

comunidad de las Iglesias Bautistas del país, las que no tienen personalidad jurídica y que sean reconocidas por la Entidad, y que se agrupen por razones de propósito e intereses comunes. Son objetivos de los Hombres Bautistas los siguientes: a) Realizar encuentros, seminarios, simposios, cursos y eventos; b) Crear y administrar Centros de Estudios y de Investigación, Bibliotecas, Centros de Documentación y Base de Datos; c) Crear, sostener y administrar Centros Abiertos, Jardines Infantiles, Hogares u otros similares, de niños, jóvenes y personas de la tercera edad, Hospederías, Policlínicos, Centros Médicos y Centros Comunitarios, de conformidad a las leyes vigentes en el país; d) Editar, imprimir, distribuir folletos, boletines, revistas, periódicos, libros y, en general, producir y hacer uso de todo tipo de medios audiovisuales; e) Otorgar atención profesional especializada individual y grupal, asesoría y transferencia tecnológica; f) Promover la organización y participación ciudadana en sus diversas formas y niveles; g) Crear, sostener y administrar establecimientos de asistencia social y de beneficencia para socorrer a los necesitados y desvalidos; h) Asociarse de forma transitoria o permanente con otras entidades o institutos de Derecho Público o Privado, nacionales o internacionales que persigan fines análogos. Colaborar con instituciones Públicas, Privadas y Municipales, materias que le sean comunes. Los órganos de administración de la entidad están compuestos por los miembros del Directorio y sus funciones serán las señaladas en cada cargo según el texto expreso de los Estatutos ya aprobados. La Escritura Pública es de fecha 23 de noviembre del año 2004, ante el Notario don Juan Ricardo San Martín Urrejola. Don Florindo Sánchez Triviño debidamente facultado redacta este extracto y declara que todos los detalles y disposiciones de funcionamiento de la entidad están contenidos en la escritura pública ya citada. Santiago, 21 de abril de 2005.

EXTRACTO

Luis Alfonso Rivera Reyes, abogado, Notario Público Suplente del Titular de la 24ª Notaría de Santiago, don Hernán Rodrigo Guzmán Iturra, Esquina Blanca 0211, Maipú, autorizo el siguiente extracto: Ministerio Evangélico "La Gloria de Cristo": domiciliada en calle Francisco Flores del Campo Nº 2660, villa Los Héroes de Maipú, comuna de Maipú, Santiago, Registro Público de Entidades Religiosas Nº 00822, de fecha 22 de noviembre de 2004. Constituyentes: José René Barrientos Ortega, Edith Elcira Muñoz Muñoz, Edith Alejandra Barrientos Muñoz, María Angélica Calfuqueo Huircón, Gerardo Elías Pranao Rupayán, Omar Carmelo Cárdenas Silva, Jorge Alberto Fuentes Tapia, Ximena del Carmen Castro Pedreros. La Iglesia "Ministerio Evangélico La Gloria de Cristo" será administrada por un directorio de tres miembros: Pastor, Presidente, Secretario, y Tesorero. El Pastor Presidente tendrá la representación judicial y extrajudicial de la Iglesia Ministe-

rio Evangélico La Gloria de Cristo. Sus atribuciones serán: Dirigir la Iglesia, hacer cumplir los Estatutos y fines perseguidos por la entidad; administrar sus bienes, citar y rendir cuentas a la asamblea de la marcha de la Iglesia. Fundamentos de Fe: Cree en un solo Dios y Padre de todos, Todopoderoso y Eterno, creador de todas las cosas visibles e invisibles. Cree que Jesucristo es el unigénito Hijo de Dios, único Salvador de la humanidad, concebido por obra del Espíritu Santo en el seno de la Virgen María. Su nombre es Jesucristo o Emmanuel y él es cabeza de la Iglesia; es nuestro señor, único intercesor entre Dios y el hombre. Cree en el Espíritu Santo que procede del Padre y del Hijo y es el único consolador, vicario o representante de Cristo en la tierra. Cree en la Trinidad; cree en las escrituras (La Biblia) como infalible palabra de Dios; cree que la salvación es por gracia, por medio de la fe en el Señor Jesucristo, la que es un don de Dios. Cree en el cielo como lugar de bienaventuranza donde habrá felicidad eterna; cree en el bautismo Bíblico Apostólico por inmersión, en la Santa Cena y Lavamiento de Pies; cree en los dones espirituales dados por el Espíritu Santo al creyente; cree en la segunda venida de Cristo para establecer su reino milenial y así dar fin al poder de Satanás y de sus demonios. Escritura Pública que contiene los estatutos fue otorgada el veintinueve de octubre de 2004, en la 24ª Notaría de Santiago de don Hernán Rodrigo Guzmán Iturra, Av. Esquina Blanca 0211, comuna de Maipú, Santiago, 20 de abril de 2005.

Ministerio de Obras Públicas

APRUEBA CONVENIO COMPLEMENTARIO Nº 1 QUE MODIFICA EL CONTRATO DE CONCESIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA "ACCESO NORTE A CONCEPCIÓN"

Núm. 72.- Santiago, 1 de febrero de 2005.
Vistos:

- El artículo 87 del DFL MOP Nº 850, de 1997, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley Nº 15.840, de 1964, Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y del DFL Nº 206, de 1960, Ley de Caminos.
- El DS MOP Nº 900, de 1996, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL MOP Nº 164, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas, y en particular su artículo 19º.
- El DS MOP Nº 956, de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones.
- El decreto supremo MOP Nº 7, de fecha 6 de enero de 1995, que adjudicó el contrato de concesión para la ejecución, conservación y explotación de la Obra Pública Fiscal denominada "Acceso Norte a Concepción".

- El decreto supremo MOP Nº 654, de fecha 30 de agosto de 1996, que modificó el régimen jurídico del contrato de concesión de la Obra Pública Fiscal denominada "Acceso Norte a Concepción" para hacerle aplicable las normas de la ley Nº 19.460 modificatoria del DFL MOP Nº 164 de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas, cuyo texto actual fija el DS MOP Nº 900, de 1996.

Decreto:

1.- Apruébase el convenio complementario Nº 1, de fecha 7 de enero de 2005, que se anexa y forma parte integrante del presente decreto, celebrado entre la Dirección General de Obras Públicas, representada por su Director General, don Germán Millán Pérez, ambos domiciliados para estos efectos en calle Morandé Nº 71, tercer piso, comuna y ciudad de Santiago "Sociedad Concesionaria Autopista del Itata S.A.", debidamente representada por don Pablo Labowitz Garrido y por don Jaime González Ruiz, todos domiciliados para estos efectos en Avda. Vitacura 2771, piso 17, comuna Las Condes, Santiago. Dicho convenio complementario pasará a formar parte del contrato de concesión.

2.- Dispónese que en todo lo no modificado por el convenio complementario que se aprueba por el presente decreto supremo, rigen plenamente las estipulaciones del Decreto de Adjudicación contenido en el decreto supremo MOP Nº 7 de 1995, las Bases de Licitación y demás instrumentos que conforman el contrato de concesión.

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

4.- Establécese que el Director General de Obras Públicas informará semestralmente a la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda sobre el desarrollo y cumplimiento de las estipulaciones del Convenio Complementario aprobado por el presente decreto supremo.

Antes, tómesese razón y publíquese.- RICARDO LAGOS ESCOBAR, Presidente de la República.- Jaime Estévez Valencia, Ministro de Obras Públicas.- Mario Marcel Cullel, Ministro de Hacienda Subrogante.

Lo que transcribo a Ud. para su conocimiento.- Saluda atentamente a Ud., Pablo Piñera Echenique, Subsecretario de Obras Públicas Subrogante.

Escrituras Sociales

Sociedades Anónimas

Constituciones

EXTRACTO

Alberto Eduardo Rojas López, abogado, Notario Público Titular 6ª Notaría Santiago, Bandera 425, certificado: Por escritura pública hoy ante mí, Nora Francisca Acevedo Hartas, calle 3 Norte Nº 2068, Villa Santa Carolina, comuna Macul, Patricia Andrea Aracena Martínez, calle Rinconada Nº 8978, comuna Vitacura y María Viviana Carvajal Arias, Avenida Lomas de Mirasur Nº 795, comuna San Bernardo, todas instrumentadoras quirúrgicas, constituyeron sociedad anónima cerrada. Domicilio: Santiago, sin perjuicio de agencias en otros lugares. Razón social: "Amac S.A.". Objeto: La prestación de servicios de carácter administrativo, profesional y técnico en el área de la instrumentación quirúrgica a personas naturales o jurídicas

relacionados con la atención de salud en forma directa o por encargo de terceros y toda otra actividad relacionada con este objeto que acuerden los socios. Capital: \$5.000.000 dividido en 100 acciones nominativas, de carácter ordinario, de una misma serie y sin valor nominal, suscrito y pagado totalmente por las socias, la señorita Acevedo la cantidad de \$1.750.000.-, la señorita Aracena la cantidad de \$1.750.000.- y la señora Carvajal la cantidad de \$1.500.000. Duración: comienza con la fecha de la escritura y tendrá una duración de tres años renovables. Demás estipulaciones escritura extractada. Santiago, 7 de abril de 2005.

EXTRACTO

María Antonieta Niño de Zepeda Parra, abogado, Notario Público, A. Pinto 555, Iquique, certifico que, por escritura pública hoy, ante mí, Raúl Enrique Riveros Hühstätt, ingeniero, 490, Route 304 New City, New York, Estados Unidos América, de paso ésta, y Marco Antonio Ortiz Quezada, contador, Pampa Germama 3289, Iquique. Transfor-

man sociedad "Importadora y Exportadora Chiron Limitada", constituida escritura pública fecha 1 junio 2000, otorgada ante Notario Iquique Néstor Araya Blazina, extracto inscrito a Fjs 401 Vta, Nº 337, Registro Comercio Iquique, año 2000, publicado D.O. fecha 12 junio 2000. Sentido que actualmente, únicos socios Raúl Enrique Riveros Hühstätt, 95% derechos sociales, y Marco Antonio Ortiz Quezada, 5% derechos sociales, transforman esta sociedad en sociedad anónima cerrada registró disposiciones Ley 18.046. Nombre sociedad "Chiron S.A.". Objeto: importación, exportación, distribución y representación empresas nacionales y extranjeras, comercialización, compra, venta con o sin comisión, producción, transformación, ensamblado, armado y promoción, cuenta propia o ajena, toda clase productos, mercaderías, bienes y servicios; prestación servicios comerciales e industriales; realización todas o algunas operaciones Decreto Ley 1055 y modificaciones, permite a usuarios Zonas Francas, asimismo realización cualquier otra actividad relacionada, complementaria o conexas con ante-

riorios. Sin perjuicio anterior, sociedad podrá asociarse participación, efectuar inversiones cooperativas o sociedad cualquier naturaleza u objeto. Capital US\$126.000.-, dividido una serie única 1.000 acciones, sin valor nominal, suscribe y entera, cada uno siguiente manera: Raúl Enrique Rivero Hühstätt, suscribe 950 acciones valor US\$119.700.-, paga valor asignado a porcentaje en derechos sociedad transformada; Marco Antonio Ortiz Quezada, suscribe 50 acciones valor US\$6.300.-, paga valor asignado a porcentaje en derechos sociedad transformada. Consecuencia, totalidad acciones divide capital, entienden suscritas e íntegramente pagadas. Domicilio Iquique. Duración indefinida a contar fecha presente escritura. Demás estipulaciones modificación extractada. Iquique, 8 abril 2005.

EXTRACTO

Gastón Iván Santibáñez Soto, Notario Titular 30ª Notaría de Santiago, oficinas Avda. Lib. Bdo. O'Higgins 980, Of. 134-135, certifico: Por escritura pública, ante mí, fecha hoy, Ernesto Philipp Ewertz,

empresario, en representación de Pusan Investment Corp, del giro de inversiones, ambos Colina del Peumo Nº936, Las Condes, Santiago; Alicia María Maino Velasco, factor de comercio, Santa Adriana Nº1537, Las Condes, Santiago; y Jorge Alberto Prunes Moller, factor de comercio, Pie Andino 4209, casa A, Lo Barnechea, Santiago, constituyeron Sociedad Anónima Cerrada. Razón Social: "Comercializadora Audioimporter S.A." pudiendo usar nombre de fantasía de "AUDIOIMPORTER S.A.". Objeto: será la realización por cuenta propia, de terceros o asociados a terceros, de las siguientes operaciones: a) Importar, exportar, representar, comercializar, distribuir, comprar y/o vender toda clase de bienes muebles, en especial, aquellos relacionados con equipos electrónicos de cualquier clase y/o naturaleza, repuestos y en general todos aquellos que se relacionen a ellos; b) Implementar, realizar y ejecutar, en general, todo tipo de proyectos y negocios relacionados en cualquiera de sus áreas con equipamientos electrónicos; c) Invertir en toda clase de bienes muebles, valores mobiliarios,

SUBSECRETARIA DE OO.PP.
 OFICINA DE PARTES
TRAMITADO
 FECHA 13 ABR 2005

GOBIERNO DE CHILE
 MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS

MINISTERIO DE HACIENDA
 OFICINA DE PARTES
 RECIBIDO

Ref.: Aprueba Convenio Complementario N°
 I que modifica el contrato de
 Concesión de la obra Pública Fiscal
 denominada "Acceso Norte a
 Concepción".

CONTRALORIA GENERAL
 TOMA DE RAZON
 09 MAR. 2005
 RECEPCION

SANTIAGO, 1 FEB 2005

N° 72

DEPART. JURIDICO	
DEPART. 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. R. U y T.	
SUB. DEP. MUNICIP.	

VISTOS:

- El artículo 87 del DFL MOP N° 850, de 1997, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 15.840, de 1964, Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y del DFL N° 206, de 1960, Ley de Caminos.
- El D.S. MOP N° 900, de 1996, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL MOP N° 164, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas, y en particular su artículo 19°.
- El D.S. MOP N° 956, de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones.
- El Decreto Supremo MOP N° 7, de fecha 6 de enero de 1995, que adjudicó el contrato de Concesión para la ejecución, conservación y explotación de la obra Pública Fiscal denominada "Acceso Norte a Concepción"
- El Decreto Supremo MOP N° 654, de fecha 30 de agosto de 1996, que modificó el régimen jurídico del contrato de concesión de la obra Pública Fiscal denominada "Acceso Norte a Concepción" para hacerle aplicable las normas de la ley N° 19.460 modificatoria del DFL MOP N° 164 de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas, cuyo texto actual fija el D.S. MOP N° 900, de 1996.

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

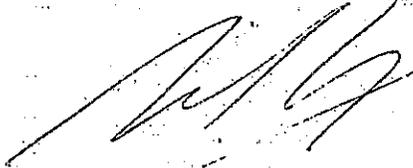
134728

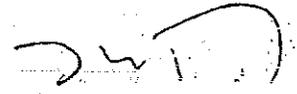
TOMADO RAZON
 POR ORDEN DEL CONTRALOR GENERAL DE LA REPUBLICA
 13 ABR 2005
 SUB-CONTRALOR

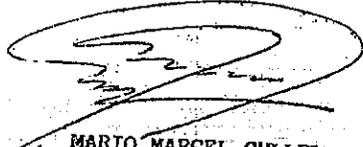
DECRETO:

1. **APRUÉBASE** el convenio complementario N° 1, de fecha 7 de enero de 2005, que se anexa y forma parte integrante del presente decreto, celebrado entre la Dirección General de Obras Públicas, representada por su Director General, don Germán Millán Pérez, ambos domiciliados para estos efectos en calle Morandé N° 71, tercer piso, comuna y ciudad de Santiago y "Sociedad Concesionaria Autopista del Itata S.A.", debidamente representada por don Pablo Labowitz Garrido y por don Jaime González Ruiz, todos domiciliados para estos efectos en Avda. Vitacura 2771 piso 17, comuna Las Condes, Santiago. Dicho convenio complementario pasará a formar parte del contrato de concesión.
2. **DISPÓNESE** que en todo lo no modificado por el convenio complementario que se aprueba por el presente Decreto Supremo, rigen plenamente las estipulaciones del Decreto de Adjudicación contenido en el Decreto Supremo MOP N° 7 de 1995, las Bases de Licitación y demás instrumentos que conforman el contrato de concesión.
3. **ESTABLÉCESE** que la Sociedad Concesionaria deberá suscribir ante notario tres transcripciones del presente Decreto Supremo en señal de aceptación de su contenido, debiendo protocolizar ante el mismo notario uno de sus ejemplares conjuntamente con un original del convenio complementario que se aprueba, dentro del plazo de 15 días corridos contados desde su publicación en el Diario Oficial. Una de las transcripciones referidas precedentemente será entregada para su archivo a la Coordinación General de Concesiones de la Dirección General de Obras Públicas, y la otra a la Fiscalía del Ministerio de Obras Públicas, ambas deberán acompañarse de una copia autorizada de la protocolización efectuada.
4. **ESTABLÉCESE** que el Director General de Obras Públicas informará semestralmente a la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda sobre el desarrollo y cumplimiento de las estipulaciones del Convenio Complementario aprobado por el presente Decreto Supremo.

ANÓTESE, TÓMESE RAZON Y PUBLÍQUESE


RICARDO LAGOS ESCOBAR
PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA


JAIME ESTEVEZ VALENCIA
Ministro de Obras Públicas


MARIO MARCEL CULLEL
Ministro de Hacienda
Subrogante

**CONVENIO COMPLEMENTARIO N° 1 DE MODIFICACION DEL CONTRATO
DE CONCESION DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA
"ACCESO NORTE A CONCEPCIÓN"**

En Santiago de Chile, a 7 de enero de 2005, entre la **DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS**, representada por su Director General, don Germán Millán Pérez, ambos con domicilio en calle Morandé N° 71, tercer piso, comuna y ciudad de Santiago, y **"SOCIEDAD CONCESIONARIA AUTOPISTA DEL ITATA S.A."**, antes denominada "Concesionaria Tribasa Bío Bío S.A." y antes aún "Concesionaria Tribasa Inela S.A.", Rut N° 96.751.030-0, representada por don Pablo Labowitz Garrido, Ingeniero Civil Industrial, Cédula Nacional de Identidad N° 7.011.747-9, y por don Jaime González Ruiz, Ingeniero Comercial, Cédula Nacional de Identidad N° 8.434.602-0, todos con domicilio, para estos efectos, en Avenida Vitacura N° 2.771, oficina 402, comuna de Las Condes, Santiago, se ha pactado el siguiente convenio complementario que consta de las cláusulas que, a continuación, se expresan.

PRIMERO: ANTECEDENTES Y FUNDAMENTOS DEL CONVENIO COMPLEMENTARIO.

- 1.1 Por Decreto Supremo del Ministerio de Obras Públicas N° 7, de 6 de enero de 1995, publicado en el Diario Oficial de 5 de abril de 1995, se adjudicó el Contrato de Concesión para la ejecución, conservación y explotación de la obra pública denominada "Acceso Norte a Concepción", que se desarrolla entre Chillán y Penco, al consorcio licitante formado por las sociedades Tribasa Chile S.A. y Construcciones de Ingeniería Neut Latour y Compañía S.A., que constituyeron la sociedad "Concesionaria Tribasa Inela S.A.", hoy denominada "SOCIEDAD CONCESIONARIA AUTOPISTA DEL ITATA S.A." Dicho contrato se perfeccionó con la publicación en el Diario Oficial del decreto supremo de adjudicación en la fecha señalada anteriormente; con la constitución de la sociedad concesionaria, por escritura pública de 6 de Abril de 1995, otorgada en la Notaría de Santiago de don Alvaro Bianchi Rosas, cuyo extracto se inscribió a fojas 7.912 N° 6.323 del Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago del año 1995, y se publicó en el Diario Oficial del 19 de Abril de 1995; y mediante la suscripción y protocolización del decreto de adjudicación efectuada en la Notaría de Santiago de don Alvaro Bianchi Rosas, Repertorio N° 1.986, de 12 de Abril de 1995. Dichos documentos fueron entregados al Ministerio de Obras Públicas, en forma y plazo legales, dando íntegro cumplimiento a las normas del artículo 9 del DFL MOP N° 164 de 1991.
- 1.2 Con fecha 19 de agosto de 1996, la Sociedad Concesionaria envió al Ministro de Obras Públicas la solicitud para acogerse a la normativa de la Ley N° 19.460, según autorización de su primera disposición transitoria. El MOP dictó el Decreto



Supremo N° 654, del 30 de agosto de 1996, modificando el régimen legal del Contrato de Concesión para aplicar a éste todas y cada una de las normas establecidas en la Ley N° 19.460, modificatoria del DFL MOP N° 164, de 1991, Ley de Concesiones, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado se encuentra contenido en el DS MOP N° 900, de 1996. El Decreto de modificación del régimen legal fue publicado en el Diario Oficial de 25 de noviembre de 1996, cuyo texto fue suscrito y protocolizado el día 22 de Noviembre de 1996 por la Sociedad Concesionaria en la Notaría de Santiago de don Alvaro Bianchi Rosas, bajo el Repertorio N° 6.980. Dichos documentos fueron entregados al Ministerio de Obras Públicas, en forma y plazo legales.

- 1.3 Para dar cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 30, inciso primero del Reglamento de la Ley de Concesiones, Decreto Supremo N° 956, de 1997, del Ministerio de Obras Públicas, publicado en el Diario Oficial de 20 de marzo de 1999, al que se acogiera oportunamente la Sociedad Concesionaria según consta de Decreto Supremo MOP N° 2.988, de 28 de julio de 2000, por Junta General Extraordinaria de Accionistas, celebrada el día 15 de Diciembre de 2000, la Sociedad Concesionaria cambió su nombre por el nuevo de "SOCIEDAD CONCESIONARIA AUTOPISTA DEL ITATA S.A.", cuya acta se redujo a escritura pública en la Notaría de Santiago, de don Alvaro Bianchi Rosas, con fecha 15 de Diciembre de 2000. Un extracto de ella se inscribió a fojas 33.341, N° 26.645 del Registro de Comercio de Santiago, del año 2000 y se publicó en el Diario Oficial de fecha 22 de Diciembre de 2000.
- 1.4 Habiendo demandado la Sociedad Concesionaria al Ministerio de Obras Públicas ante la Comisión Arbitral de la Obra Pública Fiscal denominada "Acceso Norte a Concepción", por diversas materias ocurridas a lo largo del desarrollo del contrato de concesión, entre ellas, la ejecución de obras adicionales a las originalmente contratadas, la "Comisión Arbitral Acceso Norte a Concepción", con fecha 30 de enero de 2004, dictó sentencia arbitral, cuya copia se adjunta como Anexo N° 1, y que pasa a formar parte integrante del presente Convenio Complementario.
- 1.5 Conforme a lo indicado en el artículo 19° del D.S. MOP N° 900, de 1996 y en razón de la complejidad y extensión de las materias falladas en la sentencia de la Comisión Arbitral, individualizada en el numeral precedente y del interés público comprometido en su cumplimiento, las partes han acordado las cláusulas que en este acto se pactan y que permiten definir y precisar la forma, modo y época como el MOP dará cumplimiento al fallo ya señalado, todo ello, en los términos que pasan a expresarse.



SEGUNDO: DEL CONTENIDO DE LA SENTENCIA ARBITRAL.

La sentencia de fecha 30 de enero de 2004, de la "Comisión Arbitral Acceso Norte a Concepción", ha acogido solamente de un modo parcial las pretensiones de la Sociedad Concesionaria en contra del MOP. El contenido de esa sentencia se sintetiza de la siguiente manera:

- 2.1 En relación con el primer concepto reclamado, referente a las obras adicionales a las originalmente contratadas, la sentencia arbitral ha establecido que el MOP debe pagar a la Sociedad Concesionaria un total de UF 181.465 (Ciento Ochenta y Un Mil Cuatrocientas Sesenta y Cinco Unidades de Fomento). Esta cantidad es neta del Valor al Impuesto Agregado que corresponde.
- 2.2 En relación con el segundo concepto reclamado, esto es, el desarrollo de los procesos expropiatorios y de acceso a los lotes de terreno necesarios para ejecutar las obras, la sentencia arbitral ha establecido que el MOP debe pagar a la Sociedad Concesionaria un total de UF 176.253 (Ciento Setenta y Seis Mil Doscientas Cincuenta y Tres Unidades de Fomento). Esta cantidad es neta del Valor al Impuesto Agregado que corresponde.
- 2.3 En relación con el tercer concepto reclamado, esto es, los cambios de proyectos de la licitación que afectaron el trazado final del camino, la sentencia arbitral ha establecido que el MOP debe pagar a la Sociedad Concesionaria un total de UF 295.029 (Doscientas Noventa y Cinco Mil Veintinueve Unidades de Fomento). Esta cantidad es neta del Valor al Impuesto Agregado que corresponde.
- 2.4 En relación con el cuarto concepto reclamado, esto es, mayores costos por descompensación de corte-terraplén, la sentencia arbitral ha rechazado la pretensión de la Sociedad Concesionaria, en su totalidad. En consecuencia, por este concepto no corresponde pago alguno del MOP.
- 2.5 En relación con el quinto concepto reclamado, a saber, la imprecisión de los estudios de geotecnia, la sentencia arbitral ha rechazado la pretensión de la Sociedad Concesionaria, en su totalidad. En consecuencia, por este concepto no corresponde pago alguno del MOP.
- 2.6 En relación con la solicitud de compensación por costos financieros incurridos por la Sociedad Concesionaria, la sentencia arbitral ha establecido que el MOP debe pagar a la primera la cantidad de UF 419.353 (Cuatrocientas Diecinueve Mil Trescientas Cincuenta y Tres Unidades de Fomento). Esta cantidad es neta del Valor al Impuesto Agregado que corresponde.
- 2.7 Finalmente, la sentencia arbitral ha dispuesto que las cantidades precedentemente indicadas, sean pagadas con más un interés de 0,02329% diario a contar del día 31 de enero de 2004 y hasta la fecha de pago efectivo. Para todos los efectos, las partes dejan constancia que a la fecha de suscripción



de este instrumento, los intereses devengados ascienden a UF 89.147,36 (Ochenta y Nueve Mil Ciento Cuarenta y Siete Coma Treinta y Seis Unidades de Fomento)

- 2.8 Como consecuencia de lo dispuesto en la sentencia arbitral mencionada, según se describe en los numerales de la presente cláusula, en especial, de las indemnizaciones compensatorias que el MOP adeuda a la Sociedad Concesionaria que reconocen los numerales 2.1, 2.2, 2.3, 2.6 y 2.7 precedentes, el MOP deberá compensar a la Sociedad Concesionaria, el valor único y total, incluido intereses diarios de 0.02329%, de UF 1.161.247,36 (Un Millón Ciento Sesenta y Un Mil Doscientas Cuarenta y Siete Coma Treinta y Seis Unidades de Fomento), actualizado al 7 de enero de 2005.

A su vez, las partes hacen constar que nada se adeudan entre sí por las causales o materias reclamadas o establecidas en los numerales 2.4 y 2.5 de la presente cláusula.

- 2.9 Adicionalmente, la sentencia arbitral estableció que las costas procesales y gastos de constitución y funcionamiento de la Comisión Arbitral Acceso Norte a Concepción, así como los honorarios de su Presidente, y los gastos asociados a los peritajes solicitados por dicha Comisión, deberán ser pagados por el MOP y la Sociedad Concesionaria en partes iguales.

Según liquidación y regulación de costas, practicada por el Sr. Secretario de la Comisión Arbitral, de fecha 21 de junio de 2004, el monto total al que ascienden los conceptos indicados en el párrafo anterior es \$ 125.086.698.- (ciento veinticinco millones ochenta y seis mil seiscientos noventa y ocho pesos), correspondiendo a cada parte el pago del 50% de dicha cantidad.

Las partes declaran haber acordado que la Sociedad Concesionaria pagará íntegramente dichos honorarios y costas, debiendo el MOP reembolsar a la Sociedad Concesionaria el monto de \$ 62.543.349.- (sesenta y dos millones quinientos cuarenta y tres mil trescientos cuarenta y nueve pesos), en los términos que se indica en el numeral 3.5.

TERCERO: CUMPLIMIENTO DE LA SENTENCIA ARBITRAL Y COMPENSACIÓN EN EL RÉGIMEN ECONÓMICO DE LA CONCESIÓN.

Conforme a lo indicado en los numerales 1.4 y 1.5 precedentes, las partes convienen las compensaciones e indemnizaciones de que da cuenta el presente instrumento, como un pago único y total, a todo evento, en los siguientes términos:

- 3.1 Conforme lo indicado en el numeral 2.8 anterior, el monto total adeudado por el MOP a la Sociedad Concesionaria al 7 de enero de 2005, según lo dispuesto en la Sentencia Arbitral, es la cantidad equivalente de UF 1.161.247,36 (Un Millón



Ciento Sesenta y Un Mil Doscientas Cuarenta y Siete Coma Treinta y Seis Unidades de Fomento). Para compensar dicha cantidad las partes acuerdan que el MOP pagará, en su equivalente en pesos al día de su pago efectivo, los montos que se indican en las siguientes fechas:

- a) UF 225.107 el día 31 de marzo de 2006.
- b) UF 225.107 el día 31 de marzo de 2007.
- c) UF 225.107 el día 31 de marzo de 2008.
- d) UF 225.107 el día 31 de marzo de 2009.
- e) UF 225.107 el día 31 de marzo de 2010.
- f) UF 225.107 el día 31 de marzo de 2011.

3.2 Dentro del plazo de 30 días contados desde la publicación en el Diario Oficial del Decreto Supremo que apruebe el presente convenio, el Director General de Obras Públicas emitirá por cada fecha de pago una Resolución en que reconozca los valores devengados que serán pagados por el MOP.

Tan pronto queden tramitadas dichas Resoluciones, sólo un ejemplar de cada una deberá ser suscrita ante Notario por el representante legal de la Sociedad Concesionaria y por el Inspector Fiscal del Contrato de Concesión, quedando en poder de la primera. Una vez tramitada cada Resolución, la obligación de pago en ella contenida tendrá el carácter de irrevocable e incondicional, lo que será consignado expresamente en el texto de cada una de dichas Resoluciones.

De conformidad con lo estipulado en el inciso segundo del artículo 21° de la Ley de Concesiones, la Sociedad Concesionaria podrá, entre otras operaciones lícitas, ceder o preñar libremente todos y cada uno de los pagos comprometidos por el Ministerio de Obras Públicas en cada una de las Resoluciones antes señaladas.

3.3 El MOP sólo pagará las cantidades a que se refieren las letras a), b), c), d), e) y f) del numeral 3.1 anterior, a quien presente las Resoluciones debidamente suscritas, sea éste la Sociedad Concesionaria o un tercero. En este último caso, el tercero deberá cumplir además con las siguientes condiciones:

- a) Haber cumplido con todos los requisitos y formalidades, que, de conformidad con la legislación general aplicable, sean necesarios para efectuar el cobro y para que se verifique el pago.
- b) Acreditar al Sr. Director General de Obras Públicas, como representante del Ministerio de Obras Públicas, con a lo menos 20 días de antelación al día de vencimiento del plazo fijado para el pago, el cumplimiento de lo señalado en la letra a) anterior.

3.4 Como consecuencia de la forma de pago indicada en el numeral 3.1 precedente, la Sociedad Concesionaria incurrirá en costos de financiación. Por este concepto el MOP pagará a la Sociedad Concesionaria un monto único y total de UF



20.000 (veinte mil unidades de fomento), a más tardar el último día hábil del mes de noviembre de 2005.

Adicionalmente, el total del impuesto de timbres y estampillas efectivamente pagado o cargado por un tercero a la Sociedad Concesionaria como costo de dicha operación de financiación será compensado por el MOP, para lo cual la Sociedad Concesionaria deberá acreditar ante el Inspector Fiscal los pagos que hubiere realizado por dicho concepto. El pago del MOP a la Sociedad Concesionaria se efectuará dentro del plazo de 90 días contados desde la acreditación efectiva al Inspector Fiscal.

Con todo, el MOP sólo compensará a la Sociedad Concesionaria por los gastos por concepto de timbres y estampillas que hayan sido efectivamente acreditados al Inspector Fiscal con anterioridad al 31 de Diciembre de 2006.

Las partes dejan constancia que para la determinación del monto del eventual pago por concepto de impuesto de timbres y estampillas se considerará sólo el monto asociado a los pagos establecidos en el numeral 3.1 del presente convenio.

3.5 Para efectos de compensar lo señalado en el numeral 2.9, las partes acuerdan que el MOP pagará a la Sociedad Concesionaria según lo siguiente:

- a) Antes del 30 de enero de 2005, el MOP pagará la cantidad de \$ 41.444.349.
- b) Dentro del plazo de 90 días contados desde la suscripción del presente convenio, el MOP pagará la cantidad de \$ 21.099.000.

Una vez efectuados los pagos indicados en el presente numeral las partes nada se adeudarán por el concepto señalado en el numeral 2.9 precedente.

CUARTO: OTRAS ESTIPULACIONES SOBRE EL REGIMEN DEL CONTRATO DE CONCESION.

4.1 Se establece que en la ruta concesionada regirán las normas de pesos máximos y dimensiones máximas de los vehículos establecidas para los caminos públicos y contenidas respectivamente en el Decreto MOP N° 158 de 29 de Enero de 1980 y en la Resolución N° 1° del 3 de Enero de 1995 del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.

El MOP otorgará a la Sociedad Concesionaria las cantidades que el Fisco hubiera recaudado en el tramo cuando la Dirección de Vialidad autorice expresamente la circulación de vehículos con sobrepeso en virtud de lo establecido en el Decreto MOP N° 19 de 13 de Enero de 1984, en proporción directa a los kilómetros del tramo en Concesión con respecto al total



kilómetros recorridos por el usuario que cancela el viaje con sobrepeso. Dichas cantidades serán calculadas anualmente por el Inspector Fiscal y se pagarán el primer día hábil del mes de Junio de cada año.

Las partes acuerdan que la Sociedad Concesionaria tendrá derecho a lo establecido en el presente numeral a partir de la entrada en vigencia del presente convenio.

4.2 De toda comunicación o hecho relativo al presente Convenio Complementario así como del Contrato de Concesión se dejará constancia en el Libro de Explotación.

QUINTO: En todo lo no modificado en el presente convenio complementario rigen plenamente las estipulaciones del Decreto de Adjudicación, Bases de Licitación y demás instrumentos que forman el Contrato de Concesión.

SEXTO: En virtud de las estipulaciones y compensaciones acordadas en el presente convenio, y sujeto a la condición de que ellas se cumplan íntegramente y en forma oportuna, las partes se otorgan recíprocamente el más amplio, completo y total finiquito y renuncian en este acto a solicitar indemnizaciones o compensaciones adicionales a las ya señaladas y a efectuar cualquier otra reclamación que pudiera haberles correspondido, por las materias tratadas y resueltas expresamente en el presente convenio.

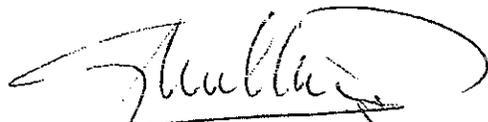
En particular, y sujeto a la misma condición antes señalada, las partes declaran que dan por cumplida totalmente la Sentencia Arbitral individualizada en el numeral 1.4 del presente convenio.

SEPTIMO: El presente convenio complementario tendrá plena validez desde la publicación en el Diario Oficial del decreto supremo que lo apruebe, de conformidad con lo dispuesto por el DFL MOP N° 164 de 1991, cuyo texto actual fija el Decreto Supremo MOP N° 900 de 1996.

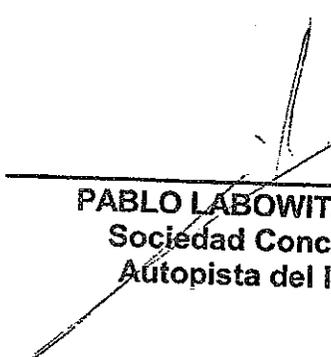
OCTAVO: La personería de don Pablo Labowitz Garrido y de don Jaime González Ruiz para actuar en nombre y representación de "**SOCIEDAD CONCESIONARIA AUTOPISTA DEL ITATA S.A.**", precedentemente individualizada, consta del Acta de Sesión Extraordinaria de su Directorio efectuada con fecha 2 de junio de 2003, reducida a escritura pública con fecha 10 de junio de 2003, en la Notaría de Santiago de don Humberto Santelices Narducci.



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



GERMAN MILLAN PÉREZ
Director General de Obras Públicas



PABLO LABOWITZ GARRIDO
Sociedad Concesionaria
Autopista del Itata S.A.



JAIME GONZÁLEZ RUIZ
Sociedad Concesionaria
Autopista del Itata S.A.



**LISTADO DE ANEXOS CONVENIO COMPLEMENTARIO
CONCESIÓN CAMINO DE ACCESO NORTE A CONCEPCIÓN**

Anexo N° 1: Sentencia Arbitral de fecha 30 de enero de 2004.

3



Señor
Jorge Norambuena Hernández
Fiscal
Ministerio de Obras Públicas

En Santiago, a 21 de abril de 2004, notifico personalmente a usted la siguiente resolución, pronunciada por la Comisión Arbitral Autopista del Itata, con fecha 30 de enero de 2004.

"Santiago, treinta de enero de dos mil cuatro.

VISTOS:

A fojas 42 comparece don Claudio Moraga Klenner, abogado, en representación convencional de la **SOCIEDAD CONCESIONARIA AUTOPISTA DEL ITATA S.A.**, antes denominada "Concesionaria Tribasa Bío Bío S.A." y antes aún "Concesionaria Tribasa Inela S.A." o **TRINELA S.A.**, ambos domiciliados en Avda. Vitacura N° 2771, 7° Piso, Las Condes, quien, en la representación en que inviste y de conformidad a lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley de Concesiones de Obras Públicas y en las Normas de Procedimiento Arbitral, sancionadas con fecha 24 de julio de 2003, deduce demanda arbitral de compensación e indemnización de perjuicios en contra del **MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS**, Rut N° 61.202.000-0, representado por su Director General de Obras Públicas, don Germán Millán Pérez, ingeniero civil, ambos domiciliados en calle Morandé N° 59, Tercer Piso, Santiago, expresando que:

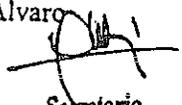
1. Con fecha 14 de febrero de 1994, el Ministerio de Obras Públicas emitió las Bases de Licitación del Contrato de Concesión "ACCESO NORTE A CONCEPCIÓN", las cuales fueron complementadas por 11 Circulares Aclaratorias, la última de las cuales se emitió el 3 de noviembre del mismo año, a escasos días de la entrega de Ofertas por parte de los consorcios licitadores. Estas circulares fueron aprobadas mediante Resoluciones DGOP N° 426 y N° 903, de 1° de junio y 7 de noviembre de 1994, respectivamente.

El 15 de noviembre de 1994, el Ministerio de Obras Públicas recibió las Ofertas Técnicas y Económicas de los licitadores. El 28 de diciembre siguiente se efectuó la apertura de las Ofertas Económicas.

Por DS MOP N° 7, de 6 de enero de 1995, se adjudicó la concesión al grupo oferente que constituyó la sociedad Concesionaria Tribasa Inela S.A., hoy Sociedad Concesionaria Autopista del Itata S.A. El señalado decreto de adjudicación fue publicado en el Diario Oficial de 5 de abril de 1995.

El 12 de abril de 1995 se perfeccionó el Contrato de Concesión mediante la suscripción y protocolización de copia del decreto de adjudicación en la Notaría de Santiago, de don Álvaro Bianchi Rosas, Repertorio N° 1.986.




Secretario
Comisión art. 36, D.S. MOP 900/96

2. Agrega que a inicios de ese mismo mes de abril de 1995, y ante la demora sufrida en la tramitación del decreto que perfeccionó la adjudicación (desde enero a abril de 1995), causada por la reclamación de otro grupo oferente ante la Contraloría General de la República, las más altas instancias del Ministerio de Obras Públicas y de la Dirección de Vialidad, con las del grupo adjudicatario y futura sociedad concesionaria, habrían decidido iniciar a la brevedad la construcción de la obra en concesión.

3. Indica que conforme al Programa de Trabajo entregado junto con la Oferta Técnica, y aceptado por el Ministerio de Obras Públicas, la construcción de la obra o Etapa de Construcción del Acceso Norte a Concepción comprendía los meses de junio de 1995 a junio de 1997, inclusive.

Esa Etapa de Construcción debía extenderse, en consecuencia, por un lapso de 24 meses, que sería coincidente con el número de meses dispuesto en el punto I.6.5.2. de las Bases de Licitación.

Posteriormente, mediante Memorándum s/n de 9 de noviembre de 1995, la Sociedad Concesionaria habría entregado a la Inspección Fiscal un nuevo programa de trabajo, cuyas actividades se debían extender hasta el 31 de julio de 1997.

Con lo anterior, la fecha máxima para la Puesta en Servicio Provisoria Total de la Concesión debía corresponder al día 1° de julio de 1997 o, en su defecto, al día 1° de agosto siguiente. Sin embargo, por razones ajenas a la voluntad de la Sociedad Concesionaria, dicha Puesta en Servicio tuvo lugar recién durante el año 1998.

4. Como consecuencia de los atrasos y otras fallas en la expropiación y en la entrega material de los terrenos necesarios para ejecutar las obras, sólo con fecha 29 de enero de 1998 se estuvo en condiciones de solicitar la autorización de Puesta en Servicio Provisoria Total de la Concesión y, en subsidio, la Parcial del Tramo Troncal, toda vez que a esa fecha se mantenía vigente una orden judicial de la Corte de Apelaciones de Concepción de paralización de faenas en el Lote de Terreno N° 9 del Tramo Ramal de la Concesión, en razón que el proceso expropiatorio del Ministerio de Obras Públicas había sido defectuoso, según se señala más adelante.

5. Adicionalmente, en todo el período de puesta en Servicio Provisoria Parcial del Tramo Troncal, que medió entre diciembre de 1997 y marzo de 1998, el Ministerio de Obras Públicas habría procedido a hacer una serie de exigencias a la Concesionaria.

6. Por oficio ORD. N° 0703, de 23 de abril de 1998, el Sr. Director General de Obras Públicas informó los criterios para autorizar la recepción provisoria total de la obra. En esa misma oportunidad adjuntó un protocolo con las exigencias a cumplir por la concesionaria para la autorización de puesta en servicio.

7. El 18 junio de 1998, la Comisión de Recepción otorgó su conformidad a la Puesta en Servicio Provisoria Total, al aceptar las obras del Tramo Ramal.




Secretario
Comisión art. 36, D.S. MOP 90096

8. Por último, el 6 de julio de 1998 se dictó la Resolución DGOP N° 1.692, que autorizó el cobro de peaje en el Tramo Ramal, a partir del día 12 de julio de 1998.

9. En relación con obras adicionales a las originalmente contratadas, exigidas unilateralmente por el Ministerio de Obras Públicas, no pagadas ni compensadas hasta esta fecha, señala que ellas son adicionales, toda vez que no se encontraban comprendidas entre las que inicialmente se definían en las Bases de Licitación ni en el Anteproyecto Referencial del MOP, ni estaban contenidas en la Oferta de la Sociedad Concesionaria, no se trataba de obras contratadas en esta Concesión y, por ende, la demandante no se encontraba en la obligación jurídica de ejecutarlas o construirlas. Sin embargo, en el transcurso de la Etapa de Construcción del contrato, dichas obras fueron requeridas por el MOP haciendo uso de sus atribuciones legales, que le confieren los artículos 19 y 20 de la Ley de Concesiones, para modificar y ampliar las obras y los servicios de la Concesión. Por ello, es necesario que se regularicen las instrucciones ministeriales aceptadas y ejecutadas de buena fe y oportunamente por Autopista del Itata S.A., y se indemnicen y compensen las inversiones y los perjuicios que causaron, incluyendo los intereses hasta su pago efectivo.

10. Señala que las obras adicionales son las siguientes:

A. ESTRUCTURA, PROYECTO Y ADMINISTRACIÓN PARA EL BY-PASS A PENCO Y EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE BASE DE DICHO BY PASS.

En el curso del año 1997, el estudio del proyecto para esa obra fiscal habría sido encargado por el MOP a la demandante y posteriormente se le habría exigido ejecutar obras adicionales para viabilizar aquel proyecto, incluso como requisito de la Puesta en Servicio Provisoria de la Concesión. Esta solicitud habría considerado la ampliación de las obras del Enlace Penco, la realización del proyecto del By-Pass Penco y la construcción de la estructura del enlace entre ambas vías, es decir, obras de sustentación del eventual futuro Enlace del Acceso Norte a Concepción con el By-Pass Penco en la faja caminera de la concesión.

Se solicitó a la demandante la elaboración de un proyecto de ingeniería de detalle para el By-Pass Penco, que consiste en un camino alternativo al actual trazado de la ruta 150-CH, que presenta serios inconvenientes ya que pasa por la zona urbana de Penco.

Para la realización del proyecto geométrico, la Sociedad Concesionaria contrató a la empresa consultora ABACO y entregó el proyecto final con las correcciones solicitadas por el MOP. Adicionalmente entregó el presupuesto de construcción correspondiente. Para la elaboración del estudio del proyecto del By-Pass Penco, se habría impuesto a la Concesionaria dos condiciones básicas: (i) que el By-Pass utilizaría un tramo de la autopista del Acceso Norte a Concepción, de 1,815 Kms. partiendo del Km 75,155 (es decir, del Enlace Penco), que también serviría al trazado del By - Pass, y el Km 73,300 donde se ubicaría el Enlace By-Pass Penco; y (ii) que con el fin de evitar futuras interrupciones al tránsito al momento de la construcción del By-Pass, se debería



[Handwritten signature]
Secretario
Comisión art. 36. D.S. MOP 900/96

construir las obras estructurales base del paso superior y del enlace entre ambos proyectos, que se encontrasen dentro de la faja fiscal del Acceso Norte a Concepción.

Agrega que el costo directo de la construcción de esta obra adicional, cuyo proyecto fue encargado a ABACO, asciende a un total de UF 20.041,15, que se distribuye como sigue: a) proyecto de ingeniería By Pass: UF 848,76, b) proyecto estructura enlace By Pass: UF 555,30, c) construcción de la obra: UF 18.509,8, y d) costos de administración y supervisión del proyecto subcontratado a ABACO, que estima en UF 127,31.

Solicita a esta Comisión declarar y condenar al MOP a pagar e indemnizar a la Concesionaria, en dinero efectivo, la cantidad total de UF 20.041,15, más IVA, más la cantidad de UF 13.224,67, más IVA, por concepto de costo financiero soportado por la Concesionaria hasta el día 31 de julio de 2003; o la cantidad total que esta Comisión estime como ajustada al mérito de autos, en todo caso, más el interés que corresponde (9,5% real anual) aplicado hasta el día del pago, efectivo.

B. ENLACE RUTA 5.

Expone que por disposición de la Coordinación de Concesiones de la DGOP, la Sociedad Concesionaria habría debido ejecutar trabajos de repavimentación en la Ruta 5 y construir un segmento de segunda calzada en una extensión de 1,229 Kms. entre los PK. 413.260 y 414,489.

Entre estos puntos kilométricos, se encuentran los inicios y términos de tres concesiones de autopista: dos correspondientes a la Ruta 5 (tramos Talca - Chillan y Chillan - Collipulli) y el Acceso Norte a Concepción.

Entre ambas concesiones existía un tramo traslapado, que era el comprendido entre los PK 413,640 y 413,800. Posteriormente, se convino con Grupo Tribasa Chile la exclusión de esta valorización de obra adicional del tramo correspondiente a la Concesionaria de Chillán Collipulli, incluido el traslape.

Agrega que debido a que en la fecha de inicio de operación del Acceso Norte a Concepción, las empresas concesionarias de Ruta 5 no estaban en posibilidad de construir y pavimentar su tramo correspondiente, se ordenó a esta Sociedad Concesionaria la realización del proyecto de liga de las tres concesiones carreteras, así como su construcción con el objetivo de evitar futuras perturbaciones a los usuarios de estas rutas, y para compatibilizar las rasantes y kilometrajes de inicio y término de los tres tramos de concesión.

Adicionalmente, el MOP habría otorgado el carácter de requisito indispensable para la Puesta en Servicio Provisorio Parcial del Tramo Troncal, la construcción de las obras indicadas, aún cuando no se hubiera formalizado el convenio complementario entre las partes, ni su aprobación por decreto supremo, que para estos casos disponen los artículos 19 y 20 de la Ley de Concesiones.

Solicita condenar al MOP a pagar e indemnizar a la Concesionaria, en dinero efectivo, la cantidad total de UF 8.793,00 más IVA, más la cantidad de UF 5.802,29, por concepto de costo financiero soportado por la Concesionaria hasta el día 31 de julio de 2003, más IVA, o la cantidad




Secretario
Comisión art. 36, D.S. MOP 90096

que esta Comisión estime como ajustada al mérito de autos, en todo caso, con más el interés que corresponde (9,5% real anual), aplicado hasta el día del pago efectivo.

C. MODIFICACIÓN ENLACE PENCO.

Expone que el Enlace Penco fue concebido originalmente como un enlace tipo "trompeta" acorde con los tránsitos de la Concesión Acceso Norte a Concepción y de la Ruta 150-CH.

Sin embargo, para lograr la aprobación del proyecto de ingeniería habrían sido necesarias modificaciones que implicaron un aumento de las obras iniciales, de las áreas de expropiación que originalmente se requerían, de los servicios adicionales y de los servicios públicos que deberían ser cambiados en un área mayor de expropiación, con el único y exclusivo propósito de acoger los flujos de los nuevos caminos By Pass Penco y Ruta Interportuaria, ninguno de las cuales está incluido en el Contrato de Concesión de que es titular la demandante.

Agrega que la ampliación de la obra tuvo una enorme importancia puesto que habría significado un retardo sucesivo en la aprobación de la ingeniería en planta y la de detalles del enlace, y habría sido altamente determinante en sobrecostos adicionales y perjuicios en que debió incurrir la Sociedad Concesionaria, por otros conceptos.

Señala que las inversiones adicionales pedidas y exigidas por el MOP a la Sociedad Concesionaria, tuvieron por objeto adecuar el Enlace Penco del Acceso Norte a Concepción con la Ruta 150-CH, a fin de que esta obra de la Concesión quedare habilitada para acoger los flujos vehiculares de la futura Ruta Interportuaria; y para adecuar, también, los flujos futuros y eventuales del By Pass a Penco, que debería construir la Dirección de Vialidad.

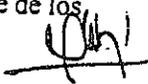
Con referencia al proyecto original, los ramales se ampliaron para dar cabida en su interior a los futuros lazos, con lo que los volúmenes de obra se incrementaron. Por la misma razón, se debió aumentar las áreas de expropiación. Adicionalmente, se incrementaron los volúmenes de las calles laterales, y se cambió su estándar, toda vez que la sociedad concesionaria debió ejecutar obras adicionales de pavimentación y de cambios de servicios en el acceso a la Población Desiderio Guzmán. La estructura también se modificó dado que se proyectó para dar cabida a la futura ampliación.

Indica que las ampliaciones de obras del Enlace Penco habrían sido el resultado de inducciones e imposiciones progresivas de la Inspección Fiscal de esta Concesión, la que no aceptó el proyecto licitado, y condicionó sucesivamente la aceptación de la ingeniería básica de dicha obra hasta acoger las ampliaciones pedidas.

Este proceso habría retardado y dañado gravemente el desarrollo de esas obras y el inicio de la explotación de la Concesión, con perjuicios notorios en la dilación de la Puesta en Servicio Provisorio, por varios meses. Ellas debieron ser aceptadas bajo la presión de mayores demoras, por carta enviada por la demandante.

Por la ampliación del Enlace Penco, la Sociedad Concesionaria debió asumir mayores costos por concepto de volúmenes de movimiento de tierra y de estructura de obra ejecutadas. Al comparar el resultado final de lo ejecutado, con las solicitudes que derivaban directamente de los




Secretario
Comisión art. 36. D.S. MOP 900/96

volúmenes del Anteproyecto oficial de la Concesión, resulta que se deben las siguientes compensaciones por parte del MOP: a) UF 15.360,85 en la mayor obra vial del enlace; y b) UF 15.780,41 en sobrecosto de estructura.

Solicita condenar al MOP a pagar e indemnizar a la Sociedad Concesionaria, en dinero efectivo, la cantidad total de UF 31.141,27 más IVA, más la cantidad de UF 20.549,37, más IVA, por concepto de costo financiero soportado por la Concesionaria hasta el día 31 de julio de 2003; o la cantidad total que esta Comisión estime como ajustada al mérito de autos, en todo caso, con el interés que corresponde (9,5% real anual), aplicado hasta el día del pago efectivo.

D. BARRERA ANTIRRUIDO EN ENLACE PENCO.

Señala que de manera adicional al cambio introducido en la obra del Enlace Penco, y directamente debido a la ampliación de esa obra, por su aproximación a la Población Desiderio Guzmán, la construcción del paso superior doble del Km 74+320 que posibilita el futuro crecimiento de Penco hacia el sur, habría sido necesario proyectar y construir 1.000 mts. adicionales de barrera antirruido.

Por ORD. N° 3.346, de 8 de septiembre de 1997, el Sr. Ministro de Obras Públicas ofreció al Alcalde de Penco, obras de mitigación territorial y ambiental que superaban lo contratado en esta concesión y en las obligaciones de la sociedad concesionaria.

Expresa que en la especie la Sociedad Concesionaria debió construir una mayor extensión del muro o barrera antirruido, como una medida de mitigación que permitió dar por terminado un recurso de protección. Además, debió construir una calle de acceso a la Población Desiderio Guzmán, que incluye el cambio de servicio, el mejoramiento de estándar de pavimentos y la reubicación de un paradero de buses.

Agrega que el Proyecto Ambiental con que fue licitada y adjudicada la Concesión Acceso Norte a Concepción, no contemplaba en el sector del enlace Penco, la instalación de defensa de aluminio antirruido.

Solicita condenar al MOP a pagar e indemnizar a la Concesionaria, en dinero efectivo, la cantidad total de UF 20.396,54 más IVA, más la cantidad de UF 13.459,18, más IVA, por concepto de costo financiero soportado por la Concesionaria hasta el día 31 de julio de 2003; o la cantidad total que esta Comisión estime como ajustada al mérito de autos, en todo caso, más el interés que corresponde (9,5% real anual) aplicado hasta el día del pago efectivo.

E. AMPLIACIÓN DE CARPETA DE RODADO (TERCERAS PISTAS) Y DEFENSAS CAMINERAS.

Expone que la adjudicación del Contrato de Concesión incluía para los sectores 2, 3, 4 y 5, la aceptación del Proyecto Anteproyecto Oficial de la Licitación, lo que consta del Numeral 2 del DS MOP N° 7 de 1995, en relación con la Oferta de la Concesionaria en la licitación.




Secretario
Comisión art. 36. D.S. MOP 900/96

Señala que la Oferta Técnica de la Concesionaria fue analizada y aprobada por el MOP y sus Departamentos de Estudios de la Dirección de Vialidad y de Concesiones de la DGOP, con sus respectivas asesorías, cuyos informes no observaron a este anteproyecto ni a los de los otros tres proponentes, el tema de las condiciones que establecen las Bases en el numeral II.4.6. sobre Ingeniería de detalle del camino.

Específicamente, en el punto II.4.6.1., sobre Diseño Geométrico para los sectores 1, 2, 3 y 4 (sectores comprendidos entre la Ruta 5 y Penco) se establece que: "para el diseño en alzado, se aceptarán como pendientes y longitudes máximas las definidas en los anteproyectos de Referencia para cada Sector y que las combinaciones de pendiente y longitud que se adopten deberán ser tales que no se produzcan descensos de velocidad de los vehículos pesados de más de un medio de la velocidad de diseño... en caso que esta condición no pueda sostenerse, por conjugarse desfavorablemente razones topográficas, el Concesionario deberá considerar la construcción inmediata de la doble calzada en los sectores 1, 2 y, 3 y 4".

Expresa que la pista lenta solo se contemplaba en el Tramo Troncal, entre la Ruta 5 y hasta su empalme con la Ruta 150, en el caso que el grupo adjudicatario no hubiere optado por la pavimentación de la segunda calzada desde un inicio de la Concesión. Por otra parte, en las Bases se solicitaba una tercera pista en caso de no cumplirse la condición de reducción de velocidades en vehículos pesados.

Señala que las soluciones presentadas por la Sociedad Concesionaria satisfacían todos los requisitos técnicos en esta materia. El grupo adjudicatario decidió presentar en su Oferta la construcción desde el inicio de dobles calzadas en todo el tramo troncal que en definitiva incluyó y construyó (Km 0,00 y Km 75,102), más las extensiones de las vías de los enlaces en ambos extremos del camino según las calzadas de la Rutas 5 ó 150-CH a que cada una de ellas conecte. La doble calzada se compone de cuatro pistas, dos en cada dirección; y de dos bermas, una en cada lado. No procedía la exigencia de construir una "tercera pista" cuando la doble calzada ya aseguraba cuatro pistas.

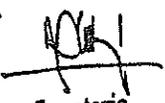
Agrega que el Inspector Fiscal, por ORD. 116, informó que suspendía unilateralmente las aprobaciones de todo el trazado, lo que a la fecha indicaba aprobación en la Ruta del Tramo Troncal del KM 0,02 al 28,00 e, incluso, que ello afectaría los sectores Pk. 20,409 al 28,000, paralizando toda posibilidad de avance durante la temporada caminera de ese verano en las adicionales secciones de ingeniería, expropiaciones y, obviamente, ejecución de obra.

La razón que aducía el Inspector Fiscal era que detectaba problemas referidos a supuestas exigencias para determinadas condiciones de pendiente, que él llamaba "pistas lentas", para buscar inducir la proposición de la solución de construir terceras pistas, pese a que la Sociedad Concesionaria había ofertado y construido una doble calzada en todo el Tramo Troncal por lo cual no se requerían terceras vías, según las normas de las BALI.

Indica que la Sociedad Concesionaria se habría visto forzada a aceptar construir "las terceras pistas", con obligada renuncia a solicitar compensaciones por ellas. Lo anterior consta en carta N° 011/96, del 5 de febrero de 1996, del entonces Gerente, Sr. Rodrigo de la Cuadra G.

Las obras adicionales que habría debido ejecutar la Sociedad Concesionaria fueron:




Secretario
Comisión art. 36. D.S. MOP 900/96

a) Pavimentación Adicional de 37,642 kms., con un ancho de 50 cms. por pista, correspondiendo a la mediana originalmente de 3 mts. de ancho.

b) Colocación de 37,642 metros de defensa caminera en la mediana, debido a la disminución del ancho de mediana a menos de 3 mts.

Añade que mientras el Inspector Fiscal habría exigido la construcción de una obra, que habría entendido se encontraba contemplada dentro del marco del Contrato de Concesión, otras autoridades técnicas y funcionarios públicos de la Administración del Estado, en el ejercicio de funciones públicas, estimaron posteriormente que no se requerían o que eran innecesarias.

Solicita condenar al MOP a pagar e indemnizar a la Sociedad Concesionaria, en dinero efectivo, la cantidad total de UF 109.639,96 más IVA, más la cantidad de UF 72.348,77, más IVA, por concepto de costo financiero soportado por la Sociedad Concesionaria hasta el día 31 de julio de 2003; o la cantidad total que esta Comisión estime como ajustada al mérito de autos, en todo caso, con más el interés que corresponde (9,5% real anual) aplicado hasta el día del pago efectivo.

F. PAVIMENTO EN BERMAS.

Expresa que en la etapa de desarrollo del proyecto definitivo o de ingeniería de detalle, la Sociedad Concesionaria evaluó los riesgos al usuario y la rapidez de construcción, dado el retraso que llevaba la obra en ese momento, para decidir, con informe al MOP, la pavimentación de las bermas, con el mismo diseño de las calzadas, en lugar de doble tratamiento superficial, mejorando, por interés público, la obra y el estándar de diseño.

El costo total demandado, por concepto de Pavimento en Bermas, es de UF 71.641. La continuidad y homogeneidad de la estructura de un pavimento, tanto en la calzada como en las bermas, incrementó significativamente la seguridad del usuario.

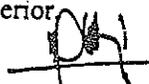
Solicita condenar al MOP a pagar e indemnizar a la Sociedad Concesionaria, en dinero efectivo, la cantidad total de UF 71.641,07 más IVA, más la cantidad de UF 47.274,21, más IVA, por concepto de costo financiero soportado por la Concesionaria hasta el día 31 de julio de 2003; o la cantidad total que esta Comisión estime como ajustada al mérito de autos, en todo caso, con más el interés que corresponde (9,5% real anual) aplicado hasta el día del pago efectivo.

G. SEÑALÉTICA O SEÑALIZACIÓN.

Señala que los antecedentes presentados por el MOP fueron considerados por todos los proponentes como base para el cálculo de volúmenes de obra, añadiendo las consideraciones propias de la revisión que cada proponente hizo de dichos antecedentes. Expresa que la volumetría del anteproyecto MOP habría sido deficiente ya que este diseño no correspondería a una obra con estándar como el que debía presentar la Concesión Acceso Norte a Concepción.

La demandante, al igual como lo hicieron los demás proponentes, aumentó las cantidades de señalética en proyecto respecto a las contempladas en las cubicaciones del MOP. Pese lo anterior




Secretario
Comisión art. 36, D.S. MOP 90096

por las adiciones y nuevas exigencias de la Inspección Fiscal, se requirió mayor cantidad de señales y señales especiales propias de este tipo de obra.

Indica que consideró en la Oferta adjudicada por el MOP la cantidad de 291 señales, muy superior a cualquier estimación o proyección oficial del MOP al momento de recibir las Ofertas de los licitantes. Sin embargo, en definitiva, y conforme al Proyecto que finalmente debió ejecutarse, Autopista del Itata S.A. instaló un total de 977 señales de tránsito.

Solicita condenar al MOP a pagar e indemnizar a la Concesionaria, en dinero efectivo, la cantidad total de UF 60.268,77 más IVA, más la cantidad de UF 39.769,91, más IVA, por concepto de costo financiero soportado por la Concesionaria hasta el día 31 de julio de 2003; o la cantidad total que esta Comisión estime como ajustada al mérito de autos, en todo caso, con más el interés que corresponde (9,5% real anual), aplicado hasta el día del pago efectivo.

H. PROYECTOS ELABORADOS POR CONCESIONARIA PARA OBRAS ADICIONALES ORDENADAS POR EL MOP, PERO NO EJECUTADAS EN DEFINITIVA.

a) Proyecto de Pasarela sobre el Río Itata, con proyecto entregado al MOP y cotizado.

Expresa que se le solicitó a la Sociedad Concesionaria la construcción de una pasarela sobre el río Itata cuyo objeto sería atender los tránsitos locales (peatones, pequeños vehículos de tracción animal e incluso automóviles) que anteriormente eran atendidos por la antigua balsa fiscal, entre Confluencia y Nueva Aldea.

Se habría solicitado un proyecto de ingeniería de detalle de una nueva estructura, independiente y paralela al Puente Itata, con su valorización correspondiente. Los proyectos habrían sido presentados y aprobados por la Inspección Fiscal.

Señala que esta estructura habría sido considerada por el MOP como requisito para la Puesta en Servicio de la obra, pese a ser una obra con carácter de adicional. Sin embargo, ante la imposibilidad de construir la misma en tiempo, este requisito habría sido eliminado de las condiciones de recepción de la obra.

Añade que con posterioridad se habría objetado el Proyecto aprobado por la IF. Dado lo anterior, ante la imposibilidad que el MOP se pronunciase en definitiva y habiéndose terminado la etapa de construcción, la Sociedad Concesionaria se desistió de ejecutar un nuevo proyecto y las obras correspondientes a esta pasarela.

Solicita condenar al MOP a pagar e indemnizar a la Sociedad Concesionaria, en dinero efectivo, la cantidad total de UF 1.389,26 más IVA, más la cantidad de UF 916,74, más IVA, por concepto de costo financiero soportado por la Sociedad Concesionaria hasta el día 31 de julio de 2003; o la cantidad total que esta Comisión estime como ajustada al mérito de autos, en todo caso, más el interés que corresponde (9,5% real anual) aplicado hasta el día del pago efectivo.

b) Proyecto de Retorno de Ruta 5.


Secretario
Comisión art. 36, D.S. MOP 900/96



Señala que el segundo caso de proyectos que debió elaborar la Sociedad Concesionaria para obras adicionales que tampoco fueron finalmente construidas por la demandante, corresponde al Proyecto de Retorno de Ruta 5.

Indica que se elaboró un proyecto de ingeniería de detalle considerando varias alternativas geométricas y de diseño, para lo que se requirió de levantamientos topográficos, revisión de obras de arte, etc., para finalmente presentar el Proyecto definitivo, valorizado, el 25 de marzo de 1998, por un monto de UF 28.725,14, el que incluía UF 700,61 de proyecto. Sin embargo, ante la imposibilidad de concluir el proyecto y materializar las expropiaciones antes del término del periodo de construcción, esta obra fue desechada.

Solicita condenar al MOP a pagar e indemnizar a la Sociedad Concesionaria, en dinero efectivo, la cantidad total de UF 700,61 más IVA, más la cantidad de UF 462,32, más IVA, por concepto de costo financiero soportado por mi representada hasta el día 31 de julio de 2003; o la cantidad total que esta Comisión estime como ajustada al mérito de autos, en todo caso, con más el interés que corresponde (9,5% real anual), aplicado hasta el día del pago efectivo.

11. Expresa que en todos los casos señalados en el numeral anterior existen estudios de proyectos, trabajos, labores y obras que ha debido desarrollar Autopista del Itata S.A. y que no se encontraban contempladas como obligaciones propias del Contrato de Concesión o, alternativamente, si bien se encontraban contempladas, el MOP requirió que en su ejecución se aumentaran los niveles de servicio o de mejoramiento de las obras, en relación a lo que se contemplaba inicialmente en la contratación por concesión.

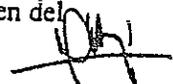
Por lo mismo, correspondería que estas nuevas inversiones y obras tengan el tratamiento especial de modificaciones ampliatorias y mejoramiento de las obras de la concesión como lo prescribe la Ley de Concesiones, ya sea como inversiones debidas a una modificación de las obras y servicios contratados a requerimiento del MOP, por causa de interés público, o ya sea como una ampliación o mejoramiento de común acuerdo de las obras inicialmente contratadas, en cualquier de los casos aplicando los artículos 19 ó 20 de la Ley de Concesiones, según corresponda.

Indica que de las mencionadas disposiciones legales se derivaría que Autopista del Itata S.A. no se encuentra ni legal ni contractualmente obligada a soportar el costo de estas nuevas inversiones, distintas y superiores a las contratadas, sino que ellas deben ser compensadas e indemnizadas por parte del MOP, como contratante de la Concesión.

Señala que las partes no pueden eximirse de las obligaciones asumidas, sino de mutuo acuerdo o en virtud de causales previstas y existentes al tiempo de formarse el consentimiento y, del mismo modo, una de las partes no puede alterar tampoco unilateralmente dichos términos de la contratación, sin resarcir el perjuicio que ello le significa a la contraria, pues de lo contrario se afectaría gravemente el elemento conmutativo del Contrato de Concesión.

12. Expone que según los artículos 19, inciso primero, y 20 de la Ley de Concesiones, habría debido procederse a modificar el contrato por el acuerdo de las partes, si se funda en una orden del




Secretario
Comisión art. 36. D.S. MOP 900/96

Señala que el segundo caso de proyectos que debió elaborar la Sociedad Concesionaria para obras adicionales que tampoco fueron finalmente construidas por la demandante, corresponde al Proyecto de Retorno de Ruta 5.

Indica que se elaboró un proyecto de ingeniería de detalle considerando varias alternativas geométricas y de diseño, para lo que se requirió de levantamientos topográficos, revisión de obras de arte, etc., para finalmente presentar el Proyecto definitivo, valorizado, el 25 de marzo de 1998, por un monto de UF 28.725,14, el que incluía UF 700,61 de proyecto. Sin embargo, ante la imposibilidad de concluir el proyecto y materializar las expropiaciones antes del término del periodo de construcción, esta obra fue desechada.

Solicita condenar al MOP a pagar e indemnizar a la Sociedad Concesionaria, en dinero efectivo, la cantidad total de UF 700,61 más IVA, más la cantidad de UF 462,32, más IVA, por concepto de costo financiero soportado por mi representada hasta el día 31 de julio de 2003; o la cantidad total que esta Comisión estime como ajustada al mérito de autos, en todo caso, con más el interés que corresponde (9,5% real anual), aplicado hasta el día del pago efectivo.

11. Expresa que en todos los casos señalados en el numeral anterior existen estudios de proyectos, trabajos, labores y obras que ha debido desarrollar Autopista del Itata S.A. y que no se encontraban contempladas como obligaciones propias del Contrato de Concesión o, alternativamente, si bien se encontraban contempladas, el MOP requirió que en su ejecución se aumentaran los niveles de servicio o de mejoramiento de las obras, en relación a lo que se contemplaba inicialmente en la contratación por concesión.

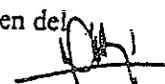
Por lo mismo, correspondería que estas nuevas inversiones y obras tengan el tratamiento especial de modificaciones ampliatorias y mejoramiento de las obras de la concesión como lo prescribe la Ley de Concesiones, ya sea como inversiones debidas a una modificación de las obras y servicios contratados a requerimiento del MOP, por causa de interés público, o ya sea como una ampliación o mejoramiento de común acuerdo de las obras inicialmente contratadas, en cualquier de los casos aplicando los artículos 19 ó 20 de la Ley de Concesiones, según corresponda.

Indica que de las mencionadas disposiciones legales se derivaría que Autopista del Itata S.A. no se encuentra ni legal ni contractualmente obligada a soportar el costo de estas nuevas inversiones, distintas y superiores a las contratadas, sino que ellas deben ser compensadas e indemnizadas por parte del MOP, como contratante de la Concesión.

Señala que las partes no pueden eximirse de las obligaciones asumidas, sino de mutuo acuerdo o en virtud de causales previstas y existentes al tiempo de formarse el consentimiento y, del mismo modo, una de las partes no puede alterar tampoco unilateralmente dichos términos de la contratación, sin resarcir el perjuicio que ello le significa a la contraria, pues de lo contrario se afectaría gravemente el elemento conmutativo del Contrato de Concesión.

12. Expone que según los artículos 19, inciso primero, y 20 de la Ley de Concesiones, habría debido procederse a modificar el contrato por el acuerdo de las partes, si se funda en una orden del




Secretario
Comisión art. 36. D.S. MOP 90096

Ministerio de "modificar las características de las obras, por causa de interés público", o si la modificación y su compensación es aceptada por el mutuo acuerdo de las partes.

13. Agrega que, el MOP es responsable de los hechos personales de sus representantes en el contrato. Los principios generales del Derecho Público sobre la forma en que actúa el Fisco y demás entes administrativos y de la responsabilidad que él asume por actos de los funcionarios que efectúan actuaciones en su nombre se consagran, entre otras, en la Ley N° 18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración de Estado, que prescribe en su artículo 4° que el Estado será responsable por los daños que causen los órganos de la Administración en el ejercicio de sus funciones, sin perjuicio de las responsabilidades que pudieren afectar al funcionario que los hubiere ocasionado.

Así, el MOP quedaría sujeto a la responsabilidad por los hechos del o de los funcionarios que lo representaron en este contrato que han exigido nuevas inversiones, o las han solicitado y han sido consentidas y aceptadas por la Sociedad Concesionaria, como en aquellos casos en que Autopista del Itata S.A. debió forzosamente aceptar mayores obras, servicios y los costos y sobrecostos derivados, actuando bajo presión del representante del Ministerio en el contrato.

14. Hace presente que el MOP ha aceptado celebrar convenios complementarios en diversas oportunidades con otras concesionarias.

15. Señala la demandante que desde el inicio de la Concesión y bajo el riesgo de tener totalmente paralizados equipos, maquinarias y otros recursos materiales y humanos en el desarrollo de esta obra, se habría visto forzada a encabezar los procesos de acceso material a terreno, debido a una demora extrema en la elaboración de las tasaciones de las comisiones de peritos designadas por el MOP y de los procesos expropiatorios consecuenciales. El trabajo que habría desarrollado la Sociedad Concesionaria para acceder a terrenos necesarios para las faenas fue muy intenso a partir de diciembre de 1995 y hasta marzo de 1998. Las deficiencias en el proceso expropiatorio del MOP y de acceso a terrenos obligó a fuertes desvíos de los transportes de material, equipos, suministros y personas, por los numerosos frentes discontinuos para ejecutar faenas, en zonas rurales o de montaña con bosques que no disponían de mayor vialidad local.

16. Expresa que para cumplir la función de expropiar que correspondía al MOP, la Dirección de Vialidad contrató el apoyo de una firma consultora que tendría a su cargo la preparación y cumplimiento de las actuaciones propias de este proceso administrativo y judicial.

17. Agrega que por su parte, a las instancias regulares de la Dirección de Vialidad, la de Contabilidad y Finanzas Nacional y las Fiscalías regional y nacional, correspondía la revisión y aprobación de los instrumentos propuestos, la asignación de los recursos presupuestarios requeridos y el trámite ante la autoridad ministerial y la Contraloría General de la República, de los Decretos Supremos de expropiación.



[Signature]
Secretario
Comisión art. 36, D.S. MOP 900

18. Explica que en los casos de convenios con los afectados sobre la expropiación, una vez perfeccionados, dicha Consultora debía preparar y tramitar la suscripción notarial de las escrituras públicas y diligenciar su inscripción a nombre del Fisco, recabando y entregando los certificados del respectivo Conservador de Bienes Raíces que así lo acreditaran. A su turno, en los casos judiciales, el Consejo de Defensa del Estado perfeccionaba la expropiación e inscripción de los terrenos a nombre del Fisco y obtenía la orden de ingreso a los terrenos, con toma de posesión material, entregándolos a la Inspección Fiscal de la Concesión.

Señala que en este proceso se habrían producido graves y evidentes fallas en el cumplimiento de las obligaciones legales y contractuales del MOP. Los daños y perjuicios de esta actividad mal cumplida por la parte del Ministerio, debieron ser soportadas por la Sociedad Concesionaria.

Agrega que en el proceso de conciliación se habría acreditado que el tiempo promedio de aprobación de proyectos de la Concesionaria por parte del Inspector Fiscal fue de 124 días; y que se necesitó en promedio de 445 días para lograr la publicación de los decretos de expropiación en el Diario Oficial, contado desde la fecha en que se aprobó el proyecto de la Concesionaria.

19. Todo lo anterior, habría provocado costos y sobrecostos directos, haciéndole asumir actividades que no eran de su cargo en el contrato y dañando, por retardo de casi un año, el derecho contractual de concluir las faenas para lograr la puesta en servicio provisoria total, con percepción anticipada de los ingresos, que en la especie, además, le hicieron perder una temporada alta de flujos vehiculares entre el 1° de septiembre de 1997 y el 31 de marzo de 1998.

20. En razón de lo anterior, señala, se habría visto obligada a constituir equipos propios, a los que debió destinar numerosos profesionales ingenieros, constructores civiles y topógrafos. Además, Autopista del Itata S.A. habría contratado a varios equipos de abogados en Chillán y Concepción, y a consultores y profesionales externos.

21. De otra parte, bajo el riesgo de tener totalmente paralizados los importantes equipos destinados al desarrollo de esta obra, la Sociedad Concesionaria se habría visto forzada a asumir altos riesgos de no cobertura de los dineros que anticipaba -por la demora extrema de las tasaciones- al pactar y efectuar materialmente anticipos de pagos para lograr obtener acceso a los terrenos y permiso de inicio de faenas que no eran de su cargo, con el exclusivo propósito de suplir en la parte que se pudiese, las graves falencias al cumplimiento oportuno por los contratistas encargados por el MOP de dichos servicios vitales para el desarrollo del contrato y de las labores constructivas.

22. Expresa que al 10 de octubre de 1996 la concesionaria habría obtenido acceso a 268 lotes de expropiación, equivalente a un avance de 68,4% sobre el total de lotes de expropiación que contaban con resolución (392); y de 73,4% sobre los lotes más necesarios para la construcción (367).




Secretario
Comisión art. 36. D.S. MOP

23. Señala que el día antes de la Puesta en Servicio Provisoria Parcial del Tramo Troncal (31 de marzo de 1998, es decir 2 años y algo más de 6 meses después del inicio efectivo del proceso expropiatorio), las falencias generalizadas de oportuno cumplimiento de las expropiaciones o, en su defecto, de obtención de los permisos de ingreso e inicio de faenas, quedaba en absoluta evidencia al verificar que:

- a) no podía ponerse en servicio el Tramo Ramal (Rafael - Agua Amarilla) y, más aún, se encontraba paralizada su construcción, por orden judicial de la Corte de Concepción emanada por una defectuosa expropiación judicial del Lote N° 9 desde principios del mes de diciembre de 1997;
- b) el MOP, a esa fecha, ni siquiera había dictado el Resuelvo de Expropiación de unos 91 lotes complementarios de los 556 que en definitiva se identificaron, y
- c) lotes decisivos y claves para la construcción de la obra no tenían en trámite el perfeccionamiento de su expropiación, pues el sistema del MOP finalmente descansó en el esfuerzo, trabajo y severos costos incurridos por la Sociedad Concesionaria para obtener la posesión material de ellos.

24. Expresa que la magnitud de los incumplimientos contractuales de la obligación de expropiar, sitúa al MOP en el plano de la responsabilidad civil, en el nivel de culpa grave. Ello obligaría al MOP a aumentar el plazo de concesión y a indemnizar todos los perjuicios que de estos hechos culposos se derivaron para Autopista del Itata S.A., según el tenor artículo 22, N° 3 de la Ley de Concesiones.

25. Agrega que la falta de oportunidad en el acceso a la faja de expropiación, ocasionó severos sobrecostos y perjuicios a la Sociedad Concesionaria: en los siguientes aspectos:

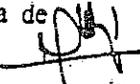
A. Prácticamente durante todo el periodo de construcción, la sociedad concesionaria habría encabezado las gestiones para acceder a los lotes de terreno necesarios para ejecutar las obras.

La acción de la Sociedad Concesionaria se habría hecho de manera coordinada con el MOP, y con su respaldo y aprobación, supliendo de alguna manera el retardo que demostraban los procesos expropiatorios y evitando demorar todavía más el tiempo que serían necesario para completar totalmente la ejecución de la obra.

Esto le provocó costos y sobrecostos directos, haciéndole asumir actividades que no eran de su cargo en el contrato y dañando, por retardo de casi un año, el derecho contractual de concluir las faenas para lograr la puesta en servicio de la obra conforme a lo previsto en el Cronograma de Trabajo y sobre el que se calculó el equilibrio económico de la concesión y se obtuvo el financiamiento de la obra.

Además, debido a la celebración de convenios para obtener el acceso a la mayor parte de la superficie y lotes a expropiar del trazado troncal y ramal de la Concesión, la demandante habría incurrido en severos costos financieros, toda vez que se requirió de convenios de precio para obtener acceso a los mismos, mediante un permiso pagado por la Concesionaria en forma de




Secretario
Comisión art. 36, D.S. MOP 000/96

anticipo de indemnización de expropiación contra la cesión de derechos y mandato para su cobro o con alto riesgo de pérdida por no disponer de tasación de expropiación oportunamente.

Solicita condenar al MOP a pagar e indemnizar a la Sociedad Concesionaria, en dinero efectivo, la cantidad total de UF 40.480,81 por concepto de costos de gestión de expropiaciones y accesos a terreno, más la cantidad de UF 26.712,31 por concepto de intereses al día 31 de julio de 2003; más la cantidad de UF 33.852,21, por concepto de costo financiero incurrido con motivo de anticipos en dineros pagados por la Sociedad Concesionaria a los propietarios de terrenos necesarios para ejecutar las obras; o la cantidad total que esta Comisión estime como ajustada al mérito de autos, en todo caso, con más el interés que corresponde (9,5% real anual), aplicado hasta el día del pago efectivo.

B. Expone que en relación al Lote N° 9 de expropiación del Tramo Ramal (Rafael - Agua Amarilla) que ocupaba el ancho total de la faja del camino con una superficie de 10.563 mts/2, se identificó el 8 de abril de 1996.

El 2 de junio de 1997, el MOP publicó en el Diario Oficial el DS N° 392, de 24 de abril de 1997, que envió a perfeccionar en Tribunales la expropiación del Lote N° 9, del Tramo Ramal y fue entregado por el MOP a la Concesionaria en Noviembre de 1997, con lo que la demandante inició las faenas con la delimitación y la limpia de los terrenos y la colocación del cerco fiscal.

Sin embargo, el MOP habría expropiado erróneamente, ya que en noviembre de 1997, doña Florencia Rubio Reyes, real propietaria del predio afectado parcialmente por la expropiación, interpuso un recurso de protección en contra de la Concesionaria, alegando ocupación indebida de la faja caminera que, por lo demás, nos había sido entregada por el propio MOP.

En diciembre de 1997, la Corte de Concepción paralizó y prohibió las faenas.

Con fecha 20 de marzo de 1998, la demandante logró convenir un acuerdo con la recurrente, que involucró en su favor un pago de \$ 3.000.000.- Sólo como consecuencia de este acuerdo, fue posible que la Corte de Concepción levantara la Orden de No Innovar. Con ello, se pudo reiniciar la construcción que fue interrumpida por la prohibición judicial, sólo a partir de la segunda semana de abril de 1998.

Estos hechos ocasionaron daños y perjuicios que el MOP debería compensar en virtud de lo dispuesto en el artículo 15, en relación con el artículo 22 N° 3 de la Ley de Concesiones.

Debido a la falla expropiatoria del MOP, la obra se prolongó adicionalmente por 3 meses y 11 días, entre el 30 de Marzo y el 12 de Julio de 1998. Lo anterior provocó sobrecostos de UF 16.342, por concepto de mayores gastos generales incurridos por la Concesionaria y su Constructora, considerando 3,35 meses.

Solicita condenar al MOP a pagar e indemnizar a la Sociedad Concesionaria, en dinero efectivo, la cantidad total de UF 16.342, más IVA, por concepto de mayores gastos generales por retardo de expropiaciones en el Tramo Ramal, más la cantidad de UF 10.783,69, más IVA, por concepto de costo financiero soportado por la Concesionaria hasta el día 31 de julio de 2003; o la cantidad total que esta Comisión estime como ajustada al mérito de autos, en todo caso, con más el interés que corresponde (9,5% real anual), aplicado hasta el día del pago efectivo.



[Handwritten Signature]
Secretario
Comisión art. 36. D.S. MOP 990/96

C. Como consecuencia de las demoras en la entrega de terrenos, principalmente de casos perfeccionados por vía judicial, se provocaron severos daños y perjuicios a la Sociedad Concesionaria, como son los incrementos de costos directos y gastos generales y las pérdidas de ingresos por retardo en la puesta en servicio de la obra.

Conforme al Programa de Trabajo de la concesión, el inicio de la Etapa de Explotación debía ocurrir no más tarde del 1° de agosto de 1997. Por lo anterior, y toda vez que la Puesta en Servicio Provisoria del Tramo Troncal de la Concesión se llevó a cabo el día 30 de marzo de 1998, resulta, por tanto, que el mayor tiempo que debió destinarse a la etapa de construcción, por causa no imputable a la Sociedad Concesionaria, alcanza a 8 meses y 12 días, lo cual afecta tanto los costos propios de la construcción, como las proyecciones económicas del modelo estudiado para la concesión al momento de presentar Oferta en la Licitación.

Es por ello que la demandante solicita ser indemnizada por la pérdida de tiempo de construcción y de la concesión y cualquier otro plazo intermedio exigible, consistente en 8 meses y 12 días.

El mayor plazo de construcción para el Tramo Troncal de la Concesión generó como consecuencia:

- a) un incremento de los gastos generales durante el período de construcción;
- b) un incremento de costos directos e indirectos por los recursos empleados en la aceleración de la obra para evitar que el aumento de plazo de construcción se incrementara todavía más;
- c) un aumento de los costos financieros de la Sociedad Concesionaria, porque se incrementó el flujo de caja requerido para la construcción y se aumentó el plazo de financiamiento en un período igual al mencionado.

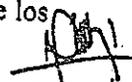
Conforme con el análisis de la propuesta, en el presupuesto de construcción se incluyó un costo por gastos generales de la constructora de UF 1.485.841,52, a ser erogados en los 26 meses que comprendía el programa de obra incluido en la licitación, y que forma parte del contrato de concesión. Con lo que el costo indirecto mensual era de UF 57.147,75. Aplicando este costo a los 9 meses de retraso, se tiene un costo total UF 565.762,73.

Solicita condenar al MOP a pagar e indemnizar a la Sociedad Concesionaria, en dinero efectivo, la cantidad total de UF 565.762,73, más IVA, por concepto de mayores costos constructivos en el Tramo Troncal, más la cantidad de UF 373.333,18, más IVA, por concepto de costo financiero soportado por la Concesionaria hasta el día 31 de julio de 2003; o la cantidad total que esta Comisión estime como ajustada al mérito de autos, en todo caso, más el interés que corresponde (9,5% real anual), aplicado hasta el día del pago efectivo.

D. A partir de la elaboración de los planos de planta del proyecto definitivo, se llevaron a cabo, por el MOP, los procesos expropiatorios necesarios para ejecutar las obras.

Debido a la irregularidad del proceso expropiatorio, habría existido una falta de continuidad de la faja expropiada o con acceso efectivo para realizar la obra. Lo anterior, provocaba que el movimiento de materiales entre dos puntos de la faja del camino no fuera continuo, por lo que los




Secretario
Comisión art. 36. D.S. MOP 900/96

equipos de transporte de materiales se debían desviar a caminos alternativos fuera de la faja, incrementándose las distancias de acarreo.

La falta de continuidad de la faja, además, habría contribuido a la mala compensación de cortes y terraplenes en tramos adyacentes y disminuyendo sustancialmente los rendimientos del equipo en todas las actividades de movimiento de tierra.

También se habría afectado las actividades en estructuras y obras de arte, causando saturación de rutas alternativas, obligando a la construcción de mayor número de caminos provisorios de obra (con pago de "derecho de paso"), con inevitables efectos ambientales y se aumentó el costo de mantención de caminos existentes (vecinales, rurales, forestales) y provisorios de obra por el mayor número y longitud de estos, etc.

Todo ello habría ocasionado a la Sociedad Concesionaria un aumento en el costo generalizado de transporte, asociado a los conceptos de tiempo de viaje y el costo monetario del mismo; distinto y mayor al de las rutas que se tenían contempladas en el estudio de la oferta para el ingreso a la faja.

Por estas consideraciones, la demandante solicita ser compensada por el MOP por los siguientes aspectos:

- a) el mayor costo de transporte de materiales, causado por el aumento de distancia entre el banco o pozo y el tiro; y
- b) el sobrecosto de doble carguío debido a la necesidad de formar acopios cercanos a la faja no expropiada, para optimizar el tendido y compactación del material rápidamente cuando se produjese la liberación de la faja, permitiendo así la continuidad de las actividades posteriores.

Solicita condenar al MOP a pagar e indemnizar a la Sociedad Concesionaria, en dinero efectivo, la cantidad total de UF 136.832,16, más IVA, por concepto de mayor costo de transporte de materiales, más la cantidad de UF 90.292,24, más IVA, por concepto de costo financiero soportado por la Concesionaria hasta el día 31 de julio de 2003; o la cantidad total que esta Comisión estime como ajustada al mérito de autos, en todo caso, con más el interés que corresponde (9,5% real anual), aplicado hasta el día del pago efectivo.

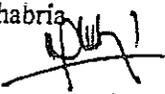
E. Como consecuencia de todas las demoras del MOP en la entrega de terrenos, la demandante se habría visto perjudicada al dejar de percibir unos legítimos ingresos por concepto de peajes o tarifas, que tenía derecho en uso de sus atribuciones contractuales de explotar la Concesión a la fecha de autorización de Puesta en Servicio.

Considera que el Inicio de Explotación de toda la obra en concesión, conforme a cronograma de licitación debía ser el 1° de agosto de 1997, y la fecha real de Inicio de Explotación fue recién el 30 de marzo 1998, lo que habría incrementado la duración de la Etapa de Construcción del Tramo Troncal en 8 meses y 12 días.

Estos perjuicios se derivan de:

- a) Puesta en servicio provisorio parcial del tramo troncal: el perjuicio consiste en Pérdida Económica, medida en dinero, por la disminución de 9,40 meses de ingresos que habría




Secretario
Comisión art. 36. D.S. MOP 900/96

correspondido percibir a la Sociedad Concesionaria a la Puesta en Servicio Provisoria de la Concesión Troncal, menos los costos de operación de las Plazas de Peaje en que habría debido incurrir la Concesionaria.

Conforme al Ingreso Mínimo Garantizado estipulado en el Contrato de Concesión, el perjuicio económico irrogado, entre el 1° de agosto de 1997 hasta el 30 de marzo de 1998, a UF 150.038,25, cantidad que ya tendría descontado el costo operacional de la Sociedad Concesionaria.

b) Puesta en servicio provisorio parcial del tramo Ramal Rafael Agua Amarilla: debido a la falla expropiatoria del Lote N° 9 del Ramal Rafael-Agua Amarilla, para este sector de la Concesión, la obra se prolongó adicionalmente por 3 meses y 11 días, entre el 30 de marzo y el 12 de julio de 1998, por lo que no se percibieron los peajes correspondientes a la caseta de peaje Rafael, durante este período, por causa no imputable a la Sociedad Concesionaria.

El perjuicio económico irrogado a la Sociedad Concesionaria alcanzaría, entre el 30 de marzo de 1998 y el 12 de julio del mismo año, a UF 5.306,75.

Solicita condenar al MOP a pagar e indemnizar a la Sociedad Concesionaria, en dinero efectivo, por concepto de pérdida de ingresos, la cantidad total de UF 155.345, por concepto de pérdida de ingresos por cobro de tarifas, más la cantidad de UF 102.508,42, por concepto de costo financiero soportado por la Concesionaria hasta el día 31 de julio de 2003; o la cantidad total que esta Comisión estime como ajustada al mérito de autos, en todo caso, con más el interés que corresponde (9,5% real anual), aplicado hasta el día del pago efectivo.

F. Resultaría del todo imputable al Ministerio el retardo en el cumplimiento de plazos perfectamente posibles de lograr en un normal desarrollo del Contrato de Concesión.

En virtud de lo dispuesto en la Ley de Concesiones, procederían las indemnizaciones solicitadas, ya que ésta prescribe que cuando el retraso en el cumplimiento de los plazos parciales o del total, fuere imputable al Fisco, el concesionario gozará de un aumento igual al período del entorpecimiento o paralización sin perjuicio de las compensaciones que procedan.

En las Bases se estipula que el MOP debe compensar, con un aumento de plazo de la etapa de construcción y, también, del período de concesión en su integridad, si el procedimiento expropiatorio se transformaba en reclamos judiciales que significaren un retardo en la puesta en servicio provisorio de la obra, con respecto a la fecha indicada por el licitante en su oferta técnica, es decir, el día 1° de agosto de 1997.

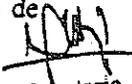
La demandante invoca a su favor jurisprudencia de otras Comisiones Conciliadoras.

26. Luego la demandante se refiere a los cambios de proyectos de la licitación.

Dentro de este tercer grupo de conceptos reclamados, señala, se comprende, los cambios de trazado que habrían sido impuestos por el Inspector Fiscal durante todo el desarrollo de la Etapa de Construcción.

Expresa que la oferta de la Sociedad Concesionaria forma parte integrante del respectivo contrato. En esta Oferta Técnica se presentó una variante del trazado del camino, la que fue técnica, contractual y legalmente aceptada por el MOP y, por ello, pasó a formar parte del Contrato de




Secretario
Comisión art. 36, D.S. MOP 900/96

Concesión. En la oferta de la demandante se presentó una alternativa para el Sector 1 de la Obra que se define entre la Ruta 5, By Pass Chillán y el Río Itata, en el sector del Balseo. Pero, en lo restante de su Oferta, se aceptó el trazado de la Ruta en concesión, conforme al anteproyecto del MOP, para el Tramo Troncal en los Sectores 2: Confluencia - Trecacura; 3: Trecacura a Agua Amarilla; 4: Agua Amarilla a Penco; y 5: Rafael - Agua Amarilla, llamado también, Tramo Ramal.

27. Señala que en el sector 4 del Anteproyecto Oficial del MOP, se encontraba definido el diseño del Enlace Penco y que, en consecuencia, habría quedado incorporado en el proyecto exigible a esa Sociedad Concesionaria según las Bases y la Oferta de la Licitación y según expresamente dispone el numeral 2 del D.S. MOP N° 7, de 1995, de adjudicación.

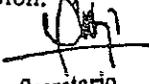
28. De acuerdo a las Bases y la ejecución de la ingeniería de detalles, las obras del trazado del camino debían hacerse en conformidad con el Proyecto presentado por la Sociedad Concesionaria, que fuera aceptado por el MOP, en su primera parte, correspondiente al Sector 1 y, para el resto del camino, que comprende los otros cuatro sectores, según el trazado y definición de las Estructuras Mayores que contenía el Anteproyecto Oficial del MOP en la Licitación.

29. Agrega que las Bases de Licitación disponían que "el Inspector Fiscal velará que se cumpla el proyecto de ingeniería presentado por el concesionario, en cada una de sus etapas, y deberá solicitar las modificaciones pertinentes a fin de que se cumplan las bases de licitación", pero el Inspector Fiscal habría ido más allá, atribuyéndose facultades que no le habían sido conferidas ni por la ley ni por el contrato de concesión, arrogándose la facultad de definir en única instancia el trazado definitivo del camino y las condiciones de la obra, aún cuando ésta se apartara del trazado propuesto por la demandante en la Oferta y que fuera aceptado por el MOP. Es así como mediante ORD. N° 021, de 5 de julio de 1995, el Inspector Fiscal habría rechazado la proposición en planta del trazado del camino para el Sector 1, entre la Ruta 5 y Confluencia.

30. Expone que de estas imposiciones de la Inspección Fiscal, verbales, se habrían derivado costos de movimiento de tierras, taludes, estructuras, obras de arte, proyecto, y mayor tiempo de ejecución -gastos generales además de los perjuicios económicos por peajes dejados de percibir- que no correspondía que fueran asumidas por la Concesionaria según las normativas legales, contractuales y técnicas que rigen la obra contratada por esta concesión.

Estas exigencias habrían provocado un doble efecto económico negativo para la Sociedad Concesionaria, al haberse visto obligada a asumir todas las obras o exigencias de estructuras, se necesiten o no de modo real y, simultáneamente, al haberse visto impedida de introducir mejoras que optimizaran el proyecto de una obra nueva, cuyos posibles usuarios serían sensibles a tarifas muy altas, por disponerse de varios caminos alternativos viales entre los mismos origen - destino servidos por el Acceso Norte a Concepción, con menores tarifas de peaje o sin ninguna tarificación.




Secretario
Comisión art. 36. D.S. MOP 900/96

31. Agrega que es posible verificar y visualizar los siguientes cambios de trazado en el Troncal y en el Ramal que fueron impuestos por la Inspección Fiscal.

- a) Modificación del trazado en la Zona de Quinchamáli, PK. 14+160 – 19+500: el eje habría pasado muy cerca del poblado del mismo nombre, indicándose al demandante que el proyecto debía reducir y aminorar los impactos territoriales y sobre las vialidades locales;
- b) Reubicación del Enlace Confluencia, haciéndose presente que en la posición original del proyecto aprobado (Pk. 19+840) se habría creado severos impactos territoriales en el sector de Confluencia;
- c) Entre el pk 20+500 y 32+600, se modificó el trazado para:
 1. Evitar impactos en los experimentos desarrollados entre la Empresa Agrícola Vitivinícola Itata S.A. y la Fundación Chile para introducir nuevos cultivos y posibilidades de vinificación en la Región.
 2. Impedir afectar al Poblado de Carrizales (Pk. 24+000 al 28+500).
 3. Impedir perturbaciones en el “contexto ecológico e histórico de los Misioneros Jesuitas” (Pk. 25+500 al 32+500), en el predio afecto a expropiación parcial por el trazado definido por el MOP, denominado “El Milagro”.
- d) En el sector de Granerillos (Pk. 36+080 al 37+940), se instruyó claramente evitar esos impactos para la población del sector.
- e) En el sector de Granerillos - Santa Bárbara – Villa Sonia – Crucero De Guaro – Culenco (Pk. 38+520 al 42+720) se modificó el trazado para evitar el efecto sobre la vialidad existente que aislaría a los poblados aledaños.
- f) En el sector entre los pk 47+900 al 52+200 y 52+200 al 54+520 se modificó el trazado para evitar el efecto sobre la vialidad existente que aislaría a los poblados aledaños.
- g) Rectificar el trazado en el lugar en que, conforme al anteproyecto referencial del MOP, debía instalarse la Plaza de Peaje “Troncal” (Pk. 57+300 al 61+200 del Troncal y Pk. 11+000 al 14+100 del Ramal Rafael – Agua Amarilla)
- h) Se incluye en el tramo anterior el Enlace Agua Amarilla (Pk. 60+540).
- i) En el sector del PK 64+800 al 66+300 sucedió lo mismo con relación a la Zona de la Bencinera.
- j) Asimismo, el trazado fue modificado a la llegada a Penco entre los Pk 3+580 y 75+116 para adecuarlo a la disposición del Enlace Penco.

32. Señala que ninguno de estos cambios habría sido libre y voluntariamente propuesto por la Sociedad Concesionaria. Ellos habrían sido impuestos o inducidos por las autoridades del MOP.

Los cambios de trazado impuestos por la parte del MOP generaron problemas constructivos con severos problemas de excavaciones y terraplenes.

Solicita condenar al MOP a pagar e indemnizar a la Sociedad Concesionaria, en dinero efectivo, la cantidad total de UF 673.090,75, más IVA, por concepto de cambios de trazado, más la cantidad de UF 487.177,31, más IVA, por concepto de costo financiero soportado por la



[Signature]
Secretario
Comisión art. 36, D.S. MOP 90096

Concesionaria hasta el día 31 de julio de 2003; o la cantidad total que esta Comisión estime como ajustada al mérito de autos, en todo caso, con más el interés que corresponde (9,5% real anual), aplicado hasta el día del pago efectivo.

33. Agrega, a este respecto, que el Estado se encuentra sujeto a responsabilidad legal y del contrato en materia de concesiones de obras públicas, toda vez que el régimen que regula la Ley de Concesiones deviene en un contrato, en virtud del cual el concedente y el concesionario traban relaciones jurídicas de carácter obligatorio, sometiéndose a la ley del contrato, que es de carácter administrativo y que, por lo tanto, se encuentra inmerso y regido por las leyes y reglamentos del ramo y, supletoriamente, por el Derecho Común.

Estas indemnizaciones y compensaciones tienen su sustento jurídico en principios de equidad y justicia, así como en el artículo 19 de la Ley de Concesiones, al establecer como criterio general de la contratación administrativa en materia de concesiones de obras públicas que el Estado debe compensar las mayores inversiones que ejecuta el Concesionaria con motivo de instrucciones u órdenes de quienes actúan por el Ministerio de Obras Públicas.

Señala que por ser la relación contractual existente entre el MOP y la Sociedad Concesionaria de derecho público, según lo dispone el c 21, inciso 1°, de la Ley de Concesiones, el Estado debe responder de todas las obligaciones contraídas por sus funcionarios derivadas de sus actos u omisiones, incluso si éstos han obrado fuera de los límites de su competencia y atribuciones conferidas.

34. Agrega que el Derecho Público chileno establece principios generales de la representación del Fisco y de la responsabilidad orgánica que él asume por actos de los funcionarios que lo representan. Así lo dispone el artículo 4° de la Ley N° 18.575, de 1986, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración de Estado.

En los casos de incumplimiento de las obligaciones del Fisco - MOP, éste incurrirá en responsabilidad contractual que lo constriñe a pagar las indemnizaciones de perjuicios, compensatorias y moratorias, que en derecho proceden.

En virtud del DS MOP N° 7, de 1995, y del art. 29 de la Ley de Concesiones, en relación con los arts. 38 y 39 del Reglamento respectivo, y del punto N° I.6.14. de las BALI, el Inspector Fiscal de la etapa de construcción es un funcionario público, que actúa en nombre y para el MOP y, como tal, hace responsable a dicho Ministerio de los daños que su actuación puedan ocasionar a terceros o quienes son contraparte del Estado en un contrato solemne de Concesión de Obra Pública.

35. Expresa que la obra de la Concesión Acceso Norte a Concepción, en especial, entre el río Itata y el Enlace Penco, incluido también su Tramo Ramal, dio lugar a la excavación de grandes cortes y a la construcción de grandes terraplenes.

La Inspección Fiscal, durante un período importante de la construcción, habría impedido emplear los materiales extraídos de los cortes para construir los terraplenes, sin fundarse en




Secretario
Comisión art. 36. D.S. MOP 90096

argumentos técnicos que pudieren haber justificado su proceder, de lo que se provocó serios perjuicios y consecuencias económicas para la Sociedad Concesionaria.

Agrega que todo proyecto de construcción de un camino u obra vial busca un diseño "compensado", es decir, se trata que todos los materiales de los cortes se empleen en la construcción de terraplenes.

36. Indica que en el Manual de Carreteras vigente a la fecha de la licitación, especificaba: "En la construcción de terraplenes sólo debe emplearse material adecuado y satisfactorio obtenido de la excavación general y de las excavaciones para drenaje y fundación de estructuras. Este material debe estar libre de troncos, raíces, desperdicios u otros materiales que podrían afectar la estabilidad de los terraplenes."

Dichas especificaciones no mencionaban otros requerimientos y, más aún, por el contrario, ellas establecían: "En los terraplenes que se construyan con material de bajo poder de soporte, inadecuado para servir de fundación a las capas de rodado, deberá disponerse una o más capas superiores de material adecuado, preferentemente material de sub base. El material y el espesor de la capa a colocarse deberá ser determinado por las especificaciones especiales o por la Inspección Fiscal".

37. Explica que desde Confluencia hasta Penco, el camino de la Concesión, incluido su ramal, cruza el "batolito costero". Esto significa que se excavan maicillos. Este material es, en general, apto para la construcción de terraplenes con buenas resistencia y con taludes con las pendientes usuales en nuestras carreteras. En toda la Cordillera de la Costa y en las zonas con rocas graníticas se emplean estos maicillos para la construcción de terraplenes.

Durante el mes de mayo de 1995, la Sociedad Concesionaria hizo llegar al Inspector Fiscal, para revisión y aprobación, el Proyecto del Sector 1 - Ruta 5 Confluencia - en su etapa de Ingeniería y Diseño Básico. Se incluía el Estudio de Mecánica de Suelos para dicho sector I y las Especificaciones Técnicas a ser aplicadas en el contrato, que eran totalmente compatibles con el Manual de Carreteras.

Pero, el 6 de Septiembre de 1995, la Asesoría de la Inspección Fiscal (ITO) habría exigido para el "Item 5.303 Terraplenes m3. que se debía eliminar el párrafo según el cual se podría utilizar para terraplén un material con CBR entre 6% y 10%". Esta instrucción a la Sociedad Concesionaria se habría dado sin fundamento alguno y sin advertir que las especificaciones técnicas de la Sociedad Concesionaria se encontraban validadas por el Manual de Carreteras y que se contradecía la práctica normal de la ingeniería vial y el diseño del Anteproyecto Referencial del MOP.

38. Señala que encargó al ingeniero don Pedro Ortigosa, del Instituto de Investigaciones y Ensaye de Materiales de la Universidad de Chile (IDIEM), un informe de mecánica de suelos denominado "Uso de Materiales de Corte (Maicillo) en la Confección de Terraplenes".

Este informe, emitido durante el mes de mayo de 1996, concluyó que podían ser utilizados en el núcleo de los terraplenes materiales finos tipo "maicillo" con CBR mayores a 3%.



[Handwritten signature]
Secretario
Comisión art. 36, D.S. MOP 90096

Con el aval del informe técnico especializado, la Sociedad Concesionaria insistió nuevamente ante la Inspección Fiscal para que se autorizara la utilización de material con CBR desde un 3%, lo que habría sido rechazado.

39. Agrega que el Director de Vialidad, finalmente, permitió a la Sociedad Concesionaria la utilización del material maicillo, sólo a partir del mes de diciembre de 1996.

La especificación finalmente aprobada, no habría diferido, en lo sustancial, con la propuesta por la Concesionaria, ya que no se modificó la calidad del material, la estructura del terraplén ni el procedimiento de trabajo por capas: solamente se solicitó una prueba de rodado previo al tendido de la capa subrasante.

40. La imposibilidad de usar material con un CBR desde un 3%, significó para la demandante enviar a botadero el material excedente no aceptado por la Inspección Fiscal, debiendo reponerlo o sustituirlo con material externo al sector para ser usado en los terraplenes. Lograr la modificación de la orden del Inspector Fiscal tomó un año y dos meses. En el intertanto, se debieron hacer cuatro terraplenes de prueba.

41. El rechazo del uso de los maicillos habría implicado:

- a. que los terraplenes tuvieran que construirse con materiales extraídos de yacimientos en el río Itata, cuya disponibilidad era limitada, y que debieron ser transportados en promedio más de 40 Kms., en muchas ocasiones por caminos secundarios y con grandes rodeos. Este problema de transporte obligó a contratar todos los camiones disponibles en dentro y fuera de la Región e, inclusive, a importar directamente equipos de transporte;
- b. habilitar botaderos para desechar los maicillos;
- c. cambiar el proyecto bajando la rasante, es decir "descompensando" los movimientos de tierra. Esto lo aplicó en los sectores II, Confluencia - Granerillos; III, Granerillos - Agua Amarilla y V, Rafael - Agua Amarilla. No se podía aplicar en IV Agua Amarilla - Penco pues en ese sector no había espacio para cambios de pendientes del camino, requiriéndose una bajada con una pendiente uniforme;
- d. la "descompensación" llevó a que el volumen de los terraplenes sólo alcanzara a un 60% del de los cortes, muy debajo del 87,5% indicado por el MOP. La descompensación aumentó en forma importante la altura y longitud de los taludes con lo que se aumentó también los contrafosos revestidos, cunetas revestidas y canaletas de material corrugado;
- e. fue necesario construir con material "integral" del río Itata 659.915 metros cúbicos de terraplén;

42. Solicita condenar al MOP a pagar e indemnizar a la Sociedad Concesionaria, en dinero efectivo, la cantidad total de UF 932.331, más IVA, por concepto de descompensación Corte-Terraplén, más la cantidad de UF 615.223, más IVA, por concepto de costo financiero soportado por la Sociedad Concesionaria, del día 31 de julio de 2003; o la cantidad que esta Comisión estime



[Signature]
Secretario
Comisión art. 36, D.S. MOP 900/96

como ajustada al mérito de autos, en todo caso, con más el interés que corresponde (9.5% real anual), aplicado hasta el día del pago efectivo.

43. Señala, en relación con la Geotecnia del proyecto, que la oferta de la demandante resultó de un Anteproyecto Referencial del Ministerio y de las informaciones, análisis, ratificaciones y verificaciones de las Circulares Aclaratorias emitidas durante dicho proceso.

Los antecedentes que el MOP puso a disposición de los licitadores tendrían un valor inherente. Ello a pesar de todas las declaraciones que se contienen en las BALI de exención de responsabilidad sobre el contenido de los documentos o la exactitud de los datos en ellos consignados.

44. Según las BALI, los documentos de referencia para la licitación se constituían por Anteproyectos de la Dirección de Vialidad del Ministerio y, en este particular caso, uno de ellos era el "Estudio de Ingeniería Camino Confluencia - Agua Amarilla - Penco, VIII Región" de Geotecnia, confeccionado por la firma consultora de ingeniería, el ingeniero y experto, don Dusan Dujisin Quiroz.

Durante el desarrollo de la etapa de construcción, se constató que en el estudio de geotecnia fue poco predictivo en lo que respecta a los alcances obtenidos de las prospecciones que definieron la geotecnia existente, induciendo necesaria y abiertamente a un error de la Sociedad Concesionaria.

45. Señala, la demandante, que recurrió a los servicios de un ingeniero geotécnico, don Héctor Ventura B., quien, con ligeros ajustes, adoptó los criterios de diseño de taludes que habían sido definidos por el consultor del MOP, don Dusan Dujisin. Se consideró la experiencia empírica en las excavaciones en la misma formación geológica que se podían ver en la zona.

El consultor calculó con la información base proporcionada por el MOP, con taludes de inclinación 2:3 (H:V) para una altura de 10 m. un FS sísmico de 1,7 y para 15 m. de altura un FS sísmico de 1,3 y concluyendo que "para cortes de altura mayor a 10 m se recomienda construir banquetas de 3,5 m. de ancho" añadiendo que "estas bermas además, aumentarán los factores de seguridad indicados para los taludes". En estas circunstancias, la demandante mantuvo el talud de las excavaciones y la altura entre banquetas del diseño del MOP.

46. Añade que, sin embargo, durante la construcción de la Concesión se habrían presentado numerosos derrumbes de taludes.

Estos derrumbes de taludes habrían obligado a la demandante a extraer adicionalmente más de 1.800.000 metros cúbicos de tierra; a volver atrás con las excavaciones; a reperfilear los taludes; a acarrear dichas excavaciones y formar botaderos "compactados"; a reconstruir fosos y cercado, etc.

47. Señala que para determinar la causa de los imprevistos e inesperados derrumbes constatados en los taludes del Acceso Norte a Concepción, se encargaron nuevas consultorías de especialistas en geotecnia. Por parte del MOP, se encargó el informe de LEN Ingenieros Consultores, y DICTUC



Secretario

Comisión art. 36. D.S. MOP 900/96

(Universidad Católica de Chile), fue contratada por la demandante por orden de la Comisión de Recepción Definitiva de la Autopista.

Por otra parte, desde el mes de marzo de 1997, la demandante había contratado la asesoría permanente del IDIEM (Universidad de Chile).

Todas las instituciones expertas que fueron involucradas en el problema de los taludes, tomaron posición acerca de cuál era la causa del problema y sobre la forma como debía actuarse consecencialmente.

Los informes del IDIEM habrían llegado a conclusiones similares a la de los ingenieros de LEN (encargado por el MOP)

IDIEM concluyó que el tipo de taludes que fueron considerados en el diseño de la carretera y en el anteproyecto referencial del MOP son los que se habían mostrado exitosos en los cortes viales construidos en la zona y que las diaclasas eran imposibles de detectar a simple vista en las calicatas de reconocimiento y más difícilmente mediante sondajes. Asimismo, estimó que no se justificaba un tendido generalizado de los taludes y recomendó un criterio "as built", es decir, tender los taludes que mostraren inestabilidad por la presencia de diaclasas "conformes", es decir, de planos débiles cuya orientación facilita el deslizamiento de cuñas.

48. Indica que los informes de los consultores contratados por el MOP y por la demandante habrían demostrado que los derrumbes no se habrían producido debido a defectos de construcción. El propio Inspector Fiscal lo habría informado así al MOP.

Sin embargo, la Inspección Fiscal se dedicó a objetar y rechazar cada uno de los Informes sobre Taludes que entregara la Sociedad Concesionaria, ya desde principios del año 1997.

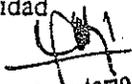
49. Expresa que la responsabilidad del MOP no estaría en la deficiencia de sus estudios puestos a disposición de todos los licitadores, sino en la actitud de algunos de sus representantes de hacer caso omiso sobre los imprevisibles eventos y problemas cuyas propuestas de solución le fueron oportunamente presentadas por la Sociedad Concesionaria, y de no instaurar una instancia técnica de estudio con la demandante, que tuviera por objeto buscar soluciones adecuadas que debían implementarse de modo de evitar mayores perjuicios para ambas partes.

Agrega que los derrumbes de taludes provocaron daños a la Sociedad Concesionaria. Dichos daños pueden ser analizados como costos directos de extracción del derrumbe y reperfilamiento de taludes; trabajos nuevos de protección y gaviones; costos adicionales de los equipos y recursos que deben mantenerse en espera de futuros incidentes y el costo del monitoreo para prevenirlos.

Los costos se originan en la extracción del derrumbe, en protecciones y gaviones, en las mayores exigencias constructivas que supuso la necesidad de solucionar el problema de los taludes y en el Plan de Rehabilitación y Mantenimiento de Taludes de Corte.

50. Solicita condenar al MOP a pagar e indemnizar a la Sociedad Concesionaria, por medio de alguno de los factores establecidos en el artículo 19, inciso 3° de la Ley de Concesiones, la cantidad




Secretario
Comisión art. 36. D.S. MOP 900/96

total de UF 658.034,93, por concepto de reperfilado de taludes, más la cantidad de UF 476.280,04, más IVA, por concepto de costo financiero soportado por la Sociedad Concesionaria hasta el día 31 de julio de 2003; o hasta por la cantidad total que esta Comisión estime como ajustada al mérito de autos, en todo caso, con más el interés que corresponde (9,5% real anual), aplicado hasta el día del pago efectivo.

51. Señala que para la Licitación del Acceso Norte a Concepción, el MOP encargó a firmas consultoras de experiencia un Informe de Prospecciones, cuyos resultados fueron entregados como Anteproyectos Referenciales del MOP para la Licitación. Dichos informes señalaban, entre otros, la estratigrafía, la clasificación de muestras y ensayos de CBR.

Conforme a los informes del MOP, entregados en la Licitación, el trazado completo atravesaba dos zonas de diferentes características geológicas. Una primera zona o sector tiene una longitud de 20 kms., entre la Ruta 5 y Confluencia. En unos 5 kms. de extensión se cruza un sector pantanoso. El resto eran materiales en buenas condiciones para recibir los terraplenes o la superestructura del camino. En la otra zona o sector, que incluía todo el Tramo Ramal y los Kms. 20 a 77 del Tramo Troncal, los suelos excavados en los cortes o sobre los que se fundan los terraplenes correspondían a maicillos que provienen de la descomposición in situ de rocas graníticas del "batolito costero".

Agrega que en los informes se mostraba que en su mayor parte estos suelos estaban con una humedad algo superior a la óptima para la compactación. A pesar de esto, casi todos estos suelos, según su estado en el momento de la prospección, podrían haber recibido directamente el material "integral" de la capa que debía colocarse bajo la estructura del pavimento, conforme al Anteproyecto de Pavimento presentado por la Sociedad Concesionaria en su Oferta. Este contemplaba un mejoramiento de la subrasante empleando material con CBR de 20%, mientras que el Anteproyecto del MOP aceptaba un CBR de 5% en la subrasante.

52. Durante el desarrollo de la etapa de construcción se constató sobresaturación y baja capacidad soportante de los suelos, circunstancias distintas a las que conforme a los Estudios del MOP debían encontrarse en terreno. Ello originó la necesidad de sobreexcavar por sobre 40 cms.

53. Expresa que adicionalmente, se tuvo la exigencia del Inspector Fiscal, con la inspección de la ITO (Topografía y Laboratorio), de recibir el "sello de fundación", impidiéndose el tendido de material de mejoramiento hasta no ser recibido el sello.

La baja capacidad soportante de los suelos originó una nueva partida o concepto, no contemplado en el presupuesto, que se denominó: "Sobre-Excavación en Corte" necesario para el "sello de fundación".

Explica que dicha Sobre-Excavación alcanzó como promedio 30 cms. de profundidad, que tuvo que ser rellenada con materiales fluviales traídos desde los ríos Itata y Ñuble. En algunos puntos aislados se llegaron a registrar hasta 6 mts., pero en general va desde 10 a 80 cm. Esto



[Handwritten Signature]
Secretario
Comisión art. 36. D.S. MOP 900/96

significó 924.983 m3 de materiales excavados y llevados a botadero y la misma cantidad de integrales transportados desde una gran distancia.

54. Agrega, además, que incurrir en un sobre costo por concepto de instalación de geotextiles, que era imposible de precaver al momento de la licitación. Las superficies cubiertas con geotextil, descontadas las del sector pantanoso en que se había determinado su instalación alcanzaron a un total de 609.117 metros cuadrados adicionales.

55. Solicita a la Comisión condenar al MOP a pagar e indemnizar a la Sociedad Concesionaria, en dinero efectivo, la cantidad total de UF 406.561,29, más IVA, por concepto de conformación de sellos de fundación, más la cantidad de UF 294.265,57, más IVA, por concepto de costo financiero soportado por la Sociedad Concesionaria hasta el día 31 de julio de 2003; o la cantidad que esta Comisión estime como ajustada al mérito de autos, en todo caso, con más el interés que corresponde (9,5% real anual), aplicado hasta el día del pago efectivo.

56. Señala que dichos casos sobre taludes y sellos de fundación -de los cuales habrían derivado mayores costos que ha debido soportar la Sociedad Concesionaria-, habrían sido la consecuencia directa y necesaria de informaciones técnicas y afirmaciones hechas en un estudio técnico especializado, debidamente analizados por el Ministerio de Obras Públicas.

Sostiene que de ellos se habría derivado para la demandante y para cualquier otra que hubiese resultado adjudicataria y concesionaria del Acceso Norte a Concepción, una incorrecta y distorsionada apreciación de la condición y calidad de los suelos que se afectaron por el Anteproyecto del Ministerio y el Proyecto Definitivo de la Sociedad Concesionaria; y de las variaciones máximas que podía experimentar el costo de construcción del proyecto.

57. Agrega que el fenómeno mostrado por la realidad en cuanto a los deslizamientos verificados en los taludes, habrían sido de mayor complejidad a la que predijo el informe oficial del MOP en esta materia. Por ello, el esfuerzo de recursos adicionales puestos a disposición por la Sociedad Concesionaria constituyó un compromiso extraordinario que escapa a cualquier parámetro legal, contractual o técnico, que permita mantener el equilibrio económico de la concesión.

La situación anteriormente planteada se habría visto agravada debido a que el Inspector Fiscal habría rechazado proposiciones técnicas tendientes a superar los problemas presentados de los propios estudios del MOP, sin importar si dicho rechazo se ajustaba o no a las normas técnicas actualmente vigentes en Chile.

58. A continuación, la demandante invoca a su favor que el evento se habría producido por la ocurrencia de sucesos sobrevinientes, lo que se encontraría recogido en el artículo 19, inciso 3°, de la Ley de Concesiones, o la existencia de errores o faltas en que pudo incurrir la Administración (ej. el MOP), o por las medidas impuestas por la Administración (el MOP) que causaron perjuicio a terceros. Añade que el abogado informante de la Comisión Conciliadora, don Jorge Precht P., en la




Secretario
Comisión art. 36. D.S. MOP 900/96

conclusión sexta, pág. 41 de su estudio, expresa que: "Las normas que establece la ley de concesiones deben analizarse en forma armoniosa. La exención de responsabilidad del Ministerio de Obras Públicas por caso fortuito, fuerza mayor o "cualquier otra causa" tiene como limitación el ius variandi, la ocurrencia de sucesos sobrevinientes, los errores o faltas en que pueda incurrir la administración y las medidas impuestas por la Administración que causen perjuicios a terceros."

59. La imprevisibilidad o irresistibilidad habría supuesto la necesidad de acometer un trabajo sobremanera gravoso en comparación con cualquier estimación que pudieron hacer ambas partes por separado. Dicho resultado justificaría una compensación a favor de la Concesionaria, puesto que así lo ordenaría la Ley de Concesiones, pero, además, invoca los siguientes principios generales de contratación, que persiguen preservar el equilibrio racional entre las prestaciones que recíprocamente se han prometido dar las partes:

- a. el ENRIQUECIMIENTO SIN CAUSA, en virtud del cual nadie puede enriquecerse sin una causa real y justa,
- b. la BUENA FE, en cuanto supone que el cumplimiento de las prestaciones conmutativas asumidas por una de las partes no puede suponer para la otra una ventaja o ganancia meramente circunstancial o fortuita,
- c. la CAUSA, que en cuanto elemento necesario de existencia de un acto jurídico, explica que la obligación de un contratante tiene como causa la obligación que recíprocamente contrae el otro contratante, las que se miran como equivalente a juicio de quien se obliga,
- d. la CONMUTATIVIDAD del contrato de concesión que, en cuanto contrato oneroso, se celebra en beneficio de ambas partes, y
- e. la TEORÍA DEL ABUSO DEL DERECHO, que pretende explicar que el derecho subjetivo es un interés que merece protección jurídica y, por lo tanto, el acreedor no puede exceder la satisfacción de ese interés: más allá de ese interés no hay derecho realmente que se pueda invocar válidamente, ni es posible obtener amparo jurídico.

60. Invoca a su favor las normas de interpretación de los contratos establecidas en el artículo 1561 del Código Civil, que prescribe que: "El sentido en que una cláusula puede producir algún efecto, deberá preferirse a aquel en que no sea capaz de producir efecto alguno" y el artículo 1564, por su parte, exige que la interpretación de normas contractuales produzca un resultado armonioso. A dichos efectos, prescribe: "Las cláusulas de un contrato se interpretarán unas por otras dándose a cada una el sentido que mejor convenga al contrato en su totalidad."

Concluye a este respecto que, ni utilidad ni armonía se alcanza con la posición del MOP de aseverar que el Concesionario se obligó a asumir todos los riesgos del proyecto de construcción y de la explotación ya que:

- a. señala que ello supondría privar para siempre de valor al artículo 19, inciso 3° de la Ley de Concesiones, que permite revisar el Contrato de Concesión cuando sobrevienen causas que



[Handwritten signature]
Secretario
Comisión art. 36, D.S. MOP 900/96

asi lo justifiquen. En efecto, si fuera que Autopista del Itata S.A. no tendria derecho a compensación alguna puesto que libremente asumió todos los riesgos de la construcción y de la explotación.

La falta de utilidad interpretativa es tal, que se privaria entonces de aplicación práctica y jurídica al ya mencionado art. 19, inc. 3° de la ley de concesiones, creando a su respecto una especie de derogación tácita y singular en lo que respecta al Contrato de Concesión Acceso Norte a Concepción.

- b. no puede haber una interpretación armónica del Contrato cuando por su intermedio una de las partes obtendría sin título jurídico para ello una ventaja que jamás estuvo en su intención o previsión, más aún si ello supusiese correlativamente un gravamen o perjuicio no previsto en la contraparte.
- c. la falta de claridad o de indeterminación de las cláusulas del Contrato de Concesión haría concluir que el punto I.6.66 es ambiguo y, como tal, su interpretación debe hacerse a favor del deudor, esto es, de la Sociedad Concesionaria (art. 1565 Código Civil).

61. Invoca a su favor el artículo 20 de la Constitución Política de la República sosteniendo que no es razonable convalidar una forma o método interpretativo que se aparte de las reglas generales de hermenéutica.

62. Para finalizar, la demandante señala a esta Comisión Arbitral que la tasa de actualización que solicita sea aplicada a los distintos conceptos reclamados se eleva en un punto porcentual a aquélla de 8,5% real anual reconocida en la Etapa de Conciliación, puesto que en los actuales Convenios Complementarios del Ministerio de Obras Públicas, que se encuentra cerrando con diversas Sociedades Concesionaria para hacerles aplicables el nuevo Mecanismo de Distribución de Ingresos ocupa una tasa real mensual de 0,7592%, es decir, de 9,5%.

63. En resumen, la demandante solicita lo siguiente:

- A. Por concepto de obras e inversiones adicionales, la cantidad equivalente en pesos, al día de su pago efectivo, de UF 324.012, con más la cantidad de UF 234.517 por intereses a una tasa del 9,5% real anual hasta el día 31 de julio de 2003, o la suma de dinero que la Comisión Arbitral estime procedente en justicia;
- B. Por concepto del Ineficaz Desarrollo de Expropiaciones y de Ingreso a Terreno; Pérdida de Plazos de Puestas en Servicio Parciales y Provisoria Total; Retardo Adicional de Construcción y Operaciones del tramo Ramal Rafael-Agua Amarilla imputable a falla de expropiación, la cantidad equivalente en pesos, al día de su pago efectivo, de UF 948.612, más la cantidad de UF 662.097 por intereses a una tasa del 9,5% real anual hasta el 31 de julio de 2003, o la suma de dinero que la Comisión Arbitral estime procedente en justicia;



[Signature]
Secretario
Comisión art. 36, D.S. MOP 900/96

C. Por concepto de Cambios de Proyectos de la Licitación, la cantidad equivalente en pesos, al día de su pago efectivo, de UF 673.091, con más la cantidad de UF 487.177 por intereses a una tasa del 9,5% real anual, hasta el día 31 de julio de 2003, o la suma de dinero que la Comisión Arbitral estime procedente en justicia;

D. Por concepto de los Mayores Costos por Descompensación Corte-Terraplén, la cantidad equivalente en pesos, al día de su pago efectivo, de UF 932.331, con más la cantidad de UF 674.813, por intereses a una tasa del 9,5% real anual, hasta el día 31 de julio de 2003, o la suma de dinero que la Comisión Arbitral estime procedente en justicia;

E. Por concepto de Imprecisiones de Estudios de Geotecnia del MOP, la cantidad equivalente en pesos, al día de su pago efectivo, de UF 1.064.596, con más la cantidad de UF 770.546, por intereses a una tasa del 9,5% real anual hasta el día 31 de julio de 2003, o la suma de dinero que la Comisión Arbitral estime procedente en justicia.

Para este caso particular, por aplicación de Causas Sobrevenientes, a que se refiere el artículo 19, inciso 3° de la Ley de Concesiones, solicita a esta H. Comisión que ordene que el pago de esta cantidad se efectúe indistintamente con revisión del sistema tarifario, de su fórmula de reajuste o del plazo de la concesión.

F. Solicita que se condene al MOP a pagar, dentro de quinto día de ejecutoriada la sentencia arbitral y de emitirse la factura correspondiente por la Sociedad Concesionaria, lo que ocurra último, la cantidad de UF 1.229.330,45, que corresponde al IVA pertinente que grava los distintos conceptos reclamados.

En subsidio, que se condene al MOP a pagar, dentro del mismo plazo ya señalado, la cantidad que corresponda al IVA que grava los conceptos reclamados que sean acogidos por esta Comisión Arbitral en su sentencia definitiva.

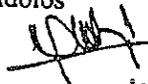
G. Todo lo anterior, con los intereses que corresponde (tasa de 9,5% real anual), debidos desde la fecha de notificación de esta demanda, o desde la fecha que la Comisión estime corresponde conforme a justicia y hasta el día del pago efectivo de lo pedido.

H. Que el MOP debe pagar las costas de la causa y, asimismo, los gastos de funcionamiento y los honorarios de la Comisión Arbitral.

En subsidio, que el MOP debe concurrir a sufragar el 50% de los gastos de funcionamiento y de los honorarios de la Comisión Arbitral.

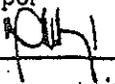
64. Añade que, para todos los efectos a que diere lugar, la Comisión Arbitral agregue el proceso, expediente y prueba rendida en el Procedimiento de Conciliación sobre Reclamación de la Sociedad Concesionaria de 28 de diciembre de 2001, en estos nuevos autos arbitrales, teniéndolos como parte integrante de este proceso arbitral para todos los efectos a que diere lugar.




Secretario
Comisión art. 36. D.S. MOP 90096

65. Solicita a esta Comisión que del expediente de conciliación se tengan por agregados en autos, los documentos señalados a fojas 117 y siguientes de este expediente, de la forma que en cada caso se indica.
66. Acredita su personería en representación de Sociedad Concesionaria Autopista del Itata S.A., con escritura pública de 17 de junio de 2003, de la Notaría de Santiago de don Humberto Santelices Narducci.
67. Indica que se ha constituido prenda especial del Artículo 43 de la Ley de Concesiones, a favor de los Bancos O'Higgins, hoy Banco Santander Chile, Banco de Chile y Banco Sudamericano, hoy Scotiabank, cuyo agente es el Banco Santander Chile, representado por don Rodrigo Correa González, con domicilio para estos efectos en calle Banderas N° 140, Piso 15°, Santiago-Centro.
68. Renuncia, expresamente, a las causales legales de inhabilidad en relación con los miembros de la Comisión Arbitral, que pudieren afectarles a la fecha de presentación de la demanda.
69. Por último, señala que, con el objeto de acreditar sus derechos y las aseveraciones de hecho formuladas, se valdrá de todos los medios de prueba que franquea la ley, especialmente, documentos, testigos, absolución de posiciones, inspección personal del tribunal, informe de peritos y presunciones.
70. A fojas 140, comparece don GERMÁN MILLÁN PÉREZ, ingeniero civil, Director General de Obras Públicas, por el Ministerio de Obras Públicas, domiciliados en Morandé N° 59, Santiago, fax: 258 3788, teléfono: 361 2452, correo electrónico german.millan@moptt.gov.cl, quien contesta la demanda por compensaciones e indemnización de perjuicios, interpuesta en contra del Ministerio de Obras Públicas, solicitando desde ya su rechazo, con costas, atendido los fundamentos de hecho y de derecho que desarrolla.
71. Se excepciona, sosteniendo la improcedencia de la demanda por caducidad del derecho de la concesionaria.
- Indica que el procedimiento de Licitación Pública desarrollado en la especie culminó con la dictación del D.S. MOP N° 7, de fecha 6 de enero de 1995, que adjudicó el contrato de concesión a las empresas Tribasa Chile S.A. y Construcciones de Ingeniería Neut Latour y Cía. S.A.
- Agrega que, con fecha 20 de enero de 1998, la Sociedad Concesionaria solicitó la Puesta en Servicio Parcial de la obra, para el Tramo Troncal, la que fue autorizada mediante Resolución DGOP N° 780, de fecha 31 de marzo de 1998 y que con fecha 3 de abril de 1998, la Sociedad Concesionaria solicitó la Puesta en Servicio de la totalidad de la obra, la que fue aprobada por Resolución DGOP N° 1610, de fecha 22 de junio de 1998.




Secretario
Comisión art. 36. D.S. MOP 900/96

Finalmente señala que la Puesta en Servicio Definitiva de la obra fue autorizada por Resolución DGOP N° 3483, de fecha 31 de diciembre de 1998.

72. Expresa que el contrato de concesión de obra pública se encuentra regido por: las Bases de Licitación y sus circulares aclaratorias; la Ley de Concesiones de Obras Públicas y su Reglamento; la Oferta presentada por el licitante adjudicado; y el DFL N° 850, de 1997, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 15.840, Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y del DFL MOP N° 206, de 1960.

Hace presente que, cuando culminó el procedimiento de contratación administrativa de esta concesión en particular, con la respectiva adjudicación, se encontraba vigente el DS MOP N° 240, de 1991, que contenía el Reglamento de la Ley de Concesiones de Obras Públicas aprobada mediante DFL MOP N° 164, de 22 de julio de 1991.

El inciso primero del artículo 64° del DS MOP N° 240, de 1991, aplicable al contrato administrativo de la especie hasta el día 27 de julio de 2000, según la demandada, disponía que: "Dentro del plazo de treinta días de ocurrido el hecho el concesionario podrá reclamar ante la Comisión Conciliadora de las discrepancias suscitadas con el MOP referente a la interpretación o aplicación del Contrato de concesión de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 35° del DFL MOP N° 164, de 1991."

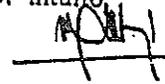
Todas las situaciones o hechos de los que se habrían supuestamente originado perjuicios patrimoniales para la Concesionaria y que, en definitiva, motivan la interposición de la demanda, tuvieron lugar, ocurrieron o se desarrollaron durante la etapa de construcción de la obra concesionada. Y siendo que dicha fase contractual ha concluido con la autorización de puesta en servicio de la obra, ya de la provisional total de 22 de junio de 1998, ya de la definitiva, otorgada el 31 de diciembre de 1998, a la fecha del libelo de autos -21 de agosto de 2003-, se encontraría vencido el plazo de 30 días contemplado a favor del Concesionario en el artículo 64° del DS MOP N° 241, de 1991. Por ende, sólo cabría resolver, en definitiva, la caducidad consecuente del derecho de reclamo establecido en la misma normativa.

73. En subsidio de lo anterior, contesta derechamente la demanda, sosteniendo que en la doctrina publicista, la concesión de obra pública es definida como aquella operación mediante la cual el Estado encarga a un particular (concesionario) la ejecución de una obra de naturaleza pública, a su cuenta, riesgo y ventura, a cambio de la facultad de explotarla en su beneficio por un tiempo determinado, de acuerdo a las condiciones legales y reglamentarias pertinentes.

Se trata, pues, de un acto complejo en que interviene una faz contractual denominada "administrativa".

Expresa que en la concesión de obra pública concurren elementos de índole contractual como son: la capacidad, el consentimiento, el objeto y la causa, conjuntamente con las características de bilateralidad, de ser un contrato principal, oneroso o conmutativo, intuitu personae, solemne y de ejecución diferida.




Secretario
Comisión art. 36. D.S. MOP 00096

74. Agrega que, las características fundamentales que presenta el sistema legal de concesiones de obras públicas en nuestro país, podrían resumirse en las siguientes:

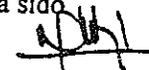
- a) Es un sistema en que son aplicables normas de derecho público y de derecho privado.
- b) Se trata de un sistema equitativo, pues se basa en la existencia de prestaciones mutuas entre las partes, pero también, se advierte la intervención del Estado dotado de sus potestades públicas, tanto en la etapa preparatoria del contrato, como en sus etapas de adjudicación, construcción y explotación (en estas últimas, particularmente las potestades de dirección, fiscalización y sancionadora).
- c) Está presente el principio de colaboración entre el sector público y el sector privado. El particular concesionario acepta las condiciones establecidas en el contrato con miras a obtener un legítimo lucro o ganancia y el Estado obtiene, como contrapartida la satisfacción de necesidades públicas concretas junto a un ahorro de los recursos que administra, mediante la gestión del particular.
- d) Es un sistema abierto a la competencia, lo que se refleja en el hecho que el mecanismo de selección establecido en la ley es la licitación o concurso público.

75. Indica que los principales derechos de la Concesionaria son: a la explotación de la Obra, a percibir una retribución económica, a usar bienes públicos, al ejercicio de ciertas y determinadas potestades, a solicitar la modificación de las obras, a organizar el servicio, a obtener la devolución de la o las garantías del contrato, en la forma y plazos convenidos, a ceder la Concesión, a constituir en garantía los ingresos que perciba de la Concesión, a ejecutar el contrato auxiliado por la Administración y a que se restablezca el equilibrio económico del contrato.

76. Agrega que la ecuación financiera del contrato se puede romper o alterar por cuatro causas diferentes:

- a. Por causas imputables a la Administración en cuanto no cumple con lo pactado contractualmente: si por un hecho imputable al Fisco se generase un retraso en el cumplimiento de los plazos previstos en el contrato, la Concesionaria tendrá derecho a gozar de un aumento igual al período del entorpecimiento o paralización, sin perjuicio de las demás compensaciones que procedan;
- b. Por hechos o actos del Estado que introducen una modificación imprevista en la ejecución del contrato, ejerciendo legítimamente sus poderes o prerrogativas, generando el derecho del cocontratante a ser indemnizado.
- c. Por trastornos que se originan fuera de la Administración, fundamentalmente por el juego de leyes económicas y factores de este tipo, incontrolables por ella, que al incidir en su cumplimiento, lo hacen extremadamente más oneroso de lo que razonablemente pudo ser previsto. Es la denominada la "Teoría de la Imprevisión", que otorga derecho al cocontratante para obtener de la Administración una modificación razonable del contrato que cubra parcialmente su quebranto o en caso negativo su rescisión. Esta situación ha sido




Secretario
Comisión art. 36. D.S. MOP 900/96

contemplada en nuestra Ley de Concesiones de Obras Públicas en el inciso tercero del artículo 19°, entregando a las Bases de Licitación la determinación de la forma y el plazo en que el Concesionario podrá solicitar la revisión del sistema tarifario, de su fórmula de reajuste o del plazo de la concesión, por causas sobrevinientes que lo justifiquen, esto es, si se logra comprobar fehacientemente que se ha generado un desequilibrio en la ecuación financiera de la relación contractual que es necesario reparar producto, directa y únicamente por una situación o hecho imprevisto y sobreviniente, ajeno a la voluntad de las partes.

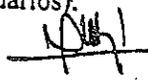
d. Por hechos de la naturaleza o del hombre, ajenos a las partes contratantes, que imposibilitan o dificultan su cumplimiento normal, parcial o total. Esta es la del "Caso Fortuito" o "Fuerza Mayor", que libera al cocontratante de todo cumplimiento, salvo excepción expresa prevista en el respectivo contrato.

77. A continuación señala las principales obligaciones y/o cargas que se imponen a la Concesionaria, éstas son: ejecutar las obras y ponerlas en servicio en los plazos y condiciones establecidas en el contrato (el concesionario debe ejecutar las obras a su entero riesgo; además, se impone al concesionario el deber de conservar las obras, sus accesos, señalización y servicios en condiciones normales de utilización y de prestar de manera continua el servicio según las exigencias concretas que se indican); conservar las obras, sus sistemas y equipos en los niveles de calidad estipulados en el contrato; explotar la obra en las mismas condiciones en que lo haría el Estado; entregar las garantías previstas en el contrato; cumplir las órdenes de la Administración, siempre y cuando no desnaturalice los elementos esenciales de la concesión y no interrumpir el tránsito en caminos existentes durante la etapa de construcción de las obras.

78. Agrega que, con el fin de resguardar el interés público comprometido, a la Administración se la ubica en una situación jurídica de preeminencia, dotada de las siguientes potestades que exorbitan el ámbito del Derecho Común:

- i) Poder para Definir las Condiciones de la Concesión: elabora unilateralmente las Bases del Contrato, en sus aspectos administrativos o jurídicos, técnicos y económicos.
- ii) Facultad de Modificación (Ius Variandi): Constituye una potestad de la Administración para que, dentro de definidas condiciones o límites y siempre por razones de interés público, pueda modificar unilateralmente las estipulaciones del contrato, de lo que nace el derecho de la Concesionaria a obtener la correspondiente indemnización o compensación.
- iii) Poder de Dirección y de Control:
 - a) Control Técnico, referido a la ejecución misma de los trabajos y al cumplimiento de las condiciones de explotación y conservación; y al uso de los elementos humanos y tecnológicos necesarios para tales efectos.
 - b) Control de Legalidad y de Oportunidad.
 - c) También se advierte la presencia de un tipo de Fiscalización Económica, relativa a la gestión financiera de la concesionaria (incluidas sus relaciones con los usuarios).
- iv) Facultades de Interpretación del Contrato.




Secretario
Comisión art. 36, D.S. MOP 900/96

- v) Facultad para Fijar la Tarifa.
- vi) Potestad para Suspender Temporalmente la Concesión.
- vii) Potestad Sancionadora:

79. Finalmente, se refiere a las obligaciones que el contrato de concesión impone a la Administración.

Expresa que la mayor parte de la Doctrina concuerda que la obligación esencial que asume la Administración en esta clase de contratos es aquella de asegurar al Concesionario el normal y tranquilo desarrollo de la actividad. Esto involucra diversos aspectos:

Atendido el plazo de duración de estos contratos, por una parte y, por la otra, a la naturaleza comercial de este tipo de operaciones, sujetas a las variaciones y riesgos propios de todo negocio, es posible que surjan circunstancias de carácter excepcional e imprevisibles que impliquen que la Concesionaria no pueda cumplir sus obligaciones o que, por la alteración del equilibrio económico del contrato, su cumplimiento se torne imposible o sólo más oneroso, con las consiguientes molestias y perjuicios para los usuarios y para la propia Administración, que debería asumir la ejecución de obras o el restablecimiento del servicio, según corresponda, a un costo basado, necesariamente, en diversas o nuevas condiciones.

La doctrina y la jurisprudencia comparada han elaborado una serie de teorías específicas como la "Teoría del Caso Fortuito o Fuerza Mayor", la "Teoría de la Imprevisión", "De Revisión de Precios en la Contratación Administrativa", entre otras.

80. Señala que la función de la responsabilidad contractual es garantizar la situación jurídica del contratista para lograr la plenitud de la equivalencia económica del negocio público bilateral. Tiene por objeto proteger los intereses del particular que colabora mediante el contrato administrativo en la gestión del interés público.

Agrega que el daño indemnizable, entonces, debe tener una existencia real y efectiva, como factor objetivo que implique la ruptura del equilibrio económico de las prestaciones recíprocas del contrato administrativo. En este sentido, no bastaría que se hubiera producido un incumplimiento del contrato por parte del Ente Público para que naciera la responsabilidad patrimonial, sino que también sería necesaria la existencia real y efectiva de un daño patrimonial avaluable económicamente.

81. Hace presente la demandada que durante la Etapa de Conciliación que precedió al actual proceso arbitral, la situación económica y financiera que tuvo la Sociedad Concesionaria durante la vigencia de la fase de construcción de las obras no habría sido analizada y hoy, enfrentados a una resolución definitiva sobre las materias en discusión, resultaría importante de considerar, sobre todo si con ello se logra explicar el efecto que ésta tuvo en la forma en que el Concesionario enfrentó su obligación de construir las obras contratadas.


 Secretario
 Comisión art. 36. D.S. MOP 900/96



82. Atendido que uno de los conceptos por los que se demanda el pago de una indemnización, fundada en el supuesto incumplimiento en que habría incurrido este Ministerio respecto de su obligación de entregar al Concesionario los terrenos necesarios para la ejecución de las obras, dentro de un plazo que se estima entre 4 a 6 meses contados desde la dictación de la Resolución que da inicio al proceso de expropiación de cada uno de los lotes, la demandada se refiere a las normas que rigen el desarrollo del procedimiento expropiatorio.

83. Luego se refiere a las obras adicionales que no habrían sido compensadas a la fecha, no obstante haber sido exigidas por el Ministerio de Obras Públicas durante la ejecución del contrato, considerando entre ellas a la Estructura, Proyecto y Administración para el By-Pass a Penco y Ejecución de las Obras de Base de dicho By-Pass.

Acepta, la indemnización reclamada por parte de la Concesionaria, en lo que se refiere al Anteproyecto By Pass a Penco, por un monto de 848,76 unidades de fomento.

84. En relación con la construcción de la estructura a cargo de la Sociedad Concesionaria, señala que la obra cuya construcción fue aprobada, está constituida por una estructura tipo paso superior en el Km 73,733, la que formaría parte del futuro By Pass a Penco, de 30,90 mts. de longitud en un tramo, con 6 vigas postensadas simplemente apoyadas, con losa colaborante de 13,60 mts. de ancho, en 2 pistas de 5,50 mts. cada una y pasillos de 1 mt. en ambos lados. En los accesos se consideran muros de tierra armada de 14,30 y 12,50 mts. de longitud en los costados sur y norte, respectivamente.

En definitiva, la mencionada estructura habría sido ejecutada con excepción de los siguientes conceptos: a) Tierra retenida 484,8 m²; b) Losas de Aproximación 108,5 m²; y c) Suministro y Colocación de Cantoneras 27,2 ml.

85. En cuanto al costo de construcción, la Sociedad Concesionaria habría entregado primeramente una valorización de UF 19.435 UF y, posteriormente, un valor de UF 16.738,82, en relación al cual cabe señalar que:

Los precios de los ítems coinciden con los precios unitarios de la oferta técnica presentada en la licitación, a excepción de las vigas postensadas y el suministro de plazas de hormigón para tierra retenida para la contención de los terrapienes en acceso.

Para las primeras, plantea tomar como base las vigas postensadas del Puente Itata y de los pasos superiores tipo 3, insertos en la oferta, de la que se desprende un valor unitario de UF 800, el cual habría sido acordado con la Sociedad Concesionaria en reunión sostenida con fecha 23 de noviembre de 1999. Para las segundas, tomar un valor unitario de UF 1,39/m², acordado con la sociedad concesionaria en reunión sostenida con fecha 23 de noviembre de 1999.

86. En lo referido al Proyecto de Estructura del By Pass a Penco, señala que en relación con el costo de este estudio, la Sociedad Concesionaria habría informado primero, un valor total de UF 19.435, incluyendo el valor de construcción; posteriormente, habría entregado un desglose de dicho



[Signature]
Comisión art. 36. D.S. MOP 900/96

monto, en donde se habría señalado un valor de UF 925,50, sólo por proyecto de estructura. Luego, en reunión de fecha 28 de octubre de 1999, la Concesionaria habría entregado un detalle del presupuesto del By Pass, indicando un valor de UF 555,29 para el proyecto de estructura, esto es, un 3% del presupuesto de la obra, que avalúa en UF 18.509,77.

La demandada señala que el costo de construcción de la estructura es equivalente a UF 12.284,9 y, en consecuencia, el valor del proyecto de dicha obra no puede alcanzar a más de UF 323,0, si éste corresponde al 3% del presupuesto.

Respecto a los Gastos de Administración y Supervisión, estima ese Ministerio, que el cobro adicional que formula la demandante por concepto de gastos de administración y supervisión del proyecto resulta del todo improcedente.

87. En relación con el Enlace Ruta 5 señala que, con el fin de conectar adecuadamente el Acceso Norte a Concepción con la Ruta 5 en Rucapequén, se solicitó a la Sociedad Concesionaria la ejecución del respectivo empalme.

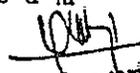
El sector en que se ejecutaron tales obras (segunda calzada y el empalme desde el enlace), correspondió a 1.229 ml de la Ruta 5 entre el Km. 413,260 y el Km. 414,489. Agrega que la Concesionaria habría informado primeramente que el valor de dicha obra equivalía a UF 26.907; posteriormente, en atención a que la inversión desde el Km. 413,640 al Km. 414,489 sería incorporado por la Sociedad Concesionaria Tribasa Chillán-Collipulli S.A. a su declaración de avance, dicho monto se redujo a UF 12.178,81, el que, luego habría sido disminuido por la misma sociedad a UF 8.793, de los cuales UF 656 corresponden al proyecto.

88. Además, la demandada está de acuerdo, de este total, con las cantidades de obras y precios unitarios presentados por la Sociedad Concesionaria, salvo en la cantidad de defensa caminera instalada, corrigiéndose a 108 ml., lo cual se traduce en el reconocimiento de un costo de construcción ascendente a UF 7.920,0.

Luego, para calcular el valor del respectivo proyecto, aplicaría el criterio asumido por la misma Concesionaria, esto es, 2,5% del presupuesto de construcción. Así se llega a determinar UF 198,0.

89. Respecto a la modificación del Enlace Penco, la demandada no desconoce el hecho que acordó con la demandante, en su momento, y durante la ejecución del contrato, modificar el diseño geométrico del denominado Enlace Penco.

90. El proyecto presentado con fecha 31 de mayo de 1996, por la demandante habría sido observado reiteradamente por la Inspección Fiscal porque no habría dado cumplimiento a la normativa vigente para este tipo de obra.


Secretario
Comisión art. 36, D.S. MOP 900/96



Agrega que el aludido proyecto habria estado en poder de la Concesionaria un 80,2% del tiempo total que demandó su tramitación, por lo que no podría concluirse que este Ministerio deba asumir responsabilidad por las demoras que hoy se alegan para exigir una compensación.

Expresa que por carta s/n, de fecha 25 de septiembre de 1996, dirigida al Inspector Fiscal del contrato, la Sociedad Concesionaria habria aceptado expresamente "ejecutar sin mayor cargo para el Fisco, los mayores volúmenes de obra por concepto de Movimientos de Tierra y Pavimentación contemplados en los Planos del Proyecto que se anexan".

91. En cuanto a los costos, señala que la demandante habria informado los siguientes valores:

a) Por carta AMO 038/98, de fecha 30 de julio de 1998, indica un mayor valor por diferencia en el costo de las inversiones del proyecto, obra y servicio de todo en enlace ascendente a 25.495 UF, sin detallarlo ni justificarlo;

b) Por carta AMO 043/98, de fecha 19 de agosto de 1998, señala un valor de 135.839 UF, que posteriormente lo desglosó de la siguiente manera:

- Ampliación del enlace 25.495 UF
- Mayores expropiaciones 109.005 UF
- Semaforización acceso Población D. Guzmán 1.339 UF;

c) Posteriormente, el 9 de junio de 1999, la Concesionaria entregó un cuadro comparativo entre el mayor valor del enlace construido versus el original, en donde señala un costo final adicional de UF 25.495,25

Señala que en enero de 2000, la Inspección Fiscal realizó las cubicaciones del proyecto realmente ejecutado, arrojando una diferencia negativa de UF 17.522,19.

Es por todo lo anterior que estima absolutamente desproporcionada e ilegítima la cuantía alegada por la demandante.

92. Se refiere, a continuación, a la Barrera Antirruído en Enlace Penco, Construcción Calle de Acceso a Población Desiderio Guzmán incluyendo Cambio de Servicio, Mejoramiento Estándar de Pavimentos y Reubicación de Paradero de Buses

Expresa que de conformidad a lo dispuesto en las Bases de Licitación, la Sociedad Concesionaria encargó la elaboración de un estudio sobre niveles de ruido a la sociedad Gestión Ambiental Consultores, el que fuera remitido a la Inspección Fiscal por carta GP-23/97, de fecha 17 de octubre de 1997.

Según constaría de los antecedentes acompañados al expediente de conciliación, el informe habria arrojado niveles de ruido superiores a los aceptados, señalándose que: "Como medida de mitigación se propone un terraplén de 4 m. de altura, construido a 3 m. del borde norte del ramal penco en toda su extensión... En caso de que en el Punto 5.5 técnicamente no sea posible montar este tipo de barrera, ésta deberá ser reemplazada por una barrera metálica de 3 m. de altura, con deflexión angular de 45° en los 50 cms. Superiores."


Secretario
Comisión art. 36. D.S. MOP 90096



93. Agrega que, mediante carta GP-40-98, de fecha 26 de enero de 1998, la Concesionaria habría adjuntado un esquema de ubicación de barreras antirruído en planta, considerando la instalación de 815 ml. en el Enlace Penco (Troncal y Ramal), la que fue modificada por la Inspección Fiscal a 1.000 ml.

La Sociedad Concesionaria habría ofrecido voluntariamente como medida mitigatoria, la instalación de 815 ml. de barrera antirruído (no terraplén), por lo que la discusión sobre si corresponde o no al Ministerio de Obras Públicas compensaría por un mayor gasto, sólo podría aplicarse a la diferencia exigida por el inspector Fiscal, esto es, a los 185 ml. Adicionales.

Expresa que la demandante señaló distintos valores para la barrera antirruído, los que van desde UF 23.525 a UF 15.473.

En todo caso señala que, según expresamente se establece en las Bases de Licitación, los costos de aquella obra son de cargo exclusivo de la Sociedad Concesionaria, toda vez que se derivan de la ejecución de medidas mitigatorias del impacto ambiental acústico, obligatorias de conformidad al contrato de concesión.

94. En cuanto a las demás obras adicionales cuya compensación reclama la actora, expresa que las Bases de Licitación, con motivo de la rectificación introducida por el punto II Número 6.2, de la Circular Aclaratoria N° 7, de fecha 17 de agosto de 1994, establecen el anteproyecto que se debe desarrollar en materia de Enlaces e Intersecciones a Desnivel.

Hace referencia a lo dispuesto en el artículo II.2 de las Bases, en cuanto la descripción de las obras complementarias que se encarga ejecutar a la Concesionaria en cada sector en que se encuentra dividida la Concesión.

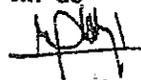
95. A este respecto y en relación con la ampliación de Carpeta de Rodado (Terceras Pistas) y Defensas Camineras, señala que las materias a que alude la demandante habrían sido discutidas durante la tramitación del respectivo proyecto de ingeniería de las obras, para aquéllos tramos en que su geometría en alzado originaba pérdidas de velocidad del tráfico que sobrepasaban las especificadas y cuya corrección, mediante movimientos de tierra, le generarían mayores costos a la Sociedad Concesionaria.

El proyecto presentado por la Concesionaria en su Oferta Técnica contemplaría una velocidad de diseño de 120 Km/hr para el Tramo Ruta 5-Confluencia y de 90 Km/hr para los restantes.

En cuanto a las defensas camineras, la Oferta Técnica señalaba que en curva o en recta, se debe considerar la instalación de defensas: si existe una posibilidad de accidentes o si la altura del terraplén o el terreno abrupto provocan una sensación de inseguridad en los conductos.

Por su parte, el numeral 3.204.303 del Manual de Carreteras, sobre "Longitud de pendiente y velocidad de operación", señala: "Si la longitud y magnitud de una pendiente inevitable produce descensos superiores a los 25 KPH, en especial en caminos bidireccionales donde no existe visibilidad para adelantar, se impone la realización de un análisis técnico económico a fin de establecer la factibilidad de proyectar pistas adicionales para el tránsito lento".




Secretario
Comisión art. 36. D.S. MOP 900/96

96. Agrega que atendido lo anterior, el Inspector Fiscal habría indicado a la Concesionaria que para aprobar la obras de los sectores del Km 20.409 al Km 28.000 al 14.000 del ramal de Rafael se exigían pistas lentas en dichos sectores. Además se le habría indicado a la Concesionaria que para considerar las pistas lentas como nuevas inversiones por requerimiento expreso del Ministerio de Obras Públicas, debía realizar un planteamiento por escrito a la Inspección Fiscal.

Expresa que frente a otras alternativas, más onerosas, la demandante habría optado por las terceras pistas o pistas lentas.

Señala que las terceras pistas y las obras de defensa caminera, no habrían sido exigidas directamente por el Ministerio de Obras Públicas, sino que éstas habrían sido propuestas por la misma Sociedad Concesionaria como una alternativa de solución técnica para dar cumplimiento de las normas de velocidad de diseño establecidas en el contrato.

Finaliza señalando que la Concesionaria renunció a cualquier recurso administrativo o legal contra el MOP con el propósito de recuperar total o parcialmente estos costos.

97. Con relación al pavimento en bermas, se refiere a la normativa que sobre la materia en cuestión entregan las respectivas Bases de Licitación, las que disponen que para las bermas, se considerará un revestimiento con tratamiento superficial doble, como mínimo.

Agrega que la Concesionaria habría sido libre para determinar qué estándar implementaría por sobre el mínimo exigido en el contrato, en atención a que el contrato permitía modificaciones al Anteproyecto presentado por el Ministerio durante la fase del concurso público internacional convocado en la especie.

En la Etapa de Conciliación, la Sociedad Concesionaria hizo presente los beneficios que podría traer para la obra y a los usuarios de la misma, el hecho que se mejorara el estándar del pavimento en bermas definido en las Bases del Contrato, persiguiendo que los costos que implicó la adopción de una decisión propia, fueran traspasados a su contraparte.

98. Señala que el cálculo de ahorro en mantenimiento en bermas del troncal por la pavimentación de las mismas, presentado por la Sociedad Concesionaria, tendría las siguientes inconsistencias:

- a) En el caso de bermas en Doble Tratamiento Superficial DTS, para el cálculo del costo de la mantención que tendrían en la autopista, en la partida BASE EN BERMA (que representa el 34% del costo según sus cálculos), la Sociedad Concesionaria extrapolaría resultados de un modelo de deterioro usado en el Ramal a Rafael el cual posee Concreto Asfáltico. La demandada considera que no es aplicable un modelo de deterioro del Ramal a Rafael dado que sus características geométricas y flujo vehicular difieren mucho de las bermas de la autopista. También pudiera ser distinto la estructura del pavimento.
- b) En el caso de bermas con Carpeta Asfáltica, el costo de mantención también sería calculado a partir de una extrapolación del modelo de deterioro determinado en el Ramal a Rafael.
- c) La superficie de bermas se habría calculado considerando un ancho de 2,5 m en circunstancias que en la Autopista esta medida es 2,0 m.



[Handwritten Signature]
Secretario
Comisión art. 36, D.S. MOP 90096

d) En el cálculo, la Sociedad Concesionaria consideraría una longitud total de bermas de 74.0 Km, similar a la longitud de la ruta, sin embargo, se debe tener en cuenta que las bermas existen en ambos costados, por lo tanto, su longitud debiera aproximarse al doble.

99. Expresa que habría sido la propia Sociedad Concesionaria la que evaluando los riesgos y beneficios asociados, habría optado libremente, en definitiva, por ejecutar las bermas con el mismo tratamiento o diseño de pavimento que las calzadas de la Ruta, por lo que los costos derivados de su elección no podrían ser reclamados de su contraparte pública, en circunstancias que tal modalidad no habría sido exigida por ésta al margen de la relación contractual vigente.

100. En cuanto a la Señalética, expresa que, conforme a las Bases de Licitación, para que los licitantes pudieran preparar y presentar sus ofertas se habría establecido que formaban parte de dichos instrumentos, entre otros, las "Pautas y Normas vigentes de la Dirección de Vialidad".

Agrega que las mismas Bases, preveían que el Concesionario debía ejecutar para todos los sectores definidos en el contrato determinadas obras complementarias: de señalización, demarcación de pavimentos, defensas camineras, traslado de postaciones, paraderos de buses y, en general, todas aquellas obras necesarias para complementar el nuevo diseño de la plataforma vial de acuerdo a la normativa existente y que el concesionario debería haber proyectado la nueva señalización y complementado la existente para la totalidad del camino, la que debía cumplir con las respectivas Normas de la Dirección de Vialidad", reiterando la misma idea en cuanto a la demarcación de pavimentos.

101. Agrega que, por su parte, la Oferta Técnica presentada por la Concesionaria indicaba que las señales camineras nuevas y postes señalizadores se confeccionarían y colocarían de acuerdo a las normas vigentes de la Dirección de Vialidad. El mismo instrumento recién aludido contemplaba la colocación de 512 señales camineras nuevas.

En definitiva, señala, que no correspondería al Ministerio de Obras Públicas pagar indemnización alguna por este concepto, de momento que no se advierte existencia de daño alguno en el patrimonio de la Concesionaria que se haya derivado de un acto u omisión de aquél.

102. Se refiere, a continuación, a los proyectos elaborados por la Concesionaria para obras adicionales que habrían sido Ordenadas por el Ministerio de Obras Públicas, pero No Ejecutadas En Definitiva.

a) Proyecto Pasarela sobre Río Itata:

Expresa que el valor para un proyecto definitivo de la obra en cuestión, según cotizaciones con diversas consultoras inscritas en los respectivos registros públicos, con términos de referencia elaborados por la propia Concesionaria a los efectos, se habría obtenido de la baja oferta de Asintota S.A., ascendente a UF 350 (IVA incluido).

b) Proyecto de Retorno de Ruta 5:




Secretario
Comisión art. 36. D.S. MOP 90096

Sobre el particular argumenta que, los antecedentes entregados por la Sociedad Concesionaria sobre esta materia no constituirían un proyecto de ingeniería que pudiera calificarse como definitivo, en atención a que, la topografía es una restitución aerofotogramétrica, a que no se presentan perfiles transversales de terreno, a que no se presentan detalle de cubicaciones, a que no se incluye mecánica de suelos y tampoco se dispone de memoria explicativa ni de cálculos.

De este modo, su valor no puede alcanzar la cifra demandada.

103. Expresa que las fechas de entrega y aprobación del proyecto señaladas por la sociedad concesionaria en documento denominado "Desarrollo aprobación de trazado de Acceso Norte a Concepción" no serían efectivas.

Agrega que no habría existido, en la especie, de parte del Ministerio de Obras Públicas, un actuar contrario a la garantía constitucional de igualdad ante la ley que le pueda ser reprochado

Respecto del argumento de la demandante de haber recibido de su contraparte pública en materia de reconocimiento de obras adicionales a las originalmente contratadas un trato arbitrariamente discriminatorio, si se lo compara con el comportamiento que ésta ha tenido con respecto a otros contratos de concesión, señala que no es dable reprochar al Ministerio de Obras Públicas una actuación como la descrita por el Concesionario, de momento que aquél, en resguardo de los intereses públicos comprometidos en esta relación contractual administrativa, debe entre otros, resguardar el patrimonio público. Y en este sentido, no puede amparar que se paguen compensaciones que no obedezcan a un claro y legítimo fundamento, como ocurre en los conceptos que se demandan en la especie.

104. Respecto a la supuesta ineficacia del procedimiento expropiatorio desarrollado por el Ministerio de Obras Públicas con respecto al cumplimiento de los plazos contemplados en el contrato de concesión, inoportuno ingreso a terreno, pérdida de plazos de puestas en servicio parciales y provisoria total y retardo adicional de construcción y operación del tramo Ramal Rafael-Agua Amarilla imputable a falla expropiación judicial, señala:

1) Que el Ministerio de Obras Públicas tiene la obligación de tramitar las expropiaciones de bienes necesarios para la ejecución de la obra tan pronto se cumplan las siguientes condiciones expresamente previstas en el contrato de concesión:

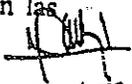
- a) Que el Proyecto de Ingeniería Definitivo para el tramo o sector que se requiere expropiar, se encuentre aprobado por el Ministerio de Obras Públicas, y;
- b) Que la Sociedad Concesionaria haya efectuado el pago por concepto de expropiaciones.

2) Que el contrato de concesión dispone que es una obligación que pesa sobre la Sociedad Concesionaria la elaboración de los Proyectos de Ingeniería Definitiva de la Obra:

También se dejó establecido en las mismas Bases que, de ser aceptado por él o los licitantes el Anteproyecto Referencial entregado, éste o éstos se hacen plenamente responsables de su contenido.

Agrega que dicha normativa marca o es indicativa del nivel de riesgo que asumirán las partes una vez que el contrato quede perfeccionado.




Secretario
Comisión art. 36. D.S. MOP 900/96

105. Concretamente, para ratificar lo recién expuesto, cita los siguientes preceptos del Pliego de Condiciones: el artículo I.3.3., sobre Documentos de Referencia deja expresa constancia que los antecedentes proporcionados en los estudios señalados se entregan sólo a modo informativo, sin involucrar ningún tipo de responsabilidad o aval por parte del MOP y el artículo I.3.9, sobre Documentos que deben incluirse en el sobre denominado Oferta Técnica: "El oferente deberá incluir el cronograma de actividades propuesto para ejecutar el Estudio de Ingeniería Definitivo, indicando el plazo total que ofrece para su realización".

Cita, también, los preceptos contenidos en el Artículo I.6.10, sobre Recepción del Proyecto de Ingeniería; el Artículo II.1, Introducción de las Bases Técnicas; el Artículo II.3.2, Aceptación del Anteproyecto Referencial; el Artículo II.3.3, sobre Complementación del Anteproyecto Referencial; y la Circular Aclaratoria N° 1 de las Bases de Licitación, sobre Documentos de Referencia.

Siguiendo aquella normativa contractual, la Sociedad Concesionaria sería la única responsable de la correcta elaboración de la Ingeniería de las obras, esto es, conforme a los parámetros establecidos en las Bases de Licitación y para ello, debe, además, considerar la inmutabilidad general del plazo de Puesta en Servicio Provisorio de las mismas, previsto en el contrato.

Expresa que la Sociedad Concesionaria no puede pretender excepcionarse de asumir la responsabilidad que contractualmente aceptó, en orden a elaborar el o los proyectos de ingeniería de las obras y obtener su aprobación por el Ente Administrativo competente, dentro de plazos que no alteren aquél establecido para la Puesta en Servicio Provisorio en el mismo contrato administrativo.

106. Señala que la Sociedad Concesionaria se habría expuesto al incumplimiento de los plazos de construcción de las obras previstos en el contrato al no hacer entrega oportuna del Proyecto de Ingeniería Definitivo:

El plazo contemplado para el inicio de la construcción de la obra es de 15 meses, contados desde la fecha de suscripción y protocolización ante Notario del Decreto Supremo que adjudica la concesión.

Habiéndose practicado dicho trámite por el licitante adjudicado, con fecha 12 de abril de 1995, el plazo para dar inicio a la construcción de la obra vencía el día 12 de julio de 1996.

El Concesionario tendría un plazo de veinticinco (25) meses, a contar del plazo máximo para dar inicio a la construcción de la obra, para solicitar su Puesta en Servicio Provisorio, excluyendo la pavimentación de la segunda calzada en el tramo Agua Amarilla y la Ruta 5.

En consecuencia, expresa, el plazo máximo dispuesto en el contrato de concesión para la Puesta en Servicio Provisorio de la obra vencía con fecha 12 de agosto de 1998.

Agrega que las Bases de Licitación establecían un espacio de tiempo razonablemente suficiente para que la Sociedad Concesionaria hubiese podido cumplir de manera oportuna y eficaz su obligación de elaborar y presentar al Ministerio de Obras Públicas, para su aprobación, los respectivos Proyectos de Ingeniería Definitiva de las obras y con ello alcanzar los objetivos y metas determinados al tiempo de evaluar económica y financieramente el negocio que ésta decidió acometer.



[Signature]
Secretario
Comisión art. 36. D.S. MOP 900/96

107. Resalta que la Sociedad Concesionaria indica en su demanda que, conforme a su Oferta Técnica, el período contemplado para la construcción de las obras (hasta su Puesta en Servicio Provisoria) corría entre el mes de junio de 1995 y agosto de 1997, o, a más tardar el inicio de la Etapa de Explotación debía ocurrir el 1 de agosto de 1997.

El Ord. N° 258, al 21 de junio de 1995, de la Inspección Fiscal del contrato, señala que a esa fecha no habría ingresado ningún proyecto de ingeniería definitivo para su aprobación, que permitiera dar inicio al o a los procedimientos expropiatorios pertinentes.

Indica que la Sociedad Concesionaria habría presentado los Proyectos de Ingeniería Definitiva en tiempos que no se condicen con su programación de obras.

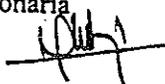
En el mismo orden de consideraciones, acota que la mayor parte de los proyectos del trazado de la obra habrían sido entregados por la Sociedad Concesionaria al Ministerio de Obras Públicas, en el mes de diciembre de 1995, esto es, meses después de la fecha definida por ella misma en su oferta para cumplir dicha actividad. Agrega que, en promedio, cada uno de los proyectos de ingeniería que presentó la Sociedad Concesionaria al Ministerio para su aprobación, habrían sido devueltos con observaciones al cabo de 11 días contados desde su ingreso a la Inspección Fiscal. También, en promedio, el tiempo que habría tardado la etapa de revisión de dichos proyectos -entre observaciones de la Inspección Fiscal y reingresos de parte de la Sociedad Concesionaria- hasta su aprobación, habría sido de 188 días, haciendo presente que de ellos, 155 días corresponderían al tiempo en que los antecedentes habrían permanecido en poder de la Concesionaria y de sólo 44 días en manos del competente Ente Administrativo;

Señala que en varias oportunidades, los proyectos presentados por el Concesionario, aunque observados por sus deficiencias técnicas, habrían obtenido la aprobación de la Inspección Fiscal, con el único fin de poder adelantar el inicio de los respectivos trámites expropiatorios y de esta forma resguardar el interés público perseguido con el contrato. Por su parte, las entregas finales de la mayoría de los proyectos de ingeniería y su aprobación por parte de la Inspección Fiscal, se habría verificado en el mes de agosto de 1996, es decir, un año después del plazo definido por la Sociedad Concesionaria en el Programa ofertado;

Expresa que para el caso específico de los proyectos de ingeniería referidos a los Enlaces Penco y Rafael, el plazo previsto en el Programa de Obras ofertado se habría alargado en 14 meses, pues recién se contó con la respectiva aprobación del Ministerio, en el mes de octubre de 1996. Además, indica, en el Cronograma presentado por la Sociedad Concesionaria en su Oferta, se fijaba un plazo de sólo un mes desde que ésta presentara el o los Proyectos de Ingeniería Definitiva, para que se contara con la aprobación de los mismos por el Ministerio de Obras Públicas. Por último, advierte que en el mismo Cronograma, la Concesionaria habría previsto contar con ingreso a los terrenos necesarios para las obras, en fechas anteriores a aquéllas definidas para iniciar la entrega o presentación de los Proyectos de Ingeniería Definitiva. Lo mismo ocurría con los plazos previstos para la obtención de los ingresos a terreno, en relación con las fechas esperadas para la dictación de los Decretos de Expropiación.

De lo expuesto, el Cronograma de Actividades presentado por la Sociedad Concesionaria sería imposible de cumplir en la práctica.




Secretario
Comisión art. 36. D.S. MOP 9270

108. Expresa que los plazos que involucra la tramitación del procedimiento de expropiación no son aquellos que la Concesionaria indica en su demanda:

Señala que la demandante expresa que el sistema previsto para las expropiaciones pudo y debió haber funcionado con una demora máxima de ingreso a los terrenos de cada Lote de Expropiación, de entre 4 a 6 meses, a contar de la fecha de dictación de la Resolución del SEREMI MOP que iniciaba el proceso expropiatorio de cada lote.

Expresa que en muy contados casos -sólo cuando se logra un convenio de indemnización con el expropiado o se obtiene de su parte una autorización extrajudicial voluntaria de ingreso anticipado a terreno- se podrá producir en los tiempos descrito en la demanda.

109. A continuación se refiere a los supuestos perjuicios sufridos por la Concesionaria, por concepto de gestión y costos financieros.

Expresa la demandada que formuló un llamado a Propuesta Pública el día 26 de enero de 1995, con el objeto de contratar una Consultoría que se encargase de apoyar el procedimiento de expropiación que debía desarrollarse con el objeto de obtener los bienes necesarios para las obras del Acceso Norte a Concepción.

El respectivo contrato fue adjudicado a "Asesorías e Inversiones Los Alerces S.A.", como consta en Resolución DGOP N° 213, de 27 de febrero de 1995.

Al 21 de junio de 1995, aún no se contaba con ningún Proyecto de Ingeniería Definitiva aprobado por el Ministerio, por ende, tampoco podía iniciarse proceso expropiatorio alguno.

Agrega que, al 4 de octubre de 1995, el Ministerio de Obras Públicas contaba con la asesoría suficiente para abordar el complejo procedimiento de expropiación, sin embargo ella no habría podido ser utilizada eficientemente por exclusiva responsabilidad de la Sociedad Concesionaria considerando las fechas y la manera como aquélla habría hecho entrega del Proyecto de Ingeniería Definitivo para su posterior aprobación.

En consecuencia, señala, los costos en que la Sociedad Concesionaria dice haber tenido que asumir para la mantención de su Departamento de Expropiaciones, no corresponde sean pagados por la demandada.

110. Añade que lejos de haberse visto forzada u obligada la Sociedad Concesionaria a asumir un rol activo en las gestiones con los propietarios afectados a objeto de obtener su consentimiento para la entrega voluntaria de sus bienes de manera anticipada a la tramitación completa del respectivo procedimiento expropiatorio, ello habría sido algo que debió estar presente al momento de evaluar su negocio.

Respecto del hecho negociado privadamente con los futuros expropiados para obtener acceso a terreno en virtud de un acuerdo particular, al margen del avance que tuviese el proceso expropiatorio, e incluso, previo a la entrega y aprobación de los proyectos de ingeniería, señala que la Circular Aclaratoria N° 9, de fecha 30 de septiembre de 1994, dispuso que el concesionario podría, en casos especiales y con autorización expresa del Subdepartamento de Expropiaciones de la Dirección de Vialidad del MOP, gestar acercamientos entre las partes interesadas, tendientes a




Secretario
Comisión art. 36, D.S. MOP 900/96

agilizar acuerdos, agregando que los costos en que incurriera para estos efectos serían de cargo de aquella.

111. Respecto a los costos financieros por expropiaciones, expresa que en el contrato no existiría norma expresa que obligue al Ministerio de Obras Públicas a compensar de modo alguno a la Sociedad Concesionaria por eventuales gestiones en materia de expropiaciones. Ello por aplicación de la Circular Aclaratoria N° 9, en cumplimiento de lo dispuesto en los incisos primero y segundo del artículo 21° de la Ley de Concesiones.

En la especie sucede que la Concesionaria habría presentado en su oferta un Programa de Trabajo que no se condice con los plazos en que se desarrolla en condiciones normales un proceso de expropiación e incluso consideró entregas de terrenos con fechas anteriores a la presentación o aprobación de la ingeniería definitiva.

Señala que por dichas razones, y no por la deficiencia en la tramitación administrativa de los procesos expropiatorios, la Sociedad Concesionaria habría comenzado a celebrar con los propietarios de los bienes necesarios para las obras, convenios de anticipo de indemnización a cambio de la autorización de ingreso a los terrenos, aplicando la libertad contractual contemplada en el derecho privado.

Ello se habría realizado sin conocerse, en muchos casos, a la época de celebración de los aludidos convenios, el monto de la indemnización provisional determinada por las respectivas comisiones de peritos, por lo que las sumas anticipadas pudieron superar a aquél conocido posteriormente. Expone que las consecuencias de esta actitud debe asumirla su autora, no su contraparte de quien jamás recibió una instrucción al respecto.

112. En relación a los supuestos mayores gastos generales por retardo en la terminación de Tramo Rafael-Agua Amarilla, señala que la compensación que procedería sería el otorgamiento al Concesionario, a título de compensación, de un aumento en el plazo de Puesta en Servicio Provisoria de las obras, igual al tiempo de atraso sufrido, y un aumento del período de concesión en igual lapso y no una suma de dinero.

En este caso no se estaría frente a una alteración de los plazos de construcción dispuestos en el contrato, por un hecho imputable al Fisco-MOP, y es por esto que no resultaría aplicable lo dispuesto en el artículo 22 N° 3 de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, citado por la demandante.

Señala que la tramitación normal del proceso expropiatorio por la vía judicial puede durar de 10 a 12 meses, y ello siempre y cuando no suceda ningún evento especial tanto en su fase administrativa como judicial.

Agrega que un plazo inferior al indicado sería simplemente imposible de asumir, ya que la expropiación es un proceso complejo, compuesto de varias etapas y plazos, en la que participan una serie de órganos de la administración, peritos designados al efecto, los tribunales de justicia, los expropiados y terceros que puedan tener algún derecho que se vea afectado.



[Handwritten Signature]
Secretario
Comisión art. 36. D.S. MOP 90096

113. Expresa que no habría sido determinante el supuesto retraso en la Puesta en Servicio Provisoria del Tramo Ramal, producto de la interposición del recurso de protección en contra de la Sociedad Concesionaria.

Indica que existieron varios retrasos distintos, entre ellos, un primer retraso relacionado con la elaboración de los planos de expropiación, los cuales sólo estuvieron listos a partir de marzo de 1996, producto de que su elaboración dependía de que la Sociedad Concesionaria entregara previamente y a tiempo la Ingeniería de Detalle del sector. Por lo tanto, el atraso del Concesionario en la entrega de dicho antecedente implicó necesariamente retrasar la expropiación, sin responsabilidad de este Ministerio en ello.

En segundo lugar, indica que la mayoría de las entregas de terrenos en el sector a la Concesionaria, habría sido en dos periodos, el primero, de junio de 1996 a marzo de 1997, en que se entregaron alrededor del 50% de los lotes expropiados tramitados por la vía del convenio y el segundo de abril a agosto de 1997, en que se habrían entregado a la Sociedad Concesionaria, alrededor de un 35% de los lotes expropiados, esta vez, la gran mayoría, tramitados por la vía judicial. Con fecha 18 de agosto de 1997, se realiza la toma de posesión material del mentado lote N° 9, produciéndose el ingreso a terreno efectivo por parte de la Concesionaria, el día 30 de agosto de 1997.

Agrega que la demandante tardó 2 meses y medio, a contar de dicha fecha, para empezar con las obras gruesas.

De haber comenzado los trabajos efectivamente en el tiempo de entrega del lote 9, la Sociedad Concesionaria habría alcanzado a construir la calzada simple a que estaba destinado el lote.

114. Añade que el Lote 9 sólo afectaba la obra en una faja de apenas 180 ml, lo que sería menor al 1,5% de la longitud total de la faja. Además habrían existido suficientes accesos posibles a lo largo de todo el ramal, en los kms. 14,100; 11,900; 8,700; 6,700; 5,200; 4,900; 2,700; 0,900 y 0,000; los que habrían permitido ingresar al resto de la faja ya expropiada.

115. Señala, en lo que respecta a la supuesta invalidación de la expropiación por el error en el número de rol de avalúo que se citaba en el acto expropiatorio, que ello no es efectivo, ya que el Decreto MOP N° 392, de 24 de abril de 1997, no fue ni será invalidado, sólo se modificó la Resolución de designación de peritos que da inicio al proceso, en el sentido de indicar que el rol de avalúo de la propiedad es el N° 604-16 y no 604-11, como lo indicaba la Resolución N° 302, de fecha 8 de abril de 1996.

Destaca, que no se modificó la superficie de terreno a expropiar, ni los demás antecedentes que sirven a los efectos de individualizar el bien expropiado.

Sostiene que la injustificada acción cautelar habría sido acogida, producto de una deficiente defensa judicial desarrollada por la Sociedad Concesionaria, ya que existiendo algunos casos en que el Ministerio de Obras Públicas ha sido recurrido de protección ante los tribunales competentes, alegando la ilegalidad de actos expropiatorios sustentada en errores cometidos al indicar en ellos el




Secretario
Comisión art. 36. D.S. MOP 90096

rol de avalúos que tiene asignada la propiedad ante el Servicio de Impuestos Internos, a la fecha, ninguna de esas acciones ha prosperado.

Ello se encontraría ratificado por la reiterada y uniforme Jurisprudencia Administrativa emanada de la Contraloría General de la República. Cita jurisprudencia al respecto.

116. En relación con los gastos generales solicitados, los considera excesivos y sin fundamento, ya que no se presentaría probanza alguna al respecto, además de incluir imprevistos.

Considera que no se le puede asignar el mismo valor a la doble calzada que a la simple.

No encuentra justificación para que el costo financiero sea soportado hasta el día 31 de julio de 2003.

117. Se refiere a los perjuicios por mayores costos constructivos derivados del supuestamente deficitario proceso expropiatorio que habría afectado la puesta en servicio del Tramo Troncal.

Reitera que si existió algún retraso con respecto a las fechas previstas por la Sociedad Concesionaria en su oferta, ello se produjo a consecuencia de hechos propios y/o previsibles para la reclamante.

118. Rechaza la existencia de perjuicios por mayor costo de transporte de materiales, por no ser efectivos los hechos en que se fundan.

119. Expresa que para la supuesta pérdida de los ingresos que habría debido percibir por concepto de tarifas o peajes, desde la fecha prevista contractualmente para dar inicio a la Explotación de la obra (desde el día 01 de agosto de 1997 hasta el 30 de marzo de 1998, para el caso del Tramo Troncal) y, por otro lado, para el caso del Tramo Ramal Rafael-Agua Amarilla, aduciendo que el período de construcción de la obra se prolongó por 3 meses 11 días, entre el 30 de marzo y el 12 de julio de 1998, sostenidas por la demandante, debería considerarse, además de lo expuesto hasta el momento en esta contestación, que el artículo I.3.9, letra B, c) de las Bases de Licitación, señala que el Programa de Trabajo que la Sociedad Concesionaria presentó junto con su Oferta Técnica sólo revistiría un carácter estimativo y, por tanto, no sería obligatorio para las partes una vez perfeccionado el contrato.

Según el contrato, la Programación Definitiva de Trabajo debe ser entregada 30 días antes del inicio de las faenas.

Sostiene que, en consecuencia, el Programa de Trabajo estimativo de la oferta presentada por el licitante adjudicado sería inoponible al Ministerio de Obras Públicas.

120. Agrega que, de conformidad a la normativa aplicable al contrato, la demandada no se comprometió a finalizar el proceso expropiatorio en plazo alguno. El único plazo vinculante para ambas partes es el de la Puesta en Servicio Provisoria de la obra, vale decir, 12 de agosto de 1998.

Tampoco serían oponibles a esa parte las estimaciones de plazos que pueda haber proyectado el adjudicatario al evaluar el negocio administrativo ofertado por el Estado. Ello sólo



[Signature]
Secretario
Comisión art. 36. D.S. MOP 900/96

podría ser imputado a la exclusiva responsabilidad del Concesionario, quien debe, por ley, hacerse cargo de los riesgos que involucra tal estimación.

A contrario sensu, finaliza, según las normas de las Bases de Licitación, en caso que la Sociedad Concesionaria no cumpla con los plazos contenidos en su programa de trabajo, el Ministerio no puede imponerle multa alguna.

121. En relación a los cambios de proyectos, expone que la Concesionaria presentó un anteproyecto alternativo para el Sector 1, haciendo suyos los Anteproyectos Referenciales entregados en la etapa de licitación del contrato en cuanto a los demás sectores.

Pero la demandante sostiene que posteriormente, habría sido víctima de imposiciones por parte del Inspector Fiscal para modificar el proyecto, bajo la amenaza de no aprobar el trazado.

En relación a esta pretensión, reitera que la información contenida en los Anteproyectos Referenciales tienen la calidad de ser meramente informativos y, como es de su esencia, constituyen un "conjunto de escritos, cálculos y dibujos que se hacen para dar una idea de cómo ha de ser y lo que ha de costar una obra de arquitectura o de ingeniería" (definición de 'proyecto' contenida en el Diccionario de la real Academia Española), pero que por ser anteproyectos, implican que es una primera visión sobre el tema, anterior en el tiempo y en el espacio a la confección del proyecto definitivo. De ahí que sea lógico que, por ser anterior, las circunstancias tenidas a la vista para su confección de por sí varíen.

Por su parte, el artículo I.6.10, sobre Recepción del proyecto de ingeniería, dispone que: El inspector fiscal velará que se cumpla el proyecto de ingeniería presentado por el concesionario, en cada una de las etapas, y deberá solicitar las modificaciones pertinentes a fin de que se cumplan cabalmente las Bases de Licitación.

Señala que las observaciones efectuadas por el Inspector Fiscal no constituirían meras arbitrariedades ni presiones, sino que se basarían en motivos técnicos, generalmente derivados del incumplimiento del diseño con los estándares y especificaciones del Manual de Carreteras, ajustándose a la normativa contractual.

No se puede confundir la facultad que le asiste a la Concesionaria para presentar mejoramientos al proyecto adjudicado, con la intención de obtener la aprobación de proyectos de inferior calidad de aquellos que fueron ofertados en su momento.

En definitiva, las modificaciones que aprobó el Inspector Fiscal significaron un ahorro en los costos constructivos y de conservación de 2,5 km.

122. En cuanto a los costos que se reclaman, que como constan en autos de conciliación, mediante carta AMO-087/99, de 17 de agosto de 1999, la Sociedad Concesionaria habría declarado expresamente su voluntad de renunciar "a efectuar reclamaciones o solicitar compensaciones ante el MOP o en cualquier otra instancia, por los rubros y materias comprendidas en el Grupo 4 del Oficio DGOP N° 518, de 16 de marzo de 1998..." dentro de los cuales se incluyen los cambios de proyecto.


Secretario
Comisión art. 36. D.S. MOP 900/96



123. En relación a los mayores costos por descompensación corte-terraplén, señala que los fundamentos de la Concesionaria se basan en que el Inspector Fiscal habría prohibido temporalmente el uso de material de corte para la construcción de terraplenes, instaurando exigencias superiores a las contractuales, lo que habría llevado a que el material de corte utilizado en terraplenes fuera de un 60% en lugar del estimado, 87,5% y además, a la necesidad de abrir botaderos no previstos.

Explica que el Informe realizado por el Ingeniero Mario Isamitt para la Sociedad Concesionaria indicaría que sólo entre un 50% y un 70% de los suelos provenientes de corte servirían para la construcción de rellenos y no un 87,5% como pretende la demandante.

El Director Nacional de Vialidad emitió el Ord. N° 9991, de fecha 18 de noviembre de 1996, mediante el cual se aceptó la proposición de emplear materiales en la construcción de terraplenes bajo ciertas condiciones que indica, que motivaron un cambio en las especificaciones elaboradas por la peticionaria.

Recuerda que las Bases de Licitación, señalan que en caso que la Sociedad Concesionaria haga suyos los Anteproyectos referenciales puestos a disposición de los licitantes, ella es la única responsable de los antecedentes en ellos incluidos.

Finaliza expresando que los errores contenidos en los proyectos definitivos elaborados por la Sociedad Concesionaria, de los cuales se derive una descompensación corte-terraplén son de su exclusiva responsabilidad.

124. Sobre las supuestas imprecisiones de estudios de geotécnica, reitera que, de conformidad al contrato de concesión, era la Sociedad Concesionaria la obligada a elaborar el o los Proyectos de Ingeniería Definitiva.

Agrega que las Bases de Licitación señalaban que aún en la eventualidad que el Concesionario hiciera suyo el Anteproyecto de la Referencia, éste debería ser necesariamente complementado en los estudios de geotecnia y que debería realizar los estudios que estimara necesarios para validar dicha información, así como para complementarla en lo que estimara necesario, a fin de asumir la responsabilidad por los antecedentes que utilizara en el anteproyecto presentado.

125. Respecto del reperfilado de taludes y retiro de material, señala que la demanda se basa en que las condiciones del suelo de excavación difirieron en forma importante de las supuestas por el Ministerio en sus diseños, agregando que las asesorías encargadas ante la detección del problema ratificaron los diseños adoptados, aclarando que los derrumbes no eran provocados por defectos de construcción, escapando a una predicción racional para haberlo incorporado en la oferta.

A este aspecto, reitera lo indicado en el punto precedente, en cuanto a que sería responsabilidad de la Sociedad Concesionaria efectuar los estudios necesarios para la ejecución de las obras y, especialmente, sobre mecánica de suelos y geotecnia como lo exige el artículo II.4.4.2 de las Bases, el que agrega que: "Cuando exista peligro de inestabilidad de cortes o terraplenes por condiciones geométricas de taludes, saturación del terreno, o grietas en el terreno, derrumbes o




Secretario
Comisión art. 34. D.S. MOP 9009/

desprendimientos, se analizará su estabilidad. Dependiendo del tipo de falla esperada, se tomarán las muestras necesarias para poder proyectar las obras que permitan solucionar el problema."

Expresa que según el artículo 22° N° 2 de la Ley de Concesiones las obras se efectuarán a entero riesgo del concesionario, incumbiéndole hacer frente a cuantos desembolsos fueren precisos hasta su total terminación, ya procedan de caso fortuito, fuerza mayor, o de cualquier otra causa.

Ello se vería reforzado por las Bases de Licitación, las que señalan que el grado de compromiso de riesgo que asuma el concesionario deberá ser total.

Añade que en la Circular Aclaratoria N° 5, de fecha 14 de junio de 1994 se señala que, para la preparación de su oferta, en lo que se refiere al perfil tipo para corte en roca que proponga el licitante, éste, bajo su responsabilidad y en atención a los análisis de las características geológicas del área, deberá ajustarse a lo señalado en el Manual de Carreteras V.III, en el que se proponen tipos de taludes en función de la calidad de la roca. Sin perjuicio de lo anterior, durante la etapa del proyecto definitivo el concesionario deberá modificar los cortes tipos que proponga en aquellos tramos del camino donde los resultados de los ensayos efectuados lo ameriten.

126. Frente a las observaciones del Inspector Fiscal señala que, durante todo el período de ejecución de cortes en el camino (1995-1998) no se han ejecutado las obras en conformidad con el proyecto original, en especial a la protección, geometría y saneamiento que habrían reducido la cantidad de cortes afectados y tampoco se ha presentado para aprobación un anteproyecto que tenga validez desde el punto de la mecánica de suelos que hubiera contribuido a disminuir el número de sectores colapsados. Agrega que la Concesionaria se habría limitado a reconformar taludes sin ir al fondo del problema, esto es, el saneamiento, la protección o el cuidado de las pendientes en las banquetas o escalones.

Expresa que hoy sería posible recorrer los taludes y verificar el cumplimiento del perfil tipo, encontrándose que en no más de tres existe la cuneta señalada en los escalones y las condiciones de pendientes de éstos en muchos casos serían contrarias a las proyectadas, con exclusión del Km. 56, en donde hubo de restituirse luego de una caída masiva de material en el año 1999.

127. Indica que con el pasar del tiempo se habría venido observando que el desplazamiento de material de los taludes tiene su origen en diversas causas, pero principalmente se debe a la infiltración de agua superficial en el suelo que, llegando a los planos de espejo (patinas arcillizadas) provocan la "quebradura de a estructura" y luego el derrame, de forma tal que cualquier detalle constructivo en el saneamiento -y en especial su déficit- ha permitido el corrimiento del material. Así, en los brocales de los taludes es posible observar como llegan las aguas directamente a la cara expuesta de los taludes.

Adicionalmente, la falta de mantención y conservación, y debido a la pérdida de confinamiento de los suelos al ejecutar el talud, dejando desnuda la superficie y expuesta a la erosión, se generaron condiciones adicionales de inestabilidad.

En consecuencia, los estudios elaborados por la sociedad concesionaria en su oportunidad no arrojaron conclusiones adecuadas a la magnitud de los problemas detectados.



[Signature]
Secretario
Comisión art. 36. D.S. MOP 900/96

Según lo expone, no existiría responsabilidad imputable al Ministerio de Obras Públicas en el mayor costo constructivo que pudiere haber tenido que asumir el Concesionario, toda vez que aquél sólo se habría producido por un mal procedimiento de diseño y de construcción, ambas actividades de cargo exclusivo de éste.

128. Señala respecto a las mayores excavaciones para conformación de sellos de fundación que resulta efectivo que el Ministerio de Obras Públicas puso a disposición de los licitantes un anteproyecto que no contenía prospecciones suficientes para conocer con suficiente certeza la calidad del suelo (en promedio, sólo 1 por kilómetro y hasta 4 m. de profundidad) como para concluir anticipadamente la no necesidad de mayores excavaciones, situación que debía ser completada por la Sociedad Concesionaria al cumplir su obligación de elaborar el proyecto definitivo.

Ello estaba contemplado en las Bases, las que disponían que aún en la eventualidad que el Concesionario haga suyo el Anteproyecto de la Referencia, éste deberá ser necesariamente complementado en el estudio de geotecnia y que las excavaciones tendrán como objeto básico la determinación de la macrogranulometría del lecho para explorar las condiciones de socavación, cuando procede, y las condiciones de fundación en general.

Además, las mismas Bases disponían que en cuanto a los estudios de mecánica de suelos y geotécnica, el Concesionario estudiará para los distintos sectores y lugares la densidad de las calicatas a ejecutar, con un mínimo de 4 kilómetros. La cantidad, tipo y profundidad de las prospecciones a realizar, el tipo y número de muestras a extraer, así como los ensayos a llevar a cabo, deberán ser propuestos por el Concesionario.

Ahora bien, no habiendo sido elaborados dichos estudios, sólo cabe al incumplidor asumir las consecuencias de sus actos.

129. Solicita agregar a los autos arbitrales y tenerlos como parte integrante del mismo para todos los efectos, el expediente del Procedimiento de Conciliación sobre Reclamación de la Sociedad Concesionaria de fecha 28 de diciembre de 2001 y, en particular, la prueba rendida en aquél por el Ministerio de Obras Públicas.

130. También renuncia a las causales legales de inhabilidad que pudieren afectar a los miembros de esta Comisión Arbitral, a la fecha de contestación de la demanda.

131. A fojas 244 (269: Reposición) se recibió la causa a prueba por el término señalado en las Normas de Procedimiento de esta Comisión, el que, a fojas 354, se prorrogó por diez días por resolución de la misma Comisión.

132. A fojas 335 declara el testigo Álvaro Eugenio Fuentes Martínez, a fojas 337 declara el testigo Javier Ignacio González García, a fojas 342 declara el testigo José Raúl Mansilla de la Torre y a fojas 345 declara el testigo Eduardo del Tránsito Salgado Sagredo.



[Handwritten Signature]
Secretario
Comisión art. 36. D.S. MOP 900/96

133. A fojas 367 absuelve posiciones Pablo Eugenio Labowitz Garrido.

134. A fojas 565 se citó a las partes a oír sentencia.

CONSIDERANDO:

Procedencia de la Demanda.

1. Con relación a la solicitud de la demandada de que se declare la improcedencia de la demanda por caducidad del derecho de la concesionaria, toda vez que habría caducado su derecho de reclamar ante la H. Comisión Arbitral, conforme a lo dispuesto en el inciso 1° del artículo 64 del DS MOP N° 240, de 1991, que fuera aplicable en el Contrato de Concesión hasta el día 27 de julio de 2000, esta Comisión tiene presente que sin perjuicio de que el DS MOP N° 240 fue parte integrante del Contrato de Concesión, dicha disposición se aplica a una hipótesis de hecho distinta a la de caducidad de la demanda.

2. El referido artículo 64 del antiguo reglamento se refiere a los casos en que la Concesión deba ser intervenida por el MOP. En efecto, dicha disposición se contenía dentro del Título XII del DS MOP N° 240, intitulado "De La Intervención De La Concesión". En cambio, las normas referidas a la Comisión Conciliadora se contenían en el Título XI del mismo reglamento, artículos 61 a 63, ninguno de los cuales disponía de un plazo de caducidad.

3. Cabe destacar que la única norma aplicable al asunto que ahora nos ocupa, es la del artículo 61 del antiguo reglamento, que disponía: "Las controversias suscitadas entre el Ministerio de Obras Públicas y el concesionario referentes a la aplicación, interpretación, cumplimiento o incumplimiento del Contrato de concesión, podrán elevarse por cualquiera de las partes al conocimiento de la Comisión Conciliadora según el Artículo 35 del DFL MOP N° 64, de 1991".

En consecuencia, el antiguo reglamento no exigía ningún plazo a la Concesionaria para interponer demandas o reclamaciones de compensaciones e indemnizaciones de perjuicios.

4. Si fuere efectivo que se debe aplicar el artículo 64 del antiguo reglamento, no se explicaría que en las propias Normas de Procedimiento de la Comisión Arbitral de la "Concesión Acceso Norte a Concepción", aprobadas por el MOP el día 24 de julio de 2003, se haya estipulado y acordado entre las partes que la demanda de la Sociedad Concesionaria se podía presentar dentro del plazo de 30 días hábiles.

Tampoco se explicaría por qué razón el MOP no pidió dicha caducidad al momento de iniciarse la etapa de conciliación, es decir, a fines de 2001 (el 28 de diciembre de 2001 se presentó la reclamación de la Concesionaria) puesto que el artículo 64 disponía que el plazo de 30 días que



[Signature]
Secretario
Comisión art. 36. D.S. MOP 90096

se otorga a la Concesionaria es para concurrir ante la Comisión Conciliadora, y no ante la Comisión Arbitral, como sucede hoy en día.

5. De ser cierta la interpretación del MOP, se dejaría a la Concesionaria en la indefensión, lo que pugna con el ordenamiento jurídico chileno, puesto que la Comisión Conciliadora de esta Concesión fue nombrada por el propio Ministerio de Obras Públicas a través del Decreto MOP N° 13, de 26 de enero de 2000, es decir, a casi dos años de la Puesta en Servicio Provisoria de la Concesión. Como nadie puede beneficiarse de su propia negligencia, no procede imputar a la demandante, de la que no dependía la designación de los miembros de la Comisión Conciliadora, reproche alguno, ni menos concluir de ello que sus derechos habrían caducado.

Concepto Reclamado N° 1: "Obras Adicionales".

6. Respecto de las Obras adicionales a las originalmente contratadas, que habrían sido exigidas unilateralmente por el MOP, no pagadas ni compensadas a la concesionaria hasta la fecha, se tiene presente por esta Comisión Arbitral lo siguiente para cada caso.

7. Estructura, proyecto y administración para el by-pass a Penco y Ejecución de las Obras de base de dicho by pass:

El MOP ha reconocido que a la autoridad ministerial competente y a la comunidad local le interesaba el desarrollo de este proyecto y por eso se hizo partícipe a la concesionaria en la materia. Sin embargo, las partes difieren en los costos que deben ser compensados.

Las diferencias se explican por cuanto el MOP considera que:

- a) En el costo de construcción del proyecto ofertado por la concesionaria se deben reducir los montos correspondientes a vigas postensadas y placas de hormigón para tierra retenida.
- b) El costo del proyecto de estructura se debe estimar como un 3% del presupuesto de la obra entregado por la concesionaria.
- c) No se debe considerar gasto de administración del proyecto de by-pass, por cuanto está incluido en los gastos generales y utilidades de la etapa de construcción.

Atendido el reconocimiento de la demandada, esta Comisión ha resuelto aceptar, parcialmente, la demanda a este respecto de la concesionaria, con las siguientes observaciones:

Se debe considerar una compensación de UF 16.373 (más IVA, si procediere) que explica de la siguiente forma:

- a) costo del proyecto de by-pass de UF 849,
- b) costo del proyecto de estructura de UF 449, que equivale a un 3% del valor de construcción de la obra,



ADH
Secretaría
Comisión art. 36. D.S. MOP 90096

- c) costo de construcción de la obra de UF 14.973, que se obtiene de corregir el valor reclamado por la concesionaria, considerando un valor unitario de UF 800 para las vigas postensadas y un valor de UF 828,72 por las placas de hormigón de tierra retenida.
- d) costo de administración del ante-proyecto subcontratado de UF 102, que se obtiene de aplicar un 12% al valor del ante-proyecto.

Además se debe considerar costos financieros, de acuerdo a los criterios generales que se explican más adelante en este fallo y el IVA, si procediere.

8. Enlace Ruta 5:

El MOP ha reconocido que, con el fin de conectar adecuadamente el Acceso Norte a Concepción con la Ruta 5 en Rucapequén y considerando que hacia fines de 1997 aún no estaba en construcción ese sector de la concesión Ruta 5, se solicitó a la Concesionaria la ejecución del respectivo empalme. Sin embargo, las partes difieren en los costos a ser compensados.

La diferencia se explica porque el MOP corrige la cantidad de defensa caminera instalada, considerando sólo 108 ml en lugar de 200 ml, y porque estima que el costo del proyecto es un 2,5% del costo de construcción del tramo Talca - Chillán, en vista que el resto de la inversión fue asignada al tramo Chillán - Collipulli y que este porcentaje fue empleado como criterio original de la concesionaria.

Atendiendo una solicitud de esta Comisión en la fase conciliatoria, la Concesionaria proveyó una confirmación notarial de que en el sector en cuestión se instalaron 274 ml de defensa caminera, superior al valor considerado por la demandante. En consecuencia, en esta materia, la Comisión ha resuelto que no corresponde el descuento aplicado por el MOP.

Por otra parte, esta Comisión ha considerado injustificado el costo del proyecto reclamado por la Concesionaria, estimando, en cambio, que dicho costo alcanza un 2,5% del costo de construcción de la obra.

Aplicando los criterios indicados, esta Comisión ha resuelto que se debe compensar a la Concesionaria por un monto de UF 8.340 (neto de IVA), además de los costos financieros, según el criterio general definido para este objeto.

9. Modificación Enlace Penco:

Aunque ambas partes reconocieron que las obras de ampliación del enlace Penco se hicieron con el objeto de absorber los flujos que podían originarse por la eventual construcción de la Ruta Interportuaria, ellas difieren en la responsabilidad de cada una en la decisión de su construcción y en la magnitud de sus costos.

Respecto del primer aspecto, la concesionaria señaló que hubo imposición del MOP, mientras que éste señaló que hubo un acuerdo entre las partes, además de una declaración expresa



[Handwritten signature]
Secretario
Comisión art. 36, D.S. MOP 93076

de la concesionaria en el sentido de ejecutar los mayores volúmenes de movimiento de tierra y de pavimento sin mayor cargo para el MOP.

En tal sentido, una carta del Gerente General de la constructora Tribasa Inela S.A., Sr. David Heredia L. al Inspector Fiscal (del 25/09/96), señala que la concesionaria acepta ejecutar sin mayor cargo para el Fisco, los mayores volúmenes de obra por concepto de Movimiento de Tierra y Pavimentación, pero requiere que las áreas adicionales a expropiar por sobre las consideradas por el Anteproyecto (4,9272 há.) sean solventadas por éste, en su totalidad.

Por su parte, la concesionaria argumentó que no existió acuerdo entre las partes, sino una directa imposición del MOP, que la concesionaria debió acatar. Además agregó que en una oportunidad el MOP reconoció que era procedente estudiar las compensaciones respectivas y que acompañaría prueba documental suficiente de las aseveraciones realizadas.

En cuanto a los costos adicionales en que habría incurrido la Concesionaria, ésta los calcula comparando el costo del proyecto construido con el costo del proyecto considerado originalmente en la propuesta de la empresa. En cambio, el MOP toma como base un proyecto informado por la Concesionaria en carta del 16 de junio de 1999 y determina que el cambio del proyecto le habría permitido un importante ahorro de recursos.

Atendidos los antecedentes aportados por las partes, esta Comisión ha considerado que la modificación del Enlace Penco obedeció a una imposición del MOP que debió ser acatada por la Concesionaria para posibilitar la conclusión del proyecto. Por otra parte, se ha estimado que los mayores costos deben hacerse en relación al proyecto original ofertado por la Concesionaria.

En consecuencia, esta Comisión ha resuelto que se debe compensar a la Concesionaria por un monto de UF 31.141 además de los costos financieros que correspondan y el IVA, si procediere.

10. Barrera Antirruído en Enlace:

Según las bases corresponde a la concesionaria solventar los costos de mitigación ambiental acústica de los proyectos contratados. Para determinar si este es el caso en la obra en cuestión, esta Comisión ha analizado las siguientes materias:

- a) Acaso los 1.000 m. (o parte de ellos) de barrera acústica fueron una exigencia ambiental o una obligación impuesta por la Autoridad para lograr el desistimiento del recurso de protección en contra del MOP.
- b) De tratarse de una exigencia ambiental, en qué medida correspondía instalar una barrera metálica o construir terraplenes,
- c) De tratarse de una exigencia ambiental, en qué medida ello se debe a la ampliación del enlace Penco,
- d) De justificarse una compensación, cuánto es el costo unitario de la barrera requerida.

Respecto del primer punto, un estudio contratado en 1997 por la concesionaria pronosticó que habría niveles de ruido sobre los permitidos en el enlace Penco y recomendó que se construya



[Handwritten Signature]
Secretario
Comisión art. 36. D.S. MOP

un terraplén de 4 m. de altura, a 3 m. del borde norte y, en caso que ello no sea posible, que se instale una barrera metálica de 3 m. de altura. Por otra parte, una vez resuelto el recurso de protección, la concesionaria (26.01.98) propuso al Inspector Fiscal instalar 815 m. de barrera antirruido en el enlace Penco, respondiendo, éste, que debían instalarse 1.000 m. En consecuencia, aunque la barrera era una exigencia ambiental, corresponde que el MOP compense al menos 185 m. de ella.

En cuanto al segundo punto, un informe del MOP solicitado por esta Comisión en la fase conciliatoria indicó que la construcción de terraplenes habría resultado más cara (incluyendo expropiaciones) y presentado problemas técnicos. Por lo tanto, ambas partes coinciden que la solución más eficiente era la barrera metálica.

En relación al tercer punto, mediante un análisis comparativo de los planos del proyecto original y el proyecto construido, esta comisión determinó que la modificación del enlace obligó a ampliar en alrededor de 170 m. la longitud de la barrera antirruidos.

Respecto del cuarto punto, ambas partes han coincidido en que el costo directo de la barrera metálica, incluido instalación y suministro, es de 14,07 UF/ml. Sin embargo, la concesionaria consideró un 45% de recargo por gastos generales y utilidad, mientras que el MOP no contempló recargos. En este respecto, esta comisión ha considerado que debe adoptarse el recargo planteado por la concesionaria.

Sobre la base de las consideraciones anteriores, esta Comisión ha resuelto acoger la reclamación de la concesionaria, considerando una compensación de UF 7.242 (neto de IVA), que resulta de considerar 355 m. lineales de barrera metálica, a un costo unitario de 20.40 UF/ml. En cuanto a los costos financieros se deberá aplicar el criterio general definido por la Comisión.

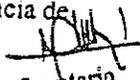
11. Ampliación de carpeta de rodado (terceras pistas) y defensas camineras:

Para resolver esta reclamación, esta Comisión ha analizado acaso se justificaba exigir terceras pistas en el proyecto presentando por la concesionaria, el cual contemplaba habilitar desde un inicio doble calzada en su tramo principal.

En tal sentido, el Manual de Carreteras establece condiciones para que no se produzcan descensos significativos de velocidad en zonas con pendientes y justifica, en algunos, casos la construcción de terceras pistas. Por otra parte las Bases establecieron que en algunas zonas, para evitar descensos de velocidad, el concesionario debía construir inmediatamente la doble calzada. Una rectificación de las bases agregó, posteriormente, que en la eventualidad que algún proponente optara por habilitar, en una primera etapa, una sola calzada, debería, entre otras exigencias, considerar pistas lentas con un ancho de 3.5 m; en dicha rectificación no se consideraron pistas lentas en zonas con doble calzada (Circular Aclaratoria N° 7).

De lo anterior se desprende que no tenía sentido exigir una tercera "pista lenta", pues el proyecto ofertado contemplaba desde un inicio doble calzada en su tramo principal. La existencia de




Secretario
Comisión art. 36. D.S. MOP 90.274

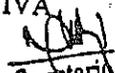
la segunda calzada aseguraba el cumplimiento de las normas del manual de carreteras en aquellos tramos con elevada pendiente y longitud considerable. Refuerza esta conclusión el hecho que a la fecha no se han habilitado las terceras "pistas lentas", tanto porque el tráfico no lo justifica, como por los riesgos asociados a la falta de berma y medianas más angostas.

En lo que respecta a la aceptación de la concesionaria de asumir los mayores costos de la obra y su renuncia a cualquier recurso administrativo o legal contra del MOP para recuperar lo invertido, esta Comisión considera atendible el argumento de haber sido impuesta, por cuanto el MOP ha insistido en que el proyecto original no cumplía con el estándar de velocidad de diseño del Manual de Carreteras. Aunque la concesionaria haya actuado con imprudencia al renunciar a un derecho, la declaración del MOP no deja dudas que en ese momento la concesionaria no tenía otra opción que construir terceras pistas u optimizar la rasante proyectada, dado que el IF había condicionado la aprobación del trazado a la solución del supuesto problema de pistas lentas.

Para determinar en qué monto corresponde compensar a la concesionaria, esta Comisión ha debido estimar los costos adicionales que la exigencia injustificada del MOP impuso a la Concesionaria. En tal sentido, se ha tenido en cuenta que en cartas del 05/02/96 y del 09/02/96, el concesionario ofreció pavimentar la berma interior en ambas calzadas entre los Kms. 24.900 y 49.740 (es decir, 24,84 Kms.) en forma continua, y en el resto del trazado, en aquellas partes en que se justifique. Por carta del 09/02/96 el Inspector Fiscal aceptó esta proposición, indicando que, a su juicio, ello no constituía un mejoramiento del estándar del proyecto. Por otra parte, respondiendo a una solicitud de esta comisión, el MOP informó en la fase conciliatoria que a partir del Km 49.740 existen 18.81 Kms de calzada en que se presentan problemas de restricción de velocidad.

En consecuencia esta Comisión ha resuelto que se debe compensar un total de 68,49 Km de pavimentación de 0.5 m. de calzada, que se obtiene de sumar lo ofrecido (y aceptado por el Inspector Fiscal) en el primer tramo de la ruta, más lo requerido en el resto de la autopista, considerando 0,48 Km de cuñas. Además se debe considerar las transiciones, que se ha estimado en 0,48 Km. Aplicando los precios unitarios considerados en la oferta técnica se obtiene una compensación de UF 15.352, más los costos financieros e IVA que correspondan.

Respecto de la defensa caminera en la mediana, se debe compensar los 24,84 Kms. ofrecidos en el primer tramo de la ruta, más lo instalado en el resto del camino, siempre que en dichos tramos se haya incumplido la restricción de velocidad. Según los datos aportados por las partes estas condiciones se cumplen entre los Km. 50.06 - 52.44, 64.03 - 65.14, y 67.00 - 73.90. En consecuencia, corresponde compensar un total de 35,23 Kms. de defensa caminera que, valorados a UF 2,35 por ml, representan un costo de UF 82.791, debiendo sumarse los costos financieros e IVA que correspondan.


Secretario
Comisión art. 36. D.S. MOP 900/96



12. Pavimento en bermas:

En las bases de licitación se señala que ... "para las bermas, se considerará un revestimiento con Tratamiento Superficial Doble, como mínimo". En consecuencia, la concesionaria podía optar libremente por un diseño mejorado, como ocurrió de hecho, sin que ello obligara al MOP a compensarla. Adicionalmente dicha decisión le significó beneficios a la propia concesionaria, por ejemplo, en términos de mayor rapidez de construcción o menores costos de mantenimiento.

En consecuencia, esta Comisión ha considerado que no corresponde compensar a la Concesionaria por concepto de la pavimentación de las bermas.

13. Señalética o señalización:

El anteproyecto elaborado por el MOP consideraba obras de señalización y de seguridad por un monto equivalente a UF 224.572. De acuerdo a la concesionaria, considerando los mismos precios unitarios, el proyecto ejecutado tuvo un sobre costo de UF 52.577, por un número mayor de obras de señalización que las previstas, además de UF 7.692 por trabajos que no habían sido contemplados en el anteproyecto (señales tipo puente, demarcación y borrado líneas segmentadas, etc.). Dicho sobre costo se explicaría por las deficiencias en el anteproyecto del MOP y exigencias impuestas por el Inspector Fiscal.

Esta comisión considera que es responsabilidad de la Concesionaria preparar el proyecto ofertado, considerando la señalización requerida por las normas de la Dirección de Vialidad y, por lo tanto, que no corresponde una compensación por una supuesta deficiencia en el anteproyecto preparado por el MOP. Por otra parte, el monto reclamado por la Concesionaria incluye defensas camineras y otros elementos que no guardan relación directa con el reclamo.

Sin perjuicio de lo anterior, esta Comisión considera que exigencias impuestas por el MOP en el desarrollo del proyecto obligaron a la Concesionaria a modificar el trazado y, entre otros efectos, ocasionaron mayores costos por concepto de señalética que no estaban contemplados en el proyecto original. Entre ellos se pueden considerar señales camineras nuevas por un monto de UF 12.626 y señales tipo puente, por un monto de UF 6.663.

Teniendo en cuenta, lo anterior, esta Comisión ha resuelto que corresponde compensar a la Concesionaria por UF 19.289 (más IVA si correspondiera) además de los costos financieros determinados según los criterios generales definidos en este fallo.

14. Respecto a los proyectos elaborados por orden del MOP, pero no ejecutados, se tiene presente por esta Comisión Arbitral lo siguiente para cada caso:

a) Proyecto de pasarela sobre el río Itata, entregado al MOP y cotizado:

En diciembre de 1997 el MOP solicitó la elaboración del proyecto de pasarela del Río Itata. La concesionaria presentó un proyecto con un costo de construcción de UF 56.960 y un valor del proyecto de estructura de UF 1.389. El Inspector Fiscal aprobó el proyecto, pero no su presupuesto.



[Handwritten Signature]
Secretario
Comisión art. 36, D.S. MOP 900/96

valorizando la obra en UF 23.108. Posteriormente el Director de Vialidad objetó el proyecto y la concesionaria se desistió de construirlo en octubre de 1998. Por otra parte, hay constancia que Asíntota S.A. ofreció realizar el proyecto de ingeniería por 350 UF, aunque en distinta fecha y no necesariamente el mismo proyecto.

Teniendo en cuenta que el proyecto de ingeniería fue solicitado por el MOP, esta Comisión ha resuelto que corresponde una compensación, la cual puede estimarse en un 2,5% de la valorización que el Inspector Fiscal hizo de la obra, obteniéndose un monto de UF 578 (más IVA). Adicionalmente, se deben aplicar los costos financieros e IVA, según los criterios generales definidos en este fallo.

b) Proyecto de retorno de Ruta 5:

En marzo de 1998 la concesionaria presentó el proyecto solicitado por el MOP, indicando un costo de UF 28.725 que incluía UF 700 por elaboración del proyecto. El Inspector Fiscal solicitó adecuaciones, pero luego la construcción de la obra fue desechada. Sin desconocer que solicitó la realización del proyecto, el MOP ha señalado que los costos de construcción y elaboración del proyecto propuesto son significativamente menores.

Esta Comisión ha resuelto que corresponde compensar a la Concesionaria por la elaboración del proyecto solicitado por el MOP por un monto equivalente a UF 359 (más IVA si correspondiere) además de los costos financieros, determinados según los criterios que se definen en este fallo.

Concepto Reclamado N° 2: "Ineficaz Desarrollo de Expropiaciones".

15. En relación con la parte de la demanda referida al proceso de expropiaciones, esta Comisión ha tenido presente lo siguiente:

A diferencia de otras concesiones de obras públicas desarrolladas con posterioridad, las bases no contemplaron plazos explícitos para la entrega de los terrenos expropiados o cláusulas que regularan eventuales tardanzas en dicho proceso. En consecuencia, ha sido necesario definir un criterio específico para resolver si se justifica compensar a la concesionaria por un desarrollo ineficaz del proceso de expropiaciones, considerando que la Ley de Concesiones otorga a la Concesionaria el derecho de iniciar la explotación de las obras tan pronto ellas estén terminadas. En particular, se ha estimado que corresponde una compensación si el acceso a los terrenos se ha producido en plazos superiores a los que razonablemente podían prever los interesados al momento de presentar sus ofertas, suponiendo una diligencia operativa normal para el MOP, y ello ha ocasionado perjuicios a la Concesionaria que no se hubiesen presentado si los plazos se hubiesen cumplido. Asimismo, se ha considerado que correspondería una compensación si la concesionaria estuvo obligada a incurrir en costos por expropiaciones que normalmente o por contrato



[Handwritten signature]
Secretario
Comisión art. 36, D.S. 11000 1996

correspondían al MOP. En cambio, no corresponde compensar costos que la concesionaria pudiera haber incurrido con el objeto de acelerar el proceso expropiatorio más allá de los plazos normales.

16. En lo que respecta al reclamo de perjuicios por gestión de expropiaciones, consta que la concesionaria incurrió en costos en asesoría y personal propio y en adelantar pagos con el objeto de acceder oportunamente a lotes, sin necesidad de esperar la conclusión de los procesos judiciales, en aquellos casos en que éstos tuvieron lugar.

Del análisis detallado de las fechas de entrada vía convenio y las fechas de resolución judicial de los lotes expropiados se concluye que si la Concesionaria no hubiese realizado gestiones para acelerar la entrada a los terrenos y hubiese esperado a la fecha de los convenios establecidos por el MOP, o bien el acceso por la vía judicial, el plazo de acceso a los terrenos se habría extendido en más de doce meses promedio, con los consiguientes perjuicios por prolongación y atraso de la sobras y por ende de la entrada en servicio de la ruta.

En efecto, al comparar la fecha de entrada vía convenio versus la fecha de resolución judicial que habría permitido la entrada si no hubiese existido convenio, en todos los lotes del Troncal, se concluye que los lotes en que la diferencia entre ambas fechas supera los 6 meses representan un 84% del total. De ello se desprende que si la Concesionaria no hubiese efectuado gestiones y convenios, en un 84% de los casos la entrada se habría dilatado por 6 meses o más, con el consiguiente perjuicio en el inicio de las obras. Más aún, en el 54% de los lotes, esta diferencia entre fechas de entrada habría superado los 12 meses y para un 19% de los lotes habría superado los 18 meses, teniendo un impacto crítico en la ejecución y el término de las obras.

En consecuencia, esta Comisión ha resuelto que corresponde que a la Concesionaria se le compense en UF 40.481 (más IVA si correspondiere) por los costos que debió incurrir en gestión de expropiaciones y acceso a terrenos, complementando los esfuerzos del MOP, los que permitieron aminorar las tardanzas y los perjuicios en el proceso expropiatorio. Asimismo, corresponde compensar los costos financieros asociados a los anticipos pagados por la Concesionaria, por un monto de UF 15.600, al 30 de junio de 2003. Además, se debe agregar los costos financieros determinados según los criterios generales definidos en este fallo.

17. Para evaluar la procedencia de compensaciones por mayores gastos generales por retardo del tramo Ramal Rafael se analizaron las fechas de entrada efectiva a cada uno de los lotes expropiados en dicho tramo y se compararon con las fechas en que dicha entrada hubiera tenido lugar, si la expropiación hubiese tenido lugar en un plazo máximo (normal) de 9 meses desde la entrega de los proyectos para aprobación.

Dicho análisis indica que existió un retraso excesivo en la entrega de diversos lotes, centrándose el problema entre los Km 0 y 4 y entre los Km 10 y 14 del proyecto. Además, si se considera un plazo estándar de 12 meses para trabajos constructivos a partir de la entrega de los



[Signature]
Secretario
Comisión art. 36. D.S. 10000000

terrenos, se verifica que la concesionaria podría haber anticipado la operación del ramal a abril de 1998, es decir 6 meses antes del inicio real (octubre de 1998).

Habiendo revisado el monto reclamado por la Concesionaria, se resuelve que esta debe ser compensada en UF 16.300 (más el IVA que correspondiere) por perjuicios ocasionados por retardos excesivos en las expropiaciones en el tramo Ramal Rafael.

18. En cuanto a los mayores costos que se habrían ocasionado por retrasos en las expropiaciones en el tramo Troncal, esta Comisión efectuó un detallado análisis de aquellos lotes cuya fecha de entrada tuvo lugar en un plazo superior a 18 meses desde el inicio de la concesión, por ser aquellos con mayor incidencia en el retraso de las obras. El análisis mostró que hubo 73 lotes (sobre un total de 281) que cumplieron dicha condición, de los cuales 44 tuvieron un plazo entre la aprobación del proyecto y la entrada a terreno superior a 9 meses. Sin embargo, se constató que sólo una parte de ellos pudo ocasionar retrasos constructivos, por interrupción de la faja.

Por otra parte, la construcción de la obra se inició en abril del 1995, definiéndose de esta manera tres temporadas veraniegas, aptas para el proceso de asfaltado: a) Temporada 1: octubre de 1995 a marzo de 1996; b) Temporada 2: octubre de 1996 a marzo de 1997; y c) Temporada 3: octubre de 1997 a marzo de 1998. En cada temporada se verificó lo siguiente:

a) Temporada 1: La Concesionaria presentó en mayo de 1995, el tramo comprendido entre los kilómetros 0 al 20 o frente 1, por lo que era factible, sólo para este tramo, la realización de las etapas finales de las obras como es el caso del asfalto. En la práctica por el excesivo plazo de aprobación de proyecto o del plazo de expropiación solo se asfaltaron en esa temporada 3,8 Km (19% del tramo factible). Del total del tramo, alrededor de un 60% estaba aprobado antes del inicio de la temporada, un 20% tenía acceso a los lotes antes del inicio de la temporada y casi un 20% fue asfaltado en la temporada.

b) Temporada 2: Las labores de asfaltado se concentraron en terminar el frente 1 y avanzar al menos en el 50% del frente 2, comprendido entre los Km 20 y 40.

c) Temporada 3: En la tercera temporada se realizó gran parte de los trabajos de asfaltado correspondientes al tramo 35 a 75 Km.

Es evidente que la fecha de inicio de construcción creó una dificultad para el cumplimiento del programa de construcción previsto por la Concesionaria (27 meses), debido a que su término en pleno periodo de invierno (julio de 1997) no era adecuado para la última etapa de las obras de asfalto. Por ello y porque en la primera temporada sólo se pudo realizar trabajos hasta el Km. 20 aproximadamente, debido a que la concesionaria presentó solo este tramo antes del inicio de temporada, se ha estimado que era inviable concluir las obras antes de fines de diciembre de 1997.

Sin embargo, se estima que en la segunda temporada se habría podido realizar mayores labores de asfaltado, por ejemplo en el tramo 34 al 44,5 Km, si los respectivos lotes hubiesen estado disponibles. Esto habría liberado capacidad, que, podría haber sido aprovechada adelantando



[Signature]
Secretario
Comisión art. 36, D.S. MOP 900/96

trabajos que se efectuaron en la temporada 3 en el tramo 56 al 75 Km., permitiendo finalizar las obras 1.5 meses antes. Por otro lado, había capacidad disponible durante la temporada invierno para el mismo tramo que podrían haber sido utilizados en el tramo 47 al 75 Km., si los lotes hubiesen estado disponibles, produciendo un efecto de adelantamiento adicional en las obras de 1 a 2 meses. Esto significa que, bajo estos supuestos, las obras podrían haberse adelantado alrededor de 3 meses.

Teniendo en cuenta lo anterior, esta Comisión ha resuelto que la Concesionaria debe ser compensada porque los retrasos en los procesos expropiatorios en el tramo Troncal ocasionaron un perjuicio derivado de la necesidad de soportar tres meses adicionales de costos constructivos. Sobre la base de los antecedentes aportados por las partes, dicho mayores costos han sido estimado en UF 55.000 (más IVA si correspondiere) a los que se deberán sumar los costos financieros, determinados en la forma definida en este fallo.

19. Con respecto a un mayor costo de transporte de materiales y formación de acopios por retrasos en el proceso expropiatorio, el análisis de los antecedentes tenidos a la vista permiten concluir que se produjo discontinuidad en la faja durante períodos importantes y, por tratarse de una obra con trazado completamente nuevo por una zona eminentemente agrícola/forestal con una red de caminos rurales, la demandante debió recurrir a rutas alternativas de mucho mayor longitud que la faja.

Por otra parte, la demandante tomó la decisión de iniciar los trabajos a los tres meses de iniciada la concesión, es decir un año antes que lo propuesto por el MOP. Este inicio temprano de las obras hizo que éstas se vieran afectadas por la discontinuidad de la faja, debido a la natural irregularidad de las gestiones de expropiación, lo que no habría acaecido si las obras se hubieran iniciado en una fecha más cercana a la propuesta por el MOP. En consecuencia, es posible señalar que los sobreacarreos se provocaron por dos razones principales, por el temprano inicio de las obras, responsabilidad de la demandante, y por demoras excesivas en la gestión de expropiación, que son de responsabilidad de la demandada.

Para determinar qué costos de sobre acarreo de materiales son responsabilidad de la demandada, se analizaron los registros individuales de pago más incidentes, clasificados por tramo, lote y rutas de acarreo, por un total de \$ 494.887.090, que representan un 61% del total reclamado por la concesionaria. Dicha información señala que los casos críticos se produjeron entre los kilómetros 40 y 50, en el período octubre 1996 - marzo 1997 (45% de la muestra).

Sobre dicha muestra, se identificaron aquellos registros de pago que podían asociarse con interrupciones de la faja originadas por expropiaciones cuyo plazo de entrega de terrenos fue superior a 6 meses desde la aprobación del proyecto, y los costos correspondientes fueron adjudicados a tardanzas en el proceso expropiatorio. Ello por cuanto se supuso que el plazo normal de expropiación es de 9 meses, pero que debía descontarse 3 meses para dar cuenta del beneficio



[Handwritten Signature]
Secretario
Comisión art. 36. D.S. MOP 000/96

que al MOP le significó que la Concesionaria adelantara sus obras, pues de otra forma habría tenido que pagar mayores compensaciones. Por su parte, se estimó que los mayores costos por acarreo incurridos antes de 6 meses desde la aprobación de los proyectos, fueron de responsabilidad de la Concesionaria. Este ejercicio dio como resultado que un 16,57% de los costos reclamados por sobre acarreo podían adjudicarse a ineficiencias del MOP.

En cuanto al mayor costo por acopio de materiales, éste se asignó mensualmente a las partes, en la misma proporción en que se asignaron los costos por sobre acarreo.

Considerando un 12% de recargo por utilidades y un ajuste proporcional a la relación entre el total reclamado y la muestra analizada, esta Comisión ha resuelto que se debe compensar a la Concesionaria por un monto de UF 16.074 (más IVA si correspondiere) además de los costos financieros, determinados según los criterios definidos en este fallo.

20. Para estimar la pérdida de ingresos que la Concesionaria habría experimentado en el tramo Troncal por tardanzas en el proceso expropiatorio, esta Comisión consideró que ellas retrasaron en tres meses el inicio de la operación del tramo, lapso en que se dejaron de percibir ingresos mensuales esperados. Por otra parte, se debe descontar los costos de operación y mantenimiento evitados por la postergación del proyecto. En consecuencia, esta Comisión ha resuelto que la compensación por este concepto es de UF 27.498 (más IVA si correspondiere) debiendo sumarse los costos financieros, según los criterios establecidos en este fallo.

21. En cuanto a la pérdida de ingresos por retrasos en el inicio de las operaciones del tramo Ramal, se ha considerado durante un lapso de 3,35 meses los ingresos mensuales esperados, menos los costos de operación y mantenimiento evitados por la Concesionaria, obteniéndose una compensación total de UF 5.300 (más IVA si correspondiere) además de los costos financieros correspondientes.

Concepto Reclamado N° 3: "Cambios de Proyectos de la Licitación".

22. En relación con la parte de la demanda referida a los Cambios de Proyectos, se ha tenido presente lo siguiente:

El MOP otorgó en concesión la construcción y operación del nuevo camino de acceso norte a Concepción, cuya descripción se incluyó en las Bases Técnicas (Artículo II.2). Al realizar su oferta, la concesionaria optó por hacer suyo el anteproyecto referencial preparado por el MOP, a excepción del sector 1, donde consideró un trazado distinto. Según las bases, la concesionaria se hizo plenamente responsable de los antecedentes allí incluidos, desligándose el MOP de cualquier responsabilidad o aval.



[Signature]
Secretario
Comisión art. 36, D.S. MOP 000/96

Con posterioridad a la suscripción del contrato la concesionaria debía presentar un estudio de ingeniería definitivo, en una o más etapas, en que se indicaran las obras a realizar de acuerdo a las especificaciones del contrato. Dicho estudio debía ajustarse a las normas vigentes, incluyendo las bases y el Manual de Carreteras. El Inspector Fiscal debía velar que se cumpliera el proyecto de ingeniería presentado por el concesionario, en cada una de sus etapas, y solicitar las modificaciones pertinentes a fin de que se cumplieran cabalmente las bases.

El trazado de un anteproyecto puede diferir del proyecto definitivo por diversas razones. Por una parte las diferencias pueden deberse a que el primero tiene un carácter preliminar, en tanto el segundo se realiza con mayor información sobre las condiciones técnicas existentes en el terreno y las restricciones que la normativa vigente impone en el desarrollo de la obra. Dado que las obras se efectúan a entero riesgo de la concesionaria, en estos casos se puede presumir que la obligación de asumir los costos (o gozar los beneficios) del cambio de trazado recae en la concesionaria, incluso si el MOP u otra autoridad pública fue quien exigió el cambio de trazado para asegurar el cumplimiento de la normativa vigente, por ejemplo en materia vial o ambiental.

Por otra parte, existen casos en que la responsabilidad del cambio de trazado puede atribuirse al MOP y, en la medida que dicho cambio origine mayores costos a la concesionaria, ésta deba ser compensada. Uno de estos casos corresponde a un cambio de trazado realizado con el propósito de superar conflictos suscitados en el proceso de expropiación o de reducir los costos asociados a dicho proceso: ello por cuanto, en esta concesión y sujeto a un pago establecido previamente, el Fisco asumió el costo derivado de dicho proceso. Otro de estos casos corresponde a una modificación en el trazado impuesta por el MOP por razones de interés público u otro motivo comparable, en cuyo caso, de acuerdo a la ley, se deberá indemnizar al concesionario en función de los perjuicios ocasionados; en este escenario, la responsabilidad del MOP se origina de un cambio en las especificaciones originales del proyecto.

Aunque conceptualmente es claro en qué caso corresponde compensar al concesionario por un cambio de trazado, en la práctica dicha tarea se ve dificultada porque la normativa sobre los aspectos que deben ser considerados al diseñar la ruta no es precisa. En tal sentido, las bases y el Manual de Carreteras indica algunos aspectos que deben ser considerados en el diseño del proyecto de ingeniería para minimizar los aspectos negativos de un camino en el medio ambiente y en las poblaciones aledañas, pero no establece criterios concretos para determinar el alcance de la normativa.

En consecuencia un cambio de trazado impuesto por el Inspector Fiscal puede alternativamente ser interpretado como una adecuación del anteproyecto a la normativa vigente o a las restricciones técnicas del terreno, en cuyo caso no corresponde compensar al concesionario, o una modificación de las especificaciones del proyecto de parte del MOP por interés público u otra razón, en cuyo caso se debe indemnizar los eventuales mayores costos.



[Handwritten signature]
Secretario
Comisión art. 36. D.S. 1179 0007

30. Un análisis general del proyecto permite apreciar que en la mayoría de los casos los cambios de trazados fueron motivados por iniciativas u observaciones del IF y no por planteamientos o sugerencias de la Concesionaria. Por otra parte, en general el trazado modificado, al menos en planta, es muy superior al original, pues tiene tramos más rectos, curvas más amplias y elude los contactos con la vialidad local. Ello permite inferir que entre otras razones, las exigencias de la IF tuvieron como objeto lograr mejoras no consultadas en el trazado original, la separación e independencia de los tránsitos expresos de larga distancia que ocupan la autopista con los flujos de carácter local, la no afectación de las actividades locales de los pueblos vecinos o la simplificación de los procesos expropiatorios. No obstante, se observan diferencias en los diversos tramos del proyecto, que se analizan en los puntos siguientes.

31. Km 14.200 - 19.500, Sector Quinchamalí:

Los antecedentes indican que el cambio de trazado fue impuesto por el IF porque el trazado del proyecto de ingeniería, que es el mismo del proyecto referencial, producía impactos en la vialidad local que debían ser reducidos y aminorados.

Sobre el particular, las Bases establecen la obligación de la concesionaria de mantener a su costo y durante toda la construcción del proyecto, operables, para todo tipo de vehículos, los caminos públicos o variantes por los que fuere necesario desviar el tránsito a causa de la ejecución de las obras, y asimismo, de mantener el tránsito fluido por los caminos existentes. En consecuencia, según el IF, la forma de evitar los impactos que impedirían cumplir las condiciones impuestas en las bases era cambiando el trazado del camino.

Sin embargo, se considera exagerado tener que cambiar el trazado de un camino para evitar los impactos originados por su construcción. Si esto fuere así, en muchos casos no se podrían hacer las obras, pues no siempre es factible un cambio de trazado razonable.

Por otra parte, de la observación del cambio de trazado en planta se deduce que lo que se ha hecho es acomodar el trazado a la nueva ubicación del enlace Confluencia, el que, de lo contrario, tendría dificultades para su emplazamiento. (Sector Km 18.000 a Km 19.500). Se deduce que se hizo un cambio de trazado para posibilitar una adecuada nueva ubicación del enlace Confluencia y que, para justificar el cambio y para responsabilizar de él a la Concesionaria, se argumentó la afectación de los tránsitos locales, problema que normalmente tiene soluciones menos radicales que un cambio total de trazado.

En consecuencia, se ha estimado que en este caso la responsabilidad del cambio de trazado no es de la Concesionaria. El argumento de la IF de requerir el cambio de trazado para cumplir la Cláusula de la Bases que exigía mantener fluido el tránsito en los caminos existentes, se debe descartar, pues hay diversas otras medidas menos radicales que un cambio de trazado, que permiten satisfacer lo exigido.


Secretario
Comisión art. 36, D.S. MOP 90096



32. Reubicación de Enlace Confluencia:

La concesionaria ha sostenido que el IF ha hecho ver que en la posición original del enlace se creaban "severos impactos territoriales en el sector de Confluencia" y que en la nueva posición se favorecerían las comunicaciones con varios caminos y localidades. Por su parte, la IF ha señalado que en la nueva ubicación del enlace "se efectúa la comunicación propia de los caminos existentes".

El argumento de la IF supone que era una obligación del proyecto obtener la comunicación con los caminos existentes y que ello sólo se logra en la ubicación modificada. Siendo así, el cambio obedecería a una exigencia de las bases de la licitación y por tanto, sería obligación de la concesionaria hacerlo, por lo que el reclamo sería injustificado.

Sobre este tema cabe señalar que la ubicación de un enlace siempre responde a la obtención de una buena comunicación con los caminos y localidades vecinas. Ese es el objeto y único fin del enlace. Por lo tanto, satisfacer dicho requerimiento era una condición básica e indiscutible para el desarrollo del proyecto. Dicho de otra forma, si la primera ubicación del enlace en el anteproyecto original no satisfacía dicha condición, era entonces obligación cambiarla. Si por otra parte, la ubicación producía impactos territoriales inaceptables, habría que identificarlos y analizar, a la luz de las bases y normativas vigentes en el contrato, si ellos estaban explícitamente prohibidos. Correspondería ver qué impactos eran y establecer qué normas se contraponían a dichos impactos, teniendo en cuenta que las respuestas pueden estar influidos por apreciaciones poco precisas y carentes de objetividad.

Para resolver lo anterior, hay que establecer cuál era el objetivo con que se concibió el enlace en la etapa de anteproyecto. Es lógico suponer que se trataba de conectar caminos y localidades existentes y que, por esa razón, se ubicó al enlace en su posición original. Si el IF decidió que la nueva ubicación permitía conectar de mejor manera dichos caminos y localidades, ello puede ser justificado por razones de interés público, pero no por la necesidad de satisfacer normas viales que el trazado original también cumplía.

En tal sentido, el argumento de la IF de que el enlace Confluencia en la posición original produce impactos territoriales, es poco preciso. Se debe tener presente que todo enlace produce dichos impactos y, por lo tanto, lo mismo se puede argumentar para la nueva posición impuesta.

En concreto, un examen del proyecto indica que la conectividad con los caminos y pueblos vecinos que se obtiene en la nueva ubicación parece ser superior a la original, lo cual corrobora la hipótesis que ése fue el verdadero motivo por el que se exigió el cambio. Por lo tanto, se estima que la responsabilidad del cambio de trazado es de la demandada.

33. Km 21.600 a Km 23.000, Sector Agrícola Vitivinícola ITATA S.A.

La concesionaria ha argumentado que el motivo de este cambio habría sido la necesidad de evitar una expropiación de terrenos de interés vitivinícola que la autoridad estimaba inconveniente. Por su parte, el MOP ha dado a entender que la situación no era esa, pues no se trataba de preservar



[Handwritten signature]
Secretario
Comisión ar. 36. D.S. MOP 000

terrenos que igualmente serían vendidos para otros fines y que la Concesionaria se habría visto favorecida por el cambio, porque el nuevo trazado involucraba terrenos planos donde no se requerían mayores cortes. Ello insinuaría que el cambio habría sido sugerido por la Concesionaria o al menos que los perjuicios reclamados parecen exagerados y el daño económico provocado a la Concesionaria por el cambio sería menor.

La observación de las fotografías del cambio de trazado permiten apreciar una mejora del trazado en planta y un acortamiento de 700 metros en su longitud (entre los Km 20.500 al Km 26.700 en trazado original y Km 20.500 a Km 26.000 en el trazado nuevo). Según ello, al margen de la veracidad o no del interés de la autoridad de no afectar los viñedos, resulta aparente que la IF buscó un mejor trazado y argumentó lo de la preservación de la explotación agrícola.

Por ello, se ha estimado que la responsabilidad del cambio es del MOP, con la salvedad de que en la valorización de la compensación se ha tenido en cuenta que los terrenos en la zona serían más planos y que el nuevo trazado no tendría movimientos de tierras mayores, de modo de ponderar la insinuación del IF en el sentido, según lo ha señalado explícitamente, de "que el daño habría sido menor."

34. Sector: Carrizales, Km 24.000 a Km 28.500.

El reclamo de la Concesionaria se basa en que el IF le habría pedido el cambio de trazado en el sector para no afectar al camino de la población de Carrizales, lo cual la habría obligado a construir un trazado con mayores pendientes longitudinales y volúmenes de movimientos de tierras. El MOP ha argumentado que en la fotografía aérea no es posible apreciar la afectación del poblado y sostiene que la concesionaria debía mantener la vialidad existente.

Para definir las responsabilidades del cambio de trazado en este caso, es necesario aclarar cuál fue realmente el motivo porque se modificó el trazado. Si dicho cambio se solicitó, como dice la Concesionaria, para no afectar el camino de Carrizales, habría que precisar qué significa tal afectación. Una posibilidad es que el camino había que preservarlo tal como estaba y que con el trazado original de la autopista se lo afectaba de manera tal que, por ejemplo, se lo incorporaba a la vialidad expresa, estando aquello explícitamente prohibido. En este caso, el IF habría tenido razón para exigir el cambio y la reclamación de la concesionaria no se justificaría. Sin embargo, este argumento no parece plausible, porque aún siendo una exigencia desproporcionada, existirían otras alternativas al cambio de trazado que permitirían satisfacerla más fácilmente.

Una segunda posibilidad es que como consecuencia de la construcción de la nueva autopista se afectaba el estado de conservación de la carpeta de rodado del camino de Carrizales u otra estructura del mismo. En este caso la responsabilidad del cambio también sería de la concesionaria. Sin embargo, costaría entender su fundamento, porque no se entendería que la concesionaria no hubiere aceptado mantener en buenas condiciones un camino secundario de vialidad local y a



[Handwritten signature]
Secretario
Comisión art. 36 D.S. 1479 002

cambio de ello optare por realizar cambios en el trazado que le significaban aumentos importantes de pendientes longitudinales y, sobre todo, de movimientos de tierras.

Teniendo en cuenta lo anterior, llama la atención el rechazo del MOP a la argumentación de la afectación del poblado que señala en su reclamación la Concesionaria, porque entonces cabría preguntarse: si ese no es el argumento para exigir un cambio de trazado, entonces, ¿cuál era? Cabe suponer que, como en otros cambios analizados, el propósito era lograr un mejoramiento del trazado del camino que excedía los estándares del proyecto contratado originalmente. Los antecedentes del proyecto ratifican tal mejoramiento. En consecuencia, se ha estimado que la responsabilidad en el cambio del proyecto fue del MOP.

35. Sector: El Milagro, Km 25.500 a Km 32.500.

En este es largo tramo se producen algunas confusiones cuando se comparan las argumentaciones de ambas partes, existiendo discrepancias respecto de la ubicación del predio "El Milagro". El reclamo de la Concesionaria dice relación con que el IF habría pedido cambio de trazado para impedir perturbaciones en el contexto ecológico e histórico del predio de los jesuitas, lo que habría obligado a una modificación de trazado de 2 kilómetros. Por su parte el IF se limita a señalar que el predio "El Milagro" se ubica en el Km 37 (la foto lo ubica en el Km 36.500) y elude pronunciarse sobre el fondo de la reclamación.

Sin embargo, refiriéndose al tramo completo, el IF señala que: "entre el Km 20.500 y el Km 34.500 es donde se producen las mayores diferencias de cubicaje entre anteproyecto y modificación". El sector señalado de 14 Kms de longitud incluye los dos tramos donde se ubican los cambios de trazados analizados en los puntos 33 y 34. En él se puede apreciar, de la simple observación de la fotografía, una importante rectificación de trazado, con un acortamiento de longitud de 1200 mt, aproximadamente. En otras palabras, en este tramo hubo un cambio de trazado significativo debido esencialmente al criterio de "rectificación en planta". Lo anterior refuerza las conclusiones indicadas en los dos puntos anteriores, en el sentido que el proyecto se modificó para mejorar las características de la ruta.

En cuanto a la modificación originada por la necesidad de evitar el predio "El Milagro", que en estricto rigor esta fuera del tramo reclamado, es evidente que la concesionaria tiene la obligación de no afectar un terreno con características de santuario de la naturaleza y, por lo tanto, si efectivamente el trazado original lo cruzaba, era de su propia responsabilidad efectuar los cambios para impedir que ello ocurra.

En síntesis, se estima que el cambio de trazado en el tramo comprendido entre los Km 25.500 y 32.500 corresponde a un mejoramiento de la geometría que fue impuesto por el IF y, en consecuencia, según se señaló en los puntos 33 y 34, el MOP debe compensar a la concesionaria. En cambio, la responsabilidad en el cambio de trazado requerido para no afectar el predio El



[Handwritten signature]
Secretario
Comisión art. 36. D.S. 1996

Milagro, que se encuentra fuera del tramo señalado, es de la concesionaria, por lo que no corresponde compensar perjuicio alguno.

36. Sector Granerillos, Km 38.500 a Km 44.500.

En este sector de 6 Kms de longitud, la Concesionaria reclama nuevamente que se le exigió cambiar el trazado por los impactos territoriales y sociales que el trazado original ocasionaba, pues se comprometía a todo el poblado de Granerillos. A su vez el MOP sostiene que el anteproyecto seguía aproximadamente el trazado del camino existente desde el Km 40.300 al Km 44.500, esto es en una extensión de 4.2 Kms, y que lo construido es paralelo a dicho camino, lo que es altamente conveniente para el proceso de construcción; además señala que el nuevo trazado representa un cambio desde un trazado que se desarrolla por laderas a otro que involucra grandes movimientos de tierras.

Los antecedentes permiten inferir que el IF procuró separar la vialidad local y el poblado de Granerillos de la construcción y ubicación de la nueva autopista. No obstante que el nuevo trazado implicaba mayores obras de movimientos de tierras y era por lo tanto un trazado más costoso y difícil de construir, el IF habría exigido su nueva ubicación por su mejor geometría y, según lo señalado por el MOP, porque el trazado original ocupaba el camino existente, como si aquello no estuviese permitido. Sin embargo, ni de las bases ni de las normas de vialidad se puede concluir que no se podía usar la vialidad local como parte del nuevo camino o afectar el pueblo de Granerillos, en la forma como estaba prevista en el anteproyecto.

En otras palabras, como en otros tramos anteriores, se estima que el IF impuso un cambio de trazado que, si bien mejoraba las características del camino considerado en el anteproyecto, significaba mayores costos para la Concesionaria que deben ser parcialmente compensados por el MOP.

37. Sector Granerillos, Santa Bárbara, Villa Sonia, Crucero de Guaro, Culenco, Km 44.500 a Km 52.000.

Los argumentos de la Concesionaria y del MOP respecto del cambio de trazado en este tramo y el análisis subsiguiente de esta Comisión son muy similares a los sostenidos en el punto anterior. Es así como, nuevamente de la observación de la fotografía se aprecia claramente una rectificación de trazado en planta, punto que en este caso también lo señala la concesionaria en su reclamación.

Pero el argumento esencial de la reclamación es nuevamente el evitar afectar la vialidad existente. Otra vez el MOP justifica el cambio de trazado haciendo ver las ventajas que para la concesionaria significó el no hacer obras sobre el trazado existente. Los puntos a resolver, por lo tanto, son esencialmente si usar la faja existente creaba realmente problemas serios a los vecinos y si la concesionaria podría haber dado solución a estos inconvenientes sin modificar el trazado.



[Signature]
Secretario

Comisión art. 36, D.S. MOP 900/96

Al respecto se debe señalar que resulta poco creíble que el camino realmente no se pudiera construir por donde estaba previsto, pues son innumerables las veces en que se hacen obras en caminos existentes. Las Bases no impedían usar la vialidad existente y afectar los poblados locales, condiciones que tampoco satisfacía el anteproyecto. Además, en este caso se trataba de un proyecto de doble calzada, que perfectamente podía construirse por partes.

En cambio, los antecedentes indican que el cambio de trazado tuvo por objeto mejorar el proyecto en un tramo de 12 Kms. optando por aislarlo de la vialidad local y aprovechando de rectificar el trazado. Consecuentemente se infiere que la responsabilidad esencial es del MOP.

38. Sector Fundo Forestal: " Bío Bío S A, Km 52.500 al Km 55.200.

Respecto de este cambio de trazado, la concesionaria ha argumentado que se le exigió el cambio de trazado para evitar el paso a través del fundo de Forestal Bío Bío S A. El MOP, por su parte, ha argumentado que el anteproyecto original tenía un trazado que producía menos perturbaciones a las plantaciones forestales y que en algunos sectores del tramo (Km 52.000 al 54.500) ambos trazados prácticamente coinciden, siendo ventajoso para la concesionaria desarrollar las faenas de construcción de las obras, en una faja separada de la vialidad local existente.

La fotografía aérea entrega respaldo al argumento del MOP, en el sentido que el nuevo trazado es una recta que cruza por medio de los sectores forestales, mientras en el trazado del anteproyecto original eludía este sector y ocupaba en parte la vialidad local. Ello sugiere que el motivo verdadero para cambiar el trazado no era el señalado por la Concesionaria, ya que el cambio no sólo no evitó las plantaciones forestales, sino que las afectó de mayor manera. Por otra parte, el MOP insinúa que el cambio habría sido hecho por la concesionaria por su propia conveniencia, debido a las ventajas de construir en una faja separada de la vialidad local.

Los antecedentes muestran que el cambio no tuvo por objeto evitar las plantaciones forestales, sino rectificar y mejorar la geometría del camino y no interferir con la vialidad local. Asimismo, se infiere que la responsabilidad del cambio fue del MOP, correspondiendo una compensación por los mayores costos ocasionados.

39. Km 60.800 al Km 63.000 (Troncal) Sector Plaza de Peajes.

La Concesionaria sostiene que el IF lo habría obligado a cambiar numerosas veces el trazado, en razón de que las curvas horizontales en el sector de la plaza de peajes serían inadecuadas porque no permitían una buena visibilidad a los usuarios del camino. El MOP no niega el argumento, sino que, junto con señalar que los cambios de trazados son menores, atribuye los cambios a la propia concesionaria, pues interpreta que ella reconoce su responsabilidad por el cambio.

Los antecedentes indican que el cambio de trazado existió y que fue impuesto porque las condiciones de visibilidad que tenía el trazado original en el sector eran inadecuadas. Dado que las



[Handwritten Signature]
Secretario
Comisión art. 36. D.S. MOP

condiciones originales del trazado eran insuficientes para cumplir las especificaciones de visibilidad del camino establecidas en las bases del contrato y en la normativa vigente, se puede señalar que la exigencia fue válida y la reclamación no tiene asidero y no debe ser atendida, por cuanto es obligación de la concesionaria cumplir con las especificaciones del contrato. En este caso no corresponde compensar a la concesionaria por los mayores costos asociados al cambio de trazado.

40. Enlace Agua Amarilla.

La concesionaria plantea para el Enlace Agua Amarilla y para la zona de la bencinera, un reclamo similar al anterior. Igual que antes, señala que se le exigieron cambios de trazados consistentes en la rectificación de curvas por deficiencias en la visibilidad. El MOP sostiene que por proposición de la Concesionaria el enlace Agua Amarilla fue reubicado. La ubicación original correspondía al Km 63.650 y por proposición de la concesionaria se habría aceptado su reubicación en el Km 60.500.

Del análisis de los antecedentes se puede apreciar que el reclamo de la Concesionaria no resulta atendible: dado que el cambio de ubicación del enlace fue requerido por ella, parece de toda lógica que debía acoger las observaciones técnicas del IF, en lo que respecta a las características de las curvas para satisfacer la visibilidad del camino. Se trata de un cambio de trazado propuesto por la concesionaria y, en consecuencia, es evidente que se trata de una modificación de su responsabilidad, donde nada ha impuesto el IF, salvo la necesidad de cumplir la normativa técnica. En consecuencia, la responsabilidad de asumir los costos derivados del cambio de trazado recae exclusivamente en la Concesionaria.

41. Km 11.000 al Km 14.551 (Ramal).

Del análisis de los antecedentes se infiere que la modificación del trazado del ramal se debió esencialmente a la reubicación del enlace Agua Amarilla. En tal sentido la fotografía aérea muestra una importante modificación de aproximadamente 4 Kms que es consistente con la nueva ubicación del enlace. Por otra parte y según se señaló en el punto anterior, la reubicación del enlace habría sido requerido por la Concesionaria, por lo que el consiguiente cambio de trazado, sería también de su responsabilidad. Ello sin perjuicio de la eventual procedencia de otros reclamos interpuestos por ella en relación a las expropiaciones en el ramal.

En consecuencia, se estima que no corresponde compensar los eventuales perjuicios experimentados por la Concesionaria debido al cambio de trazado en el tramo Ramal Rafael.

42. Del análisis pormenorizado de los cambios de trazados en el proyecto, es posible emitir algunos juicios respecto de las razones e implicancias de tales cambios:

a) En la etapa de construcción de las obras, el MOP estimó conveniente introducir mejoras importantes en el trazado del camino y tuvo que afrontar las afectaciones territoriales y locales que




Secretario
Comisión art. 36, D.S. MOP 000996

dicha ruta producía. Teniendo la facultad de aprobar la ingeniería, actuó de modo de lograr tales objetivos.

- b) La obligación de mantener la fluidez de los tránsitos en las vías existentes no necesariamente implica que no se las pueda afectar y que se deba desarrollar el trazado del nuevo camino en una vía completamente independiente. De haberse deseado así, las Bases de licitación deberían haber sido explícitas y claras sobre el particular. Lo mismo respecto de la exigencia de no afectar la actividad de los pueblos adyacentes al camino.
- c) Los cambios de trazados requeridos, en general permitieron un mejoramiento en la geometría del camino y segregó completamente la autopista de los caminos locales, con un impacto positivo en el entorno. Siendo este un objetivo evidente de interés público, su consecución impuso costos adicionales en la concesionaria.
- d) En general no es posible justificar que los cambios tan significativos de trazado se debieron a la necesidad de cumplir con las exigencias que establecen las Bases y Normativa vigente. Dicho de otro modo, en un proyecto donde se ha aprobado un anteproyecto, por el solo hecho de que el concesionario lo ha hecho suyo, no se le puede exigir un cambio de trazado de la importancia de los aquí requeridos con argumentos poco precisos, como que se estaría afectando la vialidad local, la actividad de un determinado pueblo o impactos territoriales no explícitos.
- e) Por otra parte, se debe reconocer algún grado de negligencia a la Concesionaria por no haber recurrido oportunamente a las instancias que la propia Ley contempla para resistir las imposiciones del IF que no se ajustaban a las condiciones del proyecto contratado. En tal sentido, resulta razonable que ella comparta parte de los mayores costos derivados de las imposiciones del IF.
- f) La situación descrita en alguna medida es explicable por referirse a un contrato de construcción de una autopista nueva en una modalidad de contratación, como es la concesión, mecanismo que recién se ponía en práctica en el país y con una administración e inspección acostumbradas a los procedimientos tradicionales de ejecución de obras. En efecto, en un contrato tradicional, la administración es la única con facultades para modificarlo. Resulta difícil para una inspección tradicional adaptarse a un contrato del tipo concesionado, donde la concesionaria es responsable del proyecto ofertado y sólo le cabe aceptar los cambios requeridos por carencias técnicas o de incumplimientos de bases y normas, salvo que ellos se acuerden o impongan en la forma que establece la ley.
- g) La novedad del mecanismo de contratación también puede explicar que la concesionaria y su constructora no hayan hecho valer plenamente su derecho de oponerse a los cambios de proyecto sin que se hubiesen acordado previamente las compensaciones apropiadas. Acostumbrados a trabajar con proyectos oficiales en que toda modificación es cobrada, les ha costado habituarse a la nueva modalidad, donde ellas son responsables del desarrollo del proyecto.
- h) Al momento de cuantificar los mayores costos derivados de los cambios de trazado y sin perjuicio de que la Concesionaria participe en solventarlos, se debe velar que no haya duplicación



Duh
Secretario
Comisión art. 36. D.S. MOP 000/06

de cobros respecto de otros reclamos que incidan, por ejemplo, en el movimiento de tierras. En tal sentido se puede señalar que al bajar la rasante para amortiguar el efecto de la descompensación corte - terraplén, es claro que se aumentaron los cortes y se disminuyeron los terraplenes. Por lo tanto no todo el mayor volumen de corte que se obtiene al comparar el anteproyecto con el proyecto construido corresponde a los cambios de trazados en planta aquí analizados.

43. Sobre la base de las consideraciones anteriores, esta Comisión ha resuelto que la Concesionaria debe ser compensada por concepto de cambios de trazado por un monto UF 295.029, más los costos financieros e IVA que corresponda, de acuerdo a los criterios generales establecidos para estos conceptos en este fallo. Este monto se ha obtenido de estimar el mayor costo directo, descontado los gastos generales y las utilidades, que aquellos cambios de trazado cuya responsabilidad se puede atribuir al MOP, según el análisis efectuado en los puntos anteriores, ocasionaron en la Concesionaria. El desglose de dicha compensación es la siguiente:

Tramos		UF
Troncal Km 14-160	Km 19+500	15.128
Troncal Km 20-500	Km 32+600	149.530
Troncal Km 38-520	Km 42+720	12.385
Troncal Km 43-500	Km 47+500	40.743
Troncal Km 47-900	Km 52+200	31.125
Troncal Km 52-200	Km 54+520	46.118
Total		295.029

Concepto Reclamado N° 4: "Mayores Costos por Descompensación Corte - Terraplén".

44. En relación a la reclamación sobre mayores costos por descompensación corte - terraplén, esta Comisión ha tenido en cuenta la siguiente cronología de eventos:

- En marzo de 1993 el estudio de anteproyecto de Dusan Dujisin para el camino consideró un CBR mínimo de 5% y un 70% de aprovechamiento de material aprovechable.
- En febrero de 1994 se publicaron las Bases del proyecto en que, entre otras materias, se estableció que el concesionario debía elaborar el proyecto de ingeniería definitivo, incluyendo estudios de mecánicas de suelo para los distintos sectores, con un mínimo de 4 calicatas por kilómetro, y un análisis de estabilidad cuando existiera peligro de inestabilidad de cortes y terraplenes.



Secretario
Comisión art. 36-D.S. 00096

- En noviembre de 1994 la Concesionaria presentó su oferta técnica en que indicó que se usaría material de relleno con poder de soporte mínimo de CBR de 20% en terraplenes y se recomienda hacer al menos cinco calicatas por kilómetro. Sin embargo, también entregó otra información que sugiere que se usaría material con CBR inferior.
 - En mayo de 1995 el Ingeniero Héctor Ventura preparó un informe de mecánicas de suelo para el Tramo 1, correspondiente a los primeros 20 Kms. en que señaló que en terraplenes se podría usar material con CBR no menor al 10%, pero que en los últimos 30 cm. bajo la subrasante, material con CBR no menor a 20%.
 - El 31 de mayo de 1995 la Concesionaria entregó el proyecto para el Sector 1 (Ruta 5-Confluencia) en su etapa de Ingeniería y Diseño Básico, en el que se habrían incluido las especificaciones técnicas.
 - El 6 de septiembre de 1995 la asesoría del IF (ITO) envió una carta con observaciones que señalaba: "Debe eliminar el párrafo según el cual se podría utilizar para terraplén un material con CBR entre 6% y 10%."
 - En febrero de 1996 el Informe de mecánica de suelos del sector 3 (Kms 20,416-26,200) preparado por el Sr. Ventura, estableció que el material para terraplenes debía tener un CBR superior a 10% y que se aceptaba CBR entre 6% y 10%; siempre que cumpliera diversas condiciones adicionales que se indicaban, incluyendo que en la zona de fundación se use CBR no inferior a 20%. Sin embargo, no está acreditado que este informe fuese presentado a la IF.
 - En abril de 1996 el Informe del Ingeniero Pedro Ortigoza, solicitado por la Concesionaria, concluyó que se podía usar maicillo con CBR mayor que 3% para terraplenes.
 - El 2 de julio de 1996, basado en el informe anterior, la Concesionaria había solicitado al IF que se autorice un CBR superior al 3%.
 - El 14 de agosto de 1996 la IF rechazó la propuesta de la Concesionaria, en anotación en el libro de obras.
 - El 31 de octubre de 1996 la Concesionaria habría reconocido por carta a la Dirección Nacional de Vialidad que la factibilidad de construir terraplenes con material de los cortes ha sido un problema para el avance de la obra.
 - El 31 de octubre de 1996 se remite el Informe consolidado de Mario Isamit en que se señala que la oferta basada en anteproyecto y que estudio realizado por P. Ortigosa se enmarcaban en el proyecto definitivo que había sido puesto en consideración de Vialidad.
 - El 10 de noviembre de 1996 el Director Nacional de Vialidad aceptó la proposición de la Concesionaria de utilizar materiales con CBR superior a 3%, bajo ciertas condiciones que se indicaron en el Ordinario N° 9991.
45. Aunque existen antecedentes según los cuales la concesionaria, conscientemente o por error, presentó una oferta en que se consideró un CBR mínimo de 20% para el relleno de terraplén.



[Handwritten Signature]
 Secretario
 Comisión art. 36. D.S. MOP 900/96

el requisito clave es el establecido en especificaciones técnicas contenidas en el proyecto definitivo que, según las bases, debía presentar la concesionaria. En tal sentido, las especificaciones encargadas por la concesionaria en mayo de 1995 se estableció que se usaría material con CBR mínimo de 10% en el tramo 1 (primeros 20 kms.) lo cual es consistente con la exigencia establecida por el IF en septiembre de 1995. En tal sentido no se puede reprochar esta imposición del IF.

46. En cuanto al rechazo del 14 de agosto de 1996 del IF a la solicitud que la concesionaria presentó en el mes de julio de ese año para usar un CBR superior al 3%, que fue respaldada por el informe del Ingeniero Ortigoza, los motivos del rechazo consignados en el libro de obras fueron los siguientes:

"En relación al estudio sobre uso de material de corte en la confección de terraplenes realizado por el ing Pedro Ortigosa, de fecha 02 07 96, se informa a la concesionaria que él, no puede ser aprobado, debido a que los procedimientos de clasificación y análisis de aptitud del material, así como las técnicas constructivas y la ausencia de medición de compactación de acuerdo a ensayos normalizados, impiden su aprobación, por cuanto no se ajustan a las exigencias que rigen y reglamentan la ejecución de obras en conformidad a los manuales y normas de la Dirección de Vialidad establecidas en las Bases."

De acuerdo a este texto, las razones del IF para rechazar las observaciones guardan relación con el incumplimiento de las normas y las bases en lo que respecta a: a) los procedimientos de clasificación y análisis de aptitud del material, b) las técnicas constructivas, y c) la ausencia de medición de compactación de acuerdo a ensayos normalizados. Respecto de estas materias se puede señalar lo siguiente:

a) Los procedimientos de clasificación y análisis de aptitud del material.
Se estima que la observación es valedera ya que el informe Ortigosa define las características y aptitud del material a través de ensayos CBR realizados con muestras no saturadas, los que arrojan resultados siempre superiores a los que se realizan con muestras saturadas y son estos últimos los que las normas vigentes establecen.
Al respecto el Ordinario N° 9991/ 10.11.96, de la Dirección de Vialidad, que autorizó posteriormente el uso de material con CBR superior a 3%, señaló: *"la forma de determinar la condición de inadecuado del material a emplear en los terraplenes podrá hacerse según lo propuesto en el anexo A del informe consolidado, (informe Ing M Isamitt), no obstante, sólo se podrá obviar la saturación en aquellos materiales donde se asegure que quedarán absolutamente confinados, sin posibilidad de que ingrese agua a ellos ya sea superficial o freática"*

b) Las Técnicas Constructivas.

La observación del IF era atendible, porque la especificación de la Concesionaria para la confección del cuerpo del terraplén excedía la normativa de la Dirección de Vialidad y



[Signature]
Secretario
Comisión art. 36, D.S. MOP 90096

establecía un número de tomas de densidad por kilómetro de vía (una densidad por kilómetro) muy debajo de lo acostumbrado en Chile. En tal sentido se suele adoptar por lo menos dos muestras por cada cancha; es decir, si se hacen canchas de 200 mts deberían tomarse 10 densidades por kilómetro.

Lo anterior no obsta a que el Director Nacional de Vialidad aceptara posteriormente la propuesta de la Concesionaria, señalando en el Ordinario N° 9991/ 10.11.96 que: "la metodología constructiva, se hará en los términos establecidos en el Anexo A del informe consolidado, informe Ing M Isamitt)." Establecer normas menos exigentes que las habituales forma parte de las atribuciones del Director Nacional de Vialidad, pero no del IF.

c) La ausencia de medición de la compactación de acuerdo a ensayos normalizados. Se estima que la observación del IF es válida ya que en el estudio de Ortigosa se establece sólo el control, por número de pasadas del rodillo y se mide el ahuellamiento que se produce en el terraplén, lo que de acuerdo a la normativa de la Dirección de Vialidad, no es suficiente para el camino considerado en el proyecto. Se debe controlar la compactación de todo el cuerpo del terraplén con el ensayo Proctor Modificado, exigiéndose un 95% de la densidad máxima compactada seca (DMCS), de tal forma de asegurar que las deformaciones por peso propio en los terraplenes no superen el 0,1% de su altura.

En tal sentido, el Ordinario N° 9991/ 10.11.96, señaló que "el control de compactaciones se hará mediante el ensayo Proctor Modificado según LNV 95, exigiéndose un 90% de la DMCS en las capas del cuerpo del terraplén confeccionado con materiales de corte.. En el resto del terraplén, esto es, rellenos granulares y coronamiento, la exigencia será del 95% de la DMCS. De acuerdo a esto se descarta la adopción del Proctor Estándar como parámetro de referencia. Este control, que complementará el de pasadas de rodillo y el de uniformidad, se hará en los términos establecidos en el Anexo A del informe consolidado". Y en otro punto agrega: "el control de uniformidad debe hacerse con un rodillo de cuatro ruedas montadas en un eje de mínimo 60 toneladas de peso total sobre él y mínimo 115 Lb/pulg² de presión de inflado.

De lo anterior se desprende que las observaciones de Agosto de 1996 del IF fueron razonables y finalmente fueron corroboradas parcialmente por la Dirección de Vialidad. Si bien en definitiva las especificaciones de las características de los materiales y de los procedimientos de control de la compactación de los terraplenes impuestos por dicha Dirección fueron menos exigentes que los que normalmente se establecen para estos casos, no correspondía que el IF acogiera por su propia iniciativa las especificaciones constructivas propuestas por la Concesionaria.

47. Por las razones indicadas en los dos puntos anteriores, esta Comisión ha estimado que no procede acoger la reclamación de la Concesionaria por concepto de descompensación corte terraplén, por cuanto los sobre costos originados por dicha situación no son imputables al MOP.



Secretario
Comisión art. 36, D.S. MOP 09-96

Concepto Reclamado N° 5: "Imprecisiones de Estudios de Geotecnia del MOP".

48. En relación a la parte de la parte de la demanda sobre imprecisiones de los Estudios de Geotecnia, la Concesionaria ha sustentado su reclamo en los siguientes elementos:

Las imprecisiones y falta de predictibilidad de los estudios de ingeniería que formaban parte del anteproyecto referencial del MOP respecto de los alcances de las prospecciones que definieron la geotecnia existente, indujeron a un error a la sociedad Concesionaria al momento de formular su presupuesto. Ello ocasionó costos por concepto de reperfilado de taludes y retiro de material y por la necesidad de conformar sellos de fundación.

Además algunos representantes del MOP habrían hecho caso omiso sobre los eventos imprevisibles que se presentaron y sobre las propuestas de solución presentadas oportunamente por la Concesionaria, lo cual habría incidido especialmente en el costo referido al reperfilado de taludes y retiro de material.

En lo que respecta a las fundaciones, la sobresaturación y baja capacidad soportante de los suelos, situación no prevista por los estudios del MOP, habrían obligado a sobre excavar el terreno, a lo que se sumó la exigencia del IF en el sentido que la ITO debía recibir el sello de fundación. Asimismo, la poca predictibilidad del estudio del MOP habría obligado a la Concesionaria a incurrir en un sobre costo por instalación de geotextiles.

49. El análisis que esta Comisión ha hecho de los antecedentes disponibles indican los estudios sobre geotecnia que formaban parte del proyecto referencial preparado por el MOP cumplían los estándares de calidad y precisión que son habituales en dicho tipo de estudio. En consecuencia, no cabe argüir negligencia de parte del MOP o una intención deliberada de ella de inducir a la Concesionaria y a otros licitantes a presentar ofertas subvaloradas.

Por otra parte, las Bases establecían claramente que en la eventualidad de que la Concesionaria hiciera suyo el anteproyecto preparado por el MOP, ella debía realizar los estudios que estimare necesario para validar dicha información y complementaria, a fin de asumir la responsabilidad sobre su contenido. En consecuencia, cualquier deficiencia o falta de precisión en el estudio de geotecnia, de haber existido, es de plena responsabilidad de la Concesionaria.

En cuanto a las diferencias entre las condiciones geotécnicas predichas por el anteproyecto y aquellas que fueron encontradas al momento de la construcción, la Concesionaria ha planteado que ello constituye un "hecho sobreviniente" que, según el inciso tercero del Artículo 19 de la Ley de Concesiones, justifica la revisión del sistema tarifario, de su fórmula de reajuste o del plazo de concesión.

Esta Comisión ha considerado que en este caso no se cumplen las condiciones requeridas para aplicar dicha disposición y que, en cambio, corresponde aplicar lo señalado en el punto 2 del Artículo 22 de la Ley de Concesiones, donde se establece que las obras se efectuarán a entero riesgo



[Handwritten Signature]
Secretario
Comisión art. 36, D.S. MOP 8000

del concesionario, debiendo éste hacer frente a los mayores costos que se hayan podido derivar de caso fortuito, fuerza mayor o cualquier otra causa.

Por último, no se ha podido acreditar que el MOP haya entrabado innecesariamente la adopción de soluciones a los problemas geotécnicos encontrados en la fase de construcción, más allá de las naturales exigencias que le correspondía imponer para que el proyecto se concretara de acuerdo a las normas y condiciones establecidas en las bases.

50. Por las razones indicadas, esta Comisión ha resuelto que no procede acoger la reclamación de la Concesionaria por concepto de imprecisiones en los estudios de geotecnia del MOP, que habrían ocasionado mayores costos constructivos.

Gastos Financieros.

51. Las estimaciones efectuadas por esta Comisión respecto de las compensaciones que el MOP debe pagar a la Concesionaria, están referidas al 31 de Diciembre de 1997, por lo que corresponde agregar a estas compensaciones el costo financiero incurrido por la Concesionaria en el período comprendido entre dicha fecha y la fecha de este fallo y los intereses que se devenguen entre esta última fecha y el momento en que el pago se concrete.

Para efectos de determinar la tasa de interés que se debe considerar, esta Comisión ha considerado los siguientes factores: a) la tasa de interés que devengan los préstamos que mantiene la Sociedad Concesionaria; b) la tasa de descuento aplicada normalmente por inversionistas que desarrollan proyectos como el de esta concesión; y c) la tasa de interés que el MOP ha reconocido en convenios complementarios celebrados en el pasado. En base a una apreciación prudencial de estos factores, esta Comisión ha resuelto que la tasa de interés que corresponde aplicar para determinar el costo financiero e intereses indicados anteriormente es de un 8,5% anual.

SE RESUELVE:

Considerando lo dispuesto en el Decreto N° 900 del 31 de Octubre de 1996 del Ministerio de Obras Públicas sobre Concesiones, su Reglamento, las Normas Arbitrales establecidas para las partes para esta Comisión, los principios de equidad y las reglas de la sana crítica, se resuelve:

1. Se acoge parcialmente la demanda en la parte de la indemnización solicitada por Obras adicionales exigidas por el MOP, por las obras y montos que se indican a continuación:

- By pass a Penco: UF 16.373
- Enlace Ruta 5: UF 8.340
- Modificación Enlace Penco: UF 31.141


Secretario
Comisión art. 36, D.S. MOP 900/96



- Barrera antirruido:	UF 7.242
- Ampliación carpeta de rodado:	UF 98.143
- Pavimento en berma:	UF 0
- Señalética y señalización:	UF 19.289
- Proyecto pasarela Río Itata:	UF 578
- Proyecto retorno Ruta 5:	<u>UF 359</u>
Total:	UF181.465

En consecuencia, se condena a la demandada a pagar un total de 181.465 unidades de fomento por concepto de Obras Adicionales.

2. Se acoge parcialmente la demanda en la parte de la indemnización solicitada por Ineficaz y Retardado Proceso de Expropiaciones, por los siguientes conceptos y montos:

a) Gestión de expropiaciones:

Se condena a la demandada a pagar al demandante el equivalente a 40.481 unidades de fomento por concepto de costos directos de gestión de expropiaciones incurridos por la concesionaria. Además, se la condena a pagar el equivalente a 15.600 unidades de fomento por costos financieros asociados a los anticipos.

b) Mayores gastos generales por retraso del ramal:

Se condena a la demandada a pagar a la demandante por el retraso de 3,35 meses en la puesta en servicio del ramal, debido a retardos excesivos en la expropiación de los lotes correspondientes a dicho tramo, por un monto equivalente a 16.300 unidades de fomento.

c) Mayores gastos generales por retraso en troncal:

Se condena a la demandada a pagar a la demandante por el retraso de 3 meses en la puesta en servicio del troncal, debido a retardos excesivos en la expropiación de los lotes correspondientes a dicho tramo, por un monto equivalente a 55.000 unidades de fomento.

d) Mayor costo de transporte de materiales:

Se condena a la demandada a pagar al demandante el equivalente a 16.074 unidades de fomento por sobre acarreo de materiales y formación de acopios derivado de interrupciones en la faja debido a lotes cuyos procesos expropiatorios tuvieron una demora excesiva.

e) Pérdida de ingresos por cobro de tarifas en troncal:

Se condena a la demandada a pagar a la demandante por el retraso de 3 meses en el troncal, por un monto de 27.498 unidades de fomento.

f) Pérdida de ingresos por cobro de tarifas en ramal:

Se condena a la demandada a pagar a la demandante por el retraso de 3,35 meses en el ramal, por un monto equivalente a 5.300 unidades de fomento.



[Handwritten Signature]
 Secretario
 Comisión art. 36, D.S. MOP 900/96

En consecuencia, se condena a la demandada a pagar 176.253 unidades de fomento por concepto de retardo en el proceso de expropiaciones.

3. Se acoge parcialmente la demanda en la parte de la indemnización solicitada por Cambios de Proyectos y se dispone que se pague a la demandante una compensación de 295.029 unidades de fomento, por las obras y montos que se desglosan a continuación:

Tramos		UF
Troncal Km 14-160	Km 19+500	15.128
Troncal Km 20-500	Km 32+600	149.530
Troncal Km 38-520	Km 42+720	12.385
Troncal Km 43-500	Km 47+500	40.743
Troncal Km 47-900	Km 52+200	31.125
Troncal Km 52-200	Km 54+520	<u>46.118</u>
Total		295.029

Pg. 19
73

4. Se rechaza la demanda de indemnización de perjuicios por Mayores Costos por Descompensación Corte- Terraplén.

5. Se rechaza la demanda de indemnización de perjuicios por Imprecisiones del Estudio de Geotecnia del MOP;

6. Se acoge parcialmente la demanda en la parte de solicitud de compensación por costos financieros incurridos por la Concesionaria a la fecha de este fallo por un monto equivalente a 419.353 unidades de fomento (al 30 de enero de 2004).

7. En consecuencia, se condena a la demandada a pagar un total de 652.747 (seiscientos cincuenta y dos mil setecientos cuarenta y siete) unidades de fomento a la demandante por concepto de mayores costos ocasionados en el desarrollo del proyecto de Acceso Norte a Concepción y de 419.353 (cuatrocientos diecinueve mil trescientos cincuenta y tres) unidades de fomento por costos financieros incurridos por la demandante a la fecha de este fallo (30 de enero de 2004). Estas cantidades deberán ser pagadas dentro del plazo de 60 días desde que este fallo sea notificado, debiendo agregarse los intereses calculados sobre cada uno de dichos montos a razón de 0,02329% (cero coma cero dos tres dos nueve por ciento) diario a contar del 31 de enero de 2004 y hasta la fecha de pago efectivo; estos intereses no serán capitalizados para el cálculo de nuevos intereses. Estas compensaciones son netas del Valor al Impuesto Agregado que corresponda.



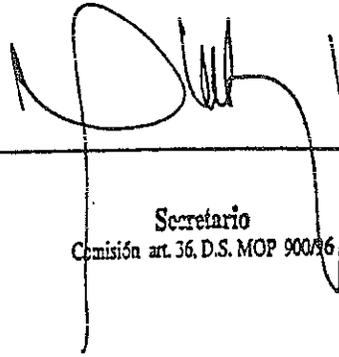
[Signature]
Secretario
Comisión art. 36, D.S. MOP 90096

8. La demandada deberá pagar además el Impuesto al Valor Agregado respectivo, cuando corresponda, antes del día 10 del mes siguiente a la emisión de la factura respectiva.

9. Esta Comisión declara que las costas procesales y los gastos de constitución y funcionamiento de ésta, así como los honorarios del Sr. Presidente, deberán ser pagados en igual proporción por las partes. Los gastos asociados a los peritajes solicitados por esta Comisión, en fase conciliadora, a los peritos Srs. Jorge Precht y Ramiro Mendoza y a la empresa Arcadis Geotecnia, deberán ser pagados por mitades. La demandada deberá rembolsar a la demandante, dentro de 120 días de notificado este fallo arbitral, el 50% de los gastos de funcionamiento de la Comisión que haya sido soportada por la segunda.

Encárgase al señor Secretario de la Comisión practicar las correspondientes notificaciones.”

Pronunciada por los señores Alejandro Jadresic Marinovic, Presidente de la Comisión Arbitral, designado, de común acuerdo, por las partes, Armando Espinoza Basualto, miembro designado por el Ministerio de Obras Públicas y Sergio Merino Gómez, miembro designado por la sociedad Concesionaria Autopista del Itata S.A.



Secretary

Comisión art. 36, D.S. MOP 900/96



1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50
51
52
53
54
55
56
57
58
59
60
61
62
63
64
65
66
67
68
69
70
71
72
73
74
75
76
77
78
79
80
81
82
83
84
85
86
87
88
89
90
91
92
93
94
95
96
97
98
99
100

101
102
103
104
105
106
107
108
109
110
111
112
113
114
115
116
117
118
119
120
121
122
123
124
125
126
127
128
129
130
131
132
133
134
135
136
137
138
139
140
141
142
143
144
145
146
147
148
149
150
151
152
153
154
155
156
157
158
159
160
161
162
163
164
165
166
167
168
169
170
171
172
173
174
175
176
177
178
179
180
181
182
183
184
185
186
187
188
189
190
191
192
193
194
195
196
197
198
199
200