

TRAMITADA

14 FEB 2019



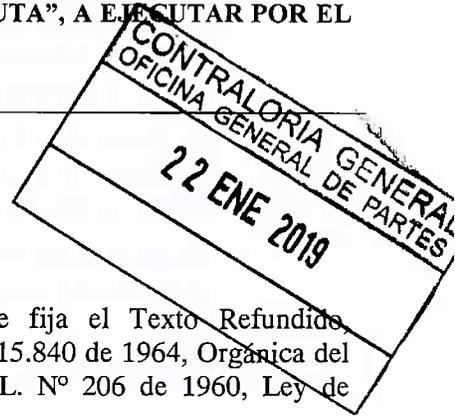
OFICINA DE PARTES
DIREC. GRAL. DE CONCESIONES

CHILE LO
HACEMOS
TODOS

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.

SANTIAGO, 22 ENE 2019

RESOLUCIÓN DGC N° 0004



MINISTERIO DE HACIENDA
OFICINA DE PARTES
RECIBIDO

CONTRALORIA GENERAL
TOMA DE RAZÓN

RECEPCIÓN

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.	



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.

REFRENDACIÓN

VºBº
Asesoría
Jurídica

n° 12712860



TOMADO RAZÓN CON ALCANCE
POR ORDEN DEL CONTRALOR
GENERAL DE LA REPUBLICA

13 FEB 2019

SUBJEFE DIVISION
DIVISION DE INFRAESTRUCTURA
Y REGULACION

4550

- 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 N°1600 de 2008 de la Contraloría General de la República, que fija normas sobre exención del trámite de 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 efectuar, mediante Circular Aclaratoria N°8, rectificaciones y adiciones a las Bases de Licitación de la obra pública fiscal denominada “Concesión Ruta 66, Camino de la Fruta” aprobadas por Resolución DGOP N°65 de 19 de junio de 2017;
- iii. Que la Circular Aclaratoria N°8 de las Bases de Licitación de la obra pública fiscal denominada “Concesión Ruta 66, Camino de la Fruta”, que se aprueba por la presente Resolución, implica modificaciones a las Bases de Licitación, por lo que se encuentra visada por el Ministerio de Hacienda, de acuerdo a lo exigido en el N°3 del artículo 18 del D.S. MOP N°956 de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones de Obras Públicas;
- iv. Que por Ley N°21.044 se creó la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas, dependiente del Ministerio de Obras Públicas;
- v. 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;
- vi. 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
- vii. 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:

- I. **APRUÉBASE** la 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, cuyo texto es el siguiente:



A. BASES ADMINISTRATIVAS

1. En 1.3 “**DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO**”, modificado previamente por Circulares Aclaratorias N°s 2 y 6, se rectifica el artículo de la siguiente manera:

- Se reemplaza el cuarto párrafo por el siguiente:

“El Sector A que tiene una extensión de 66,11 km aprox., comprende el tramo Pelequén – Puente El Durazno (sector El Manzano). Este tramo, además de las obras de ampliación a segundas calzadas previstas entre el Dm 2.046 y el Dm 12.300, considera la construcción de tres importantes variantes: la primera de ellas en doble calzada denominada Variante Pelequén – Limahue (Dm 0.000 al Dm 2.046) y la segunda y **tercera variantes** en calzada simple **denominadas** Variante San Vicente – Peumo (Dm 12.300 al Dm 24.400) y Variante Peumo – Las Cabras – El Manzano (Dm 24.400 al Dm 66.108). Un tramo importante de la Variante Peumo – Las Cabras – El Manzano, que se desarrolla por la ribera norte del río Cachapoal, contempla, entre otras obras, defensas fluviales de protección en ambas riberas del río entre el sector del Puente Peumo y el Puente Las Cabras, en los tramos y **con la materialidad** que determine el Proyecto de Ingeniería de Detalle. Lo anterior, sin perjuicio de lo señalado en el artículo 1.17 de las presentes Bases de Licitación.”

- Se reemplaza el quinto párrafo por el siguiente:

“El Sector B que tiene una extensión de 75,20 km aprox., comprende el tramo Puente El Durazno – Variante San Juan. Los subsectores que se desarrollan por la Ruta 66 entre el Puente El Durazno (Dm 63.800 aprox.) y el sector de la Planta Avícola Vista Hermosa (Dm 123.900 aprox.), consideran entre otras obras, un mejoramiento integral de la actual plataforma vial, donde se contemplan mejoramientos geométricos en planta y en alzado, mejoramiento de la infraestructura de pavimento, incorporación de terceras pistas para el tránsito lento, ensanches de bermas, puentes y ensanches de estructuras existentes. Entre el término del Subsector 3 y la parte inicial del Subsector 4 (Dm 92.200 aprox.), se deberá construir el Enlace Las Arañas, que entre otras obras, comprende la rectificación del trazado de la Ruta 66 en una extensión cercana a los 1,3 km, la construcción de una rotonda en las inmediaciones del actual Cruce Las Arañas, de una ciclovía por el costado derecho de la ruta entre el actual Cruce Las Arañas y del acceso a San Pedro, así como la incorporación de una pasarela peatonal y paraderos de buses en ambos sentidos de la vía en las inmediaciones del Liceo Municipal de San Pedro, conforme lo indica la Tabla N°35 del artículo 2.3.1.8.3 de las presentes Bases de Licitación. En el referido Sector B, se contempla la construcción del enlace Rapel y del enlace Las Brisas.”

- Se reemplaza el sexto párrafo por el siguiente:

“El Subsector 5 corresponde a la Variante San Juan de 15,30 km de longitud aproximadamente, que incluye el trazado frente al Condominio La Princesa. Dicha variante genera una conexión directa entre la Ruta 66, el camino de acceso al Puerto de San Antonio y la Ruta 78. El principal objetivo de esta variante, es reasignar el tránsito de vehículos pesados cargados con productos frutícolas de exportación, provenientes de las regiones de O’Higgins y Maule, de manera de evitar su circulación por Santo Domingo, Lolleo y San Antonio. La Variante San Juan se inicia en la localidad de Las Brisas de Santo Domingo (Dm 121.930), luego cruza el río Maipo mediante un puente de gran longitud, atraviesa sectores montañosos, la localidad de San Juan y el Estero El Sauce, lo que implica la construcción de estructuras y viaductos de importancia, para empalmar finalmente en el actual Enlace Reuss, el cual deberá ampliarse a un enlace tipo trébol que permitirá dar solución a todos los movimientos y conexiones con el camino de acceso al Puerto de San Antonio y calles de servicio que existen o que se proyectan en ambos costados de la vía de acceso al referido puerto. En



las inmediaciones del cruce con la localidad de San Juan, se prevé una conexión directa entre la Variante San Juan y la Ruta G-904.”

- Se reemplaza el último párrafo por el siguiente:

“El proyecto considera la conservación y el mantenimiento de las obras de los sectores A y B definidos en la Tabla N°1 precedente, durante todo el periodo que dure la concesión tanto de las obras nuevas a ejecutar por la Sociedad Concesionaria como de las preexistentes que se indican en el artículo 1.8.7 de las presentes Bases de Licitación, de acuerdo a los Estándares Técnicos y Niveles de Servicio exigidos en las presentes Bases de Licitación. Una vez autorizada la Puesta en Servicio Provisoria Parcial de las obras de los subsectores 1, 2 y 5, quedarán excluidos del Contrato de Concesión los tramos de la actual Ruta 66 que sean reemplazados por las variantes correspondientes al Subsector respectivo. A partir de ese momento, la conservación de los referidos tramos de la actual Ruta 66 pasarán a tuición de la DV.”

2. En 1.4.3 “**ANTECEDENTES REFERENCIALES**”, modificado previamente por Circular Aclaratoria N°6, se rectifica el artículo, reemplazando la Tabla N°2 “Antecedentes Referenciales” por la siguiente:

“Tabla N° 2: Antecedentes Referenciales

N°	Descripción	Autor
1	Proyecto Base Ruta 66 – Camino de la Fruta Septiembre 2011	MOP
2	Diseños Conceptuales Variantes	MOP
3	Ingeniería Básica Concesión Ruta 66 Camino de la Fruta	INGELOG
4	Proyecto Conceptual Reuss	MOP
5	Diseño Conceptual de Defensas Fluviales y Nuevo Puente Peumo	MOP

”

3. En 1.4.5 “**CONSULTAS Y ACLARACIONES SOBRE LAS BASES DE LICITACIÓN**”, se rectifica el primer párrafo del artículo, donde dice:

“...ingresándolas en la Oficina de Partes de la DGOP, ubicada en calle Morandé N°59, 3° piso, Santiago, hasta 60 (sesenta) días antes de la fecha de Recepción de las Ofertas y Apertura de las Ofertas Técnicas.”

debe decir:

“...ingresándolas en la Oficina de Partes de la DGC, ubicada en calle **Merced N°753, entrepiso**, Santiago, hasta **45 (cuarenta y cinco)** días antes de la fecha de Recepción de las Ofertas y Apertura de las Ofertas Técnicas.”

4. En 1.7.3 “**CONSTITUCIÓN DE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA**”, modificado previamente por Circular Aclaratoria N°6, se rectifica al artículo de la siguiente manera:

- Se reemplaza la cuarta viñeta del segundo párrafo por la siguiente:

“• **El plazo de duración de la sociedad será indefinido. Con todo, sólo se podrá poner término a la sociedad una vez transcurridos 2 (dos) años contados desde la extinción de la concesión.**”

- Se reemplaza la quinta viñeta del segundo párrafo por la siguiente:

“El capital de la Sociedad Concesionaria, el número de acciones en que es dividido con indicación de sus series y privilegios si los hubiere y si las acciones tienen o no valor nominal. El capital de la sociedad no podrá ser inferior a la suma de **\$35.000.000.000 (treinta y cinco mil millones de pesos)**, lo que constituye aproximadamente un **10%** del Presupuesto Oficial Estimado de la Obra establecido en el artículo 1.4.2 de las presentes Bases de Licitación. Al otorgarse la escritura de constitución de la Sociedad Concesionaria se deberá suscribir íntegramente el capital de la sociedad y pagarse, a lo menos, la suma de **\$10.000.000.000 (diez mil millones de pesos)** debiendo individualizar con su correspondiente porcentaje, a todas las personas naturales o jurídicas que suscribirán el 100% de dicho capital. En un plazo máximo de 12 (doce) meses contados desde la fecha de la escritura pública de constitución de la Sociedad, la Sociedad Concesionaria deberá pagar como parte del saldo de capital, la suma de **\$10.000.000.000 (diez mil millones de pesos)**. El saldo del capital deberá pagarse dentro del plazo máximo de 36 (treinta y seis) meses contados desde la fecha de la escritura pública de constitución de la Sociedad Concesionaria. **Una vez que se haya consignado en el Libro de Obras el inicio del Sector A, de acuerdo a lo señalado en el primer párrafo del artículo 1.9.2.6 de las presentes Bases de Licitación, la Sociedad Concesionaria deberá aumentar el capital social en un monto de \$50.000.000.000 (cincuenta mil millones de pesos), correspondiente al 14% del Presupuesto Oficial Estimado de la Obra establecido en el artículo 1.4.2 de las presentes Bases de Licitación, debiendo pagar la suma de \$25.000.000.000 (veinticinco mil millones de pesos) en el plazo de 30 (treinta días) contados desde la fecha en que se haya consignado el inicio de las obras del Sector A, y el saldo dentro de los 12 (doce) meses siguientes a dicho pago. La Sociedad Concesionaria deberá ajustarse a la normativa vigente en la materia para la definición del número de acciones en que será dividido el aumento de capital con indicación de sus series y privilegios si los hubiere y si las acciones tienen o no valor nominal. El pago del capital social deberá acreditarse en todo caso mediante certificado bancario.**”

5. En 1.7.6.1 “**CÁLCULO DE VPI_m**”, modificado previamente por Circular Aclaratoria N°6, se rectifica el artículo de la siguiente manera:

- Se reemplaza la fórmula (2) por la siguiente:

“

$$VPI_m = \sum_{i=1}^m \frac{IM_{iA} + IM_{iB}}{\prod_{j=1}^i (1+r_j)^{\left(\frac{1}{12}\right)}} + \sum_{i=1}^m \frac{IMG_{iA} + IMG_{iB}}{\prod_{j=1}^i (1+t_j)^{\left(\frac{1}{12}\right)}} + \sum_{i=1}^m \frac{saldo_FDO_i}{\prod_{j=1}^i (1+r_j)^{\left(\frac{1}{12}\right)}} - \sum_{l=1}^d CS_l - \sum_{l=1}^d CA_l - \sum_{l=1}^d DF_l \quad (2)''$$

- Se reemplazan las definiciones de IM_{iA} e IM_{iB} por las siguientes:

“ IM_{iA} : Ingresos mensuales **percibidos** por recaudación de peajes o tarifas (expresados en UF) en el mes “i” de la Etapa de Explotación en el Sector A, sobre la base de la información señalada en el artículo 1.8.6.2 letra e) de las presentes Bases de Licitación.



IM_{iB} : Ingresos mensuales **percibidos** por recaudación de peajes o tarifas (expresados en UF) en el mes “*i*” de la Etapa de Explotación en el Sector B, sobre la base de la información señalada en el artículo 1.8.6.2 letra e) de las presentes Bases de Licitación.”

- Se adiciona la siguiente definición:

“ DF_t : **Pagos de la Sociedad Concesionaria en el mes “*T*” de Concesión, contado desde el inicio del plazo de la Concesión según lo señalado en 1.7.5 y que son descontados al valor del VPI_m , de acuerdo a lo establecido en 1.12.7.3, ambos artículos de las presentes Bases de Licitación, y que corresponden a los costos de la construcción de las defensas fluviales que superen las UF 800.000 (ochocientas mil Unidades de Fomento) y sean iguales o inferiores a UF 1.000.000 (un millón de Unidades de Fomento).**”

6. En 1.7.6.2 “**PLAZO MÁXIMO DE LA CONCESIÓN**”, se rectifica al artículo, reemplazando su texto por el siguiente:

“El Plazo Máximo de la Concesión será de **540 (quinientos cuarenta)** meses contados desde el inicio del plazo de Concesión establecido en el artículo 1.7.5 de las presentes Bases de Licitación.”

7. En 1.8.6.2 “**INFORMACIÓN A ENTREGAR DURANTE LA ETAPA DE EXPLOTACIÓN**”, se rectifica el artículo, reemplazando la letra e) por la siguiente:

“e) Información de los flujos vehiculares en todos los Puntos de Cobro de la Concesión, clasificados por sentido y tipo de vehículo, durante las 24 (**veinticuatro**) horas del día, desagregados, al menos, cada 15 (**quince**) minutos e información de las tarifas vigentes en cada uno de ellos, **identificando los Vehículos de Emergencia a que se refiere el artículo 1.14.7 de las presentes Bases de Licitación**, así como de todos los ingresos **percibidos** y devengados por la Sociedad Concesionaria desglosados, sean éstos ingresos por tarifa, por Servicios Complementarios, por concepto de Ingresos Mínimos Garantizados, por eventuales autorizaciones y por cobros por sobre los costos de construcción de accesos y conexiones a la obra en concesión solicitados por terceros. Esta información deberá ser entregada mensualmente por el Concesionario, dentro de los 8 (ocho) primeros días del mes siguiente al informado. Cada ingreso **devengado** debidamente desglosado, deberá convertirse al valor de la UF del día **en que se devengó. Por su parte, cada ingreso percibido** debidamente desglosado deberá convertirse al valor de la UF del día en que efectivamente se percibió, **siendo los ingresos percibidos los que se imputan al VPI_m según las definiciones IM_{iA} e IM_{iB} establecidas en el artículo 1.7.6.1 de las presentes Bases de Licitación**. La Sociedad Concesionaria deberá entregar dicha información, en el formato definido por el Inspector Fiscal.”

8. En 1.8.7 “**INFRAESTRUCTURA PREEXISTENTE QUE SE ENTREGA AL CONCESIONARIO**”, se rectifica el artículo de la siguiente manera:

- Se reemplaza el primer párrafo por el siguiente:

“El MOP entregará al Concesionario la infraestructura preexistente que se encuentre 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 conforme a lo señalado en los documentos que conforman el Contrato de Concesión.”

- Se elimina el tercer párrafo, cuyo texto es el siguiente:

“Tratándose de la Infraestructura preexistente de las áreas donde se emplazan las obras de la Ruta G-60, éstas se entregarán al Concesionario mediante anotación en el Libro de Obras por parte del Inspector Fiscal dentro del mes anterior al inicio de las obras, de conformidad al Programa de Ejecución de las Obras definido en el artículo 1.9.2.4 de las presentes Bases de Licitación.”

- En el número i) “De la infraestructura Preexistente”, se reemplaza el primer párrafo por el siguiente:

“La infraestructura que se entregará a la Sociedad Concesionaria corresponde a la Faja Fiscal de la Ruta 66, comprendida entre el Dm 0.000 y el Dm 124.000. Esta ruta actualmente presenta una calzada bidireccional, en la cual se encuentran los puentes preexistentes Limahue, Las Truchas, Peumo, El Durazno, Alhué, La Cabaña y El Colo.”

9. En 1.8.8.3 “**ENTREGA DE LOS TERRENOS A EXPROPIAR**”, modificado previamente por Circulares Aclaratorias N°s 2 y 6, se rectifica el primer párrafo del artículo donde dice:

“...en caso que dicha RCA se hubiese obtenido con posterioridad al plazo antes indicado, la entrega del 60% y 100% de los terrenos, se efectuará en un plazo máximo de 3 (tres) y 6 (seis) meses respectivamente, contados desde la fecha de obtención de la RCA favorable del EIA de las Variantes.”

debe decir:

“...en caso que dicha RCA se hubiese obtenido con posterioridad al plazo antes indicado, la entrega del 60% y 100% de los terrenos, se efectuará en un plazo máximo de 3 (tres) y 6 (seis) meses respectivamente, contados desde la fecha de obtención de la RCA favorable del EIA de las Variantes. **En caso que de conformidad al artículo 1.17 de las presentes Bases de Licitación proceda considerar un nuevo trazado alternativo para el tramo comprendido entre el Dm 24.100 y el Dm 44.300, la entrega de los terrenos asociados al Sector A correspondiente al 60% y 100% de dichos terrenos, se efectuará en un plazo máximo de 3 (tres) y 6 (seis) meses respectivamente, contados desde la fecha de obtención de la RCA favorable del EIA del trazado alternativo.**”

10. En 1.8.9 “**PAGO DEL CONCESIONARIO POR CONCEPTO DE ADQUISICIONES Y EXPROPIACIONES**”, se rectifica al artículo de la siguiente manera:

- En el primer párrafo, donde dice:

“En virtud de lo establecido en el inciso 3° del artículo 15 de la Ley de Concesiones, la Sociedad Concesionaria deberá pagar al Estado la cantidad de UF 1.700.000 (un millón setecientas mil Unidades de Fomento) por concepto de desembolsos, gastos o expensas...”

debe decir:

“En virtud de lo establecido en el inciso 3° del artículo 15 de la Ley de Concesiones, la Sociedad Concesionaria deberá pagar al Estado la cantidad de UF 1.600.000 (un millón seiscientas mil Unidades de Fomento) por concepto de desembolsos, gastos o expensas...”



- Se reemplaza el segundo párrafo por el siguiente:

“El pago de esta cantidad deberá ser realizado en tres cuotas. El pago de la primera cuota, correspondiente a UF 600.000 (**seiscientos** mil Unidades de Fomento) deberá efectuarse dentro del plazo máximo de 40 (**cuarenta**) meses contados desde la fecha de publicación en el Diario Oficial del Decreto Supremo de Adjudicación de la Concesión. El monto correspondiente a la segunda cuota será de UF 500.000 (quinientas mil Unidades de Fomento) y su pago deberá efectuarse dentro del plazo máximo de 6 (**seis**) meses después de **obtenida la RCA favorable del EIA de las Variantes o, en caso que proceda, del EIA del trazado alternativo en conformidad a lo señalado en los artículos 1.8.10.1 y 1.17 de las presentes Bases de Licitación.** El pago de la tercera cuota, cuyo monto corresponde a UF 500.000 (**quinientas** mil Unidades de Fomento), deberá realizarse dentro del plazo máximo de 12 (doce) meses después de haber pagado la segunda cuota, todas mediante Vale Vista emitido(s) a nombre del DGC.”

- En el penúltimo párrafo, donde dice:

“...las presentes Bases de Licitación, resulte superior a UF 1.700.000 (un millón setecientos mil Unidades de Fomento), este exceso será de entero cargo del MOP.”

debe decir:

“...las presentes Bases de Licitación, resulte superior a UF 1.600.000 (un millón **seiscientos** mil Unidades de Fomento), este exceso será de entero cargo del MOP.”

11. En 1.8.10.1 “**EL PROYECTO Y SU RELACIÓN CON EL SEIA**”, modificado previamente por Circulares Aclaratorias N°s 2 y 6, se rectifica el artículo de la siguiente manera:

- En el segundo párrafo, donde dice:

“...la Sociedad Concesionaria deberá elaborar a su entero cargo, costo y responsabilidad, un único Estudio de Impacto Ambiental denominado “EIA de las Variantes”. Para estos efectos, la Sociedad Concesionaria deberá...”

debe decir:

“...la Sociedad Concesionaria deberá elaborar a su entero cargo, costo y responsabilidad, un Estudio de Impacto Ambiental denominado “EIA de las Variantes”. **En caso que de conformidad al artículo 1.17 de las presentes Bases de Licitación proceda considerar un nuevo trazado alternativo para el tramo comprendido entre el Dm 24.100 y el Dm 44.300, la Sociedad Concesionaria deberá elaborar una modificación del EIA de las Variantes que incluya dicho trazado, en adelante “EIA del trazado alternativo”.** Para estos efectos, la Sociedad Concesionaria deberá...”

- En el segundo párrafo, letra b, donde dice:

“...consultores que cumplan con los requerimientos que se indican en el presente artículo. Sin perjuicio de lo anterior...”

debe decir:

“...consultores que cumplan con los requerimientos que se indican en el presente artículo, **con sus respectivos antecedentes técnicos y económicos.** Sin perjuicio de lo anterior...”

- En el segundo párrafo, letra d, donde dice:

“...los antecedentes económicos. La propuesta que obtenga el mayor puntaje será la considerada para el desarrollo del EIA de las Variantes.”

debe decir:

“...los antecedentes económicos. La propuesta que obtenga el mayor puntaje será la considerada para el desarrollo del EIA de las Variantes y **en caso que proceda del EIA del trazado alternativo.**”

- En el tercer párrafo, donde dice:

“Para todos los efectos el único responsable del desarrollo del EIA de las Variantes será la Sociedad Concesionaria.”

debe decir:

“Para todos los efectos el único responsable del desarrollo del EIA de las Variantes y, **en caso que proceda de conformidad al artículo 1.17 de las presentes Bases de Licitación, del EIA del trazado alternativo,** será la Sociedad Concesionaria.”

- En el cuarto párrafo, se reemplaza la segunda viñeta por la siguiente:

“La metodología de trabajo aplicable a la elaboración del EIA de las Variantes y, **en caso que proceda de conformidad al artículo 1.17 de las presentes Bases de Licitación, del EIA del trazado alternativo.** Ésta deberá considerar la participación activa del Inspector Fiscal o la persona que él designe, estando facultado para emitir opiniones y dar directrices, así como para asistir a reuniones de coordinación en las que se planifique el desarrollo del EIA **correspondiente,** salidas a terreno, reuniones previas con autoridades, entre otros.”

- En el cuarto párrafo, tercera viñeta, donde dice:

“...entregas parciales de avance de cada capítulo contenido en el EIA de las Variantes según lo indicado...”

debe decir:

“...entregas parciales de avance de cada capítulo contenido **tanto** en el EIA de las Variantes **como,** **en caso que proceda, en el EIA del trazado alternativo** según lo indicado...”

- Se reemplaza el quinto párrafo por el siguiente:

“**Dentro del plazo de 30 (treinta) días contados desde la aprobación del Proyecto Vial del Sector A de acuerdo a lo indicado en 1.9.1.2,** de las presentes Bases de Licitación la Sociedad Concesionaria deberá **presentar** el EIA de las Variantes al Inspector Fiscal para su revisión y aprobación, de conformidad al procedimiento indicado en el undécimo párrafo del referido artículo 1.9.1.2. **En caso que proceda considerar un nuevo trazado alternativo para el tramo comprendido entre el Dm 24.100 y el Dm 44.300 según lo indicado en el artículo 1.17 de las presentes Bases de Licitación, la Sociedad Concesionaria deberá presentar el EIA del trazado alternativo al Inspector Fiscal dentro del plazo máximo de 30 (treinta) días contados desde la fecha de aprobación del respectivo Proyecto de Ingeniería de Detalle, aplicándose al procedimiento indicado en el undécimo párrafo del referido artículo 1.9.1.2.** Una vez aprobado el EIA de las Variantes **o en caso que proceda el EIA del trazado alternativo** por el Inspector Fiscal, el MOP lo someterá a evaluación ambiental ante el SEA correspondiente de conformidad a



la normativa ambiental vigente, para lo cual el Concesionario, dentro del plazo de 30 (treinta) días contados desde **dicha** aprobación, deberá entregar los respaldos electrónicos y de papel que se requiera para la evaluación ambiental. **Junto con lo anterior, el Concesionario deberá entregar al MOP una autorización a través de escritura pública que le permita someter al SEA el EIA de las Variantes o en caso que proceda el EIA del trazado alternativo. Lo anterior, en virtud de que la Sociedad Concesionaria es el titular de la Resolución Exenta N°255/2013.**”

- Se reemplaza el sexto párrafo por el siguiente:

“Si durante la tramitación del EIA de las Variantes **y/o del EIA del trazado alternativo en su caso**, la Autoridad Ambiental emite un Informe Consolidado de Aclaraciones, Rectificaciones o Ampliaciones (ICSARA) y/o solicita respuesta(s) a consulta(s) surgida(s) durante el proceso de participación ciudadana, el Inspector Fiscal comunicará a la Sociedad Concesionaria los requerimientos necesarios para la elaboración de la o las Adendas y/o la(s) respectiva(s) respuesta(s), así como el plazo **para someter dichas Adendas y/o respuesta(s) a su revisión y aprobación, todo lo cual será de su entero cargo, costo y responsabilidad.** En caso que el **Inspector Fiscal rechace la(s) Adenda(s) y/o respuesta(s), indicará a la Sociedad Concesionaria, un plazo no superior a 20 (veinte) días para presentar una nueva propuesta de Adenda(s) y/o respuesta(s) para su revisión.** Una vez aprobada ésta, el Concesionario dentro del plazo de 10 (diez) días contados desde la aprobación, deberá entregar los respaldos electrónicos y de papel que requieran ser ingresados para la evaluación ambiental. **El mismo procedimiento se aplicará en el caso que la Autoridad Ambiental, una vez presentadas al SEA por el MOP, rechace la(s) Adenda(s) y/o respuesta(s) elaborada(s) por la Sociedad Concesionaria.**”

- En el séptimo párrafo, donde dice:

“Una vez obtenida la RCA favorable del EIA de las Variantes, el MOP procederá...”

debe decir:

“Una vez obtenida la RCA favorable del EIA de las Variantes **o del EIA del trazado alternativo según corresponda**, el MOP procederá...”

- Se reemplaza el noveno párrafo por el siguiente:

“Respecto de aquellas obras no consideradas en los Documentos N°(s) 8 y 9 del artículo 1.4.1 de las presentes Bases de Licitación y que se encuentren fuera de las Variantes, el MOP presentará ante la Autoridad Ambiental una Consulta de Pertinencia de Ingreso al SEIA.”

- En el décimo primer párrafo, donde dice:

“...correspondiente al Documento N°8 del artículo 1.4.1, en el EIA de las Variantes indicado anteriormente o en las RCAs correspondientes, deberá...”

debe decir:

“...correspondiente al Documento N°8 del artículo 1.4.1, en el EIA de las Variantes **y en caso que proceda en el EIA del trazado alternativo indicados** anteriormente o en las RCAs correspondientes, deberá...”

- En el décimo tercer párrafo, donde dice:

“...Bases de Licitación en lo que procedan previa calificación del Inspector Fiscal; en el EIA de las Variantes, en el o los...”

debe decir:

“...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...”

12. En 1.9.2.6 “**INICIO DE CONSTRUCCIÓN DE LAS OBRAS Y DECLARACIONES DE AVANCE**”, modificado previamente por Circular Aclaratoria N°6, se rectifica el primer párrafo del artículo, donde dice:

“...una vez que se haya obtenido la RCA favorable del EIA de las Variantes en conformidad a lo establecido en el artículo 1.8.10.1; se haya entregado por parte del MOP...”

debe decir:

“...una vez que se haya obtenido la RCA favorable del EIA de las Variantes **y, en caso que proceda de conformidad al artículo 1.17 de las presentes Bases de Licitación, del “EIA del trazado alternativo”**, en conformidad a lo establecido en el artículo 1.8.10.1; se haya entregado por parte del MOP...”

13. En 1.9.2.7 “**PUESTA EN SERVICIO PROVISORIA DE LAS OBRAS**”, modificado previamente por Circular Aclaratoria N°6, se rectifica el artículo reemplazando la Tabla N°9: “Plazo Máximo para la Puesta en Servicio Provisoria Parcial de las Obras de los subsectores del Proyecto” por la siguiente:

“Tabla N° 9: Plazo Máximo para la Puesta en Servicio Provisoria Parcial de las Obras de los subsectores del Proyecto

Sector	Subsector	Plazo Máximo para Puesta en Servicio Provisoria Parcial de las Obras (meses)
A	1	33
	2	
B	3 y 4	59
	5	

Nota: Sectores y subsectores conforme a la Tabla N°1 del artículo 1.3 de las presentes Bases de Licitación.”

14. En 1.12.7.2 “**DISTRIBUCIÓN DE RIESGOS POR MEDIDAS AMBIENTALES DURANTE LA ETAPA DE CONSTRUCCIÓN**”, modificado previamente por Circular Aclaratoria N°6, se rectifica el artículo, de la siguiente manera:

- Se reemplaza el primer párrafo por el siguiente:

“En la presente Concesión se estipula un mecanismo de cobertura por parte del MOP de las medidas ambientales individualizadas en la RCA del EIA de las Variantes, **incluyendo aquellas defensas fluviales que se determinen en dicha resolución**, conforme a lo indicado en el artículo 1.8.10.1 de las presentes Bases de Licitación, que deban implementarse durante la Concesión.”

- Se reemplaza el último párrafo por el siguiente:

“En caso que la Sociedad Concesionaria no se pronuncie en el plazo de 60 (sesenta) días señalado en el segundo párrafo del presente artículo, se entenderá que el Concesionario optó por



implementar, a su entero cargo y costo, todas las medidas asociadas a la RCA del EIA de las Variantes, **incluyendo aquellas defensas fluviales identificadas en la misma resolución.**”

15. Se adiciona el artículo 1.12.7.3 **“DISTRIBUCIÓN DE RIESGOS POR COSTOS ASOCIADOS A LA CONSTRUCCIÓN DE LAS DEFENSAS FLUVIALES DE LA VARIANTE PEUMO – LAS CABRAS – EL MANZANO”** siguiente:

“Se establece un mecanismo de distribución de riesgos por los costos asociados a la construcción de las obras de defensas fluviales que deban implementarse en la Variante Peumo – Las Cabras – El Manzano y que sean resultado de los Proyectos de Ingeniería de Detalle establecidos en el artículo 2.2.2.10 de las presentes Bases de Licitación.

Para estos efectos, dentro del plazo de 30 (treinta) días contados desde la aprobación de dichos Proyectos de Ingeniería de Detalle, la Sociedad Concesionaria deberá pronunciarse, mediante carta dirigida al DGC, optando por una de las siguientes alternativas:

- 1. Construir todas las obras de defensas fluviales en la Variante Peumo – Las Cabras – El Manzano, asumiendo los costos asociados a dichas obras, a su entero cargo y responsabilidad.**
- 2. Construir todas las obras de defensas fluviales en la Variante Peumo – Las Cabras – El Manzano, y que los costos asociados a dichas obras se distribuyan de la siguiente manera:**
 - El Concesionario asumirá a su entero cargo y costo la construcción de las defensas fluviales hasta un total de UF 800.000 (ochocientas mil Unidades de Fomento).**
 - En el evento que el costo de las defensas fluviales supere el monto total de UF 800.000 (ochocientas mil Unidades de Fomento) antes señaladas y sea inferior o igual a UF 1.000.000 (un millón de Unidades de Fomento), el monto adicional sobre las UF 800.000 será descontado del valor del VPI_m, según lo establecido en el artículo 1.7.6.1 de las presentes Bases de Licitación.**
 - En el evento que el costo de las defensas fluviales supere el monto total de UF 1.000.000 (un millón de Unidades de Fomento) antes señaladas el MOP tendrá la opción de asumir el costo adicional a dicho monto o bien disponer la exclusión del Sector A del Contrato de Concesión según lo señalado en el artículo 1.17 de las presentes Bases de Licitación. En el evento que el MOP opte por asumir el costo adicional sobre el referido monto, la Sociedad Concesionaria deberá concurrir al pago de dicho excedente, el cual será reembolsado por el MOP dentro de los 180 (ciento ochenta) días siguientes a la autorización de Puesta en Servicio Provisoria Parcial de las obras del subsector 2.**

Para la valorización de las obras asociadas a las defensas fluviales de la Variante Peumo – Las Cabras – El Manzano, la Sociedad Concesionaria deberá entregar junto con los Proyectos de Ingeniería de Detalle de las Defensas Fluviales, un presupuesto detallado referido exclusivamente a los componentes de dichas obras. Para la elaboración de este presupuesto, la Sociedad Concesionaria deberá contratar 2 (dos) estudios con instituciones vinculadas a alguna de las universidades que hayan obtenido su acreditación institucional por un período de, a lo menos, 4 (cuatro) años, de conformidad con lo dispuesto en la Ley N° 20.129 que establece un Sistema Nacional de Aseguramiento de la Calidad de la Educación Superior, los que serán financiados íntegramente por la Sociedad Concesionaria. Una de las Instituciones a contratar será definida por el Concesionario y la otra será seleccionada por el MOP a partir de una terna que será propuesta por la Sociedad Concesionaria. El costo total de las defensas fluviales será determinado de común acuerdo entre las partes, considerando los valores

determinados por ambos estudios. A falta de acuerdo, los valores serán sometidos a consideración del Panel Técnico.

En caso que la Sociedad Concesionaria no se pronuncie en el plazo de 30 (treinta) días señalado en el párrafo segundo del presente artículo, se entenderá que el Concesionario optó por construir las obras de defensas fluviales en la Variante Peumo – Las Cabras – El Manzano, a su entero cargo y costo.

Se excluyen de la aplicación del presente artículo, las defensas fluviales que se establezcan o definan en la Resolución de Calificación Ambiental del EIA de las Variantes.”

16. En 1.13 “SISTEMA DE COBRO DE TARIFAS”, modificado previamente por Circulares Aclaratorias N°s 2 y 6, se rectifica el artículo de la siguiente manera:

- Se reemplaza el cuarto párrafo por el siguiente:

“La Sociedad Concesionaria deberá implementar 7 (siete) Puntos de Cobro troncales: Troncal Requegua, Troncal Las Cabras, **Troncal Santa Julia**, Troncal Las Arañas, **Troncal San Pedro**, Troncal San Juan y **Troncal Reuss**”.

- Se reemplaza la Tabla N° 12 “Ubicaciones aproximadas para las Plazas de Peaje Troncales”, por la siguiente:

“Tabla N° 12: Ubicaciones aproximadas para los Puntos de Cobro

Plaza de Peaje	Sector	Subsector	Dm ⁽¹⁾
Troncal Requegua	A	1	7.750
Troncal Las Cabras	A	2	32.700
Troncal Santa Julia	A	2	50.300
Troncal Las Arañas	B	3	73.000
Troncal San Pedro	B	4	107.000
Troncal San Juan	B	5	128.000
Troncal Reuss	B	5	11.000 ⁽²⁾

Notas:

- (1) Dm referido a los Antecedentes Referenciales indicados en el artículo 1.4.3 de las presentes Bases de Licitación.
- (2) **Kilometraje referido al Proyecto Conceptual Reuss.**”

17. En 1.14.2 “TARIFA BASE MÁXIMA Y FÓRMULA DE REAJUSTE TARIFARIO”, modificado previamente por Circular Aclaratoria N°6, se rectifica el artículo de la siguiente manera:

- Se reemplaza la Tabla N° 14 “Tarifa Base Máxima”, por la siguiente:



“Tabla N° 14: Tarifa Base Máxima

Sector	Subsector	Puntos de Cobro	T ₀ (\$)
A	1	Troncal Requegua	900
	2	Troncal Las Cabras	700
	2	Troncal Santa Julia	700
B	3	Troncal Las Arañas	1.300
	4	Troncal San Pedro	500
	5	Troncal San Juan	400
	5	Troncal Reuss	400

”

18. En 1.15 “**SISTEMA Y TECNOLOGÍAS DE COBRO DE PEAJES**”, modificado previamente por Circular Aclaratoria N°6, se rectifica artículo reemplazando el segundo párrafo por el siguiente:

“El diseño para cada Plaza de Peaje, deberá considerar por una parte la instalación de un pórtico para Peaje Free Flow, que abarque el ancho total de las vías de circulación, incluido un sobrancho de seguridad que evite maniobras que eludan al sistema, así como la instalación de, al menos, **1 (una) Vía** de Cobro Manual con **su respectiva caseta** de peaje, para usuarios sin TAG o Transponder, TAG inhabilitado por morosidad o TAG no homologado por el MOP, **ubicada** a la derecha de cada pórtico según sentido de tránsito, debiendo permitir la circulación de vehículos con sobredimensión.”

19. En 1.15.4 “**PRECISIONES A LA TECNOLOGÍA DE COBRO DE PEAJE MANUAL PARA EL COBRO DE PEAJES**”, modificado previamente por Circular Aclaratoria N°6, se rectifica el segundo párrafo del artículo, donde dice:

“...incluyendo la cantidad de Vías de Cobro Manual, considerando, al menos, 2 (dos) Vías en cada sentido de tránsito, con sus respectivas casetas ubicadas a la derecha de cada pórtico según sentido del tránsito en que, al menos, una de las Vías debe permitir la circulación de vehículos con sobredimensión, debiendo entregar los respectivos...”

debe decir:

“...incluyendo la cantidad de Vías de Cobro Manual, considerando, al menos, **1 (una) Vía** en cada sentido de tránsito, con **su respectiva caseta ubicada** a la derecha de cada pórtico según sentido del tránsito, **la cual** debe permitir la circulación de vehículos con sobredimensión, debiendo entregar los respectivos...”

20. En 1.17 “**OPCIÓN DEL ESTADO DE EXCLUIR EL SECTOR A DEL CONTRATO DE CONCESIÓN**”, adicionado previamente por Circular Aclaratoria N°6, se reemplaza su texto por el siguiente:

“Durante las etapas de Construcción o de Explotación, según sea el caso, el MOP tendrá la facultad de excluir del contrato de concesión el Sector A identificado en el artículo 1.3 de las presentes Bases de Licitación, **en los términos** y conforme al procedimiento establecido en el presente artículo, cuando se cumpla cualquiera de las siguientes condiciones:

- **Que el costo de las obras asociadas a las defensas fluviales que deban implementarse en la Variante Peumo – Las Cabras – El Manzano y que sean resultado de los**

Proyectos de Ingeniería de Detalle establecidos en 2.2.2.10 superen el monto de UF 1.000.000 (un millón de Unidades de Fomento), de acuerdo a lo señalado en 1.12.7.3, ambos artículos de las presentes Bases de Licitación;

- **Que el costo de las medidas ambientales asociadas a la RCA del EIA de las Variantes, supere el monto de UF 750.000 (setecientos cincuenta mil Unidades de Fomento), de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 1.12.7.2 de las presentes Bases de Licitación;**
- **Que hayan transcurrido 30 (treinta) meses contados desde el ingreso del EIA de las Variantes al SEA sin que el MOP hubiera obtenido la respectiva resolución de calificación ambiental favorable;**
- **Que la Autoridad Ambiental hubiera dictado una Resolución de Calificación Ambiental desfavorable a la ejecución de las obras, cualquiera sea el plazo transcurrido desde el ingreso del EIA de las Variantes al SEA; o**
- **Que, habiendo transcurrido 18 (dieciocho) meses contados 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, en los términos que se indicarán en el presente artículo.**

Tratándose del primer y segundo caso, cuando el monto de la valorización de las defensas fluviales o de las medidas ambientales asociadas a la RCA del EIA de las Variantes, según el caso, supere la cantidad de UF 1.000.000 (un millón de Unidades de Fomento) o UF 750.000 (setecientos cincuenta mil Unidades de Fomento) conforme lo establecido en los artículos 1.12.7.2 número 2 y 1.12.7.3 número 2 de las presentes Bases de Licitación, respectivamente, el MOP podrá excluir el Sector A del Contrato de Concesión o bien asumir el costo por sobre dichos montos.

Por su parte, en el tercer caso, si transcurridos 30 (treinta) meses contados desde el ingreso del EIA de las Variantes al SEA de conformidad a lo dispuesto en el artículo 1.8.10.1 de las presentes Bases de Licitación, sin que se hubiera obtenido una resolución de calificación ambiental favorable, el MOP tendrá la opción de disponer la exclusión del Sector A del contrato de concesión, o bien, si lo estima conveniente en razón de los antecedentes asociados al proceso de evaluación ambiental, por una sola vez, continuar con la tramitación de éste hasta por un plazo máximo de 12 (doce) meses adicionales. El MOP podrá excluir el Sector A del contrato de concesión, si cumplido el plazo de 12 (doce) meses antes señalado, no se cuenta con la resolución de calificación ambiental favorable del EIA de las Variantes. En el cuarto caso, el MOP podrá disponer la exclusión del Sector A, independiente del tiempo transcurrido desde el ingreso del EIA de las Variantes al SEA, cuando la Autoridad Ambiental hubiera dictado una resolución de calificación ambiental desfavorable a la ejecución de las obras, habiendo el MOP ejercido todos los medios de impugnación pertinentes, previstos por la institucionalidad ambiental.

En el quinto caso el MOP podrá disponer la exclusión del Sector A del Contrato de Concesión, si por razones no imputables al Concesionario, habiendo transcurrido 18 (dieciocho) meses contados desde la dictación de la Resolución de Calificación Ambiental del EIA de las Variantes, éste se encuentra impedido de iniciar las obras de dicho sector o de continuar su ejecución como consecuencia de la interposición de algún recurso o acción legal ante autoridades competentes. Para estos efectos, la Sociedad Concesionaria, dentro del plazo de 60 (sesenta) días contados desde el vencimiento del plazo antes señalado, deberá comunicar esta circunstancia al Inspector Fiscal, acompañando todos los antecedentes que la acrediten. Con todo, la exclusión del Sector A del Contrato de Concesión por parte del MOP en virtud de esta condición requerirá acuerdo previo de la Sociedad Concesionaria.

En cualquiera de los casos indicados previamente, 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 24.100 y Dm 44.300, o



habiéndolo presentado éste no sea aceptado por el MOP. Para estos efectos, el MOP comunicará a la Sociedad Concesionaria su intención de excluir del contrato el Sector A mediante anotación en el Libro de Obras, otorgando al Concesionario un plazo no superior a 180 (ciento ochenta) días contados desde dicha constancia a fin que éste, a su entero cargo, costo y responsabilidad, someta a la aprobación del Inspector Fiscal el respectivo Proyecto de Ingeniería de Detalle y los Antecedentes de Expropiaciones que correspondan, el cual deberá contener un Presupuesto detallado de las obras, así como también deberá entregar un Presupuesto detallado de la Variante Peumo – Las Cabras – El Manzano considerando el nuevo trazado alternativo para el tramo comprendido entre los Dm 24.100 y 44.300. Los plazos de revisión, corrección de observaciones y aprobación de dicho Proyecto y Presupuestos, se regirán por lo dispuesto en el undécimo párrafo del artículo 1.9.1.2 de las presentes Bases de Licitación. El Proyecto de Ingeniería de Detalle y los Antecedentes de Expropiaciones se deberán realizar conforme a las normas y criterios de diseño y presentación de los antecedentes, según lo señalado en los artículos 2.2.1, 2.2.2 y 2.2.5 de las presentes Bases de Licitación.

Todos los estudios de ingeniería, así como las obras definidas en ellos, serán valorados a los Precios Unitarios Oficiales, según el Anexo N°3. Los precios unitarios de cada uno de los ítems involucrados en las obras que no se encuentren definidos en el Anexo N°3 de las presentes Bases de Licitación, serán determinados de común acuerdo entre el Concesionario y el MOP. A falta de acuerdo, total o parcial, las discrepancias podrán ser sometidas por las partes a consideración del Panel Técnico. Si la recomendación del Panel Técnico no fuese acogida por las partes, la controversia podrá ser sometida a la Comisión Arbitral o Corte de Apelaciones de Santiago según lo establecido en el artículo 36 bis de la Ley de Concesiones.

Si el presupuesto de la Variante Peumo – Las Cabras – El Manzano considerando el nuevo trazado para el tramo comprendido entre los Dm 24.100 y 44.300, resulta inferior al presupuesto del trazado de la Variante Peumo – Las Cabras – El Manzano contenido en el Proyecto de Ingeniería señalado en 1.9.1.2, la diferencia producida entre ambos presupuestos se destinará a descontar del valor de las medidas ambientales que surjan de la RCA del EIA del trazado alternativo establecido en 1.8.10.1, en tanto superen el monto de UF 530.000 (quinientas treinta mil Unidades de Fomento), de la forma en que se indica a continuación:

- En el evento que el costo de las medidas ambientales supere el monto UF 750.000 (setecientos cincuenta mil Unidades de Fomento), se deberá descontar la diferencia producida entre ambos presupuestos. En caso que dicha diferencia no cubra el monto total excedente, el MOP tendrá la opción de asumir el costo por sobre dicho monto o bien disponer la exclusión del Sector A del Contrato de Concesión de acuerdo a lo dispuesto en el presente artículo.
- En el evento que se haya cubierto la totalidad del excedente por sobre UF 750.000 (setecientos cincuenta mil Unidades de Fomento), se procederá a descontar la diferencia del monto entre las UF 530.000 (quinientas treinta mil Unidades de Fomento) y UF 750.000 (setecientos cincuenta mil Unidades de Fomento). En caso que dicha diferencia no cubra el monto total excedente, esta diferencia será descontada al cálculo del VPI_m según lo establecido en el artículo 1.7.6.1 de las presentes Bases de Licitación.

Si, una vez cubiertos los costos de las medidas ambientales según lo indicado precedentemente, existe aún una diferencia respecto de las UF 530.000 (quinientas treinta mil Unidades de Fomento), el Concesionario deberá reinvertir en la Concesión el 100% de dicha diferencia, materializando obras de acuerdo a lo que instruya el Inspector Fiscal, previo Visto Bueno por parte del DGC, mediante documento escrito dirigido a la Sociedad Concesionaria.

Si como resultado de los análisis de los costos de las obras asociadas a las defensas fluviales, el presupuesto de la Variante Peumo – Las Cabras – El Manzano considerando el nuevo trazado para el tramo comprendido entre los Dm 24.100 y 44.300, resulta superior al presupuesto del trazado de la Variante Peumo – Las Cabras – El Manzano contenido en el Proyecto de Ingeniería señalado en el artículo 1.9.1.2 de las presentes Bases de Licitación, el MOP tendrá la opción de asumir este costo adicional, reembolsando a la Sociedad Concesionaria lo que corresponda dentro del plazo establecido en el artículo 1.12.7.3 número 2 de las presentes Bases de Licitación una vez ejecutadas las obras o bien excluir las obras del Sector A del contrato de concesión.

Si como resultado de la obtención de la RCA del EIA tramitado favorablemente por el SEA, el presupuesto de la Variante Peumo – Las Cabras – El Manzano considerando el nuevo trazado para el tramo comprendido entre el Dm 24.100 y el Dm 44.300, resulta superior al presupuesto del trazado de la Variante Peumo – Las Cabras – El Manzano contenido en el Proyecto de Ingeniería señalado en el artículo 1.9.1.2 de las presentes Bases de Licitación, el MOP tendrá la opción de asumir este costo adicional, reembolsando a la Sociedad Concesionaria lo que corresponda una vez ejecutadas las obras dentro del plazo establecido en el artículo 1.12.7.2 número 2 de las presentes Bases de Licitación, o bien excluir las obras del Sector A del contrato de concesión.

No obstante que el proyecto de ingeniería de detalle del nuevo trazado alternativo para el tramo comprendido entre el Dm 24.100 y el Dm 44.300, se encuentre aprobado por el Inspector Fiscal, el MOP podrá excluir el Sector A del Contrato de Concesión en el caso que el EIA del nuevo trazado no cuente con una RCA favorable dentro del plazo máximo de 18 (dieciocho) meses contados desde su ingreso al SEA en conformidad al artículo 1.8.10.1 de las presentes Bases de Licitación.

Sin perjuicio de lo anterior, la Sociedad Concesionaria podrá presentar al MOP un nuevo trazado alternativo para el tramo comprendido entre el Dm 24.100 y Dm 44.300, si como resultado de la valorización de las medidas ambientales durante la elaboración del EIA de las Variantes de acuerdo a lo establecido en el artículo 1.8.10.1 de las Bases de Licitación, antes de su ingreso al SEA o durante el proceso de evaluación ambiental una vez que el SEA emita un primer ICSARA, el costo de las medidas ambientales supera el monto total de UF 750.000 (setecientos cincuenta mil Unidades de Fomento), siendo de su entero cargo, costo y responsabilidad tanto el desarrollo de los estudios como la ejecución de las obras una vez que el MOP apruebe el respectivo proyecto. Para las valorizaciones de las medidas ambientales antes señaladas, se aplicará lo establecido en el tercer párrafo del artículo 1.12.7.2 de las presentes Bases de Licitación.

La decisión de excluir el Sector A del contrato de concesión de conformidad con lo señalado precedentemente, será comunicada por el DGC a la Sociedad Concesionaria y a los acreedores prendarios, mediante carta certificada, la que indicará la fecha en la que deberá dejar de desarrollar los estudios u obras relacionadas con los Mejoramientos y/o Rehabilitación de la infraestructura preexistente del Sector A.

El MOP pagará a la Sociedad Concesionaria una indemnización (IND) en UF dentro del plazo de 18 (dieciocho) meses contados desde la comunicación del DGC antes señalada. Este monto de indemnización se entenderá como evaluación anticipada de perjuicios, no teniendo derecho la Sociedad Concesionaria a indemnizaciones o compensaciones adicionales por este concepto.

Para efectos de lo anterior, dentro de los 20 (veinte) días siguientes a la fecha de la comunicación a que se refiere el párrafo **décimo tercero** del presente artículo, el Concesionario deberá presentar, mediante carta certificada dirigida al DGC, los antecedentes fidedignos de que disponga a esa fecha y que permitan justificar el monto de la indemnización, los cuales deberán presentarse respaldados



en registros contables. Estos antecedentes deberán ser completados a la fecha en que el Concesionario deje de desarrollar los estudios u obras relacionadas con los Mejoramientos y/o Rehabilitación de la infraestructura preexistente del Sector A. En caso que el Concesionario no cumpliera en tiempo y forma con esta obligación, el monto de la indemnización se determinará por el MOP en base a los antecedentes disponibles con que este ministerio contare.

Los antecedentes deberán incluir lo siguiente:

- Para la definición del Valor Futuro de las inversiones, deberá considerar:

$$INV_i = CC_i + PSC_i - PMOP_i \quad (1)$$

donde:

INV_i : Corresponderá a las inversiones que efectivamente se hayan realizado en el mes “i” para la prestación del servicio de construcción **del Sector A** conforme al Contrato de Concesión, debidamente acreditadas en su monto y efectividad, valorizadas en UF, excluidos los gastos financieros.

CC_i : Corresponderá al 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, valorizado en UF. **Se reconocerá el 20% del total de remuneraciones del personal de la Sociedad Concesionaria.**

PSC_i : Pagos de la Sociedad Concesionaria al MOP realizados el mes “i” **asociados al Sector A**, según lo establecido en las presentes Bases de Licitación, valorizados en UF, y que no sean parte del concepto de facturación del servicio de construcción. Se reconocerá el 20% del total de remuneraciones del personal de la Sociedad Concesionaria.

$PMOP_i$: Pagos del MOP a la Sociedad Concesionaria realizados el mes “i”, por concepto de IVA del servicio de construcción o cualquier otro concepto contemplado en las presentes Bases de Licitación **asociados al Sector A**, valorizados en UF.

- El Valor Futuro de inversiones (VF_{inv}) a la fecha de la comunicación del DGOP a la Sociedad Concesionaria, se calculará de acuerdo a lo siguiente:

$$VF_{inv} = \left(\left[\sum_{i=1}^{n-1} \left(INV_i \times \prod_{j=i}^{n-1} (1 + TCC_j) \right) \right] + INV_n \right) \quad (2)$$

donde:

n : Mes durante la Etapa de Construcción a la fecha de la comunicación del DGOP a la Sociedad Concesionaria, contado desde la publicación del Decreto Supremo de Adjudicación en el Diario Oficial.

TCC_j : Tasa de Costo de Capital Ponderado mensual relevante en UF en el mes “j”, que para estos efectos se calculará de la siguiente manera:

$$TCC_j = \frac{D_j}{D_j + K_j} \times i_D + \left(1 - \frac{D_j}{D_j + K_j}\right) \times r_K \quad (3)$$

donde:

- D_j : Corresponde al monto de deuda utilizado por la Sociedad Concesionaria para el financiamiento de las inversiones realizadas el mes "j", de acuerdo a sus registros contables.
- K_j : Corresponde al monto de capital de la Sociedad Concesionaria en el mes "j", de acuerdo a sus registros contables.
- i_D : Corresponde a la tasa de interés mensual de la deuda contraída por la Sociedad Concesionaria en UF, que equivale a los intereses pagados y/o devengados sobre la deuda en porcentaje. En caso que el Concesionario cuente con más de un tipo de financiamiento, corresponderá al total de los intereses pagados y/o devengados sobre el total de la deuda, en porcentaje. Para efectos de su determinación, tanto la deuda como los intereses deberán transformarse primero a pesos chilenos, en caso que estén expresados en otra moneda, de acuerdo a la publicación efectuada por el Banco Central de Chile, utilizando el valor de la moneda de la fecha correspondiente al día de la comunicación del DGOP a la Sociedad Concesionaria o la última disponible anterior a esa fecha. Posteriormente, la deuda y los intereses, en caso que corresponda, deberán transformarse a UF de acuerdo a la información publicada por el Banco Central de Chile, para el día de la comunicación del DGC a la Sociedad Concesionaria.
- r_K : Corresponde al retorno al capital mensual de la Sociedad Concesionaria, el cual para los efectos del Contrato de Concesión, será de un 0,8% mensual.

Para el respaldo de la tasa de financiamiento efectivamente aplicada y el nivel de apalancamiento, la Sociedad Concesionaria deberá anexar los contratos de financiamiento correspondientes.

De esta forma, el monto de indemnización por exclusión del Sector A (IND), se calculará de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$IND = [VF_{inv}] \times (1 + r)^{\frac{z}{12}} \quad (4)$$

donde:

$$r = r_f + \theta$$

En que:

- r_f : Tasa Fija, que para efectos del presente cálculo corresponde a 0,03 (3% real anual).
- θ : Premio por riesgo, que para efectos del presente cálculo corresponde a 0,01 (1% real anual).
- z : Número de meses entre la fecha de la comunicación del DGOP a la Sociedad Concesionaria y la fecha efectiva de pago.



A falta de acuerdo, total o parcial, las discrepancias podrán ser sometidas por las partes a consideración del Panel Técnico. Si la recomendación del Panel Técnico no fuese acogida por las partes, la controversia podrá ser sometida a la Comisión Arbitral o Corte de Apelaciones de Santiago según lo establecido en el artículo 36 bis de la Ley de Concesiones.

El DGC, dentro de los 8 (ocho) meses contados desde la comunicación a que se refiere el **décimo tercero** párrafo del presente artículo, propondrá al Ministro de Obras Públicas la exclusión del Sector A del contrato de concesión, la cual deberá formalizarse mediante la dictación del correspondiente Decreto Supremo fundado en el cual se dejará constancia de las compensaciones económicas que procedan en favor de la Sociedad Concesionaria y que corresponderá al monto IND calculado en virtud de lo dispuesto en el presente artículo. Este decreto deberá llevar la firma del Ministro de Hacienda y cumplir las demás formalidades establecidas en el artículo 8 de la Ley de Concesiones.

A partir de la fecha de publicación en el Diario Oficial del referido Decreto, cesarán todos los derechos y obligaciones de la Sociedad Concesionaria respecto del Sector A, en particular la obligación establecida en el artículo 1.8.7 de las presentes Bases de Licitación, relativa a la mantención y conservación de la infraestructura preexistente de dicho sector. Lo anterior es sin perjuicio del pago que el MOP deba efectuar a la Sociedad Concesionaria de conformidad a lo indicado en el presente artículo.

La Garantía de Construcción del Sector A será devuelta a la Sociedad Concesionaria dentro del plazo de 60 (sesenta) días contados desde la publicación en el Diario Oficial del Decreto Supremo que excluye dicho sector del Contrato de Concesión.”

B. BASES TÉCNICAS

21. En 2.1 “**INTRODUCCIÓN**”, modificado previamente por Circulares Aclaratorias N°s 2 y 6, se rectifica el artículo de la siguiente manera:

- Se reemplaza el quinto párrafo por el siguiente:

“El Subsector 1 en sus inicios atraviesa las localidades de Limahue, La Capilla, Malloa, Requegua, Corcolén, San Vicente de Tagua Tagua y Tunca Abajo. Contempla el mejoramiento de la actual ruta y la ampliación a segundas calzadas entre el Dm 2.046 y el Dm 12.300 aproximadamente, la construcción de la Variante Pelequén - Limahue en doble calzada entre el Dm 0.000 y el Dm 2.046 y la Variante San Vicente - Peumo en calzada simple entre el Dm 12.300 y el Dm 24.400 aproximadamente, en donde los tramos comprendidos en la Ruta 66 entre el Dm 12.300 y el Dm 14.400 aprox., entre el Dm 15.700 y el Dm 18.000 aprox. **y entre el Dm 19.100 y el Dm 21.600** correspondiente a los enlaces Corcolén, San Vicente **y Tunca Abajo**, quedarán construidos en doble calzada **en su vía troncal. Para el caso específico de los enlaces San Vicente y Tunca Abajo, deberán ceñirse por el perfil tipo que se define para cada estructura en particular en la Tabla N°31 de las presentes Bases de Licitación.**”

- En el décimo párrafo, donde dice:

“...Cruce Las Arañas, Dm 63.800 al Dm 92.200 aproximadamente...”

debe decir:

“...Cruce Las Arañas, Dm 63.800 al Dm **92.000** aproximadamente...”

- En el décimo primer párrafo, donde dice:

“...del actual Cruce Las Arañas, una ciclovia de 4,4 km aprox. por el...”

debe decir:

“...del actual Cruce Las Arañas **que incluye dos pasos a desnivel**, una ciclovia de 4,4 km aprox. por el...”

- Se elimina el décimo cuarto párrafo, cuyo texto es el siguiente:

“Además de las obras mencionadas anteriormente, se construirán obras en la actual Ruta G-60, las que consisten en: la construcción de la variante Chocalán y del puente Chocalán, de acuerdo a lo señalado en 2.3.1.1.1 y 2.3.1.4, respectivamente; la construcción de un enlace tipo diamante en la intersección Codigua – San Manuel, denominado enlace Codigua, que se ubica en el Dm 8.990 aproximadamente de dicha ruta de acuerdo a lo señalado en 2.3.1.3; y la construcción de la variante Mandinga y de los puentes Mandinga N°1 y Mandinga N°2, según lo indicado en 2.3.1.1.1 y 2.3.1.4, respectivamente, todos artículos de las presentes Bases de Licitación.”

- Los actuales párrafos décimo quinto, décimo sexto, décimo séptimo, décimo octavo y décimo noveno pasan a ser respectivamente los párrafos décimo cuarto, décimo quinto, décimo sexto, décimo séptimo y décimo octavo.
- Se reemplaza la letra c) del nuevo décimo quinto párrafo, por la siguiente:

“c) Construcción de variantes en calzada simple en las comunas de San Vicente, Peumo y Las Cabras, salvo en el área de influencia de los enlaces **Pichidegua, Las Cabras, Santa Julia y El Manzano, los cuales quedarán contruidos 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 por calzada, bermas externas de 2,5 m 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 preexistente. En el sector de paso por la estructura, la doble calzada deberá ceñirse por el perfil tipo que se define para cada estructura en particular en la Tabla N°31 de las presentes Bases de Licitación;**”

- Se elimina la letra ff) del nuevo décimo quinto párrafo, cuyo texto es el siguiente:

“ff) Obras en Ruta G-60: Construcción del enlace Codigua y del Paso Superior Codigua; construcción de la variante Chocalán en calzada simple y del puente Chocalán que forma parte de esta variante; y la construcción de la variante Mandinga en calzada simple, y de los puentes Mandinga N°1 y Mandinga N°2 y de los Atravesos Culiprán y Popeta que forman parte de dicha variante.”

- Se reemplaza el último párrafo por el siguiente:

“Durante la Etapa de Explotación, una vez autorizada la Puesta en Servicio Provisoria Parcial de las obras de los subsectores 1, 2 y 5 señalados en la Tabla N°1 del artículo 1.3 de las presentes Bases de Licitación, quedarán excluidos del Contrato de Concesión los tramos de la actual Ruta 66 que sean reemplazados por las Variantes correspondientes al Subsector respectivo. A partir de ese



momento la conservación de los referidos tramos de la actual Ruta 66 pasará a tuición de la DV.”

22. En 2.2.1 “**NORMAS Y DOCUMENTOS DE DISEÑO**”, modificado previamente por Circular Aclaratoria N° 2, se rectifica el artículo adicionando como última viñeta la siguiente:

“ • **Instructivo Áridos Oct 2014, Dirección de Obras Hidráulicas.**”

23. En 2.2.2.2 “**DISEÑO GEOMÉTRICO**”, modificado previamente por Circulares Aclaratorias N°s 2 y 6, se rectifica de la siguiente manera:

- Se reemplaza la nota 2) de la Tabla N°19 “Velocidad de Proyecto (VP)” por la siguiente:

“2) Se exceptúa el tramo Dm 101.400 al Dm 106.000 que se ubica entre **el término** de la variante Quincanque y hasta pasado el acceso poniente al puente El Colo, que deberá proyectarse para velocidades de proyecto (V_p) entre 80 km/h y 90 km/h, según lo establecido en el Antecedente Referencial N°1 del artículo 1.4.3 de las presentes Bases de Licitación.”

- Se adicionan como nuevos segundo y tercer párrafos, los siguientes:

“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 19.100 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” del presente artículo.

En la Variante Peumo – Las Cabras – El Manzano y en el tramo borde río comprendido entre el Dm 27.000 y el Dm 47.000, la Sociedad Concesionaria podrá ajustar la rasante de la vía troncal, debiendo en todo caso resolver la conectividad interpredial mediante una combinación de atravesos y calles de servicio a uno o en ambos costados de la ruta. En la reevaluación de la rasante de esta variante y en especial, en el diseño de las defensas fluviales, se deberá tener especial consideración en las condiciones hidráulicas que establezca el estudio de ingeniería definitiva del río Cachapoal que pudieran afectar este nuevo trazado en alzado.”

- Los actuales párrafos segundo, tercero, cuarto, quinto, sexto, séptimo, octavo, noveno, décimo, décimo primero, décimo segundo, décimo tercero, décimo cuarto, décimo quinto, décimo sexto, décimo séptimo, décimo octavo, décimo noveno, vigésimo, vigésimo primero y vigésimo segundo pasan a ser respectivamente los párrafos, cuarto, quinto, sexto, séptimo, octavo, noveno, décimo, décimo primero, décimo segundo, décimo tercero, décimo cuarto, décimo quinto, décimo sexto, décimo séptimo, décimo octavo, décimo noveno, vigésimo, vigésimo primero, vigésimo segundo, vigésimo tercero y vigésimo cuarto.

24. En 2.2.2.14 “**SISTEMA DE ILUMINACIÓN**” modificado previamente por Circular Aclaratoria N° 2, se rectifica el artículo reemplazando el primer párrafo, por el siguiente:

“La Sociedad Concesionaria deberá proyectar las obras de iluminación en todos los sectores y zonas consideradas en la Oferta Técnica del Licitante Adjudicatario y en **los artículos 2.2.2.27 y 2.3.1.13** de las presentes Bases de Licitación.”

25. Se adiciona el artículo 2.2.2.27 “PROYECTOS DE LA RUTA G-60”, cuyo texto es el siguiente:

“2.2.2.27 PROYECTOS DE LA RUTA G-60

Con el fin de mejorar la conexión de la Ruta G-60 hacia y desde la Ruta 66, el Concesionario conforme a los Estándares Técnicos establecidos en el Antecedente Referencial N°1 indicado en el artículo 1.4.3 de las presentes Bases de Licitación y demás documentos que forman parte del Contrato de Concesión, 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:

• **Variantes en Calzada Simple**

Descripción	Ubicación Aprox.		Longitud (km)
	Dm Inicio	Dm Término	
Variante Chocalán	4.400	5.200	0,80
Variante Mandinga	13.240	15.840	2,60

• **Puentes**

Puente	Ubicación Dm Aprox.	Longitud (m)	Descripción
Puente Chocalán	4.777	70,4	Puente proyectado en dos tramos de 35,2 m cada uno. Actualmente este puente se encuentra a nivel de losa terminada. En general, se deberán proyectar todas aquellas obras, tanto a nivel de infraestructura como de superestructura, necesarias para dejarlo totalmente en condiciones de ser construido. La ingeniería deberá considerar el estado actual de la infraestructura preexistente y las obras correspondientes a iluminación, paisajismo, saneamiento y otras que sean procedentes. En su diseño deberá considerar: 2 pistas, cada una de un ancho de 3,50 m, 2 pasillos de 2,00 m, 2 bermas de 2,50 m, y un ancho total de 18,42 m más un sobreancho variable en losa, atendido que se encuentra en zona de curva.
Puente Mandinga N° 1	14.118	60,0	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. En general, se deberán proyectar todas aquellas obras, tanto a nivel de infraestructura como de superestructura, necesarias para dejarlo totalmente en condiciones de ser construido. La ingeniería deberá considerar el estado actual de la infraestructura preexistente y las obras correspondientes a iluminación, paisajismo, saneamiento y otras que sean procedentes. En su diseño deberá considerar: 2 pistas, cada una de un ancho de 3,50 m, 2 pasillos de 2,00 m, 2 bermas de 2,50 m, y un ancho total de 16,88 m.



Puente Mandinga N° 2	14.610	40,2	Puente proyectado en un tramo. Actualmente este puente se encuentra con un avance estimado del 98% en la construcción de ambos estribos. En general, se deberán proyectar todas aquellas obras, tanto a nivel de infraestructura como de superestructura, necesarias para dejarlo totalmente en condiciones de ser construido. La ingeniería deberá considerar el estado actual de la infraestructura preexistente y las obras correspondientes a iluminación, paisajismo, saneamiento y otras que sean procedentes. En su diseño deberá considerar: 2 pistas, cada una de un ancho de 3,50 m, 2 pasillos de 2,00 m, 2 bermas de 2,50 m, y un ancho total de 16.88 m.
----------------------	--------	------	---

- **Intersecciones a nivel**

Ubicación Dm Aprox.	Descripción
8.990	Intersección Ruta G-60 – Cruce San Manuel a proyectar. Se deberá regular esta intersección que actualmente corresponde a una solución transitoria.
14.443	Intersección Variante Mandinga / Culiprán a proyectar por eliminación del Atraveso Culiprán.
15.007	Intersección Variante Mandinga / Popeta a proyectar por eliminación del Atraveso Popeta.

La Sociedad Concesionaria deberá entregar estos proyectos para revisión y aprobación del Inspector Fiscal, en forma conjunta en los plazos definidos para el Sector A, tanto para el Proyecto Vial como para los Otros Proyectos, aplicándose el procedimiento señalado en el undécimo párrafo del artículo 1.9.1.2 de las presentes Bases de Licitación.”

26. En 2.2.3.3 “**SISTEMA DE COBRO ELECTRÓNICO**”, modificado previamente por Circular Aclaratoria N°6, se rectifica de la siguiente manera:

- Se adiciona como nuevo cuarto párrafo, el siguiente:

“El Concesionario podrá subcontratar actividades propias de los tres niveles jerárquicos que componen la Tecnología de Cobro de Peaje Electrónico, en cualquiera de sus componentes, en la medida que éstas no perjudiquen la identificación y trazabilidad de las transacciones. Con respecto a los niveles Central y de Gestión, el Concesionario podrá subcontratarlos en su totalidad, siempre y cuando, la empresa contratada ya cuente con dichos niveles aprobados por el MOP y se encuentre en etapa de explotación.”

- Los actuales párrafos cuarto y quinto, pasan a ser respectivamente los párrafos quinto y sexto.

27. En 2.3 “**DE LA CONSTRUCCIÓN DE LAS OBRAS**”, se rectifica el texto del artículo, donde dice:

“...establecidas en las presentes Bases de Licitación, la Sociedad Concesionaria incurrirá en la multa que se establezca según el artículo 1.8.11 de las presentes Bases de Licitación.”

debe decir:

“...establecidas en las presentes Bases de Licitación, la Sociedad Concesionaria incurrirá en la multa que se establezca según el artículo 1.8.11 de las presentes Bases de Licitación. **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.**”

28. En 2.3.1.1.1 “**CONSTRUCCIÓN DE VARIANTES EN CALZADA SIMPLE**”, modificado previamente por Circulares Aclaratorias N°s 2 y 6, se rectifica el artículo reemplazando la Tabla N°24: “Construcción de Variantes en Calzada Simple” por la siguiente:

“Tabla N°24: Construcción de Variantes en Calzada Simple

Sector	Subsector	Descripción	Ubicación Aprox.		Longitud (km)
			Dm Inicio	Dm Término	
A	1	Variante San Vicente - Peumo	14.400	15.700	1,30
			18.000	19.100	1,10
			21.600	24.400	2,80
	2	Conexión Ruta 66 actual – Enlace San Vicente – Camino Pueblo de Indios	0,00	1.700	1,70
			24.400	32.500	8,10
			35.800	42.700	6,90
			46.300	50.200	3,90
B	4	Variante Peumo – Las Cabras – El Manzano	52.200	64.000	11,80
			0,00	2.450	2,45
B	4	Variante Quincanque	100.000	102.000	2,00
			0,00	3.800	3,80
	5	Conexión Ruta G-60 – Enlace Las Arañas - Intersección San Antonio / Central Rapel	121.930	132.927 ⁽¹⁾	11,00
			9.500 ⁽¹⁾	13.777	4,30
			0,00	1.220	1,22
5	Conexión Camino Vecinal - Variante San Juan – Ruta G-904	0,00	1.220	1,22	

⁽¹⁾ Ecuación de Kilometraje: Dm 132.927 del Proyecto Variante 3 = Dm 9.500 del Proyecto Conceptual Reuss.”

29. En 2.3.1.1.2 “**CONSTRUCCIÓN DE VARIANTES EN DOBLE CALZADA**”, modificado previamente por Circulares Aclaratorias N°s 2 y 6, se rectifica el artículo de la siguiente manera:

- Se reemplaza la Tabla N°25: “Construcción de Variantes en Doble Calzada” por la siguiente:



“Tabla N° 25: Construcción de Variantes en Doble Calzada

Sector	Subsector	Descripción	Ubicación Aprox.		Longitud (km)
			Dm Inicio	Dm Término	
A	1	Variante Pelequén - Limahue	0,00	2.046	2,05
		Variante San Vicente - Peumo	12.300	14.400	2,10
			15.700	18.000	2,30 ⁽¹⁾
	2	Variante Peumo – Las Cabras – El Manzano	19.100	21.600	2,50 ⁽¹⁾
			32.500	35.800	3,30 ⁽¹⁾
			42.700	46.300	3,60 ⁽¹⁾
			50.200	52.200	2,00 ⁽¹⁾
		64.000	65.500	1,50 ⁽¹⁾	

(1) Los tramos de las variantes indicados se proyectarán en doble calzada en el área de influencia del enlace, pero se construirán exclusivamente con una pista de 4,5 m de ancho por calzada, bermas externas de 2,5 m 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 preexistente. En los sectores de estructura, se deberá tomar en consideración los perfiles tipos definidos en la Tabla N°31: “Estructuras a Desnivel” de las presente Bases de Licitación.”

30. En 2.3.1.1.3 “**AMPLIACIÓN A SEGUNDAS CALZADAS**”, modificado previamente por Circulares Aclaratorias N°s 2 y 6, se rectifica el artículo reemplazando la Tabla N°26: “Ampliación a Segundas Calzadas” por la siguiente:

“Tabla N° 26: Ampliación a Segundas Calzadas

Sector	Subsector	Descripción	Ubicación Aprox.		Longitud (km)
			Dm Inicio	Dm Término	
A	1	Ruta 66: Sector Limahue - Corcolén	2.046	12.300	10,25
B	3	Ruta 66: Pte. El Durazno – Enlace Las Arañas	89.600	91.900	2,30 ⁽¹⁾
	4	Ruta 66: Las Brisas de Santo Domingo - Planta Avícola Vista Hermosa	121.200	123.900	2,70 ⁽¹⁾

(1) En la longitud total están incluidas las cuñas de transición de calzada simple a doble calzada y viceversa.”

31. En 2.3.1.2 “**CONSTRUCCIÓN DE PISTAS LENTAS**”, modificado previamente por Circulares Aclaratorias N°s 2 y 6, se rectifica el artículo reemplazando la Tabla N°27: “Construcción de Pistas Lentas” por la siguiente:

“Tabla N°27: Construcción de Pistas Lentas

Sector	Subsector	Descripción	Ubicación Aprox.		Lado	Longitud (km)
			Dm Inicio	Dm Término		
A	2	Variante Peumo - Las Cabras - El Manzano	52.120	53.120	Derecho	1,00
			52.900	53.780	Izquierdo	0,88
			53.710	54.920	Derecho	1,21
			56.900	58.260	Derecho	1,36
B	3	Ruta 66: Puente El Durazno – Enlace Las Arañas	73.088	75.021	Derecho	1,93
			74.597	75.905	Izquierdo	1,31
	4	Ruta 66: Enlace Las Arañas – Las Brisas de Santo Domingo	101.890	102.562	Derecho	0,67
			102.920	103.632	Derecho	0,71
			104.332	104.955	Izquierdo	0,62
			105.200	105.800	Derecho	0,60
	5	Variante San Juan	123.640	125.230	Izquierdo	1,59
			125.200	125.277	Derecho	0,08
			126.002	126.535	Derecho	0,53
			126.827	128.600	Derecho	1,77
			128.400	130.540	Izquierdo	2,14
			130.492	130.572	Derecho	0,08
			130.947	132.927 ⁽¹⁾	Derecho	1,98
			9.500 ⁽¹⁾	9.633 ⁽²⁾	Derecho	0,13
			132.607	132.927 ⁽¹⁾	Izquierdo	0,32
			9.500 ⁽¹⁾	10.300 ⁽²⁾	Izquierdo	0,80
10.300	11.810 ⁽²⁾	Derecho	1,51			
11.510	12.540 ⁽²⁾	Izquierdo	1,03			
13.140	13.635 ⁽²⁾	Derecho	0,50			

⁽¹⁾ Ecuación de Kilometraje: Dm 132.927 del Proyecto Variante 3 = Dm 9.500 del Proyecto Conceptual Reuss ambos parte del Antecedente Referencial N°2.

⁽²⁾ Kilometraje referido al Proyecto Conceptual Reuss.”

32. En 2.3.1.3 “**INTERSECCIONES A DESNIVEL**”, modificado previamente por Circulares Aclaratorias N°s 2 y 6, se rectifica el artículo de la siguiente manera:

- En la Tabla N°28: “Intersecciones a Desnivel”, donde dice:

“Tabla N°28: Intersecciones a Desnivel

Sector / Ruta G-60	Ubicación Aproximada Dm	Nombre Enlace	Diseño Tipo
--------------------	-------------------------	---------------	-------------

debe decir:

“Tabla N°28: Intersecciones a Desnivel

Sector	Ubicación Aproximada Dm Aprox.	Nombre Enlace	Diseño Tipo
--------	---------------------------------------	---------------	-------------



- En la Tabla N°28: “Intersecciones a Desnivel”, donde dice:

“... ”

B	13.776 ⁽²⁾	Reuss	Enlace tipo semi-trébol existente, que requiere será modificado a un enlace tipo trébol completo, para lo cual, se incorporan los dos lazos y los cuatro ramales faltantes, que permitirá realizar todos los movimientos requeridos. El diseño de este enlace mantiene la disposición de calles de servicio existente. Este enlace por el costado norte, prevé la conexión a la futura avenida Luis Reuss
---	-----------------------	-------	---

...”

debe decir:

“... ”

B	13.776 ⁽²⁾	Reuss	Enlace tipo semi-trébol existente, que requiere ser modificado a un enlace tipo trébol completo, para lo cual, se deben incorporar los dos lazos y los cuatro ramales faltantes, que permitirán realizar todos los movimientos requeridos. El diseño de este enlace deberá prever la incorporación de terceras pistas en el actual acceso al Puerto de San Antonio . Este enlace por el costado norte, prevé la conexión a la futura avenida Luis Reuss.
---	-----------------------	-------	--

...”

- En la Tabla N°28: “Intersecciones a Desnivel”, se elimina lo siguiente:

“... ”

Ruta G-60	8.990	Codigua	Enlace Tipo Diamante que se ubica en la intersección Codigua / San Manuel. El área de influencia de este enlace abarca entre el Dm 8.500 y el Dm 9.400 aprox. Se contempla levantar la actual Ruta G-60 para permitir que el eje secundario cruce debajo de la nueva Ruta G-60. El sector de levante de rasante de la Ruta G-60, irá confinada por ambos lados mediante muros TEM para disminuir el impacto por expropiaciones. El diseño del enlace lleva asociado dos paradas de buses.
-----------	-------	---------	---

...”

33. En 2.3.1.4 “PUENTES NUEVOS”, modificado previamente por Circulares Aclaratorias N°s 2 y 6, se rectifica el artículo de la siguiente manera:

- En la Tabla N°29: “Puentes y Viaductos Nuevos”, donde dice:

“Tabla N°29: Puentes y Viaductos Nuevos

Sector / Ruta G-60	Ubicación Aproximada Dm	Nombre Puente / Viaducto	Longitud (m)	Descripción
--------------------	-------------------------	--------------------------	--------------	-------------

debe decir:

“Tabla N°29: Puentes y Viaductos Nuevos

Sector	Ubicación Aproximada Dm	Nombre Puente / Viaducto	Longitud (m)	Descripción
--------	-------------------------	--------------------------	--------------	-------------

- En la Tabla N°29: “Puentes y Viaductos Nuevos” se elimina lo siguiente:

“ ...”

Ruta G-60	4.777	Puente Chocalán	70,4	Puente proyectado en dos tramos de 35,2 m cada uno. Actualmente este puente se encuentra a nivel de losa terminada. El Concesionario deberá instalar las barandas peatonales, barreras de contención en puentes, juntas de dilatación, capa de concreto asfáltico para puentes y losas de acceso.
	14.118	Puente Mandinga N° 1	60,0	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.
	14.610	Puente Mandinga N° 2	40,2	Puente proyectado en un tramo. Actualmente este puente se encuentra con un avance estimado del 98% en la construcción de ambos estribos. El Concesionario deberá realizar la colocación de vigas de hormigón y la ejecución de todas las obras de la superestructura del puente.

...”

- En la Tabla N° 30: “Sección Transversal Puentes y Viaductos Nuevos”, donde dice:



“Tabla N° 30: Sección Transversal Puentes y Viaductos Nuevos

Sector / Ruta G-60	Nombre Puente / Viaducto	N° Pistas	Ancho Pistas (m)	Pasillo y/o Ciclovía (m)	Bermas (m)	Ancho Total (m)
						...

debe decir:

“Tabla N° 30: Sección Transversal Puentes y Viaductos Nuevos

Sector	Nombre Puente / Viaducto	N° Pistas	Ancho Pistas (m)	Pasillo y/o Ciclovía (m)	Bermas (m)	Ancho Total (m)
						...

- En la Tabla N° 30: “Sección Transversal Puentes y Viaductos Nuevos”, se elimina lo siguiente:

“... ”

Ruta G-60	Puente Chocalán	2	3,50	2 x 2,00	2,50	2,50	18,42
	Puente Mandinga N° 1	2	3,50	2 x 2,00	2,50	2,50	18,42
	Puente Mandinga N° 2	2	3,50	2 x 2,00	2,50	2,50	18,42

“... ”

34. En 2.3.1.5 “ESTRUCTURAS A DESNIVEL”, modificado previamente por Circulares Aclaratorias N°s 2 y 6, se rectifica el artículo, reemplazando la Tabla N°31: “Estructuras a Desnivel” por la siguiente:

“Tabla N° 31: Estructuras a Desnivel

Sector	Ubicación Aproximada Dm	Nombre Estructura a Desnivel	Diseño Tipo
A	180,68	Paso Inferior Pelequén Oriente	Estructura Proyectada de 20,01 m de largo, gálibo mínimo de 5,17 y tablero de 9,83 m de ancho total, que da cabida a dos pistas de 3,50 m, bermas de 0,60 m al lado izquierdo y de 1,50 m al lado derecho, más barrera forma F alta con pasamanos al borde de las bermas.
	708,58	Paso Inferior Enlace Limahue	Estructura Proyectada. Estructura de estribos transparente de dos tramos de 24,45 m y 21,30 m, con una longitud total de 45,75 m, gálibo mínimo de 5,31 m y un tablero de 12,32 m de ancho total, que da cabida a dos pistas de 3,50 m, más bermas de 1,50 m a ambos lados, más barrera forma F alta sin pasamanos al borde de las bermas, además de ciclovía de 1,50 m al lado derecho del tablero con su respectiva baranda peatonal.

Sector	Ubicación Aproximada Dm	Nombre Estructura a Desnivel	Diseño Tipo
A	1.185,42	Paso Superior Atravieso Limahue	Estructura Proyectada, tipo cajón cerrado, construido in situ, con losa de fondo, de dimensiones libres de 10 m x 5,15 m, losas y muros de 70 cm, de espesor. El cajón tiene un ancho de 30,74 m y en sus extremos presenta muros ala, que contienen el derrame de los terraplenes.
	5.685,38	Paso Inferior Enlace Malloa	Estructura Proyectada. Estructura de estribos transparente de dos tramos de 23,30 y 19,60 m, con una longitud total de 42,90 m y un tablero de 16,82 m de ancho total, que da cabida a tres pistas de 3,50 m, bermas de 1,50 m a cada lado, más barrera forma F alta sin pasamanos a borde de las bermas, además pasillo peatonal de 1,20 m a cada lado del tablero con su respectiva baranda peatonal.
	9.049,48	Paso Superior Atravieso Requegua	Estructura Proyectada, tipo cajón cerrado, construido in situ, con losa de fondo, de dimensiones libres de 3,0 m x 3,0 m, losas y muros de 25 cm, de espesor. El cajón tiene un ancho de 31,73 m y en sus extremos presenta muros ala, que contienen el derrame de los terraplenes.
	10.836,67	Paso Inferior Enlace Requegua	Estructura Proyectada. Estructura de estribos transparentes de dos tramos de 20,80 m y 27,00 m, con una longitud total de 47,80 m y un tablero de 13,32 m de ancho total que da cabida a dos pistas de 3,50 m, más bermas de 1,50 m a cada lado, barrera forma F alta sin pasamanos, además pasillo peatonal de 1,2 m en los costados del tablero, con sus respectivas barandas peatonales.
	13.180	Paso Superior Enlace Corcolén	Estructura a Proyectar, que en su eje principal, deberá permitir el paso de una doble calzada, donde la calzada izquierda estará compuesta por dos pistas de 3,5 m de ancho más berma externa de 2,5 m e interna de 1,0 m y la calzada derecha por tres pistas de 3,5 m de ancho más berma externa de 1,5 m e interna de 1,0 m , separadas por una mediana de 6,0 m, más barrera forma F alta sin pasamanos en los extremos del tablero. La estructura puede diseñarse por calzadas independientes. Para mantener la continuidad de la Ruta H-720, a nivel de eje secundario, se deberá proyectar una estructura que permita el paso de una sección libre mínima de 14,0 m x 5,0 m, que dé cabida a una calzada simple de 7,0 m de ancho, bermas de 1,5 m y aceras peatonales de 1,0 m a cada lado.

Sector	Ubicación Aproximada Dm	Nombre Estructura a Desnivel	Diseño Tipo
A	13.700	Paso Superior Tipo Interpredial	Estructura a Proyectar, que en su eje principal, deberá permitir el paso de una doble calzada compuesta por dos pistas de circulación de 7,0 m de ancho, bermas externas de 2,5 m e internas de 1,0 m , separadas por una mediana de 6,0 m, más barrera forma F alta sin pasamanos en los extremos del tablero. La estructura puede diseñarse por calzadas independientes. Para permitir la conexión interpredial, se deberá proyectar una estructura que permita el paso de una sección libre mínima de 4,5 m x 4,0 m.
	15.220	Paso Superior Tipo Interpredial	Estructura a Proyectar, que en su eje principal, deberá permitir el paso de una calzada simple compuesta por dos pistas de circulación de 3,5 m de ancho, bermas de 2,5 m a cada lado, más barrera forma F alta sin pasamanos en los extremos del tablero. Para mantener la continuidad del eje secundario, se deberá proyectar una estructura que permita el paso de una sección libre mínima de 4,5 m x 4,0 m.
	15.503	Paso Superior Cementerio	Estructura a Proyectar, que en su eje principal, deberá permitir el paso de una calzada simple compuesta por dos pistas de circulación de 3,5 m de ancho, bermas de 2,5 m a cada lado, más barrera forma F alta sin pasamanos en los extremos del tablero. Para mantener la continuidad del camino al Cementerio, a nivel de eje secundario, se deberá proyectar una estructura que permita el paso de una sección libre mínima de 8,0 m x 5,0 m, que dé cabida a una calzada simple de 6,0 m de ancho y aceras peatonales de 1,0 m a cada lado.
	15.818	Paso Superior Calle del Medio	Estructura a Proyectar, que en su eje principal, deberá permitir el paso de una calzada simple compuesta por dos pistas de circulación de 3,5 m de ancho, bermas de 2,5 m a cada lado, más barrera forma F alta sin pasamanos en los extremos del tablero. Para mantener la continuidad de la vialidad local (eje secundario), se deberá proyectar una estructura que permita el paso de una sección libre mínima de 8,0 m x 5,0 m, que dé cabida a una calzada simple de 6,0 m de ancho y aceras peatonales de 1,0 m a cada lado.
	16.545	Paso Superior Camino Pueblo de Indio	Estructura a Proyectar, que en su eje principal, deberá permitir el paso de una doble calzada, donde la calzada izquierda estará compuesta por una pista de 4,5 m de ancho más una pista de aceleración de 3,5 m de ancho más berma externa de 1,5 m e

Sector	Ubicación Aproximada Dm	Nombre Estructura a Desnivel	Diseño Tipo
A			<p>interna de 1,0 m y la calzada derecha por una pista de 4,5 m de ancho más berma externa de 2,5 m e interna de 1,0 m, separadas por una mediana de 11,0 m de ancho que permita a futuro ampliar la doble calzada sin afectar lo preexistente, más barrera forma F alta sin pasamanos en los extremos del tablero. La estructura puede diseñarse por calzadas independientes. Para mantener la continuidad del camino San Vicente – La Puntilla (eje secundario), se deberá proyectar una estructura que permita el paso de una sección libre mínima de 14,0 m x 5,0 m, que dé cabida a una calzada simple de 7,0 m de ancho, bermas de 1,5 m, una acera peatonal de 2,0 m y una ciclovía de 2,0 m a cada lado.</p>
	16.881	Paso Superior Enlace San Vicente	<p>Estructura a Proyectar, que en su eje principal, transitará en doble calzada pero construyéndose exclusivamente una pista de 4,5 m de ancho por calzada más una pista de entrecruzamiento de 3,5 m de ancho a cada lado, bermas externas de 2,5 m 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 preexistente y barrera forma F alta sin pasamanos en los extremos del tablero. La estructura puede diseñarse por calzadas independientes. En su eje de conexión actual Ruta 66 – Camino Pueblo de Indio (eje secundario), la sección transversal deberá tener una sección libre mínima de 17,0 m x 5,0 m, que dé cabida a 4 pistas de 3,5 m, más bermas de 1,5 m a cada lado.</p>
	17.364	Paso Superior Tipo Interpredial	<p>Estructura a Proyectar, que en su eje principal, deberá permitir el paso de una doble calzada, donde la calzada izquierda estará compuesta por una pista de circulación de 4,5 m de ancho más una pista de deceleración de 3,5 m de ancho más berma externa de 1,5 m e interna de 1,0 m y la calzada derecha por una pista de circulación de 4,5 m de ancho más berma externa de 2,5 m e interna de 1,0 m, separadas por una mediana de 11,0 m de ancho que permita a futuro ampliar la doble calzada sin afectar lo preexistente, más barrera forma F alta sin pasamanos en los extremos del tablero. La estructura puede diseñarse por calzadas independientes. En su eje secundario, la sección transversal deberá permitir el paso de una sección mínima, que dé cabida a 2</p>



Sector	Ubicación Aproximada Dm	Nombre Estructura a Desnivel	Diseño Tipo
A			pistas de 3,5 m y bermas de 1,0 m a cada lado.
	18.692	Paso Superior Tipo Interpredial	Estructura a Proyectar, que en su eje principal, deberá permitir el paso de una calzada simple compuesta por dos pistas de circulación de 3,5 m de ancho más bermas de 2,5 m a cada lado, más barrera forma F alta sin pasamanos en los extremos del tablero. En su eje secundario, la sección transversal deberá permitir el paso de una sección mínima, que dé cabida a 2 pistas de 3,5 m y bermas de 1,0 m a cada lado.
	19.780	Paso Superior Zúñiga	Estructura a Proyectar, que deberá permitir el paso de una calzada simple compuesta por dos pistas de circulación de 3,5 m de ancho más bermas de 2,5 m a cada lado, más barrera forma F alta sin pasamanos en los extremos del tablero. Para mantener la continuidad de la Ruta H-50, se deberá proyectar una estructura que permita el paso de una sección libre mínima de 14,0 m x 5,0 m, que dé cabida a una calzada de 7,0 m, bermas de 1,5 m y aceras peatonales de 1,5 m a cada lado.
	20.574	Paso Superior Enlace Tunca Abajo	Estructura a Proyectar, que en su eje principal, transitará en doble calzada pero construyéndose exclusivamente una pista de 4,5 m de ancho por calzada más una pista de entrecruzamiento de 3,5 m de ancho a cada lado , bermas externas de 2,5 m 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 preexistente y barrera forma F alta sin pasamanos en los extremos del tablero. La estructura puede diseñarse por calzadas independientes. Por el esviaje que presenta esta estructura, para mantener la continuidad de la actual Ruta 66, se deberá proyectar una estructura que dé cabida a una calzada de 7,0 m, bermas de 1,5 m a cada lado, una ciclovía de 2,0 m y aceras peatonales de 1,0 m a cada lado.

Sector	Ubicación Aproximada Dm	Nombre Estructura a Desnivel	Diseño Tipo
A	21.350	Paso Superior Ruta H-750	Estructura a Proyectar, que deberá permitir el paso de una calzada simple compuesta por dos pistas de circulación de 3,5 m de ancho más bermas de 2,5 m a cada lado, más barrera forma F alta sin pasamanos en los extremos del tablero. Para mantener la continuidad de la Ruta H-750 (eje secundario), se deberá proyectar una estructura que permita el paso de una sección libre mínima de 14,0 m x 5,0 m, que dé cabida a una calzada de 7,0 m, bermas de 1,5 m a cada lado, una ciclovía de 1,5 m y aceras peatonales de 1,0 m a cada lado.
	22.794	Paso Superior Tipo Interpredial	Estructura a Proyectar, que en su eje principal, deberá permitir el paso de una calzada simple compuesta por dos pistas de circulación de 3,5 m de ancho, berma de 2,5 m a cada lado, más barrera forma F alta sin pasamanos en los extremos del tablero. Para mantener la continuidad del camino predial (eje secundario), se deberá proyectar una estructura que permita el paso de una sección libre mínima de 4,0 m x 4,5 m.
	23.311	Paso Superior Tipo Interpredial	Mismo diseño tipo que el correspondiente al Paso Superior Tipo Interpredial del Dm 22.794 de la presente Tabla.
	27.190	Paso Superior Tipo Interpredial	Estructura a Proyectar, que en su eje principal, deberá permitir el paso de una calzada simple , que estará compuesta por dos pistas de circulación de 3,5 m cada una, bermas de 2,5 m a cada lado, más barrera forma F alta sin pasamanos en los extremos del tablero. Para mantener la continuidad del camino predial (eje secundario), deberá dar cabida al paso de una sección libre mínima de 4,0 m x 4,5 m.
	30.008	Paso Superior Tipo Interpredial	Mismo diseño tipo que el correspondiente al Paso Superior Tipo Interpredial del Dm 27.190 de la presente Tabla.
	32.514	Paso Superior Tipo Interpredial	Mismo diseño tipo que el correspondiente al Paso Superior Tipo Interpredial del Dm 27.190 de la presente Tabla.
	32.839	Paso Superior Tipo Interpredial	Mismo diseño tipo que el correspondiente al Paso Superior Tipo Interpredial del Dm 27.190 de la presente Tabla.
	34.221	Paso Superior Enlace Pichidegua	Estructura a Proyectar, que en su eje principal, deberá permitir el paso de una doble calzada que estará compuesta por dos calzadas de 4,5 m de ancho, separadas por una mediana de 11,0 m de ancho que permita a futuro ampliar la doble calzada sin afectar lo preexistente, bermas externas de 2,5 m e internas de 1,0 m, más



Sector	Ubicación Aproximada Dm	Nombre Estructura a Desnivel	Diseño Tipo
A			barrera forma F alta sin pasamanos en los extremos del tablero. La estructura puede diseñarse por calzadas independientes. Para mantener la continuidad de la Ruta H-774 (eje secundario), se deberá proyectar una estructura que permita el paso de una sección libre mínima de 14,0 m x 5,0 m, que dé cabida a una calzada simple de 7,0 m de ancho, bermas de 1,5 m a cada lado, una ciclovía de 1,5 m y aceras peatonales de 1,0 m a cada lado.
	35.625	Paso Superior Tipo Interpredial	Mismo diseño tipo que el correspondiente al Paso Superior Tipo Interpredial del Dm 27.190 de la presente Tabla.
	37.044	Paso Superior Tipo Interpredial	Mismo diseño tipo que el correspondiente al Paso Superior Tipo Interpredial del Dm 27.190 de la presente Tabla.
	37.932	Paso Superior Tipo Interpredial	Mismo diseño tipo que el correspondiente al Paso Superior Tipo Interpredial del Dm 27.190 de la presente Tabla.
	38.875	Paso Superior Tipo Interpredial	Mismo diseño tipo que el correspondiente al Paso Superior Tipo Interpredial del Dm 27.190 de la presente Tabla.
	40.200	Paso Superior Tipo Interpredial	Mismo diseño tipo que el correspondiente al Paso Superior Tipo Interpredial del Dm 27.190 de la presente Tabla.
	41.460	Paso Superior Tipo Interpredial	Mismo diseño tipo que el correspondiente al Paso Superior Tipo Interpredial del Dm 27.190 de la presente Tabla, para una sección de ancho variable que deberá permitir el paso del camino predial y de un canal de regadío.
	43.077	Paso Superior Tipo Interpredial	Mismo diseño tipo que el correspondiente al Paso Superior Tipo Interpredial del Dm 27.190 de la presente Tabla, para una sección de ancho variable que deberá permitir el paso del camino predial y de un canal de regadío.
44.525	Paso Superior Enlace Las Cabras	Estructura a Proyectar, que en su eje principal, deberá permitir el paso de una doble calzada que estará compuesta por una pista de circulación de 4,5 m de ancho por calzada , separadas por una mediana de 11,0 m de ancho que permita a futuro ampliar la doble calzada sin afectar lo preexistente , bermas externas de 2,5 m e internas de 1,0 m, más barrera forma F alta sin pasamanos en los extremos del tablero. La estructura puede diseñarse por calzadas independientes. Para permitir el nuevo acceso a Las Cabras (eje secundario),	

Sector	Ubicación Aproximada Dm	Nombre Estructura a Desnivel	Diseño Tipo
A			se deberá proyectar una estructura que permita el paso de una sección libre mínima de 14,0 m x 5,0 m, que dé cabida a una calzada simple de 7,0 m de ancho, bermas de 1,5 m a cada lado, una ciclovía de 1,5 m y aceras peatonales de 1,0 m a cada lado.
	45.554	Paso Superior Tipo Interpredial	Estructura a Proyectar, que en su eje principal, deberá permitir el paso de una doble calzada que estará compuesta por una pista de circulación de 4,5 m de ancho por calzada, bermas externas de 2,5 m e internas de 1,0 m, una mediana de 11,0 m, más barrera forma F alta sin pasamanos en los extremos del tablero. La estructura puede diseñarse por calzadas independientes. Para mantener la continuidad del camino predial (eje secundario), deberá dar cabida al paso de una sección libre mínima de 4,0 m x 4,5 m.
	46.943	Paso Superior Tipo Interpredial	Mismo diseño tipo que el correspondiente al Paso Superior Tipo Interpredial del Dm 27.190 de la presente Tabla.
	48.796	Paso Superior Empréstito	Estructura a Proyectar, que en su eje principal, deberá permitir el paso de una calzada simple, que estará compuesta por dos pistas de circulación de 3,5 m cada una, bermas de 2,5 m a cada lado, más barrera forma F alta sin pasamanos en los extremos del tablero. A nivel de eje secundario, deberá dar cabida al paso de una sección libre mínima de 7,0 m x 5,0 m.
	48.988	Paso Superior Cabaña Blanca	Estructura a Proyectar, que en su eje principal, debe permitir el paso de una calzada simple, que estará compuesta por dos pistas de circulación de 3,5 m de ancho cada una , bermas de 2,5 m a cada lado, más barrera forma F alta sin pasamanos en los extremos del tablero. Por el esviaje que presenta esta estructura, para mantener la continuidad de la actual Ruta 66, se deberá proyectar una estructura que dé cabida a una calzada de 7,0 m, bermas de 1,5 m a cada lado, una ciclovía de 2,0 m, aceras peatonales de 1,0 m a cada lado, más un canal existente al costado norte de la actual Ruta 66.
	51.168	Paso Superior Enlace Santa Julia	Estructura a Proyectar, que en su eje principal, deberá permitir el paso de una doble calzada, donde la calzada izquierda estará compuesta por una pista de circulación de 4,5 m de ancho, más berma externa de 2,5 m e interna de 1,0 m y la calzada derecha por una pista de circulación de 4,5 m de ancho más una pista de entrecruzamiento de 3,5 m, más



Sector	Ubicación Aproximada Dm	Nombre Estructura a Desnivel	Diseño Tipo
A			berma externa de 1,5 m e interna de 1,0 m, una mediana de 11,0 m de ancho que permita a futuro ampliar la doble calzada sin afectar lo preexistente, más barrera forma F alta sin pasamanos en los extremos del tablero. La estructura puede diseñarse por calzadas independientes. Para permitir el paso del nuevo acceso a la Ruta H-888 (eje secundario), se deberá proyectar una estructura de una sección libre mínima de 14,0 m x 5,0 m, que dé cabida a una calzada simple de 7,0 m de ancho, bermas de 1,5 m y aceras peatonales de 1,5 m a cada lado.
	51.461	Paso Superior Camino Vecinal	Estructura a Proyectar, que en su eje principal, deberá permitir el paso de una doble calzada, en donde la calzada derecha estará compuesta por una pista de circulación de 4,5 m, más una cuña de la pista de aceleración, berma externa de 1,5 m e interna de 1,0 m y la calzada izquierda, estará compuesta por una pista de circulación de 4,5 m, berma externa de 2,5 m e interna de 1,0 m, mediana de 11,0 m de ancho que permita a futuro ampliar la doble calzada sin afectar lo preexistente, más barrera forma F alta sin pasamanos en los extremos del tablero. La estructura puede diseñarse por calzadas independientes. Al costado izquierdo de la ruta, se contempla otra estructura de paso que se ubica en el ramal de salida surponiente del enlace Santa Julia, que contempla una pista de circulación de 4,5 m, más berma externa de 1,5 m e interna de 0,60 m, más barrera forma F alta sin pasamanos en los extremos del tablero. En ambos casos, para mantener la continuidad del camino vecinal (eje secundario), se deberá proyectar una estructura de una sección libre mínima de 9,0 m x 5,0 m, que dé cabida a una calzada de 7,0 m de ancho y aceras peatonales de 1,0 m a cada lado.
	52.515	Paso Superior Tipo Interpredial	Mismo diseño tipo que el correspondiente al Paso Superior Tipo Interpredial del Dm 27.190 de la presente Tabla.
	54.513	Paso Superior Tipo Interpredial	Mismo diseño tipo que el correspondiente al Paso Superior Tipo Interpredial del Dm 27.190 de la presente Tabla.
	55.566	Paso Superior Enlace Las Quiscas	Estructura a Proyectar, que en su eje principal, deberá permitir el paso de una calzada simple que estará compuesta por dos pistas de circulación de 3,5 m de ancho cada una , bermas de 2,5 m a cada lado, más barrera forma F alta sin pasamanos en los

Sector	Ubicación Aproximada Dm	Nombre Estructura a Desnivel	Diseño Tipo
A			extremos del tablero. Para permitir el paso de la Ruta H-792 (eje secundario), se deberá proyectar una estructura de una sección libre mínima de 14,0 m x 5,0 m, que dé cabida a una calzada simple de 7,0 m de ancho, bermas de 1,5 m a cada lado, una ciclovía de 1,5 m y aceras peatonales de 1,0 m a cada lado.
	56.028	Paso Superior Tipo Interpredial	Estructura a Proyectar, que en su eje principal, deberá permitir el paso de una calzada simple que estará compuesta por dos pistas de circulación de 3,5 m de ancho cada una, más pistas de cambio de velocidad de 3,5 m de ancho a cada lado , bermas de 1,5 m a cada lado, más barrera forma F alta sin pasamanos en los extremos del tablero. Para mantener la continuidad del camino vecinal (eje secundario), se deberá proyectar una estructura de una sección libre mínima de 4,0 m x 4,5 m.
	60.573	Paso Superior Enlace Los Aromos	Estructura a Proyectar, que en su eje principal, deberá permitir el paso de una calzada simple que estará compuesta por dos pistas de circulación de 3,5 m de ancho cada una , bermas de 2,5 m a cada lado, más barrera forma F alta sin pasamanos en los extremos del tablero. Para permitir el paso de la Ruta H-784-B (eje secundario), se deberá proyectar una estructura de una sección libre mínima de 14,0 m x 5,0 m, que dé cabida a una calzada simple de 7,0 m de ancho, bermas de 1,5 m a cada lado, una ciclovía de 1,5 m y aceras peatonales de 1,0 m a cada lado.
	61.979	Paso Superior Tipo Interpredial	Mismo diseño tipo que el correspondiente al Paso Superior Tipo Interpredial del Dm 27.190 de la presente Tabla.
	64.095	Paso Superior Ruta H-780	Estructura a Proyectar, que en su eje principal, deberá permitir el paso de una calzada simple compuesta por dos pistas de circulación de 3,5 m de ancho cada una , bermas de 2,5 m a cada lado, más barrera forma F alta sin pasamanos en los extremos del tablero. Para permitir el paso de la Ruta H-780 (eje secundario), por el esviaje que presenta la estructura, se deberá proyectar una estructura, que dé cabida a una calzada simple de 7,0 m de ancho, bermas de 1,5 m a cada lado, aceras peatonales de 1,0 m a cada lado, más una ciclovía de 1,5 m.
	64.801	Paso Inferior Enlace El Manzano	Estructura a Proyectar, mediante una estructura de estribos transparentes que deberá permitir el paso de una doble calzada, donde la calzada izquierda estará compuesta por una pista de circulación de



Sector	Ubicación Aproximada Dm	Nombre Estructura a Desnivel	Diseño Tipo
A			4,5 m de ancho, berma exterior de 2,5 m e interior de 1,0 m y la calzada derecha por una pista de circulación de 4,5 m de ancho más una pista de deceleración de 3,5 m de ancho, berma externa de 1,5 m e interna de 1,0 m y una mediana de ancho variable. En su eje secundario, la sección transversal del tablero tendrá 10,72 m, que da cabida a 2 pistas de 3,5 m de ancho , bermas de 1,5 m a cada lado y barrera forma F alta con pasamanos en los costados del tablero.
B	690 ⁽¹⁾	Paso Superior Enlace Las Arañas Poniente	Estructura a Proyectar, que en su eje principal deberá permitir el paso de una calzada simple que estará compuesta por dos pistas de 3,5 m de ancho, berma de 2,5 m, más barrera forma F alta sin pasamanos en los extremos del tablero. A nivel de eje secundario, deberá proyectarse una estructura de 22,0 m x 5,0 m, que dé cabida a una calzada simple de 8,0 m de ancho y bermas de 1,2 m y 0,6 m respectivamente.
	820 ⁽¹⁾	Paso Superior Enlace Las Arañas Oriente	Estructura a Proyectar, que en su eje principal deberá permitir el paso de una calzada simple que estará compuesta por dos pistas de 3,5 m de ancho, berma de 2,5 m, más barrera forma F alta sin pasamanos en los extremos del tablero. A nivel de eje secundario, deberá proyectarse una estructura de 22,0 m x 5,0 m, que dé cabida a una calzada simple de 8,0 m de ancho y bermas de 1,2 m y 0,6 m respectivamente.
	101.609	Paso Superior Enlace Quincanque	Estructura a Proyectar, que en su eje principal, deberá permitir el paso de una calzada simple que estará compuesta por una calzada de 7,0 m de ancho, bermas de 2,5 m a cada lado, más barrera forma F alta sin pasamanos en los extremos del tablero. En su eje secundario, se deberá proyectar una estructura de una sección libre mínima de 12,0 m x 5,0 m, que dé cabida a una calzada simple de 7,0 m de ancho, bermas de 1,5 m a cada lado y aceras peatonales de 1,0 m a cada lado.
	115.763	Paso Inferior Enlace Rapel	Estructura a Proyectar mediante una estructura de estribos transparentes que en su eje principal, deberá permitir el paso de una doble calzada, donde la calzada izquierda estará compuesta por una pista de 4,5 m de ancho, berma externa de 2,5 m e interna de 1,0 m y la calzada derecha por una pista de 4,5 m de ancho, más una pista de deceleración de 3,5 m, berma externa de 1,5 m e interna de 1,0 m y una mediana de 11,0 m de ancho que permita a futuro ampliar la doble calzada sin afectar lo preexistente. En el eje de la Ruta

Sector	Ubicación Aproximada Dm	Nombre Estructura a Desnivel	Diseño Tipo
B			G-80-I (eje secundario), la sección transversal del tablero tendrá un ancho variable que va entre los 10,73 m y los 11,68 m, que da cabida a 2 pistas de ancho variable entre los 3,5 m y los 3,99 m, bermas de 1,5 m a cada lado y barrera forma F alta con pasamanos en los costados del tablero.
	122.898	Paso Superior Condominio Las Brisas	Estructura a Proyectar, que en su eje principal, deberá permitir el paso de una calzada simple que estará compuesta por dos pistas de 3,5 m de ancho, bermas de 1,5 m a cada lado, más barrera forma F alta sin pasamanos en los extremos del tablero. En el eje de acceso al Condominio Las Brisas (eje secundario), se deberá proyectar una estructura de una sección libre mínima de 14,0 m x 5,0 m, que dé cabida a una calzada simple de 7,0 m de ancho, bermas de 1,5 m a cada lado, una ciclovía de 1,5 m y aceras peatonales de 1,0 m a cada lado.
	123.268	Paso Inferior Enlace Las Brisas	Estructura a Proyectar, mediante una estructura de estribos transparentes que deberá permitir el paso de la Ruta 66 actual en doble calzada, donde la calzada izquierda estará compuesta por dos pistas de 3,5 m de ancho, bermas de 2,5 m a cada lado y la calzada derecha por tres pistas de 3,5 m, bermas de 1,5 m a cada lado y una mediana de 6,0 m de ancho. A nivel del eje de la variante, la sección transversal del tablero tendrá 17,73 m, que da cabida a 4 pistas de 3,5 m, bermas de 1,5 m a cada lado y barrera forma F alta con pasamanos en los costados del tablero.
	123.680	Paso Inferior Los Lilenes	Estructura a Proyectar, mediante una estructura de estribos transparentes que deberá permitir el paso de la variante que estará compuesta por una calzada simple de tres pistas de 3,5 m y bermas de 1,5 m al lado izquierdo y 2,0 m al lado derecho. En el eje secundario, la sección transversal del tablero tendrá 8,72 m, que da cabida a 2 pistas de 3,0 m, bermas de 1,0 m a cada lado y barrera forma F alta con pasamanos en los costados del tablero.
	129.544	Paso Superior Enlace San Juan	Estructura a Proyectar, que en su eje principal, deberá permitir el paso de una calzada simple que estará compuesta por tres pistas de 3,5 m de ancho, bermas de 1,5 m al lado izquierdo y 2,0 m al lado derecho, más barrera forma F alta sin pasamanos en los extremos del tablero. En el eje de conexión Camino Vecinal - variante San Juan – Ruta G-904, se deberá proyectar una estructura de una sección libre mínima de 12,0 m x 5,0 m, que dé cabida a una calzada simple de 7,0 m



Sector	Ubicación Aproximada Dm	Nombre Estructura a Desnivel	Diseño Tipo
B			de ancho, bermas de 1,5 m a cada lado y aceras peatonales de 1,0 m a cada lado.
	132.380	Paso Superior Tipo Interpredial	Estructura a Proyectar, que en su eje principal, deberá permitir el paso de una calzada simple que estará compuesta por tres pistas de 3,5 m de ancho, bermas de 2,0 m al lado izquierdo y 1,5 m al lado derecho, más barrera forma F alta sin pasamanos en los extremos del tablero. A nivel de eje secundario, se deberá proyectar una estructura de una sección libre mínima de 4,0 m x 4,5 m.
	132.855	Paso Inferior Los Alerces	Estructura a Proyectar, mediante una estructura de estribos transparentes que deberá permitir el paso de la variante (que estará compuesta por una calzada simple de cuatro pistas de 3,5 m y bermas de 1,5 m a cada lado), además de una vialidad local. A nivel de eje secundario, la sección transversal del tablero tendrá 12,32 m, que da cabida a 2 pistas de 3,5 m, bermas de 1,0 m a cada lado, barrera forma F alta sin pasamanos en los costados de las bermas, pasillos peatonales de 1,2 m a cada lado y sus respectivas barandas peatonales al costado del tablero.
	10.520 ⁽²⁾	Paso Superior Tipo Interpredial	Estructura a Proyectar, que en su eje principal, deberá permitir el paso de una calzada simple que estará compuesta por tres pistas de 3,5 m de ancho, bermas de 1,5 m al lado derecho y 2,0 m al lado izquierdo, más barrera forma F alta sin pasamanos en los extremos del tablero. A nivel de eje secundario, se deberá proyectar una estructura de una sección libre mínima de 5,0 m x 4,5 m.

B	12.430 ⁽²⁾	Paso Superior FFCC Las Lajas	Estructura a Proyectar, que en su eje principal, deberá permitir el paso de una calzada simple que estará compuesta por tres pistas de 3,5 m de ancho, bermas de 1,5 m por el lado izquierdo y 2,0 m por el lado derecho, más barrera forma F alta sin pasamano en los extremos del tablero. El gálibo libre quedará determinado según sean los requerimientos determinados por EFE.
---	-----------------------	------------------------------	--

(1) Kilometraje referido al Proyecto del Enlace Las Arañas de la Ruta G-60.

(2) Kilometraje referido al Proyecto Conceptual Reuss.”

- Se elimina el segundo párrafo cuyo texto es el siguiente:

“Adicionalmente, la Sociedad Concesionaria deberá construir a su entero cargo, costo y responsabilidad, 5 (cinco) pasos interprediales (4,0 m x 4,5 m) superiores o inferiores, adicionales en la Ruta 66, cuyos emplazamientos serán definidos por el Inspector Fiscal en la Etapa de Construcción de la Obra. Igualmente en la variante mandinga en la Ruta G-60, la Sociedad Concesionaria deberá construir a su entero cargo, costo y responsabilidad, los Atraviesos Culiprán y Popeta, que deberán ubicarse, en los Dm 14.445 y Dm 15.006 respectivamente.”

35. En 2.3.1.6 “PASARELAS PEATONALES”, modificado previamente por Circulares Aclaratorias N°s 2 y 6, se rectifica el artículo de la siguiente manera:

- En la Tabla N°32: “Pasarelas Peatonales”, donde dice:

“... ”

B	11	94.300(60 ⁽²⁾)	Liceo Municipal de San Pedro
---	----	----------------------------	------------------------------

...”

debe decir:

“... ”

B	11	92.100 ⁽²⁾	Liceo Municipal de San Pedro
---	----	-----------------------	------------------------------

...”

- Se reemplaza el segundo párrafo por el siguiente:

“Adicionalmente, la Sociedad Concesionaria deberá construir a su entero cargo, costo y responsabilidad, 3 (tres) pasarelas peatonales adicionales en la Ruta 66, cuyos emplazamientos serán definidos por el Inspector Fiscal en la Etapa de Construcción de la Obra.”

36. En 2.3.1.7 “CALLES DE SERVICIO”, modificado previamente por Circulares Aclaratorias N°s 2 y 6, se rectifica el artículo de la siguiente manera:

- En la Tabla N°33: “Calles de Servicio”, donde dice:

“... ”

	94.880,0	95.738,0	855,0	Calle de Servicio N°19, Izquierdo
	96.870,0	97.145,0	296,0	Calle de Servicio N°20, Derecho



B	97.030,0	98.440,0	1.410,0	Calle de Servicio N°21, Izquierdo
	99.520,0	100.765,0	700,0	Calle de Servicio N°22, Izquierdo
	129.770,0	130.160,0	490,0	Calle de Servicio N°23, Derecho
	130.340	130.500,0	345,0	Calle de Servicio N°24, Derecho (Rectificación Ruta G-908)
	132.790	-	110,0	Conexión Derecha Atravieso Dm 132.855
	132.855	-	375,0	Eje Secundario Atravieso Dm 132.855
	10.180	10.460 ⁽⁶⁾	280,0	Calle de Servicio N° 25, Izquierdo
	10.320	10.430 ⁽⁶⁾	120,0	Calle de Servicio N° 26, Izquierdo

...”

debe decir:

“ ...

B	94.969,4	95.665,0	690,6	Calle de Servicio N°19, Izquierdo
	96.848,8	97.145,0	296,2	Calle de Servicio N°20, Derecho
	129.770,0	130.160,0	490,0	Calle de Servicio N°21, Derecho
	130.340	130.500,0	345,0	Calle de Servicio N°22, Derecho (Rectificación Ruta G-908)
	132.790	-	110,0	Conexión Derecha Atravieso Dm 132.855
	132.855	-	375,0	Eje Secundario Atravieso Dm 132.855
	10.180	10.460 ⁽⁶⁾	280,0	Calle de Servicio N°23, Izquierdo
	10.320	10.430 ⁽⁶⁾	120,0	Calle de Servicio N°24, Izquierdo

...”

- Se adiciona como penúltimo párrafo el siguiente:

“En caso de incorporar calles de servicio para solucionar la conectividad interpredial de la Variante Peumo – Las Cabras – El Manzano, éstas tendrán un ancho de calzada de 6,0 m, SAP de 0,5 m a cada lado y una carpeta granular de rodadura, CBR \geq 60% de 0,20 m de espesor.”

37. En 2.3.1.8.1 “**INTERSECCIONES Y ACCESOS A NIVEL**”, modificado previamente por Circulares Aclaratorias N°s 2 y 6, se rectifica el artículo de la siguiente manera:

- Se reemplaza la Tabla N°34: Construcción de Intersecciones y Accesos a Nivel, por la siguiente:

“Tabla N° 34: Construcción de Intersecciones y Accesos a Nivel

Sector	Ubicación Aproximada Dm	Lado	Descripción
A	340,0	Derecho / Izquierdo	Intersección existente por Ruta 66
	440,0	Derecho	Ingreso a variante Pelequén – Limahue
	710,0	Derecho	Conexión eje secundario enlace Limahue con Ruta 66 actual
	1.334,2	Derecho	Empalme Calle de Servicio N° 3 con Ruta 66
	1.690,2	Izquierdo	Ingreso a Ruta desde Calle de Servicio N° 2
	1.700,0	Derecho	Ingreso a Ruta desde Calle de Servicio N° 4
	1.959,7	Izquierdo	Salida de Ruta a Calle de Servicio N° 2. Incluye ramal de transición a inicio Calle de Servicio N°2
	2.390,0	Derecho	Salida de Ruta a Calle de Servicio N°5. Incluye ramal de transición a inicio Calle de Servicio N°5
	2.620,0	Izquierdo	Intersección Callejón Limahue

Sector	Ubicación Aproximada Dm	Lado	Descripción
A	3.720,0	Izquierdo	Intersección La Capilla
	4.290,0	Derecho	Ingreso a Ruta desde Calle de Servicio N°5
	4.780,0	Mediana	Retorno a Ruta 5
	5.250,0	Izquierdo	Intersección Santa Inés
	5.250,0	Derecho	Intersección Ruta H-706 Acceso a Malloa
	6.450,0	Izquierdo	Salida de Ruta a Calle de Servicio N° 6B. Incluye ramal de transición a inicio Calle de Servicio N°6B
	9.230,0	Derecho	Salida de Ruta a Calle de Servicio N°7
	11.500,0	Izquierdo	Intersección Camino Vecinal
	11.500,0	Derecho	Intersección Camino Vecinal
	12.120,0	Izquierdo	Intersección Camino Vecinal
	12.615,0	Derecho	Ingreso a Ruta desde Calle de Servicio N°8. Incluye ramal de transición fin calle de servicio N°8 - ingreso ruta
	13.180,0	Izquierdo	Empalme Eje Secundario Enlace Corcolén – Ruta 66 actual
	44.520,0	Derecho	Conexión Eje Secundario Enlace Las Cabras con Ruta 66 actual
	51.170,0	Izquierdo	Empalme Eje Secundario Enlace Santa Julia – Ruta 66 actual
	51.170,0	Derecho	Empalme Eje Secundario Enlace Santa Julia – Vialidad Local
	63.770,0	Izquierdo	Intersección Eje Secundario Enlace El Manzano – Calle de Servicio N°12 (Ruta 66 actual)
	65.830,0	Izquierdo	Salida de Ruta a Calle de Servicio N° 12
	65.785,0	Derecho	Intersección Ruta 66 actual – Calle de Servicio N° 11
	B	63.800,0	Izquierdo
64.770,0		Derecho	Intersección Camino Vecinal
65.159,0		Derecho	Intersección Camino Vecinal
65.280,0		Izquierdo	Intersección Camino Vecinal
66.140,0		Derecho	Intersección Camino Vecinal
66.291,0		Derecho	Intersección Camino Vecinal
66.775,0		Izquierdo	Intersección Ruta 66 actual – Calle de Servicio N° 13
67.440,0		Derecho	Intersección Camino Vecinal
68.155,8		Izquierdo	Intersección Ruta 66 actual – Calle de Servicio N° 15
68.850,2		Derecho	Intersección Ruta 66 actual – Calle de Servicio N° 16
69.820,0		Izquierdo	Intersección Camino Vecinal. Incluye pista de viraje central.
71.781,0		Derecho	Intersección Alhué
76.727,0		Izquierdo	Intersección Santa Rosa
76.727,0		Derecho	Intersección Ruta G-680 (San Vicente). Incluye pista de viraje central.
82.322,0		Izquierdo	Intersección Las Loicas. Incluye pista de viraje central.
84.128,0		Izquierdo	Acceso Industrial
84.958,9		Derecho	Acceso Industrial
87.550,0	Derecho	Accesos a Longovilo	
91.700,0	Derecho	Salida de Ruta a Ruta 66 actual	



Sector	Ubicación Aproximada Dm	Lado	Descripción
B	170,0 ⁽¹⁾	Derecho	Salida Ramal 3 - Eje 6 - Actual Ruta 66 en sector Enlace Las Arañas
	29.388,0 ⁽²⁾	Centro	Bifurcación Ruta G-60 – Variante Los Culenes. Incluye retorno.
	30.725,0 ⁽²⁾	Izquierdo	Intersección Conexión Ruta G-60 – Variante Los Culenes en sector Variante Los Culenes
	31.833,6 ⁽²⁾	Izquierdo	Intersección Conexión Ruta G-60 – Variante Los Culenes en sector Variante Los Culenes
	400 ⁽¹⁾	Derecho	Acceso Industrial Incubadora
	92.180 (180⁽¹⁾)	Derecho	Acceso Liceo Municipal
	93.458,0	Izquierdo	Intersección Central Rapel. Incluye pista de viraje central
	94.900,0	Izquierdo	Pista de Ingreso a Ruta 66 desde Calle de Servicio N°19. Incluye ramal de transición Calle de Servicio N°19 a Ruta 66.
	95.541,0	Derecho	Intersección Ruta 83 – San Pedro
	95.730,0	Izquierdo	Pista de Ingreso desde Ruta 66 a Calle de Servicio N°20. Incluye ramal de transición Ruta 66 a fin Calle de Servicio N°20.
	96.700,0	Derecho	Intersección Empalme San Pedro. Incluye pista de viraje central
	97.000,0	Izquierdo	Intersección Empalme Ruta G-864. Incluye pista de viraje central
	98.500,0	Izquierdo	Pista de Ingreso desde Ruta 66 a Calle de Servicio
	100.020,0	Izquierdo	Intersección Empalme Ruta G-902
	100.400,0	Derecho	Acceso a Área de Servicio. Incluye pista de viraje central
	100.560,0	Izquierdo	Intersección Quincanque – Empalme Ex Ruta 66
	100.840,0	Izquierdo	Intersección Quincanque
	101.608,6	Derecho	Intersección Paso Superior Quincanque
	109.657,0	Izquierdo	Intersección Yali Alto
	109.659,0	Derecho	Intersección Quincanque
	116.861,0	Izquierdo	Intersección camino vecinal
	119.669,0	Derecho	Intersección Planta Avícola Vista Hermosa. Incluye pista de viraje central.
	122.645,0	Derecho	Acceso Fundo Los Lilenes
	122.803,0	Izquierdo	Intersección acceso Las Brisas de Santo Domingo – Ruta 66 Actual
	123.706,0	Derecho	Acceso Fundo Los Lilenes
	123.765,0	Izquierdo	Acceso Planta Avícola Vista Hermosa
	123.785,0	Derecho	Acceso Industrial
	129.545,0	Derecho	Intersección conexión Variante San Juan – Camino Vecinal
	129.545,0	Izquierdo	Intersección conexión Variante San Juan – Ruta G-904
	123.800,0	Derecho	Intersección Camino Vecinal – Ramal de Conexión Atraveso Los Alerces

(1) Kilometraje referido al Proyecto del Enlace Las Arañas de la Ruta G-60.

(2) Kilometraje referido al Proyecto Variante Los Culenes de la extinta Concesión Conexión Vial Melipilla – Camino de La Fruta, Ruta G-60.”

- Se rectifica el cuarto párrafo del artículo, donde dice:

“...presentes Bases de Licitación. Adicionalmente, la Sociedad Concesionaria deberá construir a su entero cargo, costo y responsabilidad 15 (quince) accesos e intersecciones en las variantes Chocalán y Mandinga, en la Ruta G-60, cuyos emplazamientos deberán indicarse en el Proyecto de Ingeniería de Detalle, debiendo ser aprobados por el Inspector Fiscal. Estos accesos e intersecciones deberán ser construidos por la Sociedad Concesionaria durante la Etapa de Construcción de la obra.”

debe decir:

“...presentes Bases de Licitación. Estos accesos deberán ser construidos por la Sociedad Concesionaria durante la Etapa de Construcción de la obra.”

38. En 2.3.1.8.3 “**PARADEROS DE BUSES**”, modificado previamente por Circulares Aclaratorias N°s 2 y 6, se rectifica el cuarto párrafo, donde dice:

“...definir por el Inspector Fiscal y dos paraderos de Buses en el enlace Codigua de la Ruta G-60. Como parte del sistema de paraderos, se deberá considerar...”

debe decir:

“...definir por el Inspector Fiscal. Como parte del sistema de paraderos, se deberá considerar...”

39. En 2.3.1.13 “**OBRAS DEL SISTEMA DE ILUMINACIÓN**”, modificado previamente por Circular Aclaratoria N°2, se rectifica el texto del artículo, donde dice:

“...iluminación en los sectores de la Ruta 66 y de la Ruta G-60, conforme a los Proyectos de Ingeniería de Detalle...”

debe decir:

“...iluminación en los sectores de la Ruta 66, conforme a los Proyectos de Ingeniería de Detalle...”

40. En 2.4 “**DE LA EXPLOTACIÓN DE LA CONCESIÓN**”, modificado previamente por Circular Aclaratoria N° 6, se rectifica el artículo, reemplazando el segundo párrafo por el siguiente:

“Una vez comenzada la Etapa de Explotación de la Concesión, el Concesionario deberá cumplir, con todas las exigencias establecidas para dicha etapa en las presentes Bases de Licitación, para los sectores y subsectores definidos en la Tabla N°1 del artículo 1.3 de las presentes Bases de Licitación. Para ello, la Sociedad Concesionaria deberá contar con un equipo de trabajo, el cual tendrá la función de elaborar los planes y ejecutar las acciones pertinentes para que las exigencias se cumplan durante todo el plazo de la Concesión. También deberá disponer de equipamiento, sistemas tecnológicos y de personal idóneo a cargo de dichos equipos y sistemas, de modo tal que permitan la interrelación con los usuarios, la mantención, gestión y operación de la vía concesionada. Una vez autorizada la Puesta en Servicio Provisoria Parcial de las obras de los subsectores 1, 2 y 5 señalados en la Tabla N°1 del artículo 1.3 de las presentes Bases de Licitación, quedarán excluidos del Contrato de Concesión los tramos de la actual Ruta 66 que sean reemplazados por las Variantes correspondientes al Subsector respectivo. A partir de ese momento la conservación de los referidos tramos pasará a tuición de la **DV**.”



C. ANEXOS

41. En Anexo N° 2 Formulario N° 5 “**ACEPTACIÓN DE ANTECEDENTES REFERENCIALES**”, modificado previamente por Circular Aclaratoria N°2, se reemplaza el Formulario por el siguiente:

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

CONCESIÓN RUTA 66, CAMINO DE LA FRUTA

ANEXO N° 2 FORMULARIO N°5: ACEPTACIÓN DE ANTECEDENTES REFERENCIALES

NOMBRE DEL LICITANTE / GRUPO LICITANTE: (Completar)

Forman parte de nuestra Oferta Técnica los documentos marcados con una X en la casilla denominada "Acepta Totalmente " y/o aquellas partes de los Antecedentes Referenciales que no fueron presentadas como Anteproyecto(s) Alternativo(s) (casilla denominada “Acepta Parcialmente”).

N°	Descripción	Acepta Totalmente	Acepta Parcialmente ⁽¹⁾
1	Proyecto Base Ruta 66 – Camino de la Fruta Septiembre 2011		
2	Diseños Conceptuales Variantes		
3	Ingeniería Básica Concesión Ruta 66 Camino de la Fruta		
4	Proyecto Conceptual Reuss		
5	Diseño Conceptual de Defensas Fluviales y Nuevo Puente Peumo		

Nota:

- (1) En este caso el Licitante o Grupo Licitante deberá presentar como Anteproyecto(s) Alternativo(s) sólo aquella(s) parte(s) que difiere(n) de los Antecedentes Referenciales, aceptando y haciendo suyo todas aquellas partes de los Antecedentes Referenciales que no fueron modificadas por el (los) Anteproyecto(s) Alternativo(s) presentado y por tanto, se hace responsable de su contenido.

Declaramos que esta aceptación ha sido formulada teniendo en cuenta exclusivamente nuestra evaluación del contenido del (de los) citado(s) antecedente(s), el(los) cual(es) deberá(n) entenderse para todos los efectos incluido(s) en nuestra Oferta Técnica. En consecuencia, asumimos la responsabilidad por el contenido de tal(es) documento(s) y liberamos al Ministerio de Obras Públicas de toda responsabilidad por eventuales errores, omisiones o deficiencias existentes en él (ellos).

Firma del Representante ante el MOP (*)

Firma del Director General de Concesiones
de Obras Públicas

- (*) Representante Designado de Acuerdo al artículo 1.5.5 letra A) Documento N° 3 de las Bases de Licitación.”

42. En Anexo N°3 “**PRECIOS UNITARIOS OFICIALES**”, modificado previamente por Circular Aclaratoria N°2, se rectifica el Anexo de la siguiente manera:

- En la letra B) “PARTIDAS DE OBRAS”, donde dice:

102-2	Retiro Excedentes	m ³	0,0900
102-3	Remoción de Árboles	Há	70,0000
102-4	Remoción de Árboles	N°	0,4500
106-1	Instalación de Faenas y Campamento	N°	800,0000

debe decir:

102-3	Retiro Excedentes	m ³	0,0900
102-4	Remoción de Árboles	Há	70,0000
102-5	Remoción de Árboles	N°	0,4500
106-1	Instalación de Faenas y Campamentos	GI	800,0000

- En la letra B) “PARTIDAS DE OBRAS”, donde dice:

202-8	Excavación Bolones y/o Roca en Puentes y Estructuras	M3	0,5609
-------	--	----	--------

debe decir:

202-8	Excavación Bolones o Roca en Puentes y Estructuras	m ³	0,5609
-------	--	----------------	--------

- En la letra B) “PARTIDAS DE OBRAS”, se adicionan los siguientes Precios Unitarios:

205-2	Terraplén con Material No Heladizo	m ³	0,2512
205-3	Construcción de Pedraplenes	m ³	0,0720

- En la letra B) “PARTIDAS DE OBRAS”, donde dice:

208-3	Mejoramiento de Cauces en Puentes	m	0,8470
-------	-----------------------------------	---	--------

debe decir:

208-3	Mejoramiento de Cauces en Puentes	GI	200,0000
-------	-----------------------------------	-----------	-----------------



- En la letra B) “PARTIDAS DE OBRAS”, donde dice:

210-1	Apertura, Explotación y Abandono de Empréstitos	N°	200,0000
-------	---	----	----------

debe decir:

210-1	Apertura, Explotación y Abandono de Empréstitos	GI	200,0000
-------	---	-----------	----------

- En la letra B) “PARTIDAS DE OBRAS”, donde dice:

307-1	Planta de Producción de Materiales	N°	800,0000
-------	------------------------------------	----	----------

debe decir:

307-1	Plantas de Producción de Materiales	GI	800,0000
-------	--	-----------	----------

- En la letra B) “PARTIDAS DE OBRAS”, donde dice:

410-1	Pavimento de Hormigón	m ³	4,6627
-------	-----------------------	----------------	--------

debe decir:

410-1	Pavimento de Hormigón de Cemento Hidráulico	m ³	4,6627
-------	--	----------------	--------

- En la letra B) “PARTIDAS DE OBRAS”, donde dice:

412-1	Impermeabilización de Tablero	m ²	0,2610
-------	-------------------------------	----------------	--------

debe decir:

412-1	Impermeabilización de Tablero de Puentes	m ²	0,2610
-------	---	----------------	--------

- En la letra B) “PARTIDAS DE OBRAS”, donde dice:

501-1	Hormigón H-5	m ³	4,1389
501-2	Hormigón H-10	m ³	4,4627
501-4	Hormigón H-20	m ³	5,8204
501-5	Hormigón H-25	m ³	6,1825
501-6	Hormigón H-30	m ³	6,5588
501-7	Hormigón H-35	m ³	7,1577
501-8	Hormigón H-40	m ³	8,0600
501-12	Hormigón H-20/SM	m ³	5,2742
501-13	Hormigón H-25/SM	m ³	5,5371
501-14	Hormigón H-30/SM	m ³	6,1609
501-15	Hormigón H-35/SM	m ³	6,6492
501-16	Hormigón H-40/SM	m ³	7,6329

debe decir:

501-1	Hormigón G05	m ³	4,1389
501-2	Hormigón G10	m ³	4,4627
501-5	Hormigón G20	m ³	5,8204
501-6	Hormigón G25	m ³	6,1825
501-7	Hormigón G30	m ³	6,5588
501-8	Hormigón G35	m ³	7,1577
501-9	Hormigón G40	m ³	8,0600
501-13	Hormigón G20/SM	m ³	5,2742
501-14	Hormigón G25/SM	m ³	5,5371
501-15	Hormigón G30/SM	m ³	6,1609
501-16	Hormigón G35/SM	m ³	6,6492
501-17	Hormigón G40/SM	m ³	7,6329

- En la letra B) “PARTIDAS DE OBRAS”, donde dice:

503-3	Malla- Electrosoldada ACMA C-139	m ²	0,2170
-------	----------------------------------	----------------	--------

debe decir:

503-3	Mallas Electrosoldadas	m²	0,2170
-------	-------------------------------	----------------------	---------------

- En la letra B) “PARTIDAS DE OBRAS”, donde dice:

507-3	Suministro, Transporte y Colocación de Otros Elementos Estructurales Metálicos	Kg	012,1000
-------	--	----	----------

debe decir:

507-3a	Suministro, Transporte y Colocación de Otros Elementos Estructurales Metálicos	T	102,1000
--------	--	----------	-----------------



- En la letra B) “PARTIDAS DE OBRAS”, donde dice:

511-3	Pintura de Otros Elementos Metálicos	m ²	0,3437
511-4	Pintura de Barandas Metálicas en Puentes	m ²	0,3437

debe decir:

511-3	Pintura de Otros Elementos Metálicos	m ²	0,3437
511-4	Pintura de Barandas Metálicas para Puentes	m ²	0,3437

- En la letra B) “PARTIDAS DE OBRAS”, donde dice:

514-1	Suministro y Colocación de Placas de Neopreno	Nº	2,7500
-------	---	----	--------

debe decir:

514-1	Suministro y Colocación de Sistemas de Apoyo Elastomérico para Puentes	Nº	2,7500
-------	---	----	--------

- En la letra B) “PARTIDAS DE OBRAS”, donde dice:

601-2a	Tubos de Hormigón Base Plana de Hormigón Simple, D =0,60 m	m	2,9490
601-2b	Tubos de Hormigón Base Plana de Hormigón Simple, D =0,80 m	m	4,6716
601-2c	Tubos de Hormigón Base Plana de Hormigón Simple, D =1,00 m	m	5,4331
601-2d	Tubos de Hormigón Base Plana de Hormigón Simple, D =1,20 m	m	6,7837
601-2e	Tubos de Hormigón Base Plana de Hormigón Simple, D =1,50 m	m	8,1878

debe decir:

601-2a	Tubos de Base Plana de Alta Resistencia de Hormigón Simple, D =0,60 m	m	2,9490
601-2b	Tubos de Base Plana de Alta Resistencia de Hormigón Simple, D =0,80 m	m	4,6716
601-2c	Tubos de Base Plana de Alta Resistencia de Hormigón Simple, D =1,00 m	m	5,4331
601-2d	Tubos de Base Plana de Alta Resistencia de Hormigón Simple, D =1,20 m	m	6,7837
601-2e	Tubos de Base Plana de Alta Resistencia de Hormigón Simple, D =1,50 m	m	8,1878

- En la letra B) “PARTIDAS DE OBRAS”, donde dice:

611-1a	Rejilla para Sumidero tipo S1	N°	8,0994
--------	-------------------------------	----	--------

debe decir:

611-1a	Rejilla para Sumidero tipo S1	N°	6,5336
--------	-------------------------------	----	--------

- En la letra B) “PARTIDAS DE OBRAS”, donde dice:

616-1	Protección de Taludes con Hidrosiembra Controlada	m ²	0,1231
-------	---	----------------	--------

debe decir:

616-1	Protección de Taludes con Siembra Controlada	m ²	0,1231
-------	---	----------------	--------

- En la letra B) “PARTIDAS DE OBRAS”, donde dice:

616-1	Protección de Taludes con Material Vegetal	m ²	0,0630
-------	--	----------------	--------

debe decir:

618-1	Protección de Taludes con Material Vegetal	m ²	0,0630
--------------	--	----------------	--------

- En la letra B) “PARTIDAS DE OBRAS”, donde dice:

701-5	Portones de Dos Hojas de Metal	N°	38,0000
-------	--------------------------------	----	---------

debe decir:

701-6	Portones de Dos Hojas de Metal	N°	38,0000
-------	--------------------------------	----	---------

- En la letra B) “PARTIDAS DE OBRAS”, donde dice:

709-1a	Barreras de Simétricas de Hormigón Prefabricadas, H=0,81 m	m	4,3819
709-1b	Barreras de Simétricas de Hormigón Prefabricadas, H=1,07 m	m	4,6418



debe decir:

709-1a	Barreras de Simétricas de Hormigón Prefabricadas, H=0,81 m	m	3,1510
709-1b	Barreras de Simétricas de Hormigón Prefabricadas, H=1,07 m	m	4,3819

- En la letra B) “PARTIDAS DE OBRAS”, donde dice:

709-2a	Barreras Laterales de Hormigón Prefabricadas, H=0,81 m	m	3,7314
709-2b	Barreras Laterales de Hormigón Prefabricadas, H=1,07 m	m	4,0763

debe decir:

709-2a	Barreras Laterales de Hormigón Prefabricadas, H=0,81 m	m	2,5350
709-2b	Barreras Laterales de Hormigón Prefabricadas, H=1,07 m	m	3,7314

- En la letra B) “PARTIDAS DE OBRAS”, donde dice:

710-2	Suministro y Colocación de Baranda Metálica Peatonal Galvanizada	m	4,6800
-------	--	---	--------

debe decir:

710-2	Suministro y Colocación de Baranda Metálica Peatonal Galvanizada	m	3,6666
-------	--	---	--------

- En la letra B) “PARTIDAS DE OBRAS”, donde dice:

711-6a	Pantalla Antirruído de 1,5 m de altura	m	1,9530
711-6b	Pantalla Antirruído de 3,0 m de altura	m	4,3700
711-6c	Pantalla Antirruído (pantalla de OSB)- Etapa de Construcción	m	1,5500

debe decir:

711-6a	Pantalla Antirruído de 1,5 m de altura	m ²	1,9530
711-6b	Pantalla Antirruído de 3,0 m de altura	m ²	4,3700
711-6c	Pantalla Antirruído (pantalla de OSB)- Etapa de Construcción	m ²	1,5500

- En la letra B) “PARTIDAS DE OBRAS”, donde dice:

712-1	Barreras de Contención Certificadas Metálicas	m	2,7569
-------	---	---	--------

debe decir:

712-1	Barreras de Contención Certificadas Metálicas		
-------	---	--	--

- En la letra B) “PARTIDAS DE OBRAS”, se adicionan los siguientes precios unitarios:

712-1a	Barreras de Contención Certificadas Metálicas, Laterales, Nivel de Contención, H1	m	1,5857
712-1b	Barreras de Contención Certificadas Metálicas, Laterales, Nivel de Contención, H2	m	2,1557
712-1c	Barreras de Contención Certificadas Metálicas, Laterales, Nivel de Contención, H3	m	3,7188
712-1d	Barreras de Contención Certificadas Metálicas, Laterales, Nivel de Contención, H4a	m	3,9068
712-1e	Barreras de Contención Certificadas Metálicas, Laterales, Nivel de Contención, H4b	m	4,0579
712-1f	Barreras de Contención Certificadas Metálicas, Simétricas, Nivel de Contención, H1	m	2,2395
712-1g	Barreras de Contención Certificadas Metálicas, Simétricas, Nivel de Contención, H2	m	2,9576
712-1h	Barreras de Contención Certificadas Metálicas, Simétricas, Nivel de Contención, H3	m	3,8189
712-1i	Barreras de Contención Certificadas Metálicas, Simétricas, Nivel de Contención, H4a	m	4,4951
712-1j	Barreras de Contención Certificadas Metálicas, Simétricas, Nivel de Contención, H4b	m	5,1714

- En la letra B) “PARTIDAS DE OBRAS”, donde dice:

712-2	Barreras de Contención Certificadas de Hormigón	m	3,8374
-------	---	---	--------

debe decir:

712-2	Barreras de Contención Certificadas de Hormigón		
-------	---	--	--

- En la letra B) “PARTIDAS DE OBRAS”, se adicionan los siguientes precios unitarios:

712-2a	Barreras de Contención Certificadas de Hormigón, Simétricas, H=0,81 m	m	2,9935
712-2b	Barreras de Contención Certificadas de Hormigón, Simétricas, H=1,07 m	m	4,1628
712-2c	Barreras de Contención Certificadas de Hormigón, Laterales, H=0,81 m	m	2,4083
712-2d	Barreras de Contención Certificadas de Hormigón, Laterales, H=1,07 m	m	3,5448

- En la letra B) “PARTIDAS DE OBRAS”, donde dice:

713-1	Barreras Simétricas de Hormigón en Sitio	m	3,8963
-------	--	---	--------



debe decir:

713-1	Barreras Simétricas de Hormigón en Sitio		
-------	--	--	--

- En la letra B) “PARTIDAS DE OBRAS”, se adicionan los siguientes precios unitarios:

713-1a	Barreras Simétricas de Hormigón en Sitio, H=0,81 m	m	2,9947
713-1b	Barreras Simétricas de Hormigón en Sitio, H=1,07 m	m	3,9852

- En la letra B) “PARTIDAS DE OBRAS”, donde dice:

713-2	Barreras Laterales de Hormigón en Sitio	m	3,6686
-------	---	---	--------

debe decir:

713-2	Barreras Laterales de Hormigón en Sitio		
-------	---	--	--

- En la letra B) “PARTIDAS DE OBRAS”, se adicionan los siguientes precios unitarios:

713-2a	Barreras Laterales de Hormigón en Sitio, H=0,81 m	m	3,0421
713-2b	Barreras Laterales de Hormigón en Sitio, H=1,07 m	m	3,8228

- En la letra B) “PARTIDAS DE OBRAS”, donde dice:

803-1	Modificación de Altura, Tapa Cámara	N°	2,4317
-------	-------------------------------------	----	--------

debe decir:

803-1	Modificación de Altura, Tapa Cámara de Inspección	N°	2,4317
-------	---	----	--------

- En la letra B) “PARTIDAS DE OBRAS”, donde dice:

804-1	Apertura, Uso y Abandono de Botaderos	N°	360,9630
-------	---------------------------------------	----	----------

debe decir:

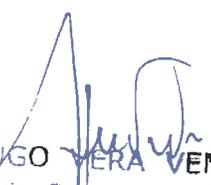
804-1	Apertura, Uso y Abandono de Botaderos	GI	360,9630
-------	---------------------------------------	----	----------

- En la letra B) “PARTIDAS DE OBRAS”, se eliminan las siguientes partidas:

5.200	MOVIMIENTO DE TIERRAS		
205-6	Formación y Conformación de Pedraplenes	m ³	0,0720
5.700	ELEMENTOS DE CONTROL Y SEGURIDAD		
707-1	Barreras Metálicas de Contención Laterales	m	
707-1a	Barreras Metálica Lateral, con Nivel de contención N2	m	1,4069
707-1b	Barreras Metálica Lateral, con Nivel de contención H1	m	1,8655
707-1c	Barreras Metálica Lateral, con Nivel de contención H2	m	2,5323
707-1d	Barreras Metálica Lateral, con Nivel de contención H3	m	4,3750
707-1e	Barreras Metálica Lateral, con Nivel de contención H4a	m	4,5962
707-1f	Barreras Metálicas Laterales, con Nivel de contención H4b	m	4,7736
707-2	Barreras de Contención Metálicas Simétricas	m	
707-2a	Barreras Metálica Simétrica, con Nivel de contención N2	m	1,9061
707-2b	Barreras Metálica Simétrica, con Nivel de contención H1	m	2,6347
707-2c	Barreras Metálica Simétrica, con Nivel de contención H2	m	3,4795
707-2d	Barreras Metálica Simétrica, con Nivel de contención H3	m	4,4928
707-2e	Barreras Metálica Simétrica, con Nivel de contención H4a	m	5,2884
707-2f	Barreras Metálica Simétrica, con Nivel de contención H4b	m	6,0840

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, TÓMESE RAZÓN 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:		_____

LUIS ELTON SANFIENTES
 Jefe División de Desarrollo y Licitación de Proyectos
 Dirección General de Concesiones

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

Pamela Quiñones Bascuñán
 Jefa Departamento Jurídico de Proyectos
 División Jurídica - DGC

Proceso N° 12712860