte del alcance de los trabajos. //(026)

Respuesta: En el entendido que la consulta se refiere a la Tabla N°31 “Estructuras a desnivel” del artículo 2.3.1.5, remítase a la rectificación N° 21 de la Circular Aclaratoria N°8 en cuanto elimina del artículo 2.1 de las Bases de Licitación, el Paso Superior Codigua.

23. Documento de Referencia: BALI

Cláusula: Artículo 2.3.1.6

En la tabla N° 32: Pasarelas Peatonales, modificada por la circular aclaratoria N°2 se muestra la pasarela “Malloa” ubicada en el Dm 5.580. No se ha encontrado información de la misma en los planos en planta ni en planos de detalle de estructuras.

Pregunta:

Se pide información acerca de su ubicación, geometría y planos de detalle si los hubiese. //(027)

Respuesta: La información disponible ha sido puesta a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes por el Jefe División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC mediante los Ord. N° 1626 de 20 de octubre de 2017, N° 1772 de 23 de noviembre de 2017, N° 1799 de 30 de noviembre de 2017, N° 86 de 19 de enero de 2018, N° 200 de 5 de febrero de 2018, N°12 de 3 de octubre de 2018, N°19 de 13 de febrero de 2019 y N°43 de 3 de mayo de 2019. Sin perjuicio de lo anterior, y de conformidad con lo establecido en los artículos 1.9.1.1, previamente modificado por Circular Aclaratoria N°6, y 1.9.1.2, previamente modificado por Circulares Aclaratorias N°s 2, 6 y 10, ambos de las Bases de Licitación, la Sociedad Concesionaria es quien deberá elaborar los Proyectos de Ingeniería de Detalle de todas las obras indicadas en las Bases de Licitación, en los Antecedentes Referenciales y/o en el(los) Anteproyecto(s) Alternativo(s) que formen parte de su Oferta Técnica, los que deberán ser sometidos a la aprobación del Inspector Fiscal.

24. Documento de Referencia: BALI

Cláusula: Artículo 2.3.1.6

En los documentos proporcionados aparecen planos de detalle acerca de dos pasarelas peatonales ubicadas en los Dm 96.880 y Dm 100.000, sin embargo, dichas pasarelas no aparecen en la tabla N°32 de las BALI, rectificada con la Circular Aclaratoria N°2.

Pregunta:

Se pide información acerca de si dichas pasarelas están incluidas en las 8 pasarelas peatonales adicionales a construir por la Sociedad Concesionaria en la Etapa de Construcción de la Obra. En caso de no estar incluidas, por favor indicar si estas pasarelas forman parte del alcance de los trabajos. //(028)

Respuesta: Remítase al artículo 2.3.1.6 de las Bases de Licitación, modificado previamente por Circular Aclaratoria N°8, en el sentido que la Sociedad Concesionaria deberá construir a su entero cargo, costo y responsabilidad, 3 (tres) pasarelas peatonales adicionales a las indicadas en la Tabla N°32 “Pasarelas Peadonales”, cuyos emplazamientos serán definidos por el Inspector Fiscal en la Etapa de Construcción de la Obra.

25. Documento de Referencia: BALI

Cláusula: Artículo 2.3.1.4

En la tabla N° 29: Puentes y Viaductos nuevos, modificada por la circular aclaratoria N°2 se establece para el Puente Chocalán, Puente Mandinga N°1 y Puente Mandinga N°2 que se realizarán los trabajos pendientes.

Pregunta:

Se pide información acerca de las actividades a realizar por el concesionario para la finalización del puente. //(033)

Respuesta: Remítase a la rectificación N°25 de la Circular Aclaratoria N°8 en que se adiciona el nuevo artículo 2.2.2.27 “Proyectos de la Ruta G-60” que detalla las actividades a desarrollar por el Concesionario en los puentes Chocalán, Mandinga N°1 y Mandinga N°2, y a la rectificación N°33 de la misma Circular en que se elimina de la Tabla N°29 “Puentes y Viaductos Nuevos” del artículo 2.3.1.4 la ejecución de estas obras, ambos artículos de las Bases de Licitación.

26. Documento de Referencia: BALI

Cláusula: Artículo 2.3.1.4

En el último párrafo de la página 10 de la circular aclaratoria N°2 se incluye la construcción del Paso Superior Codigua, sin embargo, este paso superior no aparece ni en la Tabla N°29 ni en la Tabla N°31 de Puentes Nuevos y Estructuras a desnivel.

Pregunta:

Se pide información acerca del posible avance de esta estructura, así como la confirmar de la validez del proyecto existente y la necesidad de ejecutarlo. //(034)

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 21 de la Circular Aclaratoria N°8 en cuanto elimina del artículo 2.1 de las Bases de Licitación, el Paso Superior Codigua.

27. Documento de Referencia: BALI

Cláusula: Artículo 2.3.1.4

La tipología seleccionada para el Viaducto Maipo, Viaducto N°1, Viaducto San Juan y Viaducto sobre túnel FFCC, es la de puente mixto con vigas doble T. La tipología seleccionada se ha definido a partir de proyectos previos para la misma zona.



Pregunta:

Se pide información acerca de posibles limitaciones en la selección de las tipologías. //(035)

Respuesta: La información disponible ha sido puesta a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes por el Jefe División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC mediante los oficios Ord. N° 1626 de 20 de octubre de 2017, N° 1772 de 23 de noviembre de 2017, N° 1799 de 30 de noviembre de 2017, N° 86 de 19 de enero de 2018, N° 200 de 5 de febrero de 2018, N° 12 de 3 de octubre de 2018, N° 19 de 13 de febrero de 2019 y N°43 de 3 de mayo de 2019. Sin perjuicio de lo anterior y de conformidad con lo establecido en los artículos 1.9.1.1, previamente modificado por Circular Aclaratoria N°6, y 1.9.1.2, previamente modificado por Circulares Aclaratorias N°s 2, 6 y 10, ambos de las Bases de Licitación, la Sociedad Concesionaria es quien deberá elaborar los Proyectos de Ingeniería de Detalle de todas las obras indicadas en las Bases de Licitación, en los Antecedentes Referenciales y/o en el (los) Anteproyecto(s) Alternativo(s) que formen parte de su Oferta Técnica, los que deberán ser sometidos a la aprobación del Inspector Fiscal.

28. Documento de Referencia: BALI

Cláusula: Artículo 2.3.1.4

Para los Viaducto Maipo, Viaducto N°1, Viaducto San Juan y Viaducto sobre túnel FFCC, la información geotécnica se considera insuficiente. El tipo de fundación elegida se ha basado en proyectos previos en las mismas ubicaciones.

Pregunta:

Se pide información geotécnica adicional. //(036)

Respuesta: La información disponible ha sido puesta a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes por el Jefe División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC mediante los oficios Ord. N° 1626 de 20 de octubre de 2017, N° 1772 de 23 de noviembre de 2017, N° 1799 de 30 de noviembre de 2017, N° 86 de 19 de enero de 2018, N° 200 de 5 de febrero de 2018, N°12 de 3 de octubre de 2018, N°19 de 13 de febrero de 2019 y N°43 de 3 de mayo de 2019. Sin perjuicio de lo anterior y de conformidad con lo establecido en los artículos 1.9.1.1, previamente modificado por Circular Aclaratoria N°6, y 1.9.1.2, previamente modificado por Circulares Aclaratorias N°s 2, 6 y 10, ambos de las Bases de Licitación, la Sociedad Concesionaria es quien deberá elaborar los Proyectos de Ingeniería de Detalle de todas las obras indicadas en las Bases de Licitación, en los Antecedentes Referenciales y/o en el (los) Anteproyecto(s) Alternativo(s) que formen parte de su Oferta Técnica, los que deberán ser sometidos a la aprobación del Inspector Fiscal.

29. Documento de Referencia: BALI

Cláusula: Artículo 2.3.1.5

En la tabla N° 31: Estructuras a desnivel, modificada por la circular aclaratoria N°2 se muestra la estructura "*Paso Superior Tipo Interpretal*" ubicada en el Dm 13.700,0. Dicho Dm corresponde a una zona donde no parece ser necesario el uso de una estructura para salvar ningún camino.

Pregunta:

Se pide información acerca de si es necesaria la ejecución de esta estructura o bien, se puede prescindir de ella. En caso de ser necesaria, proporcionar información sobre su longitud y el fin para el que es dispuesta. //(037)

Respuesta: Se mantiene lo establecido en el artículo 2.3.1.5 de las Bases de Licitación, previamente modificado por las Circulares Aclaratorias N°s 2, 6, 8 y 10, en particular en la Tabla N°31 respecto

de la estructura ubicada en el Dm 13.700, para efectos de mantener la conectividad en el área. En cuanto a la información solicitada, de conformidad con lo establecido en los artículos 1.9.1.1, previamente modificado por Circular Aclaratoria N°6, y 1.9.1.2, previamente modificado por Circulares Aclaratorias N°s 2, 6 y 10, ambos de las Bases de Licitación, la Sociedad Concesionaria es quien deberá elaborar los Proyectos de Ingeniería de Detalle de todas las obras indicadas en las Bases de Licitación, en los Antecedentes Referenciales y/o en el (los) Anteproyecto(s) Alternativo(s) que formen parte de su Oferta Técnica, los que deberán ser sometidos a la aprobación del Inspector Fiscal.

30. Documento de Referencia: BALI

Apartado 2 Bases Técnicas. Punto 2.1 Introducción (página 217)

Documento de Referencia: Circular Aclaratoria N° 2

Apartado 12 Sistema de cobro de tarifas (página 7)

En el listado de las obras que conforman el Proyecto, en el apartado y) se menciona la construcción de 4 (cuatro) Plazas de Peaje Troncales. En la Circular Aclaratoria N° 2, en su apartado 12, se muestra una tabla con la ubicación aproximada de las plazas.

Pregunta:

Tras revisar la documentación proporcionada de los proyectos, no se ha encontrado documentación gráfica respecto a la plaza de Peaje Las Cabras (Dm 43+000).

¿Se puede tomar como referencia el diseño detallado proporcionado para la plaza de peaje Requeagua? //(043)

Respuesta: Respecto a la cantidad y ubicación de los puntos de cobro, remítase a la rectificación N° 21 de la Circular Aclaratoria N° 10. Asimismo, de conformidad con lo establecido en los artículos 1.9.1.1, previamente modificado por Circular Aclaratoria N°6, y 1.9.1.2, previamente modificado por Circulares Aclaratorias N°s 2, 6 y 10, ambos de las Bases de Licitación, la Sociedad Concesionaria es quien deberá elaborar los Proyectos de Ingeniería de Detalle de todas las obras indicadas en las Bases de Licitación, en los Antecedentes Referenciales y/o en el (los) Anteproyecto(s) Alternativo(s) que formen parte de su Oferta Técnica, los que deberán ser sometidos a la aprobación del Inspector Fiscal.

31. Documento de Referencia: BALI y antecedentes referenciales.

Cláusula: Artículo 2.2.2.8

Se deberán colocar barreras de contención a lo largo del trazado donde la normativa vigente así lo exija, en particular, los criterios para proyectar las barreras camineras deberán cumplir con lo señalado en el tópico 3.308.2 del M.C. Vol. N°3 en el capítulo 6.500 del Manual de Carreteras, Volumen N°6.

Pregunta:

En los antecedentes solo se encuentra la cantidad de ejes equivalentes para el estudio de pavimentos. Se consulta por el TMDA de la ruta sobre el cual se realizó el cálculo de dichos ejes equivalentes, de forma tal de ser estudiado para la proyección de barreras. //(048)

Respuesta: De conformidad con lo establecido en los artículos 1.9.1.1, previamente modificado por Circular Aclaratoria N°6, y 1.9.1.2, previamente modificado por Circulares Aclaratorias N°s 2, 6 y 10, ambos de las Bases de Licitación, la Sociedad Concesionaria es quien deberá elaborar los Proyectos de Ingeniería de Detalle de todas las obras indicadas en las Bases de Licitación, en los



Antecedentes Referenciales y/o en el (los) Anteproyecto(s) Alternativo(s) que formen parte de su Oferta Técnica, los que deberán ser sometidos a la aprobación del Inspector Fiscal.

32. Documento de Referencia: BALI

Cláusula: Artículo 2.2.2.8.1

Se indica: que se deberá considerar un sistema de balizado de la vía cada 100 metros, mediante la “Señal Baliza Kilómetro-Hectómetro (IV-6)”, la que debe ser concordante con la “Señal Baliza Rol de Camino y Kilómetro (IV-4) y con la “Señal Baliza Kilómetro (IV-5)”.

Pregunta:

Según los antecedentes Técnicos contenidos en DVD N°6 Sector 1A, proyecto de Seguridad Vial Pelequen – Corcolen contiene solo señales Baliza Kilómetro (IV-5) y Señal Baliza Rol de Camino y Kilómetro (IV-4), dejando fuera del estudio la señal IV-6. Aclarar si es necesario o no incluir la señal IV-6. //(049)

Respuesta: De conformidad con lo establecido en los artículos 1.9.1.1, previamente modificado por Circular Aclaratoria N°6, y 1.9.1.2, previamente modificado por Circulares Aclaratorias N°s 2, 6 y 10, ambos de las Bases de Licitación, la Sociedad Concesionaria es quien deberá elaborar los Proyectos de Ingeniería de Detalle de todas las obras indicadas en las Bases de Licitación, en los Antecedentes Referenciales y/o en el (los) Anteproyecto(s) Alternativo(s) que formen parte de su Oferta Técnica, los que deberán ser sometidos a la aprobación del Inspector Fiscal.

33. Documento de Referencia: BALI

Bases de licitación, punto 1.13 Sistema de Cobro de Tarifas, se indica:

Se deben implementar 4 (cuatro) plazas de Peaje bidireccionales troncales: Troncal Requegua, Troncal Las Cabras, Troncal Las Arañas y Troncal San Juan, las cuales se deberán emplazar a lo ancho de la vía, en las siguientes ubicaciones aproximadas:

“Tabla N° 12: Ubicaciones aproximadas para las Plazas de Peaje Troncales

Plaza de Peaje	Sector	Subsector	Dm(*)
Troncal Requegua	A	1	7.750
Troncal Las Cabras	A	2	43.000
Troncal Las Arañas	B	3	73.000
Troncal San Juan	B	5	128.000

Nota:

(*) Dm referido a los Antecedentes Referenciales indicados en el artículo 1.4.3 de las presentes Bases de Licitación.”

Pregunta:

De acuerdo con la evaluación técnica con respecto a la ubicación de las plazas de peaje Troncal Las Cabras, Sector A, Subsector 2, Dm 43.000 y Troncal San Juan, Sector B, Subsector 5, Dm 128.000, se determina claramente que pueden ser evadidas por parte de los usuarios particularmente en estos sectores y por lo tanto, no se obtiene el 100 % de la recaudación por peaje.

Se solicita incluir en la regulación, que la Sociedad Concesionaria pueda incorporar peajes laterales en los sectores indicados, adicionales a los peajes establecidos en la tabla N° 12. //(050)

Respuesta: Se mantiene lo dispuesto en el artículo 1.13 de las Bases de Licitación, previamente modificado por las Circulares Aclaratorias N°s 2, 6, 8 y 10.

34. Se consulta por la posibilidad de presentar Pólizas de Seguro como alternativa para caucionar la Seriedad de la Oferta para el Proceso de Licitación de “Concesión Ruta 5 Tramo Los Vilos-La Serena” toda vez que las Bases de Licitación en su artículo 1.5.5. “Documentos que se deben incluir en el sobre de oferta denominado Oferta Técnica”, letra A) Antecedentes Generales, disponen:

“Documento N° 4 Boleta(s) Bancaria(s) de Garantía de Seriedad de la Oferta. Los Licitantes o Grupos Licitantes deberán incluir una o más boletas bancarias de garantía de seriedad de la Oferta, con las siguientes características...”

Nuestra solicitud se funda principalmente en que esta posibilidad ha sido considerada para la constitución de la Garantía de Construcción y Garantía de Explotación según dispone el artículo 1.8.1.3 de ambas Bases de Licitación, considerando además que la legislación vigente permite la contratación de este tipo de garantías.

Asimismo, debido a que la Obra Pública Fiscal se encuentra actualmente en Proceso de Licitación junto con “Concesión Ruta 5- Tramo Los Vilos La Serena”, dicha exigencia limitaría la participación simultánea de los licitantes en ambos procesos –considerando los montos a caucionar- y eventualmente afectaría a la competencia en los mismos. //(051)

Respuesta: Se mantiene lo dispuesto en el artículo 1.5.5 de las Bases de Licitación, previamente modificado por Circular Aclaratoria N°6.

35. En virtud de que el plazo de consultas vence éste 24 de agosto y aún no se cuenta con las modificaciones a los antecedentes referenciales y bases de licitación, se solicita que se amplíe por lo menos en 30 días el plazo de consultas, desde que se entreguen los nuevos antecedentes del referencial. Una vez analizado los antecedentes nuevos, se solicita tener en consideración una ampliación de plazo necesario para poder entregar nuestra oferta técnica y económica, consistente con los nuevos antecedentes y que preliminarmente estimamos en a lo menos 45 días adicionales al 24 de octubre, si recibiéramos los antecedentes dentro del mes de agosto. //(052)

Respuesta: Respecto al plazo para realizar consultas, remítase al artículo 1.4.5 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N°8. En cuanto al plazo para la recepción y apertura de ofertas, remítase a las rectificaciones N°1 y N°2 de la Circular Aclaratoria N°9.

36. En virtud de las modificaciones indicadas en la circular aclaratoria N°6, en forma particular punto “1.17. Opción del estado de excluir el sector A del contrato de concesión”, en caso de que el Sector A no se construya:
- ¿Se podría separar el pago de las expropiaciones según los sectores del proyecto?
 - En caso de que la respuesta anterior sea negativa, ¿Indemnizará el MOP a la Sociedad Concesionaria respecto del pago por expropiaciones de terrenos que no serán utilizados en el proyecto? En caso de que la respuesta sea afirmativa, favor especificar la forma de indemnización.
 - ¿Podrá la Sociedad Concesionaria disminuir el capital de \$85.000.000.000, considerando que este superaría el 24% del Presupuesto Oficial Estimado de la Obra del sector B? En caso de que la respuesta sea afirmativa, favor especificar la forma de disminución de Capital.



- d. Si la oferta se situara en el "Tramo de licitación B" y el sector A no se construye, ¿variará el MOP el ITC ofertado que limita el plazo de la concesión? //(053)

Respuestas: En cuanto a las preguntas a) y b), remítase a la rectificación N°6 de la Circular Aclaratoria N°10, en cuanto modifica el artículo 1.8.9 de las Bases de Licitación, precisando las cuotas correspondientes a cada Sector. Asimismo, remítase al artículo 1.17 adicionado por Circular Aclaratoria N°6 y modificado por Circulares Aclaratorias N°s 8 y 10.

Respecto de la pregunta c), remítase a las rectificaciones N° 4 de la Circular Aclaratoria N° 8 y N°2 de la Circular Aclaratoria N° 10, en cuanto modifican el artículo 1.7.3 de las Bases de Licitación, estableciendo que el capital de la Sociedad Concesionaria no podrá ser inferior a la suma de \$35.000.000.000 (treinta y cinco mil millones de pesos) y que, una vez que se haya consignado en el Libro de Obras el inicio del Sector A, la Sociedad Concesionaria deberá aumentar el capital social en un monto de \$50.000.000.000 (cincuenta mil millones de pesos). En cuanto a la pregunta d), remítase a la rectificación N°10 de la Circular Aclaratoria N°6 que modifica en el artículo 1.7.6 el valor del ITC en caso que se excluya el Sector A, y a la rectificación N°6 de la Circular Aclaratoria N°8 en cuanto modifica en el artículo 1.7.6.2 el plazo máximo de Concesión, ambos de las Bases de Licitación.

37. Si producto de las medidas de mitigación del estudio de impacto ambiental se requieren expropiaciones adicionales a las expresadas en el punto "1.8.8.3 Entrega de los terrenos a expropiar", ¿se considera el costo de estas expropiaciones adicionales como parte del mecanismo de Distribución de riesgos por medidas ambientales durante la etapa de construcción? //(054)

Respuesta: El costo de las expropiaciones no forma parte de la distribución de riesgos de las medidas ambientales de las Variantes San Vicente - Peumo y Peumo -Las Cabras- El Manzano señaladas en el artículo 1.12.7.2 de las Bases de Licitación, modificado previamente por Circulares Aclaratorias N°s 6, 8 y 10. Los montos a pagar por concepto de expropiaciones para el proyecto, son los indicados en el artículo 1.8.9 de las Bases de Licitación, previamente modificado por las Circulares Aclaratorias N°s 8 y 10.

38. En el punto 1.12.3.1 "NUEVAS INVERSIONES EXIGIDAS POR EL ESTADO", se especifica: ""Asimismo, el MOP podrá exigir a la Sociedad Concesionaria implementar un Sistema de Cobro Electrónico (Telepeaje) en modalidad solo Free Flow, el que podrá considerar aumento de los Puntos de Cobro".

Se solicita que la facultad de implementar nuevos puntos de cobro y optimizar los existentes sea de la Sociedad Concesionaria. //(055)

Respuesta: Se mantiene lo establecido en el artículo 1.12.3.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado por la Circular Aclaratoria N°6.

39. Se solicita aplazar en 4 meses la entrega de ofertas, considerando que los cambios expuestos en la Circular Aclaratoria N°6 generan cambios importantes al proyecto que requieren un mayor tiempo de estudio. //(056)

Respuesta: Remítase a las rectificaciones N°1 y 2 de la Circular Aclaratoria N°9.

40. Documento de Referencia: BALI. Artículo 1.17 y Aclaración N°8 numeral N°20 “Opción del Estado de Excluir el Sector A del Contrato de Concesión”

En relación a la posibilidad de presentar trazado alternativo para la Variante al Cachapoal entre el PK 24.100 y 44.300 (Peumo, Las Cabras, el Manzano), indicar plazo máximo estimado para la presentación de dicha variante. //(057)

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en el artículo 1.17 de la Bases de Licitación adicionado mediante Circular Aclaratoria N°6 y modificado por Circulares Aclaratorias N°s 8 y 10, en que se indica el plazo de 12 meses para que la Sociedad Concesionaria someta a aprobación del Inspector Fiscal el respectivo proyecto de Ingeniería de Detalle y los antecedentes de expropiaciones.

41. Documento de Referencia: BALI. Artículo 1.17 y Aclaración N°8 numeral N°20 “Opción del Estado de Excluir el Sector A del Contrato de Concesión”

¿Podrá la Sociedad Concesionaria Presentar el Trazado alternativo para la Variante Cachapoal, una vez adjudicada la Concesión?. En caso de ser afirmativa esta consulta, ¿a partir de qué fecha podrá la Sociedad Concesionaria presentar el trazado alternativo para la Variante Cachapoal?, ¿bajo qué condiciones (independientemente a las mencionadas en el Numeral N°20 de la CA N°8, podrá ser presentada?; en el caso de la Sociedad Concesionara presente dicha Alternativa, ¿ la tramitación tanto ambiental como contractual, se registrá según el Numeral N°20 de la CA N°8. //(058)

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en el artículo 1.17 de la Bases Licitación adicionado mediante Circular Aclaratoria N°6 y modificado por Circulares Aclaratorias N°s 8 y 10, conforme al cual la Sociedad Concesionaria podrá proponer un nuevo trazado alternativo para el tramo comprendido entre el Dm 23.500 y Dm 44.300 en un plazo no superior a 12 meses contados desde la fecha de la comunicación de parte del MOP de excluir del Contrato el Sector A.

42. Documento de Referencia: BALI. Artículo 1.3 y Aclaración N°6 numeral N°3 “Descripción del Proyecto”

Tramitación ambiental Sector B. Tras la Circular Aclaratoria n°6 se modifica la variante de San Juan (121+930 a 140+520) donde se modifica el último tramo sustituyéndolo por el proyecto de Reuss (9+500 a 13+777 que coincide con los siguiente DM de la R-66: 132+927 a 140+520) trazado que ya dispone de RCA aprobada y vigente. Se solicita aclarar los siguiente puntos:

- o Variante de San Juan. Para el tramo de variante que no coincide con la variante de Reuss (121+930 a 132+927) será necesario hacer una consulta de pertinencia al SEIA, que puede originar la necesidad de una nueva tramitación ambiental y a nuevas medidas mitigadoras. Se solicita regulen este riesgo incluyendo un valor máximo para estas medidas.
- o Variante de Reuss. Actualmente existe un EIA y una RCA aprobada, que sería de aplicación para el Proyecto de Reuss entre los DM 9+500 y 13+777, donde el trazado coincide con el del EIA tramitado. Como las medidas mitigadoras y compensatorias requeridas en la RCA son para el conjunto del proyecto original, existe un riesgo en la valoración de las medidas compensatorias exigidas para este tramo concreto. Se solicita, de forma análoga al tramo anterior, regulen este riesgo incluyendo un valor máximo para las medidas de este tramo. //(059)

Respuesta: Se mantiene lo dispuesto en el artículo 1.12.7.2 de las Bases de Licitación, previamente modificado por Circulares Aclaratorias N°s 6, 8 y 10, en tanto establece que la distribución de riesgos por medidas ambientales durante la Etapa de Construcción solo se refiere a las medidas ambientales individualizadas en la RCA del EIA de las Variantes.



43. Documento de Referencia: BALI. Artículo 1.8.10.1 “El Proyecto y su relación con el SEIA” y Aclaración N°6 Numeral N°11.

De acuerdo a lo requerido en las BALI, para el conjunto del Proyecto nos encontramos con varias situaciones desde el punto de vista de la tramitación ambiental, que darían lugar a distintos instrumentos de aplicación en los distintos tramos: RCA existente, RCA de las variantes y, para el resto de los tramos, no ingreso o RCA adicional.

Este planteamiento de las BALI podría no ser compartido con el SEA, que podría requerir un ingreso en el SEIA del conjunto del Proyecto por modificación de Proyecto con RCA existente o aunque lo admitiese, podría haber reclamaciones de organismos o partes interesadas que dieran lugar a una paralización de los procedimientos, pudiendo culminar con el inicio de una tramitación conjunta del proyecto u otra situación intermedia.

En este caso, no podrían darse para el sector A de forma aislada las causas de exclusión del contrato de dicho Sector, reguladas en la cláusula 1.17 de las BALI y modificada en la CA n° 8, relacionadas con la obtención de la RCA de las Variantes, ya que no podría hacerse esta tramitación de forma individualizada y la no obtención de la RCA o su retraso afectaría a ambos sectores.

En el caso de que, por causas ajenas a la Concesionaria, finalmente fuera necesaria la tramitación conjunta del Proyecto o cualquier otra alternativa de tramitación distinta a la propuesta en las BALI, se solicita confirmación de que las consecuencias sobre coste y plazo del nuevo escenario sería asumido por el MOP. //(060)

Respuesta: No se confirma. Se mantiene lo dispuesto en el artículo 1.8.10.1, previamente modificado por Circulares Aclaratorias N°s 2, 6, 8 y 10. Asimismo, remítase a la normativa ambiental aplicable a la materia, en particular la Ley N°19.300 y sus modificaciones.

44. Documento de Referencia: BALI. Artículo 2.2.2.3. “Diseño de Pavimentos”

En la información facilitada existen estudios realizados sobre los firmes existentes en torno al 2010. ¿Podrían ser entregados a los licitantes, el resto de los trabajos realizados más recientes, para ver el estado de los pavimentos existentes en las zonas de aprovechamiento y las mejoras de la calzada existente (en especial en el sector B4a entre los enlaces de las Arañas y Quincanque de unos 20 km donde se ha suprimido la nueva variante San Pedro). Favor considerar. //(061)

Respuesta: La información disponible ha sido puesta a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes por el Jefe División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC mediante los oficios Ord. N° 1626 de 20 de octubre de 2017, N° 1772 de 23 de noviembre de 2017, N° 1799 de 30 de noviembre de 2017, N° 86 de 19 de enero de 2018, N° 200 de 5 de febrero de 2018, N°12 de 3 de octubre de 2018, N°19 de 13 de febrero de 2019 y N°43 de 3 de mayo de 2019. Sin perjuicio de lo anterior, de conformidad con lo establecido en los artículos 1.9.1.1, previamente modificado por Circular Aclaratoria N°6, y 1.9.1.2, previamente modificado por Circulares Aclaratorias N°s 2, 6 y 10, ambos de las Bases de Licitación, la Sociedad Concesionaria es quien deberá elaborar los Proyectos de Ingeniería de Detalle de todas las obras indicadas en las Bases de Licitación, en los Antecedentes Referenciales y/o en el(los) Anteproyecto(s) Alternativo(s) que formen parte de su Oferta Técnica, los que deberán ser sometidos a la aprobación del Inspector Fiscal.

45. Documento de Referencia: BALI. Artículo 2.2.2.2 “Diseño Geométrico” y Aclaración N°8 Numeral N°23.

“La Sociedad Concesionaria podrá optimizar y/o reducir las longitudes de las dobles calzadas que se ubican entre el Dm 15.700 y el Dm 18.000, entre el Dm 19.000 y el Dm 21.600 y los tramos definidos en

el Subsector 2 de la Tabla N°25, respetando las velocidades contenidas en la Tabla N°19 “Velocidad de Proyecto”.

Se solicita aclarar si mientras que la velocidad de diseño, sea la indicada en la tabla N°19, ¿es posible diseñar como calzada simple, estas áreas de los enlaces? //(062)

Respuesta: No es posible diseñar como calzada simple estas áreas de los enlaces. Remítase al artículo 2.3.1.1.2 de las Bases de Licitación, modificado previamente por Circulares Aclaratorias N°s 2, 6, 8 y 10, en particular a la Tabla N°25 “Construcción de Variantes en Doble Calzada”.

46. Documento de Referencia: BALI. Artículo 2.1 “Introducción” y Aclaración N°8 Numeral N°21, apartado c)

Según indica dicha Aclaración: “Construcción de variantes en calzada simple en las comunas de San Vicente, Peumo, y Las Cabras, salvo en el área de influencias de los enlaces Pichidegua, Las Cabras, Santa Julia y El Manzano, los cuales quedarán construidos en doble calzada en su vía troncal, en donde los accesos al área de influencia de los enlaces antes indicados, se construirán exclusivamente con una pista de 4,5 m de ancho de calzada, bermas externas de 2,5 e internas de 1,0 m de ancho y una mediana de 11,0 m de ancho que permita a futuro ampliar la doble calzada sin afectar lo existente.”

Se solicita aclarar que esta sección, se refiere al tronco en esta zona de los enlaces, que se pide diseñar en doble calzada y cuál es su interpretación con el punto de la pregunta anterior. //(063)

Respuesta: Se aclara que la descripción de esta sección transversal corresponde al eje de la nueva Ruta 66. Remítase al artículo 2.3.1.1.2 de las Bases de Licitación, modificado previamente por Circulares Aclaratorias N°s 2, 6, 8 y 10, en particular a la Tabla N°25 “Construcción de Variantes en Doble Calzada”.

47. Documento de Referencia: BALI. Artículo 1.7 “Opción del Estado de Excluir el Sector A del Contrato de Concesión” y Aclaración N°8 Numeral N°22.

Al comparar el presupuesto de la Variante Cachapoal entre el PK 24.100 y 44.300 (Peumo, Las Cabras, el Manzano) con el presupuesto del proyecto de Ingeniería, ¿podrían aclarar a que presupuesto de Ingeniería se refiere?, ya que en los antecedentes referenciales no figura valoración alguna para la variante referencial. //(064)

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en el quinto párrafo del artículo 1.17 de las Bases de Licitación adicionado mediante Circular Aclaratoria N°6, modificado posteriormente por las Circulares Aclaratorias N°s 8 y 10, en cuanto señala que la Sociedad Concesionaria es quien debe someter a la aprobación del Inspector Fiscal el proyecto de Ingeniería de Detalle el cual deberá contener el presupuesto detallado de las obras, así como también un presupuesto detallado de la Variante Peumo- Las Cabras- El Manzano, considerando el nuevo trazado alternativo.

48. Documento de Referencia: BALI. Artículo 2.2.2.14 “Sistema de Iluminación” y Aclaración N°8 Numeral N°24.

Al no mencionar la iluminación en la G-60 en esta nueva nota aclaratoria. ¿Podrían confirmar que se ha eliminado del alcance del proyecto? //(065)

Respuesta: Remítase a la rectificación N°24 de la Circular Aclaratoria N°8, en cuanto señala que la Sociedad Concesionaria deberá proyectar las Obras de Iluminación para los proyectos indicados en el artículo 2.2.2.7 “Proyectos de la Ruta G-60”.



49. Documento de Referencia: BALI.

Aunque es importante señalar las modificaciones realizadas, ¿se podrían facilitar unas Bases de Licitación completas que recojan todas las modificaciones incorporadas? //(066)

Respuesta: Remítase a la Resolución DGOP N° 65 de 19 de junio de 2017 que aprueba Bases de Licitación, Resolución DGOP N° 11 de 1 de febrero de 2018 que aprueba Circular Aclaratoria N° 1, Resolución DGOP N° 14 de 12 de febrero de 2018 que aprueba Circular Aclaratoria N° 2, Resolución DGOP N° 22 de 27 de febrero de 2018 que aprueba Circular Aclaratoria N° 4, Resolución DGOP N° 74 de 9 de julio de 2018 que aprueba Circular Aclaratoria N°5, Resolución DGC N° 16 de 30 de agosto de 2018 que aprueba Circular Aclaratoria N°6, Resolución DGC N° 40 de 26 de noviembre de 2018 que aprueba Circular Aclaratoria N° 7, Resolución DGC N° 4 de 22 de enero de 2019 que aprueba Circular Aclaratoria N°8, Resolución DGC N° 5 de 5 de febrero de 2019 que aprueba Circular Aclaratoria N° 9 y Resolución DGC N° 20 de 8 de mayo de 2019 que aprueba Circular Aclaratoria N° 10.

50. Documento de Referencia: BALI. Artículo 2.2.2. “Diseño Geométrico”

Podría confirmar que la única información disponible para la variante de Reuss son los .dwg de la planta, longitudinal y transversales y que no existe otra información adicional sobre drenaje, estudios geotécnicos, señalización.

Adicionalmente, se solicita confirmar que para el estudio del enlace de Reuss sólo existe la planta en .dwg como esquema? //(067)

Respuesta: La información disponible ha sido puesta a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes por el Jefe División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC mediante los Ordinarios N° 1626 de 20 de octubre de 2017, N° 1772 de 23 de noviembre de 2017, N° 1799 de 30 de noviembre de 2017, N° 86 de 19 de enero de 2018, N° 200 de 05 de febrero de 2018, N°12 de 03 de octubre de 2018, N°19 de 13 de febrero de 2019 y N°43 de 3 de mayo de 2019. Sin perjuicio de lo anterior, de conformidad con lo establecido en los artículos 1.9.1.1, previamente modificado por Circular Aclaratoria N°6, y 1.9.1.2, previamente modificado por Circulares Aclaratorias N°s 2, 6 y 10, ambos de las Bases de Licitación, la Sociedad Concesionaria es quien deberá elaborar los Proyectos de Ingeniería de Detalle de todas las obras indicadas en las Bases de Licitación, en los Antecedentes Referenciales y/o en el(los) Anteproyecto(s) Alternativo(s) que formen parte de su Oferta Técnica, los que deberán ser sometidos a la aprobación del Inspector Fiscal.

51. Documento de Referencia: BALI. Artículo 2.2. “De los Proyectos de Ingeniería de Detalle”

Se solicita confirmar que en el enlace de Reuss, no es necesario realizar ningún trabajo en la estructura existente al no figurar en la lista de estructuras? //(068)

Respuesta: No se confirma. Remítase a la rectificación N°32 de la Circular Aclaratoria N°8, en cuanto modifica el artículo 2.3.1.3 de las Bases de Licitación que precisa la descripción de las obras del Enlace Reuss.

52. Documento de Referencia: BALI. Artículo 2.2. “De los Proyectos de Ingeniería de Detalle”

En el trazado de la variante de San Pedro existen varios tanteos en los directorios de la información facilitada. ¿Podría indicar cuál es el trazado definitivo entre los facilitados? //(069)

Respuesta: Remítase a la rectificación N°21 de la Circular Aclaratoria N°2, y a las rectificaciones N°s 3, 49, 50 y 115 de la Circular Aclaratoria N°6, en las que se eliminan las referencias a la Variante San Pedro.

53. Documento de Referencia: BALI. Artículo 2.2. “ De los Proyectos de Ingeniería de Detalle”

En la O.C. 8 aparece un nuevo punto de cobro situado en el PK 107.000, sin embargo, en los planos facilitados aparece ubicada en el PK 113.250. ¿Podría confirmar cual es la ubicación del punto de cobro? //(070)

Respuesta: En el entendido que la consulta se refiere al artículo 1.13 de las Bases de Licitación, respecto a la ubicación de los Puntos de Cobro remítase a dicha disposición, modificada por las Circulares Aclaratorias N°s 2, 6, 8 y 10.

54. Documento de Referencia: BALI. Artículo 2.2. “ De los Proyectos de Ingeniería de Detalle”

En la zona del nuevo enlace de Reuss, se observa como los nuevos ramales afectan directamente a la zona urbana del puerto seco. ¿Podría confirmar estas afecciones? //(071)

Respuesta: Se confirma. Sin perjuicio de lo anterior, de conformidad con lo establecido en los artículos 1.9.1.1, previamente modificado por Circular Aclaratoria N°6, y 1.9.1.2, previamente modificado por Circulares Aclaratorias N°s 2, 6 y 10, ambos de las Bases de Licitación, la Sociedad Concesionaria es quién deberá elaborar los Proyectos de Ingeniería de Detalle de todas las obras indicadas en las Bases de Licitación, en los Antecedentes Referenciales y/o en el(los) Anteproyecto(s) Alternativo(s) que formen parte de su Oferta Técnica, los que deberán ser sometidos a la aprobación del Inspector Fiscal.

55. Documento de Referencia: BALI. Artículo 2.2. “ De los Proyectos de Ingeniería de Detalle”

En la O.C. 2 se estableció que el área de servicio generales y atención de emergencias se ampliaba a 20.000 m2, sin embargo, en los planos facilitados muestra un área de 10.000 m2. ¿Podría confirmar cual es la superficie de esta área? //(072)

Respuesta: En el entendido que la consulta se refiere al artículo 2.2.2.20 de las Bases de Licitación, respecto a la superficie de las Áreas de Servicios Generales, remítase a dicha disposición, modificada por las Circulares Aclaratorias N°s 2, 6 y 10.

56. Documento de Referencia: BALI. Artículo 2.2. “ De los Proyectos de Ingeniería de Detalle”

El Paso Superior Condominio Las Brisas, según se recoge en la tabla N°31 se encuentra situado en el Dm 122.898 y el eje principal se define como calzada simple. Sin embargo, de acuerdo con la tabla N°26 entre los Dm 121.200 y 123.900 está prevista la ampliación a segundas calzadas. ¿Podría confirmar qué ancho hay que considerar? //(073)

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en el artículo 2.3.1.1.3, modificado por Circulares Aclaratorias N°s 2, 6 y 8, en cuanto se hace referencia a la doble calzada por el eje de la Ruta 66, y 2.3.1.5 modificado por Circulares Aclaratorias N°s 2, 6, 8 y 10, en que se hace referencia al eje del proyecto a construir, ambos artículos de las Bases de Licitación. Adicionalmente, remítase a la información disponible que ha sido puesta a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes por el Jefe División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC mediante los Ord. N° 1626 de 20 de octubre de 2017 y N° 200 de 5 de febrero de 2018.



57. En la aclaratoria N°8 punto 25 se indica que “Se adiciona el artículo 2.2.2.27 “PROYECTOS DE LA RUTA G-60”, cuyo texto es el siguiente: ... deberá desarrollar a su entero cargo, costo y responsabilidad, los Proyectos de Ingeniería de detalle, tanto del proyecto Vial como de los Otros Proyectos, de las obras en la Ruta G-60 que se detallan a continuación:”. Posteriormente en el punto 27 “DE LA CONSTRUCCIÓN DE LAS OBRAS” se indica que “se excluye la obligación de ejecutar las obras contenidas en los Proyectos de Ingeniería de Detalle indicados en el artículo 2.2.2.27 de las presentes Bases de Licitación”. Se pide que se confirme que para la G-60 sólo se piden los proyectos de diseño de las obras enumeradas de la G-60 en el punto 2.2.2.27, excluyéndose del proyecto la ejecución de todas las obras incluidas en la G-60. //(074)

Respuesta: No se confirma. Remítase al artículo 2.3.1.1.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado por Circulares Aclaratorias N°s 2, 6, 8 y 10, en cuanto en la Tabla N°24 “Construcción de Variantes en Calzada Simple” se incluye la Conexión Ruta G-60 – Enlace Las Arañas - Intersección San Antonio / Central Rapel.

58. En la ubicación de las plazas de peaje se indican unos puntos kilométricos aproximados. En algunos casos dichos puntos se encuentran en zonas con curvas consecutivas que suponen unos desplazamientos importantes para su ubicación en zonas rectas.

Podrían aclarar los criterios requeridos para su ubicación y si existe alguna limitación en cuanto al desplazamiento. //(075)

Respuesta: Remítase a la ubicación de los Puntos de Cobro señalados en el artículo 1.13 de las Bases de Licitación, previamente modificado por las Circulares Aclaratorias N°s 2, 6, 8 y 10. Adicionalmente, de conformidad con lo establecido en los artículos 1.9.1.1, previamente modificado por Circular Aclaratoria N°6, y 1.9.1.2, previamente modificado por Circulares Aclaratorias N°s 2, 6 y 10, ambos de las Bases de Licitación, la Sociedad Concesionaria es quien deberá elaborar los Proyectos de Ingeniería de Detalle de todas las obras indicadas en las Bases de Licitación, en los Antecedentes Referenciales y/o en el(los) Anteproyecto(s) Alternativo(s) que formen parte de su Oferta Técnica, los que deberán ser sometidos a la aprobación del Inspector Fiscal.

59. En la Aclaratoria N°2 punto 26 se indica “REDUNDANCIA DE LA RED”. Podrían aclarar las características que se piden para esta red. //(076)

Respuesta: Remítase a lo establecido en los artículos 1.9.1.3.9.2, 2.2.3.3.4.3.2 adicionado por Circular Aclaratoria N°6, y 2.2.3.5.5 modificado por Circular Aclaratoria N°2, todos artículos de las Bases de Licitación. La red deberá contar, a lo menos, con un camino alternativo, donde el recorrido de las comunicaciones viaje por el mismo camino físico, pero utilizando distintos elementos físicos, tales como, cable, ducto o fibra. El sistema computacional deberá contar en su ambiente con, al menos, dos unidades que cumplan con los fines de redundancia.

60. Documento de Referencia: C.A N°8

Numeral 20.

Para los efectos de determinar la Indemnización (IND), en caso de que el MOP decida excluir el Sector A del Contrato de Concesión, se define el factor CCI como el total de la inversión facturada al MOP en el mes “i” por el servicio de construcción del Sector A que haya realizado la Sociedad Concesionaria. Solicitamos que el MOP confirme que en tal servicio se deben incluir todos los gastos realizados, previo al inicio de la construcción propiamente tal, tales como los servicios de diseño y elaboración de la ingeniería de detalle requerida para el Sector A, estudios de impacto ambiental, entre otros. //(077)

Respuesta: En el entendido que la consulta se refiere al artículo 1.17 de las Bases de Licitación, remítase a la rectificación N° 29 de la Circular Aclaratoria N°10, en el sentido que la Sociedad Concesionaria deberá considerar para el factor CC_i, el total de la inversión facturada al MOP en el mes “i” por el servicio de construcción del Sector A, la mantención y conservación de la infraestructura preexistente del Sector A señalada en el artículo 1.8.7 de las Bases de Licitación, y se reconocerá el 20% del total de remuneraciones del personal de la Sociedad Concesionaria.

61. Documento de Referencia: C.A N°8

Numeral 20.

Para los efectos de determinar la Indemnización (IND), en caso de que el MOP decida excluir el Sector A del Contrato de Concesión, solicitamos que se clarifique el párrafo asociado a reconocimiento de gastos de personal de la Sociedad Concesionaria, mencionados en los factores CC_i y PSC_i para los efectos de presentación de los antecedentes requeridos, más aún en caso de que la administración de la sociedad sea realizada, a través de contratos de administración con empresas relacionadas. En subsidio de lo anterior, solicitamos que se aplique el porcentaje de administración del contrato definido en el artículo 1.12.3.3.2 de las Bases de Licitación. //(078)

Respuesta: En el entendido que la consulta se refiere al artículo 1.17 de las Bases de Licitación, remítase a la rectificación N° 29 de la Circular Aclaratoria N°10 en el sentido que modifica la definición de los Factores CC_i y PSC_i para la determinación del Valor Futuro de las Inversiones. Respecto al porcentaje aplicable del total de remuneraciones del personal de la Sociedad Concesionaria, se mantiene lo establecido en el artículo 1.17.

62. Documento de Referencia: C.A N°6 Numeral 48. y C.A N°8 Numeral 20.

Se solicita aclarar en qué caso(s) durante la Etapa de Explotación el MOP tendrá la facultad de excluir del contrato de concesión el Sector A. //(079)

Respuesta: La opción del Estado de excluir el Sector A del contrato de concesión, se encuentra regulada en el artículo 1.17 de las Bases de Licitación, adicionado por Circular Aclaratoria N°6 y posteriormente modificado por Circulares Aclaratorias N°s 8 y 10.

63. Documento de Referencia: BALI

Artículo 1.12.4 “Aspectos Tributarios”.

Se solicita al MOP que confirme que el primer periodo de servicio de construcción a facturar por la Sociedad Concesionaria corresponde al inicio de la Etapa de Construcción, según se define este término en el artículo 1.9 de las Bases de Licitación.

Respuesta: No se confirma, por cuanto de acuerdo a lo establecido en el artículo 1.12.4 de las Bases de Licitación, modificado previamente por Circular Aclaratoria N°10, el primer periodo del servicio de construcción a facturar por la Sociedad Concesionaria debe considerar el inicio de las obras del proyecto, el que no está asociado a un sector en particular.

Numeral 20.

En relación con el artículo 1.17, se hace referencia a la definición de PSC_i para el cálculo del Valor Futuro de las Inversiones. En la frase final dice: “Se reconocerá el 20% del total de remuneraciones del personal de la Sociedad Concesionaria”: Se solicita confirmar que no se trata de un error, pues el mismo concepto está considerado en la definición de CC_i, en el párrafo inmediatamente anterior. //(080)



Respuesta: No se confirma. Remítase a la rectificación N° 29 de la Circular Aclaratoria N°10 en el sentido que modifica la definición de los Factores CCI y PSCi para la determinación del Valor Futuro de las Inversiones.

64. Documento de Referencia: C.A N°8

Numeral 20.

En relación con el artículo 1.17, se hace referencia a la definición de PSCi para el cálculo del Valor Futuro de las Inversiones, el cual se refiere a los “Pagos de la Sociedad Concesionaria al MOP realizados en el Mes “i” asociados al Sector A...”. Se solicita aclarar si se considerará la eventual segunda y tercera cuota del Pago del Concesionario por Concepto de Adquisiciones y Expropiaciones, detallado en el Art. 1.8.9 de las BALI como pagos “asociados al Sector A”.

Adicionalmente, se pregunta si ¿el “Pago al Estado por Concepto de Administración y Control del Contrato de Concesión”, establecido en el artículo 1.12.2.1.1 de las BALI, se asocia al Sector A?

Se solicita precisar y entregar mayor detalle respecto de la frase añadida: “asociados al Sector A”.
//(081)

Respuesta: Remítase a la rectificación N°6 de la Circular Aclaratoria N°10, en cuanto modifica el artículo 1.8.9 de las Bases de Licitación, precisando las cuotas correspondientes a cada Sector, aclarando que en caso de pagarse la segunda y tercera cuotas, éstas se considerarán dentro del factor PSCi del artículo 1.17 adicionado por Circular Aclaratoria N°6 y modificado por Circulares Aclaratorias N°s 8 y 10.

Respecto al pago al Estado por concepto de administración y control del Contrato de Concesión, remítase a la rectificación N° 17 de la Circular Aclaratoria N°10.

65. Documento de Referencia: BALI

Artículo 1.14.5 Tarifas a Cobrar al Usuario

No se regula un sistema de cobro alternativo para Usuarios Poco Frecuentes que permita a estos usuarios la utilización diaria de tránsito por la concesión, tal como el denominado “Pase Diario”. Se solicita confirmar si estará incluido en el Proyecto, específicamente en el artículo de la referencia. //(082)

Respuesta: Se confirma. Remítase a las rectificaciones N°s 25 y 41 de la Circular Aclaratoria N°10.

66. Documento de Referencia: BALI

Artículo 1.14.2 Tarifa Base Máxima y Fórmula de Reajuste Tarifario

Según el artículo de la referencia, “t” es el año calendario de explotación del año en que ocurre la primera Puesta en Servicio Provisoria Parcial de las Obras. En este sentido, se solicita confirmar que la indexación de tarifas en RRt-1 de todos los subsectores, se verá indexada a partir de dicha fecha o sólo en aquellos Subsectores que hayan tenido su Puesta en Servicio Provisoria Parcial de las Obras. En resumen, se solicita aclarar si la primera Puesta en Servicio Provisoria Parcial de las Obras permitirá indexar tarifas de todos los sectores y subsectores o bien, cada sector o subsector se tratará de forma independiente. //(083)

Respuesta: En el entendido que la consulta se refiere al reajuste tarifario, se aclara que la primera Puesta en Servicio Provisoria Parcial de las Obras permitirá reajustar las tarifas de todos los Puntos de Cobro según lo señalado en el artículo 1.14.2 de las Bases de Licitación, modificado previamente por Circulares Aclaratorias N° 6, 8 y 10.

67. Documento de Referencia: C.A N°8

Numeral 10

Respecto al artículo 1.8.9 de las BALI, la obligación de pago de la segunda cuota está en función de la fecha en que se obtiene la RCA favorable del EIA de las Variantes o del EIA del trazado alternativo, según corresponda. De esta manera, el pago de la segunda cuota es independiente de la decisión del MOP de excluir el Sector A de la concesión. Al respecto se pregunta si ¿la segunda y tercera cuota serán reembolsadas a la Sociedad Concesionaria en el escenario de que el Sector A quede excluido del Proyecto, a pesar de tener RCA aprobada? //(084)

Respuesta: Remítase a la rectificación N°6 de la Circular Aclaratoria N°10, en cuanto modifica el artículo 1.8.9 de las Bases de Licitación, precisando las cuotas correspondientes a cada Sector, aclarando que en caso de pagarse la segunda y tercera cuotas, éstas se considerarán dentro del factor PSC, del artículo 1.17 adicionado por Circular Aclaratoria N°6 y modificado por Circulares Aclaratorias N°s 8 y 10.

68. Documento de Referencia: C.A N°8

Numerales 16 (BALI Art. 1.13) y 20 (BALI Art. 1.17)

El artículo 1.13 BALI fija la ubicación del Troncal Las Cabras en el Dm 32.700; en el Subsector 2. Por otra parte, el artículo 1.17 de las BALI regula la posibilidad de desarrollar un "nuevo trazado alternativo" para el tramo comprendido entre el Dm 24.100 y Dm.44.300 en la Variante Peumo - Las Cabras - El Manzano.

En caso de que el MOP opte por construir el "nuevo trazado alternativo" en la Variante Peumo - Las Cabras - El Manzano" la posición que fija el Art. 1.13 de las BALI para el Troncal Las Cabras se mantendrá? ¿Cómo asegurará el MOP que, a consecuencia del cambio de trazado, el Troncal Las Cabras no quede afecto a vialidades que permitan evasiones no contempladas y que en definitiva afecte negativamente los ingresos por recaudo de peajes del Concesionario? //(085)

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 21 de la Circular Aclaratoria N°10, en particular a la Nota 2 de la Tabla N° 12 "Ubicaciones aproximadas para los Puntos de Cobro" en el sentido que si la Sociedad Concesionaria propone un nuevo trazado alternativo para el tramo comprendido entre el Dm 23.500 y Dm 44.300 este Punto de Cobro deberá reubicarse en el trazado alternativo. No es responsabilidad del MOP asegurar que producto del cambio de trazado, el Troncal Las Cabras no quede afecto a vialidades que permitan evasiones que pudieran afectar negativamente los ingresos por recaudo de peajes, por cuanto en conformidad al artículo 1.17 de las Bases de Licitación, adicionado por Circular Aclaratoria N°6 y posteriormente modificado por Circulares Aclaratorias N°s 8 y 10, es la Sociedad Concesionaria la que debe proponer un nuevo trazado alternativo en el caso que el MOP opte por excluir el Sector A.

69. Documento de Referencia: C.A N°6

Numerales 11 y 38

El artículo 1.7.6.1 establece que el factor CAI comprende únicamente las medidas ambientales durante la Etapa de Construcción. Este factor recoge la cobertura en el VPIm por medidas ambientales conforme a la distribución de riesgos establecidas en artículo 1.12.7.2, durante la Etapa de Construcción.

Por otra parte, el artículo 1.12.7.2, luego de señalar expresamente en su título que regula la "Distribución de riesgos de medidas ambientales durante la Etapa de Construcción" establece en su primer párrafo que el mecanismo de cobertura por medidas ambientales se refiere a aquellas que se deban implementar durante la Concesión y no restringidas a aquellas que apliquen a la Etapa de Construcción, según definición del CAI. El número 2. de este artículo precisa que el ámbito de la cobertura de riesgo se



refiere a la implementación de todas las medidas ambientales asociadas a la RCA del EIA de las Variantes.

En consecuencia, se pide precisar si la cobertura regulada en el artículo 1.12.7.2 se refiere únicamente a las Medidas de Mitigación Ambiental durante la Etapa de Construcción o a todas las Medidas de Mitigación Ambiental de la RCA del EIA de las Variantes, esto es durante las etapas de Construcción y Explotación. Del mismo modo, que esto sea precisado para la determinación de los montos que computan para los umbrales allí señalados, que son UF 530.000 y UF 750.000. De ser así, se solicita se modifiquen los artículos citados, incorporando también la Etapa de Explotación al objeto de eliminar interpretaciones diversas. //(086)

Respuesta: Remítase a la rectificación N°20 de la Circular Aclaratoria N°10, en cuanto se precisa en el artículo 1.12.7.2 que el mecanismo de distribución de riesgos se refiere a las medidas ambientales que deban implementarse durante la Etapa de Construcción.

70. Documento de Referencia: C.A N°6

Numerales 22 y 23

a) Con respecto a los artículos 1.9.2.6 y 1.9.2.7, se solicita que el “Inicio de Construcción de las Obras” y los “Plazos Máximos y Porcentajes Mínimos de las Declaraciones de Avance de Obras” (Tabla N° 8) sean definidos por Subsector y no por Sector como está ahora.

b) Se solicita que el “Inicio de Construcción de las Obras” del Subsector 5 se verifique al cumplirse copulativamente las condiciones señaladas en las letras b) y c) del numeral 22 de la C.A. N° 8; esto es, contar con la aprobación de los proyectos, el 60% de los terrenos a expropiar entregados, cumplir con las demás obligaciones de las BALI (letra b) y contar con la RCA favorable para las obras del Subsector 5 (letra c). Del mismo modo, que el cumplimiento de todas estas condiciones sea el hito que dé inicio al plazo de construcción de dicho subsector y con ello, a las mediciones de las declaraciones de avance del Subsector que se muestran en la Tabla N° 8. //(087)

Respuesta: En relación a la pregunta a), remítase a la rectificación N°12 de la Circular Aclaratoria N°10, en cuanto modifica el artículo 1.9.2.6 de las Bases de Licitación, en el sentido que el inicio de la construcción de las obras así como las declaraciones de avance, serán por subsector o subsectores, según corresponda.

En cuanto a la pregunta b), se mantiene lo señalado en el artículo 1.9.2.6 modificado por Circulares Aclaratorias N°s 6, 8 y 10.

71. Documento de Referencia: C.A N°8

Numeral 20

En relación con el artículo 1.8.8.3 de las BALI, el cual hace referencia a la posibilidad de presentar un nuevo trazado alternativo; ¿es factible presentar el mismo trazado que cuenta actualmente con RCA para el sector comprendido entre el km 21 y km 44 de la ruta 66? //(088)

Respuesta: Remítase a lo señalado en el artículo 1.17 de las Bases de Licitación, adicionado por Circular Aclaratoria N°6 y posteriormente modificado por Circulares Aclaratorias N°s 8 y 10, conforme al cual el MOP podrá disponer la exclusión del Sector A del Contrato de Concesión, sólo en cuanto la Sociedad Concesionaria no proponga un nuevo trazado alternativo para el tramo comprendido entre el Dm 23.500 y Dm 44.300.

72. Documento de Referencia: C.A N°8

Numeral 20

Se solicita que el MOP defina hito o fecha cierta en la que comunica al Concesionario, mediante anotación en el Libro de Obra, “su intención de excluir del contrato el Sector A”, comunicación que da inicio al plazo de 180 días que tiene el Concesionario para someter a aprobación del Inspector Fiscal el proyecto de ingeniería de detalle y los antecedentes de expropiaciones del nuevo trazado alternativo. //(089)

Respuesta: La fecha o hito dependerá de cada caso indicado en el artículo 1.17 de las Bases de Licitación, adicionado por Circular Aclaratoria N°6 y posteriormente modificado por Circulares Aclaratorias N°s 8 y 10.

73. Documento de Referencia: C.A N°6 y C.A N°8

Numerales 23. de la C.A. N° 6 y 20. de la C.A. N° 8

En el numeral 20. (Art. 1.17 BALI) el MOP describe 5 condiciones en las cuales puede ejercer la facultad de excluir el Sector A de la Concesión o bien, proceder a desarrollar el “nuevo trazado alternativo”. En caso de que ocurra la quinta condición; cuál es, que habiendo transcurrido 18 meses contado desde la dictación de la RCA del EIA de las Variantes, el Concesionario se encuentre impedido de iniciar o continuar la ejecución de las obras del Sector A por razones que no le sean imputables, y que el MOP se incline por desarrollar el “nuevo trazado alternativo”, para lo cual el Concesionario deberá desarrollar la ingeniería definitiva y los antecedentes de expropiaciones dentro de 6 meses desde que el MOP le notifique de esta decisión. Bajo esta situación si se considera los plazos regulados en las BALI para entrega de terrenos expropiados (60% y 100%), incluyendo o no tiempos de tramitaciones ambientales del nuevo trazado alternativo, más el plazo dispuesto para alcanzar la puesta en servicio parcial del Subsector 2, el plazo total de ejecución del Sector A supera largamente los 102 meses, contado desde la fecha de inicio de concesión, que es el plazo máximo para lograr la autorización de la Puesta en Servicio de la Totalidad de las Obras de la Concesión, que se dispone en el numeral 23. de la C.A. N° 6.

Esta situación podría replicarse también en caso de que suceda alguna de las restantes cuatro condiciones para desarrollar el trazado alternativo.

Al respecto, se solicita al MOP eliminar el hito de Puesta en Servicio Provisoria de la Totalidad de las Obras de la Concesión o bien modificarlo de tal manera que no quede en función de la fecha de inicio de la concesión sino de variables que internalicen adecuadamente los plazos asociados al desarrollo nuevo trazado alternativo. //(090)

Respuesta: Remítase a la rectificación N°13 de la Circular Aclaratoria N°10, en cuanto se modifica el plazo máximo de la Puesta en Servicio Provisora de la Totalidad de las Obras en caso que la Sociedad Concesionaria presente un trazado alternativo o que el MOP opte por excluir del Contrato de Concesión el Sector A.

74. Documento de Referencia: C.A N°8

Numerales 15 y 20

El numeral 15 fija un mecanismo de distribución de riesgos por costos asociados a la construcción de las defensas fluviales de la Variante Peumo – Las Cabras – El Manzano, al cual la Sociedad Concesionaria puede optar dentro de los 30 días contados desde la aprobación del respectivo proyecto de ingeniería de detalle de esas defensas fluviales. En este numeral se regula la forma de valorización de las obras de defensas fluviales, según la ingeniería de detalle aprobada.



El numeral 20 regula la posibilidad de desarrollar el “nuevo trazado alternativo”, entre el Dm 24.100 y Dm 44.300, y establece un procedimiento que regula el pago al MOP en caso de que el Presupuesto de la Variante Peumo – Las Cabras – El Manzano con el “nuevo trazado alternativo” sea inferior al presupuesto original.

¿Opera el mecanismo de distribución de riesgo del Numeral 15. en caso de que se opte por llevar adelante el nuevo trazado alternativo y a consecuencia de ello, el presupuesto de la Variante Peumo – Las Cabras – El Manzano sea más bajo que el presupuesto con trazado referencial (original)? //(091)

Respuesta: Sí, opera. Remítase a lo dispuesto en el artículo 1.12.7.3 adicionado por Circular Aclaratoria N°8, en cuanto establece un mecanismo de distribución de riesgos por los costos asociados a la construcción de las obras de las defensas fluviales que deban implementarse en la Variante Peumo – Las Cabras – El Manzano. Asimismo remítase al artículo 1.17 adicionado por Circular Aclaratoria N°6 y posteriormente modificado por Circulares Aclaratorias N°s 8 y 10, en cuanto establece el procedimiento en el caso de que el presupuesto de la Variante Peumo – Las Cabras – El Manzano con el nuevo trazado alternativo para el tramo comprendido entre los Dm 23.500 y 44.300, resulte inferior al presupuesto del trazado de la Variante Peumo – Las Cabras – El Manzano considerando el trazado del Antecedente Referencial.

75. Documento de Referencia: C.A N°6 Numeral 3 (Art 1.3 BALI, Tabla N° 1) y C.A N°8 Numerales 13 (Art 1.9.2.7 BALI) y 20 (Art. 1.17 BALI)

En la Tabla N° 1 del Art. 1.3 de las BALI se define que el Subsector 1 se desarrolla desde el Dm 0.000 hasta el Dm 24.400; mientras que el Subsector 2 entre el Dm. 24.400 y el Dm 66.108.

El Art. 1.17 de las BALI regula el desarrollo de un “nuevo trazado alternativo” para el tramo comprendido entre el Dm 24.100 y el Dm 44.300. De lo anterior, se tiene que el “nuevo trazado alternativo” se emplaza en los Subsectores 1 y 2. En efecto, desde el Dm 24.100 hasta el Dm 24.400 está en el Subsector 1 y del Dm 24.400 al Dm 44.300 en el Subsector 2.

Por otra parte, la Tabla N° 9 del Art. 1.9.2.7 de las BALI fija el Plazo Máximo para la Puesta en Servicio Provisoria Parcial de las Obras por Subsector y establece que la autorización de ésta otorga al Concesionario el derecho de explotar el Subsector que corresponda y por lo tanto a percibir ingresos por cobro de tarifas.

De esta manera se concluye y se pregunta lo siguiente:

(a) El “nuevo trazado alternativo” se emplaza en la Variante San Vicente – Peumo (Dm 12.300 al Dm 24.400) desde su Dm Inicio, que es el Dm 24.100, hasta su Dm Fin, que es el Dm 24.400, en una longitud de 300 metros. El resto de este trazado se desarrollará en la Variante Peumo – Las Cabras – El Manzano, que corresponde al Subsector 2.

Con respecto al Art. 1.17 que regula los cálculos de los Presupuestos de las Obras de la Variante Peumo – Las Cabras – El Manzano considerando su trazado referencial (original) y el “nuevo trazado alternativo” para efectos de determinar la diferencia entre ellos, la cual debe pagar el Concesionario al MOP o viceversa, según corresponda ¿Cómo se considera en esos Presupuestos, las Obras del “nuevo trazado alternativo” que se emplazarían en el Subsector 1 (Variante San Vicente – Peumo) entre el Dm 24.100 y el Dm 24.400?.

(b) En caso de que el MOP opte por construir el “nuevo trazado alternativo” se podría afectar la velocidad de ejecución del Subsector 1, ya que 300 m de éste están en este Subsector, y por lo tanto el plazo para autorizar su Puesta en Servicio Provisoria Parcial de las Obras y con ello, el inicio de cobro de tarifas. En consecuencia, se solicita al MOP redefinir el Dm Inicio del Subsector 2 (Dm Fin del Subsector 1) de tal manera que el “nuevo trazado alternativo” esté en su totalidad en el Subsector 2 y con ello independizar al Subsector 1 de dicho trazado. //(092)

Respuesta: Para las preguntas a) y b), remítase a las rectificaciones N°s 1, 5, 7 y 29 de la Circular Aclaratoria N°10, en cuanto modifican los Dm de los subsectores 1 y 2.

76. Documento de Referencia: C.A. N° 6 Numeral 38 (BALI Art. 1.12.7.2) y C.A. N° 8 Numeral 20 (BALI Art. 1.17)

En el numeral 38 de la C.A. N° 6 se establece la posibilidad para el Concesionario de optar al mecanismo de distribución de riesgos por medidas ambientales durante la etapa de construcción.

En el numeral 20 de la C.A. N° 8 se regula el procedimiento en que el Concesionario paga al MOP la diferencia entre presupuestos de la Variante Peumo – Las Cabras – El Manzano, en caso de que el presupuesto del trazado alternativo nuevo sea menor que el original. Este procedimiento está en función de los umbrales del mecanismo de distribución de riesgos por medidas ambientales durante la etapa de construcción, establecido en la C.A. N° 6 (numeral 38).

¿Cómo opera este procedimiento de pagos al MOP si el Concesionario optó por no acogerse al mecanismo de distribución de riesgos por medidas ambientales durante la etapa de construcción (BALI Art. 1.17)? //(093)

Respuesta: No se consideran pagos de la Sociedad Concesionaria al MOP por concepto de aplicación del artículo 1.12.7.2, previamente modificado por Circulares Aclaratorias N°s 6, 8 y 10, por cuanto si el Concesionario opta por no acogerse al mecanismo de distribución de riesgos por medidas ambientales durante la Etapa de Construcción, debe implementar todas las medidas ambientales asociadas a la RCA del EIA de las Variantes, asumiendo los costos asociados a dichas medidas a su entero cargo y responsabilidad. Sin perjuicio de lo anterior, remítase al artículo 1.17 adicionado por Circular Aclaratoria N°6 y posteriormente modificado por Circulares Aclaratorias N°s 8 y 10. Ambos artículos de las Bases de Licitación.

77. Documento de Referencia: C.A. N° 8 Numeral 20 (BALI Art. 1.17)

En este numeral se regula un procedimiento en que el Concesionario paga al MOP la diferencia entre presupuestos de la Variante Peumo – Las Cabras – El Manzano, en caso de que el presupuesto del nuevo trazado alternativo sea menor que el resultante de la ingeniería de detalle aprobada del trazado referencial (original). Estipula también, que el pago de la diferencia se resuelva descontando del valor de las medidas ambientales que surjan de la RCA del EIA del trazado alternativo, siguiendo el mecanismo de cobertura ambiental del Art 1.12.7.2 (numeral 38 de la C.A. N° 6). Para el caso en que se mantenga una diferencia de hasta UF 530.000, el MOP dispone que el 100% de esta diferencia deba ser reinvertida en la Concesión, materializando obras de acuerdo con lo que instruya el Inspector Fiscal, previo Visto Bueno por parte del DGC, mediante documento escrito dirigido a la Sociedad Concesionaria.

En este último caso, y respecto de las obras que el MOP disponga ejecutar, se solicita que se regule lo siguiente:

(a) Que en caso de que el inicio de construcción de alguna de ellas sea posterior al inicio de construcción de las obras del sector que corresponda, no compute para el cálculo de las declaraciones de avance del Sector en donde se emplacen. En ese mismo caso, que su término no sea requisito para la obtención de la Puesta en Servicio Provisoria del Subsector en donde se emplace ni para la Puesta en Servicio Provisoria de la Totalidad de las Obras de la Concesión.

(b) Que no se emplacen en Subsectores que ya cuente con la autorización de la Puesta en Servicio Provisoria Parcial, y por lo tanto, se encuentren cobrando tarifas.

(c) Que no requieran de aprobaciones por parte de organismos sectoriales que retrasen excesivamente su ejecución.



(d) Que no deban ser sometidas a consulta de pertinencia de ingreso al sistema de evaluación ambiental ni requieran de la obtención de un permiso ambiental en caso de se trate de una modificación a una RCA favorable y vigente. //(094)

Respuesta: Para las letras (a), (b), (c) y (d) se mantiene lo dispuesto en los artículos 1.17 adicionado por Circular Aclaratoria N°6 previamente modificado por Circulares Aclaratorias N°s 8 y 10, 1.9.2.6 previamente modificado por Circulares Aclaratorias N°s 6, 8 y 10, y 1.9.2.7 previamente modificado por Circulares Aclaratorias N°s 6, 8 y 10, todos de las Bases de Licitación.

78. Documento de Referencia: BALI Art. 2.2.2.10 y C.A. N° 8

Numeral 15

(a) ¿Las defensas fluviales de la Variante Peumo – Las Cabras – El Manzano están dentro del área de concesión?

(b) ¿La explotación, conservación y mantenimiento de las defensas fluviales de la Variante Peumo – Las Cabras – El Manzano es de cargo y costo del Concesionario?

(c) En caso de que la respuesta a la pregunta de la letra (b) precedente sea positiva, se solicita que se excluya de las obligaciones de la Sociedad Concesionaria, los trabajos de conservación y mantenimiento de las Defensas Fluviales del Proyecto durante toda la Etapa de Explotación del Proyecto. //(095)

Respuesta: Respecto a las preguntas (a) y (b) las defensas fluviales de la Variante Peumo – Las Cabras – El Manzano son obras de la Concesión, por lo tanto serán parte del Área de Concesión. Sin perjuicio de lo anterior, remítase a la definición N°6 del artículo 1.2.2 y a lo dispuesto en los artículos 2.2.2.10 y 2.3.1.20, todos de las Bases de Licitación.

Respecto a la pregunta (c) se mantiene lo establecido en el artículo 2.4.1 de las Bases de Licitación.

79. Documento de Referencia: C.A. N° 8 Numeral 17. (BALI Art. 1.17)

El factor CCI reconoce el 20% del total de remuneraciones del personal de la Sociedad Concesionaria. Se solicita precisar si dentro de lo que se reconoce está también el personal de los Contratistas de la Sociedad Concesionaria. //(096)

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en el artículo 1.17 adicionado por Circular Aclaratoria N°6 previamente modificado por Circulares Aclaratorias N°s 8 y 10, en particular a la definición del factor CCI, que en su parte final establece que se reconocerá el 20% del total de remuneraciones del personal de la Sociedad Concesionaria.

80. Documento de Referencia: C.A N°8

Numeral 9

En relación con el artículo 1.8.8.3 de las BALI, el cual hace referencia a la posibilidad de presentar un trazado alternativo; ¿es factible presentar el mismo trazado que cuenta actualmente con RCA para el sector comprendido entre el km 21 y km 44 de la ruta? //(097)

Respuesta: Remítase a lo señalado en el artículo 1.17 de las Bases de Licitación, adicionado por Circular Aclaratoria N°6 y posteriormente modificado por Circulares Aclaratorias N°s 8 y 10, conforme al cual el MOP podrá disponer la exclusión del Sector A del Contrato de Concesión, sólo en cuanto la Sociedad Concesionaria no proponga un nuevo trazado alternativo para el tramo comprendido entre el Dm 23.500 y Dm 44.300.

81. Documento de Referencia: C.A N°6

Numeral 83 (Art. 2.2.3.3 BALI)

Se solicita que se defina si la fibra óptica requerida para el Sistema de Cobro Electrónico es subterránea o por postación. //(098)

Respuesta: De conformidad con lo establecido en los artículos 1.9.1.1 previamente modificado por Circular Aclaratoria N°6, y 1.9.1.2, previamente modificado por Circulares Aclaratorias N°s 2, 6 y 10, ambos de las Bases de Licitación, la Sociedad Concesionaria es quien deberá elaborar los Proyectos de Ingeniería de Detalle de todas las obras indicadas en las Bases de Licitación, en los Antecedentes Referenciales y/o en el (los) Anteproyecto(s) Alternativo(s) que formen parte de su Oferta Técnica, los que deberán ser sometidos a la aprobación del Inspector Fiscal.

82. Documento de Referencia: BALI

Artículo 1.3 Descripción del Proyecto

En relación con el estado actual del Proyecto, ¿existen o existieron procesos judiciales en contra del MOP por el trazado de la ruta? Si es así, ¿cuál es el estado y/o resultados? //(099)

Respuesta: Se indican a modo informativo los siguientes juicios arbitrales entre Sociedad Concesionaria la Fruta S.A. y el MOP: i) por reembolso de IVA, terminado mediante sentencia arbitral de 17 de abril de 2017; y ii) por extinción del contrato de concesión, terminado mediante sentencia arbitral de 17 de mayo de 2016. A la fecha no se tiene conocimiento de otros litigios, sin perjuicio de lo cual puede consultarse la página web del Poder Judicial: <http://www.pjud.cl/consulta-unificada-de-causas>.

83. Documento de Referencia: BALI

Artículo 1.8.10.1. El Proyecto y su relación con el SEIA

En relación con el artículo de la referencia, ¿es factible informar las implicancias económicas, administrativas y técnicas que conlleva la caducidad de la RCA N° 255/13, hecho ocurrido el 22 de marzo de 2018? //(100)

Respuesta: Remítase a la Resolución Exenta N°198/2018 de 21 de febrero de 2018 del Director Ejecutivo del Servicio de Evaluación Ambiental, que resuelve tener por acreditado el inicio de la ejecución, en los términos del inciso primero del artículo 25 ter de la ley 19.300, y artículos 73 y 40 transitorio del Reglamento del Sistema de Evaluación Ambiental, del proyecto “Concesión Ruta 66 – Camino de la Fruta”, puesta a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes por el Jefe División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC mediante oficio Ord. N° 485 de 19 de abril de 2018.

84. Documento de Referencia: BALI

Artículo 1.8.10.1. El Proyecto y su relación con el SEIA

En relación con el artículo de la referencia y respecto de los contenidos de la RCA 0255/2013, se solicita aclarar si:

- ¿Es posible conocer los catastros de allegados, arrendatarios y/o propietarios, en donde se identifican las familias a ser beneficiadas por el Plan de Compensación por Relocalización Habitacional, firmados por el MOP y los Municipios respectivos, que se menciona en la RCA 0225/2013?
- ¿Es posible aumentar el monto del bono de compensación de UF 300?, ya que dicho monto no permitiría que las familias adquieran una nueva vivienda y/o terreno hoy en día, considerando los actuales valores de mercado de dichos ítems, los cuales son mucho mayores en 2019 que lo que eran en 2013. //(101)



Respuesta: Remítase al Ord. N°96 de 23 de enero de 2018 del Jefe División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC, mediante el cual se entregó el documento “Catastro de Hogares Residentes”. Respecto del monto del bono de compensación, remítase a lo establecido en el artículo 2.7.1.8 de las Bases de Licitación, modificado por Circular Aclaratoria N°10, en el sentido que el monto que se pagará a cada beneficiario corresponde a UF 450.

85. Documento de Referencia: BALI

Artículo 1.8.10.1. El Proyecto y su relación con el SEIA

En relación con el artículo de la referencia, ¿Es necesario realizar una modificación a los Instrumentos de Planificación Territorial – IPT - en las variantes?

Si la respuesta es afirmativa, se solicita regular en las Bases de Licitación los aspectos económicos, administrativos y técnicos de dicha modificación. //(102)

Se mantiene lo dispuesto en el artículo 1.8.10.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado por Circulares Aclaratorias N°s 2, 6, 8 y 10, en cuanto establece que, para la Variantes San Vicente - Peumo y Peumo – Las Cabras – El Manzano, la única responsable del desarrollo del EIA de las Variantes así como de las eventuales adendas y/o respuestas que se requieran durante el proceso de tramitación ante el SEA correspondiente, será la Sociedad Concesionaria. Asimismo, en el evento que la Sociedad Concesionaria requiera obtener la autorización para cualquier otra actividad o proyecto no incluido en el EIA indicado en el Documento N°8 del artículo 1.4.1, en el EIA de las Variantes o en las RCA(s) correspondientes, deberá evaluar la necesidad de ingresar al SEIA a través de una DIA o un EIA, según corresponda, de acuerdo a lo indicado en la Ley N° 19.300 y el Reglamento del SEIA, y sus respectivas modificaciones.

86. Documentos de Referencia: BALIs y Decreto Ley N° 211 de 1973

Teniendo en cuenta que (i) las bases de licitación contemplan la posibilidad de que participen consorcios con la intención de adjudicarse y operar, conjuntamente, la concesión objeto de la presente licitación; (ii) sobre los agentes económicos que constituyen esos consorcios pesa, de cumplirse los requisitos legales, la obligación de notificar la constitución de la sociedad concesionaria en forma previa a su perfeccionamiento a la Fiscalía Nacional Económica (“FNE”) y suspender su ejecución hasta que dicho órgano haya aprobado la referida constitución, de conformidad con lo dispuesto en el Título IV, “De las Operaciones de Concentración”, del Decreto Ley N° 211 de 1973, que fija normas para la defensa de la libre competencia, cuya infracción contempla importantes sanciones; y (iii) que el plazo máximo para tener legalmente constituida la sociedad concesionaria es de 60 días contados desde la publicación del decreto de adjudicación; se formula la consulta relativa a la forma en que este Ministerio incorporará la tramitación del referido procedimiento de aprobación ante la FNE dentro de los plazos establecidos en las bases de licitación y cómo coordinará su actuar con la FNE a efectos de evitar que dicho procedimiento de aprobación entorpezca la presente licitación y/o afecte los derechos de quienes resulten adjudicatarios. //(103)

Respuesta: En relación con la obligación del adjudicatario de constituir una Sociedad Concesionaria, se mantiene lo establecido en las Bases de Licitación, en particular en su artículo 1.7.3, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N°s 6, 8 y 10.

Sin perjuicio de lo anterior se hace presente que la Fiscalía Nacional Económica ha considerado en sus últimos pronunciamientos, que se encuentra habilitado para concurrir ante dicho organismo, para efectos de lo dispuesto en el Título IV “Operaciones de Concentración” del D.L. N°211 de 1973 que fija normas para la defensa de la libre competencia, aquel licitante o grupo licitante a quien se le hubiera comunicado la intención de adjudicarle la concesión, con las formalidades establecidas en el artículo 28 del Reglamento de la Ley de Concesiones, esto es, mediante carta certificada suscrita por el Director General de Concesiones de Obras Públicas con el visto bueno

del Ministerio de Hacienda, acompañando copia del acta de Adjudicación. Sobre la materia, téngase presente además el documento Guía de Competencia que explicita los criterios y lineamientos que la FNE utiliza para determinar los hechos, actos o convenciones que califican como operaciones de concentración, disponible en el sitio web <http://www.fne.gob.cl/wp-content/uploads/2017/05.+02/Gu%C3%ADa-de-competencia-.pdf>.

87. Documentos de Referencia: C.A N° 6

La Tabla N° 10 del numeral 33 (BALI Art. 1.12.1.1) de la C.A. N°6 establece el Valor de la Cuota de Subsidio a la Construcción por Sector. El valor cuota en el Sector A es de UF S x 690.000 y el valor cuota del Sector B es de UF S x 210.000, lo que representa un 76,7% y 23,3% del valor cuota total, respectivamente.

Se solicita que se modifique la señalada distribución porcentual entre sectores de tal manera que el MOP aumente el valor cuota al Sector B y en esa misma proporción disminuya la del Sector A, de forma tal que refleje de mejor forma la distribución del costo total de construcción en ambos sectores.

Al respecto, sugerimos que la relación que se solicita modificar sea 55% en el Sector A (UF S x 495.000) y 45% en el Sector B (UF S x 405.000). //(104)

Respuesta: Remítase a la rectificación N°16 de la Circular Aclaratoria N°10, en cuanto modifica los valores de las cuotas de subsidio para cada Sector.

88. Documentos de Referencia: C.A N° 6

La Tabla N° 10 del numeral 33 (BALI Art. 1.12.1.1) de la C.A. N°6 dispone que el plazo para el pago de la Cuota N° 3 es dentro de los 180 días contados desde la obtención de la Puesta en Servicio Provisoria Parcial del Sector correspondiente.

En el numeral 23 (BALI Art. 1.9.2.7) de la C.A. N° 6 se define que la Puesta en Servicio Provisoria Parcial es por Subsector y no por Sector como lo establecía originalmente las BALI. De esta manera, no se precisa ahora qué se entiende por Puesta en Servicio Provisoria Parcial de un Sector, ya que no hay una definición al respecto.

Se solicita precisar qué es lo que se entiende por Puesta en Servicio Provisoria Parcial de un Sector, de tal manera que el pago de la tercera cuota de subsidio no quede sujeto a interpretaciones y sea un hito claramente establecido en el Contrato de Concesión. //(105)

Respuesta: Remítase a la rectificaciones N°s 11 y 12 de la Circular Aclaratoria N°10, en cuanto modifican respectivamente los artículos 1.9.2.4 referente al programa de ejecución de obras, y 1.9.2.6 relativo al inicio de construcción de las obras y declaraciones de avance, ambos de las Bases de Licitación. Asimismo, remítase a la rectificación N° 16 de la Circular Aclaratoria N°10, en cuanto precisa los hitos de pago de las cuotas de subsidios de construcción de cada Sector.

89. Documento de Referencia: BALI

Artículo 2.4.3.1. Conservación por Niveles de Servicio:

Las exigencias de estándar se miden por hectómetro fijo de calzada y sentido de circulación, hectómetros delimitados longitudinalmente por dos balizas del tipo IV-6, según definición de hectómetro fijo de las BALI.



Baliza tipo IV-6



Dicha baliza se instala siguiendo el eje de la vía principal. Sin embargo, debe entenderse que las calles de servicio, ejes secundarios de enlaces, ramales y lazos deben también ser considerados, para todo efecto, dentro de la contabilización de hectómetro fijo de calzada. Para dicho el efecto, ¿requerirán delimitación longitudinal mediante balizado?, de ser afirmativo ¿qué tipo de balizamiento deberá considerarse? //(106)

Respuesta: Remítase a la rectificación N°35 de la Circular Aclaratoria N°10, en cuanto modifica el artículo 2.2.2.8.1 de las Bases de Licitación. Por otro lado, de acuerdo a lo señalado en el artículo 2.4.3.1 de las Bases de Licitación, el inventario de todos los elementos viales que serán conservados mediante estándares de servicio, debe estar incorporado en el Sistema BIM. Sin perjuicio de lo anterior, de conformidad con lo establecido en los artículos 1.9.1.1, previamente modificado por Circular Aclaratoria N°6, y 1.9.1.2, previamente modificado por Circulares Aclaratorias N°s 2, 6 y 10, ambos de las Bases de Licitación, la Sociedad Concesionaria es quien deberá elaborar los Proyectos de Ingeniería de Detalle de todas las obras indicadas en las Bases de Licitación, en los Antecedentes Referenciales y/o en el (los) Anteproyecto(s) Alternativo(s) que formen parte de su Oferta Técnica, los que deberán ser sometidos a la aprobación del Inspector Fiscal.

90. Documento de Referencia: BALI

Artículo 2.4.3.1. Conservación por Niveles de Servicio:

Existen metodologías de auscultación definidos claramente en el Manual de Carreteras, a saber: medición de IRI, de retroreflectancia de señalización horizontal, entre otros, que se evalúan por medio de tramos de 200 m. Al respecto, ¿cómo se compatibilizarán los resultados de estas auscultaciones en relación con el cumplimiento de estándares según la definición de hectómetro fijo de calzada? //(107)

Respuesta: Remítase a lo señalado en el artículo 2.4.3.1 de las Bases de Licitación, en cuanto el Concesionario deberá realizar mediciones que le permitan conocer si las exigencias establecidas en los estándares de servicio se encuentran en cumplimiento, para las componentes indicadas en dicha disposición.

91. Documento de Referencia: BALI

Artículo 2.4.3.1. Conservación por Niveles de Servicio:

[ES4]: Demarcaciones, Tabla N° 47 “Exigencia para la integridad y funcionalidad de demarcaciones planas y elevadas”:

La exigencia solicita la integridad de todos los elementos de demarcación (plana y elevada), esto significa que: ¿La no presencia de 1 (una) tacha en un hectómetro fijo de calzada, conlleva el incumplimiento por demarcación del hectómetro? //(108)

Respuesta: Se mantiene la exigencia establecida para el Estándar de Servicio (ES₄) del artículo 2.4.3.1.3 de las Bases de Licitación, modificado previamente por Circular Aclaratoria N°2.

92. Documento de Referencia: BALI

Artículo 2.4.3.1.2 Iluminación:

(a) En relación a las luminarias emplazadas en ramales, lazos y ejes secundarios de enlaces. ¿Deberán asignarse a hectómetros independientes de la vía a la cual ilumina? o ¿deberán asignarse a hectómetros de la vía troncal, y si fuera este el caso de que forma debe efectuarse dicha asignación?

(b) ¿Cómo se asignará a un hectómetro fijo de calzada, la iluminación emplazada en la mediana de una vía de doble calzada? //(109)

Respuesta: Remítase a la rectificación N°35 de la Circular Aclaratoria N°10, en cuanto modifica el artículo 2.2.2.8.1 de las Bases de Licitación. Asimismo, remítase a lo señalado en el artículo 2.4.3.1

de las Bases de Licitación, el que establece que el inventario de todos los elementos viales que serán conservados mediante estándares de servicios, debe estar incorporado en el Sistema BIM. Sin perjuicio de lo anterior, de conformidad con lo establecido en los artículos 1.9.1.1, previamente modificado por Circular Aclaratoria N°6, y 1.9.1.2, previamente modificado por Circulares Aclaratorias N°s 2, 6 y 10, ambos de las Bases de Licitación, la Sociedad Concesionaria es quien deberá elaborar los Proyectos de Ingeniería de Detalle de todas las obras indicadas en las Bases de Licitación, en los Antecedentes Referenciales y/o en el (los) Anteproyecto(s) Alternativo(s) que formen parte de su Oferta Técnica, los que deberán ser sometidos a la aprobación del Inspector Fiscal.

93. Documento de Referencia: BALI

Artículo 2.4.4.1. Disponibilidad de Vía

Existen actividades que se clasifican como “obras de conservación correctiva sobre la calzada”, ejemplo de ello, la reinstalación de tachas faltantes que, por un lado, necesariamente deben ser repuestas con el propósito de no caer en incumplimiento por nivel de servicio. Sin embargo, en la letra b) del artículo 2.4.4.1 de las BALI respecto a la Componente 1: “Disponibilidad de la vía”, señala que la “Realización de obras de conservación correctivas sobre la calzada” es uno de los casos en que se considera que las calzadas están indisponibles. En atención a ello, ¿cómo deben abordarse estas actividades correctivas a efecto de no caer en algún incumplimiento? //(110)

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en los artículos 1.10.5, previamente modificado por Circular Aclaratoria N°6, en cuanto establece la obligación de la Sociedad Concesionaria de elaborar un Plan de Conservación de las Obras y un Programa Anual de Conservación, y 1.10.6, ambos de las Bases de Licitación, en el que se establece que, si como consecuencia de la realización de los trabajos de conservación, el Concesionario prevé una alteración temporal en el Nivel de Servicio prestado, deberá comunicarlo por escrito al Inspector Fiscal con la finalidad de contar con su autorización con, a lo menos, 15 (quince) días de anticipación a la realización de las obras.

94. Documento de Referencia: BALI

Artículo 2.4.6.2 “Del cálculo del Nivel de servicio de la concesión”

Según los cálculos realizados de porcentajes de incidencia de cada Indicador de nivel de servicio, se advierte que existen indicadores que tienen un nivel de incidencia tan alto en el cálculo de NSC, que basta con que, en un periodo acotado de tiempo, de incumplimiento, el valor de FDO anual sea distinto de 0 (cero), lo cual al repetirse por 3 años consecutivos o 6 años totales se puede incurrir en INCUMPLIMIENTO GRAVE DE LAS OBLIGACIONES DE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA. Se solicita reevaluar el porcentaje de incidencia de estos indicadores y/o las consecuencias de que ello conlleva, lo que da cuenta del ejemplo que se expone a continuación, a saber:

Ejemplo Demarcaciones:

En una carretera ficticia recta de 100 km en doble calzada (2.000 hectómetros fijos) y 12 tachas por hectómetro fijo de calzada, se encuentra en una revisión rutinaria incumplimiento por falta de tachas en 100 hectómetros (puede ser desde 1 tacha faltante por hectómetro [100 tachas faltantes y/o en mal estado] o indistintamente hasta 12 tachas por hectómetro [1200 tachas faltantes y/o en mal estado]), bajo esta constatación la Concesionaria tendría un tiempo máximo de 3 días para reponerlas, ya que al excederse de esos 3 días el indicador [V DEM] de demarcaciones disminuye a menos de 99,5%, provocando que el nivel de cumplimiento de estándar de servicio baje a 0%. Con esto, el NSC (Nivel de servicio de concesión mensual) de ese mes, suponiendo que TODOS LOS OTROS ESTANDARES DE SERVICIO SE CUMPLEN EN UN 100%, cae a un valor de 94,3%. Al calcularse el promedio trimestral [ISP] y suponiendo que en los otros 2 meses el NIVEL DE SERVICIO SE CUMPLE EN UN 100% EN TODOS LOS INDICADORES) el valor de ISP (Índice de servicio prestado trimestral) es de un 98%, lo cual es penalizado con un rango de CDO (Costo de desempeño operacional trimestral) de 700-1200



(UF). Esta penalización implica que el saldo FDO del año es distinto de 0. Si esta situación ejemplo se repitiera por 3 años consecutivos o 6 años en el total de la explotación de la concesión el concesionario caerá en rango de INCUMPLIMIENTO GRAVE DE LAS OBLIGACIONES DE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA, lo que según establece el Art. 1.11.2.3 de las BALI puede llegar a la Extinción de la concesión. //(111)

Respuesta: Se mantiene lo establecido en el artículo 2.4.6.2 de las Bases de Licitación. Sin perjuicio de lo anterior, remítase a las rectificaciones N°s 57, 62 y 63 de la Circular Aclaratoria N°10, en cuanto modifican respectivamente los artículos 2.4.2, 2.4.6 y 2.4.6.5 de las Bases de Licitación, incorporando un Incentivo al Desempeño Operacional (IDO), que se considerará en el cálculo del Saldo_FDO_n.

95. Art. 1.15. SISTEMA Y TECNOLOGIAS DE COBRO DE PEAJES y posterior modificación mediante Circular aclaratoria N°6 y N°8.

Especifican las Base de Licitación y Circulares Aclaratorias que “El Sistema de Cobro de Peaje por Derecho de Paso, debe considerar, a partir de la Puesta en Servicio Provisoria de las Obras de cada Subsector y durante toda la Etapa de Explotación, una combinación de tecnologías de cobro, donde coexista un Sistema de Cobro Manual y un Sistema de Cobro Electrónico (Telepeaje) en modalidad Free Flow, operando simultáneamente...”

Con respecto a la vía de cobro manual se instalará “...1 (una) Vía de cobro Manual con su respectiva caseta de peaje, para usuarios sin Tag o transporter, TAG inhabilitado por morosidad o TAG no homologado por el MOP, ubicado a la derecha de cada pórtico según sentido de tránsito, debiendo permitir la circulación de vehículos con sobredimensiones”.

Consulta:

Favor confirmar si se puede disponer de máquinas de pago con efectivo y tarjetas bancarias de doble altura, en las vías de cobro manual.

Estos equipos estarían dotados de:

- Pantalla / Monitor táctil
- Lector de tarjetas bancarias (banda magnética, chip y contactless)
- Lector de billetes
- Aceptador de monedas
- PC, switch, SAI y demás componentes internos
- Impresora de recibos
- Interfonía y cámaras

Este sistema estaría comandado y asistido desde el Centro de Control. Con ello se podrá conseguir la optimización del sistema de cobro a los usuarios que no dispongan de Tag, sin necesidad de presencia física de operarios en la plaza de peaje. //(112)

Respuesta: Remítase a la rectificación N°21 de la Circular Aclaratoria N°10, en cuanto modifica el artículo 1.13 de las Bases de Licitación, estableciendo que la Sociedad Concesionaria en los Puntos de Cobro que considere necesarios, podrá aplicar para el Sistema de Cobro Manual, una tecnología que permita el pago automático (tarjeta, monedas, fichas, etc.).

96. Art. 2.3.1.6 PASARELAS PEATONALES

En el presente artículo de las Bases de Licitación y circulares aclaratorias, se enumeran las pasarelas previstas de ejecutar a lo largo de toda la Concesión . En el segundo párrafo se menciona que “Adicionalmente, la Sociedad Concesionaria deberá construir a su entero cargo, costo y responsabilidad,

8 (ocho) pasarelas peatonales adicionales, cuyos emplazamientos serán definidos por el Inspector Fiscal en la Etapa de Construcción de la Obra”.

Considerando que, en las circulares Aclaratorias, N°6 y N°8 se ha generado la posibilidad de excluir del contrato de concesión el sector A.

Consulta:

En caso de que se excluya del contrato de concesión el Sector A, favor confirmar si se mantiene el número de 8 pasarela adicionales, o cual sería el número de pasarelas adicionales a ejecutar. //(113)

Respuesta: Se confirma que se mantiene el número de pasarelas adicionales a construir por la Sociedad Concesionaria en el caso que el MOP opte por excluir el Sector A. Sin perjuicio de lo anterior, remítase a la rectificación N°35 de la Circular Aclaratoria N°8, en cuanto modifica el artículo 2.3.1.6 de las Bases de Licitación, disminuyendo el número de pasarelas adicionales a 3 (tres).

97. Art. 2.3.1.8.3 PARADEROS DE BUSES

En el presente artículo de las Bases de licitación y circulares aclaratorias, se enumeran los paraderos de buses previstos de ejecutar a lo largo de toda la Concesión. Y se expone en el cuarto párrafo que “Asimismo, la Sociedad Concesionaria deberá construir adicionalmente a su entero cargo, costo y responsabilidad, 8 (ocho) pares de paraderos, en una ubicación a definir por el Inspector Fiscal”.

Considerando que, en las circulares Aclaratorias, N°6 y N°8 se ha generado la posibilidad de excluir del contrato de concesión el sector A.

Consulta:

En caso de que se excluya del contrato de concesión el Sector A, favor confirmar si se mantiene el número de 8 paraderos adicionales, o cual sería el número de paraderos adicionales a ejecutar. //(114)

Respuesta: Se confirma que se mantiene el número de paraderos adicionales a construir por la Sociedad Concesionaria en el caso que el MOP opte por excluir el Sector A. Sin perjuicio de lo anterior, remítase a la rectificación N°52 de la Circular Aclaratoria N°10, en cuanto modifica el artículo 2.3.1.8.3 de las Bases de Licitación, disminuyendo el número a 4 (cuatro) pares de paraderos adicionales.

98. Art. 2.3.1.8.4 CICLOVIAS

En el presente artículo de las Bases de licitación y circulares aclaratorias, se enumeran tramos de ciclovías previstos de ejecutar a lo largo de toda la Concesión. Y se expone en el segundo párrafo que “la Sociedad Concesionaria deberá construir adicionalmente a su entero cargo, costo y responsabilidad, 1.500 m de ciclovías, en una ubicación a definir por el Inspector Fiscal”.

Considerando que, en las circulares Aclaratorias, N°6 y N°8 se ha generado la posibilidad de excluir del contrato de concesión el sector A.

Consulta:

En caso de que se excluya del contrato de concesión el Sector A, favor confirmar si se mantiene la longitud de 1.500 m de ciclovías adicionales, o cual sería, en este caso, los tramos adicionales a ejecutar. //(115)

Respuesta: Remítase a la rectificación N°53 de la Circular Aclaratoria N°10, en cuanto modifica el artículo 2.3.1.8.4 de las Bases de Licitación, precisando la longitud de ciclovías a implementar en cada Sector.



99. Art. 2.3.3.1 y 2.2.2.20 AREA DE SERVICIOS GENERALES Y ATENCIÓN DE EMERGENCIA

Se indica en las Bases de Licitación que “La Sociedad Concesionaria deberá diseñar, al menos, dos Áreas de Servicios Generales y Atención de Emergencias...”

Indicando en el cuarto párrafo que “Una de las Áreas de Servicios Generales y Atención de Emergencias deberá quedar ubicada en la variante Peumo – Las Cabras – El Manzano y la otra en la variante San Juan.”

Considerando que, en las circulares Aclaratorias, N°6 y N°8 se ha generado la posibilidad de excluir del contrato de concesión el sector A.

Consulta:

Favor confirmar que en caso de que ocurra esta situación, y se excluya el contrato el Sector A, no será necesario construir, ni operar, el Centro de Servicios Generales y Atención de Emergencia situado en el Sector A, en la variante Peumo – Las Cabras – El Manzano. //(116)

Respuesta: Se confirma. Remítase a las rectificaciones N°s 37 y 56 de la Circular Aclaratoria N°10, en cuanto la Sociedad Concesionaria deberá diseñar y construir un Área de Servicios Generales y de Atención de Emergencias en cada Sector. Asimismo, remítase a lo dispuesto en el artículo 1.17 de las Bases de Licitación, adicionado por Circular Aclaratoria N°6 y modificado por Circulares Aclaratorias N°s 8 y 10.

100. Art. 2.3.3.1 y 2.2.2.20 AREA DE SERVICIOS GENERALES Y ATENCIÓN DE EMERGENCIA

Se indica en las Bases de Licitación que “La Sociedad Concesionaria deberá diseñar, al menos, dos Áreas de Servicios Generales y Atención de Emergencias...”

Indicando en el cuarto párrafo que “Una de las Áreas de Servicios Generales y Atención de Emergencias deberá quedar ubicada en la variante Peumo – Las Cabras – El Manzano y la otra en la variante San Juan.” Esto se corresponde con los Subsectores A2 y B5, respectivamente, con la tramificación prevista en Bases de Licitación.

Se indica en el artículo 1.9.2.7, y circulares Aclaratorias, que “la Sociedad Concesionaria deberá solicitar la autorización de Puesta en Servicio Provisoria Parcial de las Obras en forma independiente para cada uno de los subsectores 1.2 y 5 conjuntamente para los subsectores 3 y 4 Cada autorización de puesta en Servicio Provisoria Parcial de las obras dará derecho a la explotación del (los) subsector(es) que corresponda(n)...”

Consulta:

Se solicita especificar el momento en que las áreas de Servicios Generales y Atención de emergencias deberán estar concluidas y en operación, si es con la PSP del Sector (A o B) o con la PDP del Subsector en que se encuentra.

Por otro lado, ¿es factible obtener la PSP y comienzo de Explotación de un subsector sin que esté en operación las Áreas de Emergencia? En particular el subsector B5 podría demorarse, por la gestión ambiental, más que los subtramos B3 y B4. ¿Sería posible obtener la PSP de los tramos B3 y B4 sin estar en operación el Área de Servicios Generales, incluido en el subsector B5 //(117)

Respuesta: En relación con el momento en que las Áreas de Servicios Generales y de Atención de Emergencias deberán estar operativas, remítase al artículo 1.10.9.2 de las Bases de Licitación, modificado previamente por Circular Aclaratoria N°6, que señala que la Sociedad Concesionaria estará obligada desde la respectiva autorización de Puesta en Servicio Provisoria Parcial de las Obras de cada subsector y hasta la extinción de la Concesión, a proporcionar en forma gratuita a los usuarios de la Concesión dicho Servicio Especial Obligatorio.

Adicionalmente, remítase a la rectificación N° 37 de la Circular Aclaratoria N°10, en cuanto modifica el artículo 2.2.2.20 de las Bases de Licitación, estableciendo que una de las Áreas de

Servicios Generales y de Atención de Emergencias deberá quedar ubicada en el subsector 2 y la otra en el subsector 4 del proyecto.

101. Art. 2.4.2 REGULACION POR NIVELES DE SERVICIO

La presente Concesión estará regulada por Niveles de Servicio con objeto de evaluar el desempeño de la Sociedad Concesionaria durante toda la Etapa de Explotación.

Se indica en el artículo 1.9.2.7, y circulares Aclaratorias, que “la Sociedad Concesionaria deberá solicitar la autorización de Puesta en Servicio Provisoria Parcial de las Obras en forma independiente para cada uno de los subsectores 1,2 , 5 y conjuntamente para los subsectores 3 y 4 Cada autorización de puesta en Servicio Provisoria Parcial de las obras dará derecho a la explotación del (los) subsector(es) que corresponda(n)...”

Considerando que, en las circulares Aclaratorias, N°6 y N°8 se ha generado la posibilidad de excluir del contrato de concesión el sector A.

Consulta:

Favor especificar el momento en que se comenzará a regular por niveles de servicio el desempeño de la Sociedad Concesionaria.

En caso de que empezara a explotarse algún subsector ¿se exigiría el cumplimiento de Niveles de Servicio en el subsector en explotación? En este caso ¿Sería con los mismos indicadores previstos en BALI? //(118)

Respuesta: En relación con el momento en que empezará a regir la regulación por niveles de servicio, remítase a lo dispuesto en el primer párrafo del artículo 2.4.3.1 de las Bases de Licitación, en que se señala que la Sociedad Concesionaria deberá cumplir con todos los estándares de servicio definidos para la conservación por niveles de servicio a partir de la autorización de la primera Puesta en Servicio Provisoria Parcial de las Obras y hasta la extinción de la Concesión.

Respecto al Nivel de Servicio e indicadores aplicables durante la Concesión, remítase a las Bases de Licitación en particular a los artículos 2.4.2 modificado previamente por Circular Aclaratoria N°10, 2.4.3, 2.4.4, 2.4.5 y 2.4.6 modificado previamente por Circular Aclaratoria N°10.

102. Art. 2.4.6.5 INDICE DEL SERVICIO PRESTADO Y DESEMPEÑO OPERACIONAL

En el presente artículo de las Bases de Licitación, tabla N° 78, se establece el costo por el desempeño operacional insuficiente. Se aplicaría cuando el Nivel de Servicio de la Concesión sea insuficiente, en todos aquellos casos en que el ISP de cada trimestre sea inferior o igual al valor de 0,980 (98,0%).

Rango ISPt,n		Rango de CDOt,n [UF]	
0,980	$< \text{ISPt},n \leq$	1	0
0,940	$< \text{ISP } t,n \leq$	0,980	700-1.200
0,900	$< \text{ISP } t,n \leq$	0,940	1.200-1.800
--	$\text{ISPt},n \square$	0,900	1.800- 2.400

Todo esto, se entiende, con la Explotación de todos los tramos de la Concesión.

En la presente Concesión cabe la posibilidad de que se excluya el sector A. También está la posibilidad de explotar individualmente subsectores una vez obtenida la Puesta en Servicio Provisoria del subsector.

Consulta:

- ¿en caso de excluirse el Sector A será de aplicación este artículo y estos costes (tabla n°78) por desempeño operacional insuficiente?
- ¿en caso de estar explotándose algún, o algunos Subsectores, será de aplicación este artículo y estos costes por desempeño operacional?



c. si en estos supuestos expuestos en los párrafos precedentes hubiera de aplicarse, ¿serían estos costos?, o el costo sería la parte proporcional teniendo en cuenta el subsector, o los subsectores, en explotación. //(119)

Respuesta: Para las consultas a., b. y c., se mantienen los costos por desempeño operacional insuficiente establecidos en el artículo 2.4.6.5 de las Bases de Licitación, previamente modificado por Circular Aclaratoria N°10.

103. PLAZOS PARA PROYECTO VARIANTE SECTOR A

Se indica en el artículo 1.8.10.1 y 1.17 de las Bases de licitación y posteriores modificaciones mediante circulares aclaratorias (n°6 y n°8) que se podrá proponer, por parte de la Sociedad Concesionaria un trazado alternativo comprendido entre el Dm 24.100 y Dm44.300, en caso de que se cumpla algunas de las condiciones expuestas en el artículo 1.17 “OPCIONES DEL ESTADO DE EXCLUIR EL SECTOR A DEL CONTRATO DE CONCESIÓN”.

La orden de estudio de trazado alternativo partiría una vez se cumpla alguna de las condiciones descritas en el artículo 1.17 y el MOP plantee la posibilidad de excluir el sector, caso de no presentarse el Proyecto Variante.

A partir de ahí se debería elaborar el Proyecto. El plazo máximo para el Proyecto Vial se propone de 12 meses, similar al previsto inicialmente (art. 1.9.1.2 tablan°7).

Una vez entregado el Proyecto Vial se debería tener acotado la duración máxima del proceso para no dilatarlo, de modo que haga inviable la ejecución de las obras. Se propone unos plazos de 12 meses para aprobación y tramitación del proyecto EIA y 30 meses para la obtención de la RCA.

Consulta:

Se solicita especificar el momento en que se deberá elaborar y presentar este proyecto variante y los plazos para su tramitación. //(120)

Respuesta: Remítase a la rectificación N°29 de la Circular Aclaratoria N° 10, en cuanto modifica el artículo 1.17 de las Bases de Licitación, aumentando los plazos tanto para la entrega del proyecto del trazado alternativo como para la tramitación y aprobación del EIA respectivo.

104. MANTENIMIENTO Y EXCLUSION SECTOR A

Como explican las Bases de Licitación “El MOP entregará al Concesionario la infraestructura preexistente que se encuentra en la Faja Fiscal de la Ruta 66, en la cual se deberán ejecutar las obras mínimas definidas en las Presentes Bases de Licitación, las cuales deberán ser mantenidas y conservadas...” Esta infraestructura se entregaría al principio de la concesión (60 días desde la fecha de constitución de la Sociedad Concesionaria) y se mantendría durante toda la Concesión.

Se indica, en las circulares Aclaratorias N°6 y N°8, la posibilidad de excluir del contrato de concesión el sector A. Esto ocurriría transcurridos varios años de plazo, una vez presentados los proyectos, aprobados, tramitación medioambiental, etc.,

No se especifica en Bases de Licitación, cuál sería el proceso una vez que se produjera la exclusión del Tramo A de la Concesión.

Consulta:

Se solicita especificar el proceso para la reversión de esta infraestructura en el caso de la exclusión del contrato del sector A, como sería su tramitación, obligaciones a cumplir y plazos.

¿Existirán compensaciones o indemnizaciones económicas por los trabajos de conservación realizados por la Sociedad Concesionaria en la infraestructura preexistente, durante este período de tiempo? //(121)

Respuesta: Remítase a la rectificación N°29 de la Circular Aclaratoria N° 10, en cuanto modifica el artículo 1.17 de las Bases de Licitación, estableciendo en particular el procedimiento para la devolución de la infraestructura preexistente al MOP y la compensación correspondiente.

105. En el punto 1.17 “Opción del Estado de excluir el Sector A del Contrato de Concesión”

Se establecen las condiciones y términos en las que se puede excluir el Sector A y la opción que el Concesionario proponga un trazado alternativo para el tramo comprendido entre el Dm 24.100 y Dm 44.300

Consulta:

En el caso de que el Concesionario proponga un trazado alternativo y este sea aprobado por el MOP, se solicita confirmar que no habrá ningún costo adicional por concepto de expropiaciones a los ya contemplados en las Bases de Licitación. //(122)

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en el artículo 1.8.9 de las Bases de Licitación, previamente modificado por Circulares Aclaratorias N°s 8 y 10.

106. En la Circular Aclaratoria N°8 se modifica el punto “1.13 Sistema de Cobro de Peajes” agregando tres puntos de cobro, quedando finalmente 7 puntos de cobro.

Consulta:

Se solicita confirmar que la valoración de las expropiaciones necesarias para materializar las obras de los nuevos puntos de cobro está incluida en el monto mencionado en el punto “1.8.9 Pagos del Concesionario por Concepto de Adquisiciones y Expropiaciones”. //(123)

Respuesta: Se confirma. Remítase a la rectificación N°6 de la Circular Aclaratoria N°10, en cuanto modifica el artículo 1.8.9 en el sentido que los terrenos destinados a las Plazas de Peaje quedan incorporados en el pago por concepto de expropiaciones. Asimismo, remítase a la rectificación N°21 de la Circular Aclaratoria N°10, en cuanto modifica el artículo 1.13.

107. Punto “2.3.1.1.1 Construcción de Variantes en Calzada Simple”

Consulta:

En la Tabla N°24 se listan las Variante Quinchahue y Variante San Juan, entre otras. Se solicita confirmar que las dos variantes mencionadas se encuentran contenidas en la RCA aprobada para el proyecto. //(124)”

Respuesta: No se confirma. Remítase a la información que ha sido puesta a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes por el Jefe División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC mediante los oficios Ord. N° 1626 de 20 de octubre de 2017, N°12 de 3 de octubre de 2018 y N°43 de 3 de mayo de 2019. Asimismo, remítase a lo dispuesto en el artículo 1.8.10.1 de las Bases de Licitación modificado por Circulares Aclaratorias N°s 2, 6, 8 y 10, en cuanto señala que respecto de aquellas obras no consideradas en los Documentos N°(s) 8 y 9 del artículo 1.4.1 y que se encuentren fuera de las Variantes, el MOP presentará ante la Autoridad Ambiental una Consulta de Pertinencia de Ingreso al SEIA.

II. COMUNÍQUESE a los Licitantes y/o Grupos Licitantes, a la Oficina de Partes de la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas y a los demás Servicios que corresponda.

ANÓTESE Y COMUNÍQUESE



HUGO VERA VENGOA
Director General de Concesiones
de Obras Públicas



**CONTRALORIA GENERAL
TOMA DE RAZON
NUEVA RECEPCION**

Con Oficio N°

DEPART. JURIDICO		
DEP. T. R. Y REGISTRO		
DEPART. CONTABIL.		
SUB. DEP. C. CENTRAL		
SUB. DEP. E. CUENTAS		
SUB. DEP. C. P. Y BIENES NAC.		
DEPART. AUDITORIA		
DEPART. V. O. P., U y T.		
SUB. DEP. MUNICIPAL		

REFRENDACION

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

--	--	--

[Handwritten Signature]
 Jorge Jaramillo Selman
 Jefe División Jurídica
 Dirección General de Concesiones de Obras Públicas

[Handwritten Signature]
 LUIS ELTON SANFELICIANO
 Jefe División de Desarrollo Licitación de Proyectos
 Dirección General de Concesiones

[Handwritten Signature]
 ENE PÉREZ A
 Jefe Departamento de Proyectos

[Handwritten Signature]
 Pamela Quiñones Bascuñán
 Jefa Departamento Jurídico de Proyectos
 División Jurídica - DGC

Proceso N° 13033495 -