



APRUEBA CIRCULAR ACLARATORIA N° 6 DE LAS BASES DE LICITACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA “TERCERA CONCESIÓN ACCESO VIAL AEROPUERTO ARTURO MERINO BENÍTEZ”, A EJECUTAR POR EL SISTEMA DE CONCESIONES.

MINISTERIO DE HACIENDA
OFICINA DE PARTES

RECIBIDO

SANTIAGO,
RESOLUCIÓN EXENTA DGC N° _____/

VISTOS:

- Las necesidades del Servicio.
- El D.F.L. MOP N° 850 de 1997, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 15.840 de 1964, Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y del D.F.L. N° 206 de 1960, Ley de Caminos, y sus modificaciones.
- El D.S. MOP N° 900 de 1996, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del D.F.L. MOP N° 164 de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas, y sus modificaciones.
- El D.S. MOP N° 956 de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, y sus modificaciones.
- La Ley N° 21.044, que crea la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas.
- El D.F.L. MOP N° 7 de 2018, que fija la planta del personal y fecha de iniciación de actividades de la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas.
- El Oficio Gab. Pres. N° 104 de 22 de enero de 2021, de su Excelencia el Presidente de la República, mediante el cual aprueba la ejecución de la obra pública fiscal denominada “Tercera Concesión Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez”, a través del sistema de concesiones.
- El Oficio Ord. N° 115 de 25 de enero de 2021, del señor Ministro de Hacienda, mediante el cual aprueba Bases de Licitación y Prospecto de Inversión del proyecto “Tercera Concesión Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez”.
- La Resolución DGC N° 11 de 25 de marzo de 2021, que aprueba Bases de Licitación de la obra pública fiscal denominada “Tercera Concesión Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez”, a ejecutar por el sistema de concesiones.

CONTRALORIA GENERAL
TOMA DE RAZON

RECEPCION

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

REFRENDACION

REF. POR \$ _____

IMPUTAC. _____

ANOT. POR \$ _____

IMPUTAC. _____

DEDUC. DTO. _____

--	--	--

N° Proceso: 15575040

- La Resolución DGC N° 38 de 18 de junio de 2021, que aprueba Circular Aclaratoria N° 1 de las Bases de Licitación de la obra pública fiscal denominada “Tercera Concesión Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez”, a ejecutar por el sistema de concesiones.
- La Resolución DGC N° 64 de 27 de julio de 2021, que aprueba Circular Aclaratoria N° 2 de las Bases de Licitación de la obra pública fiscal denominada “Tercera Concesión Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez”, a ejecutar por el sistema de concesiones.
- La Resolución DGC N° 98 de 18 de octubre de 2021, que aprueba Circular Aclaratoria N° 3 de las Bases de Licitación de la obra pública fiscal denominada “Tercera Concesión Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez”, a ejecutar por el sistema de concesiones.
- La Resolución DGC N° 113 de 23 de noviembre de 2021, que aprueba Circular Aclaratoria N° 4 de las Bases de Licitación de la obra pública fiscal denominada “Tercera Concesión Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez”, a ejecutar por el sistema de concesiones.
- La Resolución DGC N° 123 de 16 de diciembre de 2021, que aprueba Circular Aclaratoria N° 5 de las Bases de Licitación de la obra pública fiscal denominada “Tercera Concesión Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez”, a ejecutar por el sistema de concesiones.
- La Resolución N° 7 de 2019 de la Contraloría General de la República, que fija normas sobre exención del trámite de toma de razón.

CONSIDERANDO:

- Que, en virtud de lo dispuesto en los artículos 18 del D.S. MOP N° 956 de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, y 1.4.5 de las Bases de Licitación, las aclaraciones, rectificaciones, enmiendas o adiciones a las Bases de Licitación, así como las respuestas a las consultas formuladas al Director General de Concesiones de Obras Públicas sobre éstas, serán incluidas en comunicaciones denominadas Circulares Aclaratorias, dirigidas a todos los Licitantes y/o Grupos Licitantes;
- Que, se ha estimado necesario, mediante Circular Aclaratoria N° 6, dar respuestas a las consultas formuladas por los Licitantes y/o Grupos Licitantes;

RESUELVO:

- I. **APRUÉBASE** la Circular Aclaratoria N° 6 de las Bases de Licitación de la obra pública fiscal denominada “Tercera Concesión Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez”, a ejecutar por el sistema de concesiones, cuyo texto es el siguiente:

1. Según lo indicado en las Bases de Licitación, artículo 1.8.22 Periodo de Transición, solicitamos confirmar que los 90 días de transición serán antes de la fecha de inicio de la explotación de las obras preexistentes, por ende, la notificación del DGC con la fecha de inicio de la explotación ya considerara estos 90 días.

Asimismo, rogamos aclarar si dicho periodo de transición deberá, o no, empezar a contarse desde la fecha oficial del inicio de la concesión o si, por el contrario, podrá considerarse como un intertanto previo hasta que el adjudicatario reciba la notificación del inicio de la concesión por parte del DGC.

Ref: 3

Respuesta: Remítase a lo señalado en el tercer párrafo del artículo 1.8.22 de las Bases de Licitación, según el cual el Período de Transición comenzará 90 (noventa) días antes de la fecha estimada del término de la obra pública fiscal denominada “Concesión Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez”, adjudicada mediante D.S. MOP N° 495 de 21 de julio de 2008, y culminará el día anterior a la fecha de Puesta en Servicio Provisoria de las Obras Preexistentes señalada en el artículo 1.9.2.7 letra b) de las Bases de Licitación, correspondiente a los Subsectores A1, A2 y B1. Por tanto, dicho período es anterior a la Puesta en Servicio Provisoria de las Obras Preexistentes. Por su parte, la notificación del DGC indicada en el artículo 1.9.2.7 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 4, no es condición para iniciar el Período de Transición.

2. Solicitamos a ud tenga a bien considerar una ampliación de plazo adicional a la fecha actual de entrega de oferta, en a lo menos 30 días. Igualmente, solicitamos por abrir un nuevo periodo de consultas hasta 30 días antes de la presentación de la oferta.

Ref: 4

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 3 de la Circular Aclaratoria N° 4 y a las rectificaciones N° 1 y N° 2 de la Circular Aclaratoria N° 5.

3. De acuerdo al 1.9.2.7 de las BALI en su letra b) Puesta en Servicio Provisoria de las Obras Preexistentes, el inicio de la explotación de las Obras Preexistentes correspondiente a los subsectores A1, A2 y B1 del proyecto, a las 00:00 hrs del día siguiente a la fecha que se cumplan las 2 siguientes condiciones copulativas:

- Que hubiere terminado la Concesión de la obra Publica Fiscal y actualmente vigente; y
- Que el DGC haya notificado por escrito al Concesionario la fecha de inicio de la explotación de las obras preexistentes de los subsectores A1, A2 y B1 de la Concesión.

Por lo anterior, ya que desconocemos la fecha de término de la Concesión actual, agradeceremos informar cuando se cumplirá el término de dicha concesión.

Ref: 5

Respuesta: La “Concesión Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez” adjudicada mediante D.S. MOP N° 495 de 21 de julio de 2008 y actualmente vigente, considera un plazo variable de término, el que depende de los ingresos y flujos al aeropuerto. Para su estimación remítase al antecedente informativo entregado mediante Oficio Ord. N° 218 de 26 de noviembre de 2021.

4. Se solicita confirmar que, de acuerdo con el diseño del proyecto entregado por el MOP, todas las expropiaciones necesarias para la construcción del nuevo acceso norte en todas sus especialidades, están realizadas y que el licitante o grupo licitante tendrá acceso a dichos terrenos desde el inicio de la concesión, de lo contrario se solicita saber cuáles serán las fechas de entrega de terrenos que pudieran quedar pendientes de expropiación.

Ref: 7

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en los párrafos primero y segundo del artículo 1.8.8 de las Bases de Licitación y al antecedente informativo entregado mediante Oficio Ord. N° 230 de 2 de diciembre de 2021. En relación al acceso a los terrenos por parte de la Sociedad Concesionaria, remítase a lo dispuesto en el artículo 1.8.8.3 de las Bases de Licitación.

5. Se solicita aclarar si producto de las expropiaciones, las sobras o retazos de terrenos deberán ser cercados y que tipo de cierre se debe considerar

Ref: 8

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en el artículo 1.8.8.4 de las Bases de licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 4, en particular a lo señalado en el segundo párrafo. Además, remítase a lo dispuesto en 2.3.1.7, 2.3.1.7.1 y 2.3.1.7.2, este último previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 4, todos artículos de las Bases de Licitación.

6. Dentro de los antecedentes de licitación no hemos encontrado soluciones propuestas para nuevas obras como Defensas Fluviales, Enrocados o Gaviones y escasos documentos con relación a modificación de Canales, según las bases de licitación, se desprende que los proyectos están a nivel de ingeniería de detalle, por lo tanto, solicita que se pueda entregar esta información faltante o si en su defecto estas obras deberán ser consideradas en esta epata por cada licitante.

Ref: 9

Respuesta: Los Antecedentes Referenciales no incluyen un proyecto de ingeniería de detalle de Defensas Fluviales, Enrocados o Gaviones, por lo que estas obras formarán parte de las evaluaciones y estimaciones que deberá realizar cada licitante, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 1.5 de las Bases de Licitación.

En relación a información del proyecto de canalización del Estero La Cruces, remítase al Antecedente Referencial N° 1 entregado por el MOP mediante Oficio Ord. N° 107 de 14 de julio de 2021, complementado mediante Oficio Ord. N° 136 de 20 de agosto de 2021, el cual contiene antecedentes desarrollados a nivel de anteproyecto de la Adecuación de la Canalización del Estero Las Cruces.

7. Las bases de licitación mencionan un nuevo Centro de Control y Área de Atención de Emergencia, sin embargo, no hemos encontrado documentos sobre qué debemos considerar ni los alcances de estas o requisitos mínimos de diseño, se solicita favor entregar dicha documentación y/o aclarar

Ref: 10

Respuesta: En relación al Centro de Control, remítase a lo dispuesto en 1.5, 2.2.2.18 modificado mediante Circular Aclaratoria N° 4, y 2.3.1.9, todos artículos de las Bases de Licitación.

Con respecto a las Áreas de Atención de Emergencias, remítase a lo indicado en 2.2.2.19 y 2.3.3.1, ambos modificados mediante Circular Aclaratoria N° 4, 2.3.3.2, 2.4.3.1.8 y 2.4.5.1, este último modificado mediante Circular Aclaratoria N° 4, todos artículos de las Bases de Licitación, y a lo dispuesto en el Antecedente Referencial N° 1 entregado por el MOP mediante Oficio Ord. N° 107 de 14 de julio de 2021, complementado mediante Oficio Ord. N° 136 de 20 de agosto de 2021.

8. Según las Bases de Licitación para el tramo B2 se contempla un aumento de capacidad a doble calzada de dos pistas por sentido en el tramo comprendido entre Lo Marcoleta y

nuevo enlace Estero Las Cruces, aprovechando la calzada existente, sin embargo, revisando los perfiles tipo del tramo B2, se aprecia que todo el tramo es pavimento nuevo, no figurando el aprovechamiento de dicha calzada, se solicita favor aclarar si el tramo B2 se demuele toda la calzada existente y se reconstruye, o se puede considerar un desdoblamiento de la calzada existente.

Ref: 11

Respuesta: Se confirma que se debe demoler todo y ejecutar lo indicado en el plano AMB-AMB-GCd-T2-VE-DP-PPL-101-v0 del Antecedente Referencial N° 1 entregado por el MOP mediante Oficio Ord. N° 107 de 14 de julio de 2021, complementado mediante Oficio Ord. N° 136 de 20 de agosto de 2021.

9. La actual licitación se estructuró sobre la base de las obras de la concesión vigente, además, de los subsectores B2, B3 y B4. En sentido, estamos en presencia de una concesión que tarifica todos los accesos al Aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago antecedente que resulta determinante para la formulación de las ofertas. Dado lo anteriormente señalado, y sin perjuicio de las obligaciones legales del MOP en materia de obras públicas fiscales, entendemos que cualquier nuevo acceso al Aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago que la Autoridad ejecute, ya sea en forma transitoria o definitiva, deberá ser tarificado en el marco de esta concesión. Generar un nuevo acceso al Aeropuerto sin tarificar afectaría gravemente una consideración esencial para formular nuestra oferta, dada la merma en los ingresos que se podrían generar.

Ref: 13

Respuesta: No está previsto que, durante la vigencia del nuevo Contrato de Concesión, se habiliten nuevos accesos viales al Aeropuerto Arturo Merino Benítez.

10. El numeral 1.7.6.1 de las BALI, denominado "Calculo del VPI", señala que el VPI se calculará con los ingresos mensuales devengados los cuales, de conformidad con la letra e) del numeral 1.8.6.2 de las BALI, son "las transacciones en las que los sistemas puedan identificar plenamente el dispositivo TAG o la matrícula chilena no adulterada del vehículo..." También señala que debe convertirse al valor en UF en el día en que se devengó. Señala a continuación que son los ingresos devengados los que se imputan al VPI. No obstante lo anterior, enseguida la misma norma (letra e numeral 1.8.6.2) señala que "para determinar los ingresos devengados por concepto de recaudación de cobro de peajes o tarifa, se deberá considerar las cuentas facturadas en el respectivo mes en que se informa. Se solicita aclarar cuál es el momento en que se devenguen los ingresos o si los ingresos devengados se definen a partir de la facturación o a partir de la transacción.

Ref: 14

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

11. La actual obra pública fiscal denominada "Concesión Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benitez" cuenta con dos Resoluciones de Calificación Ambiental (RCA). La primera de ellas, la RCA N°25, de 2011, que calificó ambientalmente el proyecto "Concesión Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benitez Tramo A", y la RCA N° 121, de 2012, que calificó ambientalmente el proyecto "Concesión Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benitez Tramo B". De acuerdo con las actuales BALI el proyecto y su relación con el medio ambiente se estructuró sobre la base de ambas RCA:
- a) Si bien en el contrato anterior el proyecto se evaluó a través de dos RCA, después de adjudicado, hoy se está licitando un único proyecto por lo que aplicar el mismo criterio anterior podría significar un fraccionamiento de proyectos. Entendemos que el MOP evaluó esta consideración y es procedente, desde una perspectiva ambiental, la solución que se está implementando.

- b) Para el Tramo A de la actual concesión el MOP está utilizando la RCA N°25, de 2011, que calificó ambientalmente el proyecto "Concesión Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez Tramo A", en la anterior licitación. En estas circunstancias es probable que las condiciones que se tuvieron a la vista en la RCA N°25, de 2011, para evaluar el proyecto hayan variado en el tiempo. Adicionalmente, debe tenerse en consideración que los criterios de la Autoridad Ambiental durante este período han variado sustancialmente. Entendemos que el MOP evaluó estas condiciones por lo que cualquier mitigación o compensación ambiental distinta de las establecidas en la RCA N°25, de 2011, deberá ser asumida por esa secretaria de Estado.
- c) Para el Tramo B de la actual concesión el MOP está utilizando la RCA N°121, de 2012, que calificó ambientalmente el proyecto "Concesión Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez Tramo B", en la anterior licitación. Esto significa que el MOP sometió al SEA un determinado proyecto con determinadas características. ¿El Proyecto de la actual licitación es compatible con esa Resolución de Calificación Ambiental? Surge la interrogante ya que las BALI, a modo de ejemplo, plantean nuevas expropiaciones, aspecto que podría afectar el medio humano evaluado anteriormente.
- d) Por último, y sin perjuicio de las consideraciones anteriores, es muy probable que las condiciones que se tuvieron a la vista en la RCA N°25 y 121, de 2011 y 2012 respectivamente, para evaluar ambientalmente esos proyectos hayan variado sustancialmente durante este tiempo. En este sentido, entendemos que cualquier exigencia adicional a las contenidas en las referidas RCA son de cargo exclusivo y excluyente del MOP. Hacemos presente que la RCA N°121, de 2012, consideró la obligación de relocalizar personas que se encontraban catastradas en la Declaración de Impacto Ambiental.

Ref: 15

Respuesta: En relación con la consulta a), el análisis del MOP no considera un posible fraccionamiento del proyecto, dado que es en esta tercera concesión que se fusionan ambos tramos.

Con respecto a la consulta b), remítase a lo dispuesto en el artículo 1.8.10.1 de las Bases de Licitación, en particular lo señalado en el segundo párrafo, conforme al cual la Sociedad Concesionaria será la única responsable respecto del cumplimiento de las obligaciones y exigencias ambientales señaladas en los antecedentes contenidos en los Documentos N° 9 y N° 10 del artículo 1.4.1 de las Bases de Licitación, así como cualquier otra que de ellas derive. De igual forma, téngase presente lo dispuesto en el párrafo tercero del referido artículo, según el cual la Sociedad Concesionaria será la única responsable de todos los costos que emanen o se deriven del cumplimiento de las medidas y exigencias ambientales que se incluyen en las Bases de Licitación y en los antecedentes contenidos en los Documentos N° 9, N° 10 y N° 12 del artículo 1.4.1 de las Bases de Licitación, así como de cualquier otra que de ellas derive, las cuales se entenderán que forman parte integral del Contrato de Concesión y serán de entero cargo, costo y responsabilidad de la Sociedad Concesionaria.

En relación con la consulta c), el proyecto licitado es compatible con las RCA del actual Contrato de Concesión y la futura Sociedad Concesionaria debe dar cumplimiento a las RCA vigentes. Por su parte, téngase presente lo dispuesto en el párrafo quinto del artículo 1.8.10.1 de las Bases de Licitación, según el cual, en el evento que la Sociedad Concesionaria proponga cualquier alternativa de

modificación a los Antecedentes que conformaron la Oferta Técnica del Licitante o Grupo Licitante Adjudicatario, éstas no podrán consistir en cambios de consideración que impliquen modificar la RCA N°25/2011 y/o la RCA N°121/2012, lo que deberá ser acreditado ante el Inspector Fiscal con el respectivo pronunciamiento de la autoridad ambiental.

En relación con la consulta d) referida a los costos por medidas ambientales, remítase a lo dispuesto en el artículo 1.8.10.1 de las Bases de Licitación, en especial lo dispuesto en el segundo párrafo, conforme al cual, si bien se establece que el MOP es el titular de la RCA N° 121/2012 y de la RCA N° 25/2011, la Sociedad Concesionaria será la única responsable respecto del cumplimiento de las obligaciones y exigencias ambientales señaladas en los antecedentes contenidos en los Documentos N° 9 y N° 10 del artículo 1.4.1 de las Bases de Licitación, así como cualquier otra que de ellas derive. De igual forma, téngase presente lo dispuesto en el párrafo tercero del referido artículo 1.8.10.1, según el cual la Sociedad Concesionaria será la única responsable de todos los costos que emanen o se deriven del cumplimiento de las medidas y exigencias ambientales que se incluyen en las Bases de Licitación y en los antecedentes contenidos en los Documentos N° 9, N° 10 y N° 12 del artículo 1.4.1 de las Bases de Licitación, así como de cualquier otra que de ellas derive, las cuales se entenderán que forman parte integral del Contrato de Concesión y serán de entero cargo, costo y responsabilidad de la Sociedad Concesionaria.

12. El MOP pone a disposición de licitantes o grupos licitantes, como antecedente referencial el documento denominado "Proyecto de Ingeniería de Detalle "Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez", Año 2015, elaborado por la empresa "DDQ Ingenieros Consultores limitada". Entendemos que el referido Proyecto se desarrolló en el marco de la anterior concesión y fue aprobado por el Inspector Fiscal y por las demás Direcciones del MOP con competencia en la materia. En este sentido, entendemos que el referido proyecto cumple con los estándares técnicos y normativos definidos en las presentes BALI. Hacemos presente a Ud. que cualquier modificación al referido Proyecto podría implicar una modificación en la RCA N° 121, de 2012.

Ref: 16

Respuesta: Remítase a lo señalado en el artículo 1.4.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 4, en particular lo dispuesto en el último párrafo, según el cual: *“Los antecedentes entregados por el MOP señalados en el presente artículo tienen el carácter de indicativos, siendo de total responsabilidad, cargo y costo de la Sociedad Concesionaria la elaboración del Proyecto de Ingeniería de Detalle de acuerdo a los Estándares Técnicos exigidos en las presentes Bases de Licitación y la materialización de las obras necesarias para el adecuado funcionamiento y cumplimiento de los Niveles de Servicio”*. Además, remítase al 2.2.1 en relación con la normativa que deberán cumplir los Proyectos de Ingeniería de Detalle entregados por la Sociedad Concesionaria y al segundo párrafo del 2.2.2.2, ambos artículos de las Bases de Licitación, previamente modificados mediante Circular Aclaratoria N° 4.

En relación con la eventual modificación a la RCA N° 121 a que alude en su consulta, remítase a lo establecido en el quinto párrafo del artículo 1.8.10.1, en cuanto señala: *“En el evento que la Sociedad Concesionaria proponga cualquier alternativa de modificación a los Antecedentes que conformaron la Oferta Técnica del Licitante o Grupo Licitante Adjudicatario, éstas no podrán consistir en cambios de consideración que impliquen modificar la RCA N°25/2011 y/o la RCA N°121/2012, lo que deberá ser acreditado ante el Inspector Fiscal con el respectivo pronunciamiento de la autoridad ambiental”*.

13. En el marco de la actual concesión el MOP incorporó al Área de Concesión el área denominada "Portón 12" donde se implementó un Punto de Cobro aproximadamente a 50 metros del eje Camino " Portón 12", eje ubicado a la izquierda del Km 2 del Camino El Noviciado que se inicia hacia el norponiente desde el cruce Camino Lo Boza con Camino a Lampa, todo ello de conformidad con el DS MOP N°7, de 2021. De acuerdo con el referido acto administrativo, la actual Sociedad Concesionaria sólo conserva, opera y mantiene el equipamiento y sistema correspondiente al referido Punto de Cobro, en los mismos términos y condiciones establecidos en las Bases de Licitación para los restantes equipamientos y sistemas de cobro que forman parte del actual Contrato de Concesión. Tratándose de las obras civiles, la Sociedad Concesionaria solo es responsable de la conservación y mantenimiento de las obras por ella construidas. Por último, la Sociedad Concesionaria no asumió ninguna obligación ni responsabilidad respecto de la habilitación y operación del denominado "Portón N°12" ni del camino interior del Aeropuerto, ni asumió responsabilidad alguna en las condiciones técnicas ni de seguridad del denominado "Portón N°12", sólo siendo responsable de la conservación, operación y mantenimiento del equipamiento, sistemas y obras indicados. Las actuales Bases de Licitación no regulan que ocurrirá con este Punto de Cobro al término de la actual concesión, de lo que podría entenderse que pasaría a esta Concesión. Entendemos que este Punto de Cobro obedeció a la falta de un acceso norte al aeropuerto, situación que la actual concesión soluciona, por lo que no debería seguir operando. Se solicita aclarar el tratamiento y destino final que tendrá tanto el Pórtico de Cobro como el área denominada "Portón 12".

Ref: 17

Respuesta: Remítase a las rectificaciones N° 1, N° 9, N° 21, N° 30, N° 33, N° 34, N° 49 y N° 64 de la Circular Aclaratoria N° 4, conforme a las cuales la infraestructura y equipamiento asociados al punto de cobro consultado, deberán estar desmantelados como requisito para la Puesta en Servicio Definitiva de las Obras.

14. Siendo el MOP el encargado de la inspección y vigilancia del cumplimiento por parte del concesionario de sus obligaciones, tanto en la fase de construcción como en la explotación de la obra y, correspondiéndole al Inspector Fiscal la obligación de fiscalizar el correcto cobro de las tarifas y el cumplimiento del régimen tarifario, entendernos que cada vez que la Sociedad Concesionaria informa al Inspector Fiscal una estructura tarifaria y éste no la observa o rechaza oportunamente, debe entenderse que dichas tarifas cumplen con lo dispuesto en las Bases de Licitación. Las sanciones aparejadas a cobros superiores a los permitidos son gravísimas y pueden generar la extinción de la concesión, de ahí que resulte fundamental que se aclare y precise esta condición.

Ref: 18

Respuesta: No es correcto su entendimiento. La potestad de fiscalización del MOP emana de la Ley de Concesiones y no del contrato y no se encuentra sujeta a expiración por su no ejercicio ni es dable suponer una voluntad de la autoridad en un determinado sentido o en otro. La voluntad de la administración debe ser siempre manifiesta, requiriéndose regulación expresa para otorgar al silencio un efecto jurídico. En consecuencia, bajo ningún respecto es posible atribuir a la falta de pronunciamiento del Inspector Fiscal, los efectos jurídicos que supone en su consulta, porque esa omisión no expresa ninguna voluntad y no puede dársele eficacia vinculante, por el contrario, dicho entendimiento se aparta de los principios jurídicos aplicables al contrato y al actuar de la administración así como de la legislación especial que los rige de manera supletoria, contenida particularmente en los artículos 64 y 65 de la Ley N° 19.880 que "Establece bases de los procedimientos administrativos que rigen los actos de los órganos de la administración del Estado". Finalmente, cabe tener presente que el deber de fiscalización de la Administración, especialmente en materia de tarifas en el contexto de un Contrato de Concesión, se encuentra establecido en favor y protección de los usuarios de la obra y no del Concesionario. Por cierto que lo anterior en nada obsta perseguir la responsabilidad administrativa que corresponda, al funcionario que deja de cumplir sus funciones.

15. El numeral 1.14.6 de las BALI, denominado "Vehículos de Emergencia", regula la exención en materia de peajes que favorece a los vehículos de emergencia que se encuentren cubriendo una situación de emergencia. Para estos efectos, las BALI señalan que se deberá entender por vehículos de emergencia: "El perteneciente a Carabineros de Chile e Investigaciones, al Cuerpo de Bomberos y las ambulancias de las instituciones fiscales o de los establecimientos particulares que tengan el respectivo permiso otorgado por la autoridad competente". Por su parte, señala que se presume una situación de emergencia cuando los referidos vehículos se trasladen con balizas o sirenas, encendidas en el marco de un procedimiento y conforme a las normas institucional es que le autoricen utilizar dichos sistemas de alerta y sonido. Si bien en los Peajes Manuales el cumplimiento de esta normativa legal -que se encuentra consagrada en las BALI- es de fácil aplicación, tratándose de sistema de cobro electrónicos aplicación resulta compleja y ambigua al fundarse la presunción de la situación de emergencia en un hecho que para la Sociedad Concesionaria resulta imposible validar dado el sistema de cobro, esto es, que los vehículos de emergencia se trasladen con balizas o sirenas encendidas en el marco de un procedimiento. En efecto, los Pórticos de Cobro no detectan los vehículos de emergencia se trasladen con balizas o sirenas encendidas en el marco de un procedimiento, por lo que surgen dudas sobre la forma de aplicar esta regulación.

- a) En aquellos casos donde no sea posible aplicar la presunción de situación de emergencia establecida en la Ley y BALI, por la imposibilidad de constatar los supuestos facticos que la hacemos procedente, entendemos que igual resultaría procedente la obligación de exención del pago de peaje en la medida que concurran los requisitos y exigencias establecidas en la Ley.
- b) En aquellos casos donde no sea posible aplicar la presunción de situación de emergencia establecida en la Ley y BALI, por la imposibilidad de constatar los supuestos facticos que la hacen procedente, entendemos que corresponde a quien pretende hacer valer la exención acreditar los requisitos y exigencias establecidas en la Ley para su procedencia.
- c) Entendemos que en aquellos casos donde no sea posible aplicar la presunción de situación de emergencia establecida en la Ley y BALI, por la imposibilidad de constatar los supuestos facticos que la hacen procedente, y mientras el eventual beneficiario no alegue ni acredite la exención de pago, la Sociedad Concesionaria tiene la obligación legal de efectuar los cobros de peaje correspondientes.
- d) Sin perjuicio que en aquellos casos donde no resulta posible aplicar la presunción de situación de emergencia establecida en la ley y BALI, por la imposibilidad de constatar los supuestos facticos que la hacen procedente, corresponde a los potenciales beneficiarios alegar y acreditar los requisitos de procedencia de la exención., entendemos que el MOP, en su carácter de mandante de la obra, debiese regular la forma en que se debe efectuar esta acreditación. Más allá que durante la vigencia del futuro contrato el Concesionario percibirá el peaje, no hay que olvidar que este cobro tiene el, carácter de tributo, por lo que corresponde a la Autoridad, en este caso el MOP, regular las exenciones a dicha carga legal. Adicionalmente, se debe tener en consideración que algunos de los vehículos de emergencia beneficiarios de la exención pertenecen Instituciones que se relacionan con la seguridad pública, motivo por el cual estas Instituciones están afectas a ciertas limitaciones, tanto administrativas como estratégicas, respecto de la información que pueden proporcionar, lo que dificulta aún más toda esta situación. Solo a modo de ejemplo, señalamos a Ud. que, en el caso de los vehículos de la Policía de Investigaciones, dicha Institución hizo presente que, amparada en su normativa, sus vehículos siempre circulaban bajo una situación de emergencia, por lo que todos los tránsitos realizados estarían

amparados por la exención. En este sentido, y ante a la falta de una regulación clara y precisa en esta materia por parte del MOP, nuestro entendimiento será que cualquier comunicación de Carabineros de Chile y la Policía de Investigación sobre sus vehículos de emergencia y una situación de emergencia tienen el mérito suficiente para hacer procedente la exención de pago de peaje del referido vehículo.

Ref: 19

Respuesta: A las consultas de las letras a), b) y c), remítase a lo dispuesto en el último párrafo del artículo 1.14.6 de las Bases de Licitación, según el cual: *“Sin perjuicio de lo expuesto, la Sociedad Concesionaria será siempre responsable de adoptar a su entero cargo y costo las medidas que sean necesarias para aplicar la exención de pago de peaje a que se refiere el presente artículo, cualquiera sea el sistema de cobro”*.

A la consulta de la letra d), remítase a lo dispuesto en el artículo 1.14.6 de las Bases de Licitación.

16. El mismo numeral 1.14.6 señala los vehículos de las Fuerzas Armadas solo estarán exentos del pago de peajes cuando se hubiese declarado estado de excepción constitucional de catástrofe, exención que solamente durará durante la vigencia del estado de excepción y dentro de la zona o región afectada, así como para entrar o salir de dicha área.

- a) Entendemos que en estos casos todos los vehículos de la Fuerzas Armadas estarán exentos del peaje mientras esté vigente estado de excepción constitucional de catástrofe, con independencia que circulen en una situación de emergencia
- b) Entendemos que la calidad de vehículo de las Fuerzas Armadas se acredita por el respectivo Contrato de Televía y/o Arrendamiento de TAG.

Ref: 20

Respuesta: A la consulta de la letra a), efectivamente, mientras esté vigente el estado de excepción constitucional de catástrofe. Al efecto, remítase a lo dispuesto en el artículo 11 de la Ley de Concesiones en cuanto los vehículos de las Fuerzas Armadas sólo estarán exentos del pago de peaje cuando se hubiese declarado estado de excepción constitucional de catástrofe. Esta exención regirá solamente durante el período de vigencia de dicho estado de catástrofe y tendrá aplicación únicamente dentro de la zona o región afectada, así como para ingresar en dicha área o salir de ella.

A la consulta de la letra b), no es correcto el entendimiento. La calidad de un vehículo de las Fuerzas Armadas se podrá acreditar por cualquier medio.

17. En Numeral 1.8.18 "Nuevos Accesos a las Vías Concesionadas", se indica que cuando un tercero tenga un acceso a las calzadas preexistentes y éste sea modificado por las obras, la Sociedad Concesionaria a su costo, ejecutará las obras para restituir dicho acceso y egreso conectándolos a las calzadas de la vía en Concesión o a las calles locales según proceda. Sin embargo, dentro del Antecedente Referencial N°1 se incluyen los proyectos correspondientes a las Adecuaciones de los Accesos preexistentes. Se solicita ratificar que los Accesos preexistentes que se deben adecuar son sólo los contenidos dentro del Antecedente Referencial N°1.

Ref: 22

Respuesta: No se confirma. Remítase a lo dispuesto en 2.2.2.16, modificado mediante Circular Aclaratoria N° 4, y al 2.3.1.17, ambos artículos de las Bases de Licitación.

18. Respecto del Sistema BIM, se consulta si sólo se deben realizar los Usos BIM indicados en los Numerales 1.9.1.3.1 (Obtención de Planos de los Proyectos) y 1.9.1.3.2 (Gestión de Datos para Infraestructura), ya que en el tercer párrafo del Numeral 1.9.1.1 (De la Ingeniería de la Obra), se indica además la Coordinación de Especialidades y Obtención de Cantidades de Obra.

Ref: 23

Respuesta: En el entendido que se consulta por los Uso del BIM definidos en los artículos 1.9.1.3.1 y 1.9.1.3.2 de las Bases de Licitación, se confirma que éstos son los usos a considerar para el Sistema BIM. Con todo, remítase a las rectificaciones N° 12 y N° 13 de la Circular Aclaratoria N° 4.

19. El numeral 1.9.1.3.1 de las BALI, denominado "Obtención de Planos de Proyecto":

- a) Los planos que modifiquen el Antecedentes Referencial N°1, debe ser extraídos de Modelos Tridimensionales y consistirán en archivos con extensión DGN o DWG. ¿Qué sucede con los documentos del Antecedentes Referencial N°1 que no cuenten con la aprobación del MOP?
- b) Para los planos As Built, la SC deberá obtenerlos a partir de los Modelos Tridimensionales As Built de la obra, según 1.9.2.12. ¿Cómo es posible obtener los planos As Built de Modelos Tridimensionales para el caso de los proyectos que se construyan según los Antecedentes Referenciales N° 1 y que no se hayan modificado?

Ref: 24

Respuesta: Con respecto a la consulta a), en caso que se requiera modificar aspectos de los Antecedentes Referenciales para que éstos cumplan con la normativa señalada en el artículo 2.2.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado por Circular Aclaratoria N° 4, éstos deberán ser extraídos de Modelos Tridimensionales conforme a lo señalado en el segundo párrafo del artículo 1.9.1.3.1.

En relación a la consulta b), para los Antecedentes Referenciales que no son modificados, se deberá construir los modelos tridimensionales a partir de esa información y deberán ser entregados de acuerdo lo señalado en el artículo 1.9.2.12 de las Bases de Licitación, modificado mediante Circular Aclaratoria N° 4.

20. El numeral 1.9.1.3.2 de las BALI, denominado "Gestión de Datos para la Infraestructura", señala que la que junto con la segunda solicitud de PSP de las Obras deberá entregar el Sistema de información que vincule los Modelos Tridimensionales As Built de la obra ejecutada con la información completa y detallada de todos los elementos viales. ¿En esta instancia se deberla incluir también todos los elementos de la Infraestructura Preexistente?, de ser así, ¿el MOP entregará los Modelos Tridimensionales de dichos elementos?

Ref: 25

Respuesta: El MOP no entregará los modelos tridimensionales de los elementos viales de la infraestructura preexistente. Corresponderá a la Sociedad Concesionaria generar la información completa y detallada de todos los elementos viales, tanto nuevos como preexistentes.

21. Respecto del Sistema BIM, en el Numeral 1.9.1.3.5 se señala que la Sociedad Concesionaria deberá utilizar métodos y técnicas de Modelo Tridimensional desde el inicio de la Concesión durante la Fase de Ingeniería para la generación de planos integrados con el desarrollo del Proyecto, y durante la Etapa de Explotación para la gestión de datos de infraestructura, utilizando un entorno de diseño tridimensional, para lo cual deberá desarrollar todos los Modelos Tridimensionales del Proyecto con una tipología y nivel de detalle que permitan cumplir a cabalidad todos los "Usos del BIM". Se consulta si dentro de estos requerimientos se debe incluir la información asociada a la Infraestructura Preexistente de los Tramos A1, A2 y B1, y de ser así, ¿el MOP entregará los Modelos Tridimensionales o los levantamientos de los elementos de dichos tramos?

Ref: 26

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 19 de la Circular Aclaratoria N° 4, en cuanto señala que corresponderá a la Sociedad Concesionaria presentar los Modelos Tridimensionales que serán utilizados para gestionar los datos para infraestructura preexistente de acuerdo a lo señalado en el artículo 1.9.1.3.2 de las Bases de Licitación.

En relación con los levantamientos de los elementos en los tramos referidos en su consulta, remítase a lo dispuesto en el artículo 1.5 de las Bases de Licitación y al Antecedente Referencial N° 3 entregado por el MOP mediante Oficio Ord. N° 133 de 16 de agosto de 2021, Oficio Ord. N° 156 de 13 de septiembre de 2021, y Oficio Ord. N° 219 de 26 de noviembre de 2021.

22. El numeral 1.15 de las BALI, denominado "Sistema y Tecnología de Cobro de Peajes", señala "... Por su parte respecto de aquellas vías de cobro en modalidad manual, las casetas de peaje deben emplazarse al costado derecho de los pódicos". ¿Es posible hacer un sistema con venta de ticket para cancelación de pasada por el sistema Free Flow, como el existente en el Tramo A2.? El sistema funcionaría pasando por una caseta, compra un ticket para la cancelación de la pasada que realizará inmediatamente, aunque el vehículo tenga un tag, este no será utilizado para la cancelación de la pasada. De ser necesario mayor detalle, estamos a su disposición para cualquier aclaración necesaria.

Ref: 27

Respuesta: Remítase a las rectificaciones N° 25, N° 27, N° 30, N° 33, N° 34, N° 47, N° 49, N° 50, N° 51, N° 52 y N° 53 de la Circular Aclaratoria N° 4, conforme a las cuales se elimina el diseño de vías de cobro en modalidad manual.

23. El numeral 1.15 de las BALI, denominado "Sistema y Tecnología de Cobro de Peajes", específicamente en "Requerimientos Generales" se señala: "En caso de detectarse el paso de un vehículo sin TAG, ..., con TAG que no corresponda a la categoría del vehículo portador, o con TAG asociado a una placa patente que no corresponda al vehículo portador, este deberá ser clasificado como posible infractor,..."

- a) En el caso de tener un tag que no corresponda a la categoría del vehículo portador, ¿se considerará infractor?, no se cobra la categoría que corresponda a la pasada y se asigna a la cuenta corriente del usuario, como se sugiere en el punto 2.2.3.3.4 4º párrafo punto 5.
- b) Si la categoría es distinta, se captura y se guarda la imagen de la posible discrepancia y se podrá cargar a la cuenta asociada al TAG o Transponder con la tarifa de la categoría real del vehículo que realiza el paso.
- c) En el caso de tener un TAG habilitado asociado a una placa patente que no corresponda al vehículo portador, pero el vehículo portador tiene convenio, se lo considera infractor, ¿o se le cobra a la placa patente que tiene contrato?

Ref: 28

Respuesta: En relación a las consultas de las letras a), b) y c) y en el entendido que su consulta se refiere al artículo 1.15.1.1 de las Bases de Licitación, remítase a lo dispuesto en el párrafo cuarto del referido artículo, según el cual: *“En caso de detectarse el paso de un vehículo sin TAG; con un dispositivo no homologado, esto es, que no cumple con la normativa técnica indicada en el artículo 2.2.1 de las presentes Bases de Licitación; con TAG inhabilitado; con TAG que no corresponda a la categoría del vehículo portador; o con TAG asociado a una placa patente que no corresponda al vehículo portador, este deberá ser clasificado como posible infractor”*; y a lo señalado en el artículo 2.2.3.4, previamente modificado por Circular Aclaratoria N° 4, en particular, lo dispuesto en la quinta viñeta del cuarto párrafo, según la cual: *“Si la categoría es distinta, se captura y se guarda la imagen de la posible discrepancia y se podrá cargar a la cuenta asociada al TAG o Transponder con la tarifa de la categoría real del vehículo que realiza el paso, considerando los factores por tipo de vehículos indicados en el artículos 1.14.3 de las presentes Bases de Licitación”*.

24. El numeral 1.15.1.2 de las BALI, denominado "Requerimiento respecto a los TAGs o Transponder", se solicita aclarar si la SC tiene la obligación de distribuir tags o transponder. Adicionalmente, en el evento que la SC tomaré la decisión de distribuir tags o transponder, se solicita aclarar si dicha actividad podrá ser contratada con tercero, que cuente con dichos servicios aprobado por el MOP y se encuentren en la etapa de explotación, en forma independiente a los demás niveles del Sistema de Cobro Electrónico.

Ref: 29

Respuesta: Remítase a las rectificaciones N° 11, N° 31, N° 32, N° 56, N° 57, N° 58, N° 59 y N° 60 de la Circular Aclaratoria N° 4, conforme a las cuales no se establece ni la obligación ni la opción de la Sociedad Concesionaria de distribuir TAGs.

25. El numeral 2.2.1 de las BALI, denominado "Normas y Documentos de Diseño":

- a) ¿Los Antecedentes Referenciales N°1 cumplen con el Manual de Vialidad Ciclo-Inclusiva y Manual de Construcción de Ciclovías, ambos del MINVU?
- b) Las normas técnicas, manuales, instructivos y recomendaciones de diseño antes señalados deberán ser considerados en su versión vigente al momento de presentar los Proyectos de ingeniería de Detalle, incluyendo todas las actualizaciones hasta dicha fecha, a menos que expresamente se señale una versión distinta o la utilización de los Antecedentes Referenciales indicados en el artículo 1.4.3. Entendemos que si se emplea el Antecedente Referencia N°1 no es necesario actualizar los proyectos a las versiones vigentes.

Ref: 30

Respuesta: Respecto a la consulta de la letra a), remítase a lo señalado en el artículo 1.4.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 4, en particular lo dispuesto en el último párrafo, según el cual: *“Los antecedentes entregados por el MOP señalados en el presente artículo tienen el carácter de indicativos, siendo de total responsabilidad, cargo y costo de la Sociedad Concesionaria la elaboración del Proyecto de Ingeniería de Detalle de acuerdo a los Estándares Técnicos exigidos en las presentes Bases de Licitación y la materialización de las obras necesarias para el adecuado funcionamiento y cumplimiento de los Niveles de Servicio”*. Con todo, téngase presente lo indicado en el segundo párrafo del artículo 2.2.2.2 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 4.

En cuanto a la consulta de la letra b), no es correcto su entendimiento. Remítase a lo dispuesto en el párrafo tercero del artículo 2.2.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 4, en cuanto señala que las normas técnicas, manuales, instructivos y recomendaciones de diseño señalados en el artículo antes referido deberán ser considerados en su versión vigente al momento de presentar los Proyectos de Ingeniería de Detalle, incluyendo todas las actualizaciones hasta dicha fecha, a menos que expresamente se señale una versión distinta o la utilización de los Antecedentes Referenciales indicados en el artículo 1.4.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 4.

26. El numeral 2.2.2.1.2 de las BALI, denominado "Mecánica de Suelos", señala que la SC deberá desarrollar los estudios de Mecánica de Suelos necesarios que permitan definir con exactitud los parámetros de diseño de todas las obras que forman parte de la Concesión (diseño de pavimentos, fundaciones de puentes, estructuras, estabilidad de taludes, etc.), que servirán de base para el desarrollo del Proyecto de ingeniería de Detalle. Si se emplean los proyectos de los Antecedentes Referenciales entendemos que no es necesario realizar una Mecánica de Suelos adicional.

Ref: 31

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en el artículo 2.2.2.1.2 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 4, en particular lo señalado en el primer párrafo, en cuanto indica que la Sociedad Concesionaria deberá desarrollar los estudios de Mecánica de Suelos necesarios que permitan definir con exactitud los parámetros de diseño de todas las obras que forman parte de la Concesión (diseño de pavimentos, fundaciones de puentes, estructuras, estabilidad de taludes, etc.), que servirán de base para el desarrollo del Proyecto de Ingeniería de Detalle. Con todo, téngase presente lo dispuesto en el artículo 1.4.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 4, en particular lo dispuesto en el último párrafo, según el cual: *“Los antecedentes entregados por el MOP señalados en el presente artículo tienen el carácter de indicativos, siendo de total responsabilidad, cargo y costo de la Sociedad Concesionaria la elaboración del Proyecto de Ingeniería de Detalle de acuerdo a los Estándares Técnicos exigidos en las presentes Bases de Licitación y la materialización de las obras necesarias para el adecuado funcionamiento y cumplimiento de los Niveles de Servicio”*.

27. El numeral 2.2.2.4 de las BALI, denominado "Puentes y Estructuras", señala que la Sociedad Concesionaria deberá realizar el diseño de la totalidad de los pasos inferiores con estribos transparentes y cepa de pila o pila pilote, según sea el caso. ¿Las estructuras incluidas dentro del Antecedentes Referenciales N°1 cumplen con esta condición?

Ref: 32

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 38 de la Circular Aclaratoria N° 4.

28. El numeral 2.2.2.5 de las BALI, denominado "Diseño de Pasarelas Peatonales", señala que el Concesionario deberá desarrollar, como mínimo, el Proyecto de ingeniería de Detalle de la pasarela peatonal señalada en el artículo 2.3.1.2.3, conforme al numeral 3.1003.103 del Manual de Carreteras, Volumen N° 3, debiendo realizar los estudios necesarios para proyectar las pasarelas peatonales elevadas según sea, las condiciones del emplazamiento previsto y ajustando las rasantes de la pasarela y la carretera con la pendiente adecuada que permita la accesibilidad y tránsito de personas discapacitadas. El galibo vertical mínimo en las pasarelas será de 5,5 m en su punto más desfavorable. El Anteproyecto de la Pasarela Asentamientos ubicada en el subsector B4, ¿cumple con la Accesibilidad Universal?

Ref: 33

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en el artículo 1.5 de las Bases de Licitación, en particular lo señalado en el primer párrafo, según el cual: *“Para la preparación de las Ofertas los Licitantes y/o Grupos Licitantes serán responsables de realizar el estudio exhaustivo de todos los documentos entregados por el MOP indicados en 1.4.1, 1.4.3 y 1.4.5, todos artículos de las presentes Bases de Licitación, y de recabar toda la información complementaria necesaria de forma de lograr una completa y acabada apreciación de las características de las obras, sus dificultades, normativa aplicable, permisos exigidos y costos asociados”*. Adicionalmente, remítase al párrafo tercero del artículo 2.2.1 de las Bases de Licitación, modificado previamente mediante Circular Aclaratoria N° 4, en cuanto señala que las normas técnicas, manuales, instructivos y recomendaciones de diseño señalados en el artículo antes referido deberán ser considerados en su versión vigente al momento de presentar los Proyectos de Ingeniería de Detalle, incluyendo todas las actualizaciones hasta dicha fecha, a menos que expresamente se señale una versión distinta o la utilización de los Antecedentes Referenciales indicados en el artículo 1.4.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 4.

29. El numeral 2.2.2.7 de, las BALI, denominado "Proyecto de Seguridad Vial", se señala que para facilitar las labores en caso de accidentes u otro tipo de evento que interrumpa el paso vehicular en alguna de las calzadas, en los tramos de doble calzada se deberán proyectar en la mediana, cada 5 km como máximo, pasos de emergencia que permitan tanto el paso de vehículos de emergencia como el desvío del flujo vehicular hacia la otra calzada. El diseño de estas aperturas de mediana deberá ser compatible con la velocidad mínima de operación en desvíos de tránsito. En estos tramos se deberá pavimentar la mediana con un diseño de pavimentos acorde con la estimación de flujo vehicular solicitante y considerar algún tipo de defensas removibles. Tanto el diseño de los pavimentos como la ubicación de las zonas donde se instalarán las defensas removibles deberán ser propuestos por la Sociedad Concesionaria y sometidos a la aprobación del Inspector Fiscal. ¿qué ocurrirá con la mediana del Tramo B1?

Ref: 34

Respuesta: Considerando que el Subsector B1 será entregado como parte de la infraestructura preexistente conforme a lo dispuesto en el artículo 1.8.7 de las Bases de Licitación, modificado previamente mediante Circular Aclaratoria N° 4, remítase a lo dispuesto en el tercer párrafo del artículo 2.1 de las Bases de Licitación, modificado previamente mediante Circular Aclaratoria N° 4, según el cual: *“La nueva Concesión incluirá la conservación, operación y explotación de todas las obras preexistentes que actualmente forman parte de la “Concesión Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez” adjudicada mediante D.S. MOP N° 495 de 21 de julio de 2008”*, y, en tal contexto, las obras del Subsector B1 se conservarán, operarán y explotarán en el marco del contrato de concesión de la obra pública vigente asociado a la red vial de acceso al Aeropuerto Arturo Merino Benítez.

30. El numeral 2.2.2.7.1 de las BALI, denominado "Señales Verticales", se indica que adicionalmente para las calles de servicio, ejes secundarios de enlaces, ramales y lazos, deberá considerar un balizado simple para realizar las mediciones que permitan determinar los estándares de servicio de estas obras. De acuerdo a lo indicado en el "instructivo para el Diseño de la Señalización Informativa en Caminos Públicos" de la Subdirección de Mantenimiento de la D.V. del MOP, en todas las señales informativas del tipo Preseñalización (IP) y de Dirección (ID), deberá quedar incorporado el nombre de la ruta principal y de la ruta a la que se accederá. ¿Qué sucederá con las señales informativas preexistentes del Tramo A?

Ref: 35

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en el artículo 2.2.2.7.1 de las Bases de Licitación.

31. En el Numeral 2.2.2.7.3, denominado "Sistema de Señalización variable", se indica que la Sociedad Concesionaria deberá considerar la instalación y operación de, al menos, el número de marcos dinámicos o paneles de mensajería variable indicados en el Antecedente Referencial N°1. Sin embargo, en dichos Antecedentes no se indica la ubicación de tales sistemas, se solicita complementar o ratificar.

Ref: 36

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 40 de la Circular Aclaratoria N° 4.

32. El numeral 2.2.2.7.4 de las BALI, denominado "Display Tarifario", señala que la Sociedad Concesionaria deberá instalar, al menos antes de cada Punto de Cobro (PdC), un display tarifario para informar al usuario el monto a pagar que corresponda a las distintas categorías vehiculares. Dicho display debe contar con tecnología en base a diodos emisores de luz (LED). Adicionalmente, se debe instalar un display tarifario en la estructura de cada uno de los Puntos de Cobro en modalidad Multi Lane Free Flow, informando el valor efectivo cobrado en cada Punto de Cobro en particular. Las especificaciones técnicas del display tarifario en la estructura de cada uno de los Peajes Electrónicos de Cobro en modalidad Multi Lane Free Flow deben ser parte del Proyecto de Ingeniería de Detalle del Sistema de Cobro Electrónico. Para el caso de los display que irían antes de los PdC, ¿sobre qué estructura serán montados?

Ref: 37

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en el artículo 2.2.2.7.4 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 4.

33. El numeral 2.2.2.9 de las BALI, denominado "Defensas Fluviales", señala que se deberá desarrollar los Proyectos de Ingeniería de Detalle de las Defensas Fluviales señaladas en el artículo 2.3.11, tomando como base lo indicado en el Antecedente Referencial N°1. En la carpeta Estructuras, dentro de los antecedentes del Puente Estero Las Cruces 1, se incluye un Informe de Modificación de la Canalización del Estero Las Cruces, para los 3 sectores donde se deben construir los 3 puentes del proyecto, pero no se incluyen los planos respectivos. Se solicita complementar la información e indicar si el Proyecto de Canalización del Estero La Cruces se encuentra aprobado por la DOH.

Ref: 38

Respuesta: En relación a la información del proyecto de canalización del Estero Las Cruces, remítase al Antecedente Referencial N° 1 entregado por el MOP mediante Oficio Ord. N° 107 de 14 de julio de 2021, complementado mediante Oficio Ord. N° 136 de 20 de agosto de 2021, el cual contiene antecedentes desarrollados a nivel de anteproyecto de la Adecuación de la Canalización del Estero Las Cruces.

Por su parte, el proyecto de canalización del Estero Las Cruces se encuentra aprobado por la DOH.

34. Respecto del numeral 2.2.2.17, denominado "Sistema de Citofonía de Emergencia o Teléfonos SOS", no se encuentra dentro del Antecedente Referencial N°1 la información relativa a la instalación de los Teléfonos SOS. Se solicita complementar

Ref: 39

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en los artículos 1.5 y 2.2.2.17 de las Bases de Licitación, este último previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 4. Con todo, téngase presente lo dispuesto en el artículo 1.4.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 4, en particular lo dispuesto en el último párrafo, según el cual: "Los antecedentes entregados por el MOP señalados en el presente artículo tienen el carácter de indicativos, siendo de

total responsabilidad, cargo y costo de la Sociedad Concesionaria la elaboración del Proyecto de Ingeniería de Detalle de acuerdo a los Estándares Técnicos exigidos en las presentes Bases de Licitación y la materialización de las obras necesarias para el adecuado funcionamiento y cumplimiento de los Niveles de Servicio”.

35. El numeral 2.2.2.18, denominado “Centro de Control”, señala que la comunicación entre las cámaras CCTV y el Centro de Control se deberá realizar mediante un sistema que cumpla, con el objetivo de permitir una correcta comunicación sin pérdida de datos y sin interrupciones. Adicionalmente, para los puntos específicos. que permitan el monitoreo de las vías de la concesión en el entorno con las calles Camino Noviciado y Diego Barros Ortiz:, se deberá disponer de una señal del Sistema CCTV que permita ser replicada en las dependencias AVSEC (Aviación Security, son las instalaciones para Servicios de Seguridad Aeroportuaria DGAC), del Terminal de Pasajeros del Aeropuerto AMB y disponer de un mecanismo que permita a la DGAC, por razones de seguridad, tomar el control de este sistema desde sus dependencias AVSEC de dicho terminal y disponer, en cualquier momento, de los registros de grabación. Resultaría más conveniente instalar algunas cámaras con acceso exclusivo para la DGAC antes que configurar accesos remotos y esporádicos a un sistema propio. ¿qué pasa con el monitoreo por parte de la a SC en este periodo que lo toma la AVSEC?

Ref: 40

Respuesta: Remítase a las rectificaciones N° 35 y N° 45 de la Circular Aclaratoria N° 4.

36. El numeral 2.2.2.18, denominado "Centro de Control", el tiempo requerido de almacenamiento de las grabaciones debe ser, como mínimo de 3 (tres), años a contar de su creación y una copia de ellas deberá estar disponible a solicitud del Inspector Fiscal. Todos los datos e imágenes que estén asociadas a accidentes con lesionados y/o muertos, así como cualquiera otra situación que defina el Inspector Fiscal, deberán almacenarse hasta que éste autorice su eliminación mediante anotación en el Libro de Explotación de la Obra.
- a) Normalmente los almacenamientos de sistemas de CCTV se calculan en días o un par de semanas, más allá de eso se requeriría una cantidad de hardware que podría hacer inviable un proyecto. Como ejemplo en CN las grabaciones se almacenan por 10 días y en ACNO por 7 días. Se entiende que el tiempo mínimo requerido como backup es en un dispositivo externo de respaldo, se solicita aclarar y cuánto tiempo se requiere en línea, se sugiere 1 mes.
 - b) Entendemos que el Inspector Fiscal asume la responsabilidad de la eliminación de las imágenes frente a los Tribunales de Justicia.
 - c) El Centro de Control deberá estar en funcionamiento desde la primera PSP de las Obras hasta el término de la Concesión. La primera PSP puede ser la PSP de las Obras Preexistentes, en este caso ¿cómo es posible implementar las funcionalidades descritas en este numeral?

Ref: 41

Respuesta: Respecto a la consulta contenida en la letra a), remítase a lo establecido en el artículo 2.2.2.18 de las Bases de Licitación, modificado previamente mediante Circular Aclaratoria N° 4, en particular lo dispuesto en la letra b) del tercer párrafo.

En cuanto a la consulta de la letra b), no se confirma su entendimiento. Con todo, téngase presente lo señalado en el artículo 1.7.7.2 de las Bases de Licitación, según el cual: “El Concesionario será siempre responsable del cumplimiento cabal, íntegro y oportuno del Contrato de Concesión, de la correcta ejecución de los proyectos y

de las obras, de la operación de la Concesión, así como del cumplimiento de los Niveles de Servicio y Estándares Técnicos establecidos en las presentes Bases de Licitación para las diferentes etapas y condiciones de la Concesión durante toda su vigencia, y del cumplimiento de todas las obligaciones establecidas en el Contrato de Concesión, sin perjuicio de las funciones de dirección y control que corresponden al MOP”.

Con respecto a la consulta de la letra c), remítase a la rectificación N° 45 de la Circular Aclaratoria N° 4.

37. El numeral 2.2.3.1.7, denominado "Administración sistémica de las tarifas de peaje", indica "La tecnología de cobro de peaje deberá considerar la anulación manual de las tablas de tarifas automáticas basadas en horarios, tráfico, categoría de vehículo o tipo de tarifa. Dicha opción manual deberá considerar que el operador puede activar otras tablas de tarifas". Se solicita aclarar el concepto, ya que las tarifas son aprobadas por el MOP y no pueden ser cambiadas salvo autorización expresa del Inspector Fiscal.

Ref: 42

Respuesta: Remítase a lo establecido en el último párrafo del artículo 2.2.3.1.7 de las Bases de Licitación.

38. El numeral 2.2.3.2 de las BALI, denominado "Servidor de Plaza", específicamente literal ii) Funcionalidad, señala que el sistema deberá contener la funcionalidad de Monitorear en todo momento el estado y actividad de las Vías de Cobro y todos los subsistemas asociados a ellas, así como el estado y actividad de cada una de las pistas de tránsito. Se hace presente que este sistema no está presente en el sistema de peaje manual actual, por lo que entendemos esta exigencia no le resulta aplicable.

Ref: 43

Respuesta: Remítase a las rectificaciones N° 25, N° 27, N° 30, N° 33, N° 34, N° 47, N° 49, N° 50, N° 51, N° 52 y N° 53 de la Circular Aclaratoria N° 4, conforme a las cuales se elimina el diseño de vías de cobro en modalidad manual.

39. El numeral 2.2.3.2.1 de las BALI, denominado "Especificaciones Sistema de Cobro Manual", específicamente (a) Equipamiento DAC (Detección Automática y Clasificación), se solicita Contador de ejes apoyados y detector de doble rodado. La clasificación de los vehículos no se modifica de acuerdo a la cantidad de ejes o el tipo de rodado según la tabla N°9 de las bases de licitación, en este sentido este requerimiento no sería necesario, se solicita que no sea obligatorio.

Ref: 44

Respuesta: Se mantiene lo regulado en el artículo 2.2.3.2.1 de las Bases de Licitación.

40. El numeral 2.2.3.2.1 de las BALI, denominado "Especificaciones Sistema de Cobro Manual", específicamente dentro de la letra (b), se indica Sistema automático de retiro de dinero. Se solicita aclarar cuál es el nivel de automaticidad requerido, ya que esta cabina estará sola y en un lugar, despoblado.

Ref: 45

Respuesta: Remítase a las rectificaciones N° 25, N° 27, N° 30, N° 33, N° 34, N° 47, N° 49, N° 50, N° 51, N° 52 y N° 53 de la Circular Aclaratoria N° 4, conforme a las cuales se elimina el diseño de vías de cobro en modalidad manual.

41. El numeral 2.2.3.3.1 de las BALI, denominado "Capacidad de las vías de cobro con telepeaje", se señala "Vehículos con TAG o transponder no homologados,...". Este tipo de tránsitos están incluidos en los vehículos sin tag, ya que no se detecta un tag No homologados o con frecuencias diferentes 5.8 Gh con comunicación dedicada de corto alcance, como es el caso de los tags interoperables chilenos. Se solicita aclarar la situación.

Ref: 46

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 2.2.3.3.1 de las Bases de Licitación. Se aclara que los TAG o Transponder no homologados no pueden ser detectados por las antenas del Sistema de Telepeaje Interoperable de Chile, por lo tanto, deben ser tratados como vehículos sin TAG.

42. En el numeral 2.2.3.3.4 de las BALI, denominado "Configuración del Sistema de Cobro Electrónico", se señala: " * El detector/clasificador de vehículos determina la categoría, debiendo poder determinar el número de ejes del vehículo además de su tipología.". La clasificación de los vehículos no se modifica de acuerdo a la cantidad de ejes, según la tabla N°9 de las bases de licitación, en este sentido se solicita que no sea obligatorio.

Ref: 47

Respuesta: Remítase a las rectificaciones N° 54 y N° 55 de la Circular Aclaratoria N° 4.

43. En el numeral 2.2.3.3.4.1.2 de las BALI, denominado "Funcionalidades de los Punto de Cobro", se señala "La sociedad concesionaria deberá entregar facilidades para que el MOP pueda procesar la información por clase de vehículo, TAG o Transponder, de manera de obtener la información buscada...". Se solicita aclarar el alcance de esta obligación.

Ref: 48

Respuesta: Remítase al artículo 2.2.3.3.4.1.2 de las Bases de Licitación.

44. En el numeral 2.2.3.3.4.3.5 de las BALI, denominado "Recaudación", específicamente letra e) contabilidad y auditoría, se señala que "... estos ajustes solo podrán ser hechos con autorización del Inspector Fiscal de acuerdo a los procedimientos que se definan con el MOP.". Se solicita aclaración a qué tipo de ajustes se refiere.

Ref: 49

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en la letra e) del artículo 2.2.3.3.4.3.5 de las Bases de Licitación, en particular lo señalado en el primer párrafo, en cuanto señala que la realización de ajustes manuales se debe a un error cometido por un empleado o como consecuencia de la resolución de una controversia con el cliente, dejando siempre la huella de la modificación efectuada.

45. En el numeral 2.2.3.4 de las BALI, denominado "Requerimientos funcionales y de rendimiento del Sistema Electrónico de Cobro", específicamente Nivel de Puntos de Cobro, se señala "... deberá tener una exactitud igual o superior al 95% para situaciones independientes de las condiciones medioambientales y de tráfico a velocidades SUPERIORES a los 160 km/hora... ". Los requerimientos de detección han sido definidos hasta los 160 km/hora, entendemos que en lugar de la palabra superiores deberla ser hasta los, en caso contrario solicitamos aclaración y definición de la velocidad máxima.

Ref: 50

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 60 de la Circular Aclaratoria N° 4.

46. En el numeral 2.2.4 de las BALI, denominado "Sistema para la, Constatación del Nivel de Servicio (SIC-NS)", señala: La constatación y control del Nivel de Servicio de la Concesión será apoyada por un Sistema informático para la Constatación de los Niveles de Servicio, en adelante "SIC-NS", cuyas especificaciones técnicas y funcionales se encuentran descritas en el Anexo N° 4.

- a) Por su parte, el Anexo 4. Punto 1.3.5. 4º párrafo señala: "... las imágenes captadas por las cámaras de control deberán almacenarse por un periodo mínimo de 3(tres) años". Se entiende que el tiempo mínimo requerido como backup es en un dispositivo externo de respaldo. Se solicita aclarar y cuánto tiempo se requiere en línea, se sugiere 1 mes.
- b) Por su parte, el Anexo 4. Punto 2.3.2, 2º párrafo señala: "El SIC-NS deberá proveer al MOP de un punto de acceso o interfaz que permita a una aplicación externa generar consultas, obtener reportes y en general, obtener y utilizar los datos residentes en el sistema, sin derecho a modificarlos". Se solicita información sobre el tipo de aplicación a instalar.

Ref: 51

Respuesta: En cuanto a la consulta contenida en la letra a), remítase al cuarto párrafo del punto 1.3.5 del Anexo N° 4 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 4.

Respecto a la consulta contenida en la letra b) y en el entendido que ella se refiere al punto 2.3 del Anexo N° 4 de las Bases de Licitación, remítase a lo señalado en el segundo párrafo del referido punto 2.3.

47. El numeral 2.3.3.1 de las BALI, denominada "Área de Atención de Emergencia":

- a) El párrafo segundo del referido numeral señala que el Área de Atención de Emergencia preexistente y la nueva Área de Atención de Emergencia deberán estar completamente operativas, a partir de la Puesta en Servicio Provisoria de las Obras Preexistentes y de las Puestas en Servicio Provisoria de las nuevas obras, respectivamente.
Por su parte, el cuarto párrafo contradice lo anterior y señala que estas áreas deberán estar operativas 180 días después de la publicación el Diario Oficial del Decreto Supremo de Adjudicación. Entendemos que prima lo dispuesto en el párrafo segundo, entre otras razones, porque el plazo de 180 días resulta imposible de cumplir. Se solicitar confirmar nuestra interpretación.
- b) Señalan como exigencia una ambulancia equipada con medios e instrumental especializados, destinadas al transporte de accidentados en estado crítico, de alto riesgo, que requieren asistencia médica durante el traslado hacia el centro asistencial más cercano. Para la atención de accidentados en estado crítico de alto riesgo se requiere de ambulancia de avanzada con un equipo de profesionales médico. En la actualidad el ABC de emergencia actúa en estos casos y la SC solo actúa para atención básica. ¿Cómo actuara la Sociedad Concesionaria en estos casos?

Ref: 52

Respuesta: En cuanto a la consulta contenida en la letra a), remítase a la rectificación N° 65 de la Circular Aclaratoria N° 4.

En lo que dice relación a la consulta contenida en la letra b), remítase a lo dispuesto en 2.3.3.1, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 4, en particular lo dispuesto en la tercera viñeta del cuarto párrafo que dispone lo siguiente: "*Una (1) ambulancia equipada con medios e instrumental especializados, destinadas al*

transporte de accidentados en estado crítico, de alto riesgo, que requieren asistencia médica durante el traslado hacia el centro asistencial más cercano. Esta ambulancia deberá contar, al menos, con personal calificado y equipamiento especializado, de acuerdo a lo que se establece en la Norma General Técnica N° 17 sobre Sistema de Atención Médica de Urgencia (SAMU) aprobada por Resolución (Exenta) N° 338 de 2005 del Ministerio de Salud, lo que deberá ser debidamente acreditado al Inspector Fiscal”.

En relación a la actuación de la Sociedad Concesionaria en las Áreas de Atención de Emergencias, remítase a lo dispuesto en el artículo 2.4.8.1 de las Bases de Licitación en cuanto al contenido del Reglamento de Servicio de la Obra, en particular lo señalado en la letra a) del referido artículo, que señala: “Detalle del Plan de Medidas de Control de Accidentes o Contingencias para la Etapa de Explotación, señalando las medidas de seguridad y vigilancia y los procedimientos operativos de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 2.6.2 de las presentes Bases de Licitación”.

48. Las Bases de Licitación establecieron como factor de licitación los Ingresos Totales de la Concesión (ITC), cuyo valor deberá situarse entre 0 y UF 1.952.000. Adicionalmente, se estableció un plazo máximo de la concesión bastante acotado, esto es, 111 meses contados desde la Puesta en Servicio Provisoria de la Totalidad de la Obra. Mientras la determinación del valor del ITC depende de los licitantes y sus eficiencias, reunir dicho monto en el plazo máximo de la concesión es una variable que no depende él. Vale decir, mientras el MOP obtiene un beneficio cierto -ejecutar la obra, en el peor de los escenarios, por el valor máximo que estuvo dispuesto pagar-, la Sociedad Concesionaria obtiene un precio incierto, esto es, el valor de ITC ofertado o el plazo máximo de la concesión, esto es, 111 meses de explotación meses contados desde la Puesta en Servicio Provisoria de la Totalidad de la Obra, lo que ocurra primero. Si bien este factor minimiza el riesgo de demanda no lo elimina completamente. Por su parte, entendemos que alargar el plazo máximo de la concesión tiene un costo para el Estado, no obstante, también entendemos que tratándose del factor de licitación ITC dicha extensión de plazo no hace sino pagar el valor de la obra original. Parece relevante resaltar que la diferencia que se produce entre el beneficio del MOP en relación a la Sociedad Concesionaria no obedece a una ineficiencia de ésta o exigencia de mayor rentabilidad, sino a una variable que en nada depende de las partes contratantes. ¿Por qué el MOP debiese beneficiarse de una variable que en nada depende de las partes contratantes? Si el objetivo del factor ITC es minimizar el riesgo de demanda ¿Qué sentido tiene desvirtuar dicho propósito por la vía de la fijación de un plazo? Así las cosas, y teniendo en consideración los graves y manifiestos perjuicios que dejó y está dejando la pandemia en nuestro País, cuyos efectos en el tiempo son indeterminados, parece razonable generar algún mecanismo que se haga cargo de este riesgo como podría ser, por ejemplo, una extensión del plazo máximo de la concesión equivalente al tiempo de vigencia del entorpecimiento, entendido este como aquellas medidas generales de la autoridad que afecten el libre tránsito de las personas, lo cual a su vez afecta los tráficos de la concesión. Dado el factor de licitación utilizado, la eventual extensión del plazo operará como un método de mitigación de impactos económicos para el concesionario y no como una sobre ganancia o utilidad, disminuyendo el riesgo de eventuales conflictos jurídicos sobre esta materia.

Ref: 53

Respuesta: Se mantiene lo regulado en las Bases de Licitación, en particular lo señalado en los artículos 1.7.6.2 y 3.2 de las Bases de Licitación.

49. Dada la demora en la entrega de los antecedentes referenciales solicitamos a usted aplazar el periodo para hacer consultas y solicitar aclaraciones a las bases de licitación. En efecto, las bases de licitación en el numeral 1.4.5 establecen hasta 60 días antes de la fecha de Recepción de las Ofertas y Apertura de las Ofertas Económicas para hacer consultas. Dado la entrega tardía de los antecedentes referenciales y el reducido plazo para estudiar la propuesta, solicitamos que el plazo para hacer consultas sea al menos hasta 45 días de la entrega de Ofertas fijado para el 30 de agosto.

Ref: 54

Respuesta: Remítase a las rectificaciones N° 3 de la Circular Aclaratoria N° 4 y N° 1 y N° 2 de la Circular Aclaratoria N° 5.

50. Se solicita por favor aportar toda la información geotécnica que tengan en relación con dicho proyecto (sondajes, ensayos de laboratorio, etc.) que no hemos sido capaces de encontrar entre la numerosa documentación aportada por ustedes.

Ref: 55

Respuesta: Remítase al Antecedente Referencial N° 1 entregado por el MOP mediante Oficio Ord. N° 107 de 14 de julio de 2021 y Oficio Ord. N° 136 de 20 de agosto de 2021. Con todo, téngase presente lo dispuesto en el artículo 1.5 de las Bases de Licitación.

51. Se solicita encarecidamente ampliar la fecha de presentación de la oferta en unas 4 semanas para disponer del tiempo suficiente para preparar una oferta seria y competitiva y objeto de su satisfacción.

Ref: 57

Respuesta: Remítase a lo indicado en las rectificaciones N° 1 y N° 2 de la Circular Aclaratoria N° 5.

52. Tras analizar concienzudamente hemos concluido que, en referencia a los puestos de cobro, tanto manuales como automáticos, existirán los siguientes puestos de cobro:

a. En tramo A2:

- i. Caseta de cobro manual de SALIDA.
- ii. Pórtico de telepeaje de SALIDA.

b. En tramo B1:

- i. Caseta de cobro manual de ENTRADA.
- ii. Caseta de cobro manual de SALIDA.
- iii. Pórtico de telepeaje tanto de ENTRADA como de SALIDA.

c. En tramo B4:

- i. Caseta de cobro manual de SALIDA.
- ii. Pórtico de telepeaje de SALIDA.

Les rogamos confirmación de que hemos interpretado correctamente la ubicación de los puntos de cobro futuros, o si por el contrario estamos omitiendo algún punto de cobro adicional.

Respecto a los puntos de cobro existentes y tras realizar la visita a obra:

- Hemos detectado que en el tramo A2 se encuentra un pórtico y una caseta de cobro manual a la SALIDA. Entendemos que dicha instalación se mantiene y no requiere de acondicionamiento alguno.

- También hemos observado que existe el llamado "Peaje Costanera Norte" (entre Diego Barros Ortiz y Camino El Noviciado) con un pórtico de telepeaje para ENTRADA y SALIDA.

¿Se va a mantener este punto de cobro una vez terminadas las obras nuevas?
¿Podrían aclarar el por qué de la existencia de este telepeaje tanto en ENTRADA como en SALIDA?

Ref: 58

Respuesta: No se confirma. Remítase a lo establecido en los artículos 1.13 y 1.14.4 de las Bases de Licitación, previamente modificados mediante Circular Aclaratoria N° 4, conforme a los cuales los puntos de cobro autorizados corresponden a los Subsectores A2 y B4 y en sentido de cobro de salida. Por su parte, en el Subsector B1 no se establece ningún punto de cobro.

En relación con la Caseta de cobro manual consultada en el Subsector B4, remítase a las rectificaciones N° 25, N° 27, N° 30, N° 33, N° 34, N° 47, N° 49, N° 50, N° 51, N° 52 y N° 53 de la Circular Aclaratoria N° 4, conforme a las cuales se elimina el diseño de vías de cobro en modalidad manual.

En relación con las instalaciones de cobro en el Subsector A2, se confirma que éstas se mantendrán. Con respecto a las intervenciones en dichas instalaciones, éstas están asociadas exclusivamente a su conservación, operación y explotación conforme a lo dispuesto en el artículo 1.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 4.

En cuanto a la mantención del pórtico de peaje ubicado entre Diego Barros Ortiz y Camino El Noviciado, remítase a las rectificaciones N° 1, N° 9, N° 21, N° 30, N° 33, N° 34, N° 49 y N° 64 de la Circular Aclaratoria N° 4, conforme a las cuales se debe desmantelar la infraestructura y equipamiento asociados al punto de cobro emplazado en el sector denominado "Portón 12" como requisito para la Puesta en Servicio Definitiva de las Obras.

53. En referencia a la construcción del Tramos B1 se ha apreciado que a partir del Paso Superior Pudahuel Oriente y hasta el Paso Superior Lo Marcoleta no existe infraestructura preexistente. ¿Podrían comenzarse los trabajos en dicha zona pese a no disponer de la entrega de los terrenos correspondientes a la concesión actual aún vigente? ¿Se autorizaría al nuevo contratista a avanzar con los trabajos correspondientes a esa zona específica del subsector B1?

Ref: 59

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado por Circular Aclaratoria N° 4, conforme al cual se establece que las nuevas obras que se deberán construir en el marco de la concesión denominada "Tercera Concesión Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez", corresponden a las obras de los Subsectores B2, B3 y B4.

54. ¿Es necesaria la finalización del subtramo Paso Superior Pudahuel Oriente hasta el Paso Superior Lo Marcoleta perteneciente al subsector B1 para poder comenzar el cobro en el Peaje situado en A2?

Ref: 60

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.14.4 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 4, conforme al cual la tarifa a cobrar al usuario por tipo de vehículo en el punto de cobro del Subsector A2 se aplicará a partir de la Puesta en Servicio Provisoria de las Obras Preexistentes. Lo

anterior sin perjuicio del mecanismo de Compartición de Ingresos establecido en el artículo 1.12.2.2 de las Bases de Licitación.

55. Analizando las BALI hemos visto que en numerosas ocasiones se hace referencia a los "Antecedentes Referenciales" y no hemos sido capaces de encontrar dicha documentación. Rogamos nos hagan llegar los Antecedentes Referenciales 1, 2 así como cualquier otro antecedente referencial del que dispongan y que forme parte de la documentación necesaria para preparar la oferta.

Ref: 61

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en los Antecedentes Referenciales N° 1, N° 2, N° 3 y N° 4 entregados mediante Oficio Ord. N° 107 de 14 de julio de 2021, Oficio Ord. N° 115 de 26 de julio de 2021, Oficio Ord. N° 133 de 16 de agosto de 2021, Oficio Ord. N° 136 de 20 de agosto de 2021, Oficio Ord. N° 156 de 13 de septiembre de 2021, y Oficio Ord. N° 219 de 26 de noviembre de 2021.

56. Según la cláusula 1.8.6.2 e) iv., los Ingresos Percibidos mensuales por concepto de recaudación de cobro de peajes o tarifas se definirán de la siguiente forma:

Ingresos Percibidos mensuales = Ingresos Devengados mensuales - Ingresos Declarados Incobrables mensuales

Confirmar si los "Ingresos Declarados Incobrables" tendrán el mismo tratamiento que las transacciones que sean "Irrecuperables", y por tanto estos ingresos no formarán parte de los Ingresos Devengados por concepto de recaudación de peajes o tarifas imputables al VPI_m según la definición de IM_i establecida en el artículo 1.7.6.1 de las Bases de Licitación.

Ref: 63

Respuesta: No se confirma. Remítase a la rectificación N° 8 de la Circular Aclaratoria N° 4.

57. Confirmar que con el fin de calcular el VPI_m "Valor Presente de los Ingresos de la Sociedad Concesionaria (expresados en UF), calculado en el mes "m" de Concesión contado desde la fecha de la autorización de la Puesta en Servicio Provisoria de la Totalidad de las Obras, establecida en el artículo 1.10.1 de las presentes Bases de Licitación (el mes en que se autoriza la Puesta en Servicio Provisoria de la Totalidad de las Obras es m=1), y actualizado al mes anterior al de dicha autorización.", deben considerarse como Ingresos de la Sociedad Concesionaria, los ingresos facturados por el concesionario al MOP según lo establecido en el inciso b de la cláusula 1.12.4, es decir, sobre los ingresos devengados en concepto de peajes o tarifas pero descontando los ingresos a pagar al Estado, de acuerdo al mecanismo de compartición ingresos con el MOP.

Por todo lo anterior, confirmar si cuando se define el componente IM_i del VPI_m en la cláusula 1.7.6.1, se refiere únicamente a los ingresos remanentes que son atribuibles a la concesionaria (el 80%) o si por el contrario se refiere a los ingresos en concepto de peajes o tarifas previos a la compartición de ingresos con el MOP.

$$VPI_m = \sum_{i=1}^m \frac{IM_i}{\prod_{j=1}^i (1 + r_j)^{\left(\frac{1}{12}\right)}} + \sum_{i=1}^m \frac{|saldo_FDO_i|}{\prod_{j=1}^i (1 + r_j)^{\left(\frac{1}{12}\right)}} - \sum_{i=1}^m \frac{CS_i}{\prod_{j=1}^i (1 + r_j)^{\left(\frac{1}{12}\right)}} \quad (1)$$

Ref: 64

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 8 de la Circular Aclaratoria N° 4, particularmente al tercer párrafo del numeral iii., conforme al cual se señala que serán los ingresos devengados que ahí se indican los que se imputarán al VPI_m según lo establecido en el artículo 1.7.6.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 4. Con todo, respecto del pago por compartición de ingresos, remítase a lo dispuesto en el artículo 1.12.2.2 de las Bases

de Licitación, conforme al cual se establece que los pagos al MOP por este concepto, deberán ser equivalentes a los porcentajes de sus ingresos mensuales percibidos por concepto de cobro de tarifas a los usuarios de la Concesión.

58. Según los Antecedentes Referenciales entregados por el MOP, concretamente en los planos de la Ingeniería de Detalle, se proyectan 2 puntos de peaje en el Acceso Norte:

- En Ramal 1 sentido salida aeropuerto, eje B4 (tramo B4)
- En tramo B1, P.K. 6+120, ambos sentidos

Por otro lado, según los informes mensuales del proyecto en construcción “Segunda Concesión Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez” en vigor, publicados en la página web del MOP se indica que ya existe construido un pórtico de peaje en el denominado Portón 12, y también previsto otro pórtico de peaje en el tramo B4, ambos en el Acceso Norte.

Mientras, por el contrario, en el documento BALI artículo 1.13. Sistema de Cobro de Tarifas se indica:

[“...A partir de la Puesta en Servicio Provisoria de las Obras Preexistentes de los subsectores A1, A2 y B1, la Sociedad Concesionaria deberá dar continuidad operativa al mismo Sistema de Cobro de Tarifas vigente de la "Concesión Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez" adjudicada mediante D.S.MOP N° 495 de 21 de julio de 2008, debiendo operar el Sistema de Peaje Electrónico de Cobro en modalidad Multi Lane Free Flow y el Sistema de Peaje Manual. A partir de dicho momento el Concesionario estará autorizado a cobrar la tarifa a los usuarios que transiten según el sentido de cobro indicado en la Tabla N° 8 siguiente, por el punto de cobro ubicado en el subsector A2 de acuerdo a lo establecido en el artículo 1.14 de las presentes Bases de Licitación.

A partir de la autorización de la Puesta en Servicio Provisoria de las Nuevas Obras, correspondiente a los Subsectores B2, B3 y B4, el Concesionario deberá operar un Sistema de Peaje Electrónico de Cobro en modalidad Multi Lane Free Flow, que coexistirá en forma conjunta con la operación de un Sistema de Peaje Manual, en 1 (un) Punto de Cobro adicional que tendrá la Concesión en el subsector B4. A partir de dicho momento, el Concesionario estará autorizado a cobrar la tarifa a los usuarios que transiten según el sentido de cobro indicado en la Tabla N° 8 siguiente, por el Punto de Cobro ubicado en el subsector B4 de acuerdo a lo establecido en el artículo 1.14 de las presentes Bases de Licitación.

La ubicación y sentido de los Puntos de Cobro a lo ancho de la vía, se detalla en la siguiente Tabla N°8:

Tabla N° 8: Ubicación y Sentido de Puntos de Cobro		
Subsector	Descripción	Sentido de Cobro
A2	Peaje Electrónico de cobro en modalidad <i>Multi Lane Free Flow</i> y caseta de cobro manual	Salida Aeropuerto
B4	Peaje Electrónico de cobro en modalidad <i>Multi Lane Free Flow</i> y caseta de cobro manual	Salida Aeropuerto

En base a las discrepancias encontradas solicitamos respetuosamente confirmar:

- Si el concesionario que resulte adjudicatario del contrato "Tercera Concesión Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez” únicamente podrá explotar y obtener ingresos

procedentes del punto de peaje actualmente en operación del tramo A2 y de un único punto de peaje adicional previsto en el tramo B4.

- Si estos los ingresos procederán únicamente de los vehículos que transiten por los tramos A2 y B4, sentido salida del aeropuerto.
- Si el punto de peaje del Acceso Norte se ubicará en el Ramal 1 según aparece representado en la cartografía del proyecto Ingeniería de Detalle de los Antecedentes Referenciales.
- Si el pórtico denominado “Portón 12” no aportará ningún ingreso al concesionario adjudicatario del contrato “Tercera Concesión Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez”, quién tampoco deberá en ningún momento darle continuidad operativa.

En caso contrario, por favor, rogamos aclarar.

Ref: 65

Respuesta: Respecto a las consultas contenidas en las tres primeras viñetas, se confirma. En cuanto a la consulta contenida en la cuarta viñeta, remítase a las rectificaciones N° 1, N° 9, N° 21, N° 30, N° 33, N° 34, N° 49 y N° 64 de la Circular Aclaratoria N° 4, conforme a las cuales a partir de la Puesta en Servicio Provisoria de las Obras Preexistentes de los Subsectores A1, A2 y B1, la Sociedad Concesionaria deberá dar continuidad operativa al mismo Sistema de Cobro de Tarifas vigente de la “Concesión Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez”, debiendo dismantelar la infraestructura y equipamiento asociados al punto de cobro emplazado en el sector denominado “Portón 12” como requisito para la Puesta en Servicio Definitiva de las Obras.

59. En el artículo 1.12.2.2. PAGO POR COMPARTICIÓN DE INGRESOS se establece que, en la eventualidad de que la PSP de las Obras Preexistentes se produzca con posterioridad y desfase de la PSP de las Obras Nuevas, el concesionario deberá compartir el 100% del recaudo generado en el punto de peaje del Acceso Norte con el MOP. A efectos de acotar el riesgo que esta condición implica al concesionario, ya que durante ese hipotético periodo debería afrontar los costes de la operación de las Obras Nuevas y del punto de peaje del Acceso Norte sin la percepción de ningún ingreso y además se demorarían los plazos de retorno a la inversión, se ruega que el MOP establezca el compromiso de una fecha máxima para la PSP de las Obras Preexistentes que, en el caso de ser superada, suponga el derecho al establecimiento de un reequilibrio económico-financiero.

Ref: 66

Respuesta: Se mantiene lo regulado en las Bases de licitación.

60. En el artículo 1.14.4. TARIFAS A COBRAR AL USUARIO establece un modo de cobro alternativo denominado Pago Tardío de Transacciones (PTT) que, mediante la aplicación de un Factor de Recargo en la tarifa de valor 1,25, permita los Usuarios Poco Frecuentes que hayan circulado bajo el pórtico free flow sin TAG, evitar ser catalogados como infractores.

Se solicita indicar qué tarifas deberán aplicarse a los usuarios que elijan utilizar el peaje manual. Siendo que estas tarifas, en la actualidad, son aproximadamente el doble de la tarifa para usuarios con TAG habilitado.

¿Quedará entonces sin efecto la denominada tarifa infractora la cual se aplica en la actualidad a aquellos usuarios que circulen bajo el pórtico free flow sin portar un dispositivo Televía/Tag habilitado o sin Pase Diario, tarifa que es equivalente a la tarifa del peaje manual?

Ref: 67

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 27 de la Circular Aclaratoria N° 4, en particular aquella parte que señala que, para la Plaza de Peaje manual, aplicará la

misma tarifa establecida para el sistema de cobro alternativo denominado PTT. Esta tarifa también regirá para tránsitos realizados sin un medio de cobro habilitado y que no se hayan regularizado mediante un PTT.

61. Debido a que el diseño de pavimentos del Tramo B2 se realizó con información de Piques en pavimentos, los cuales no son representativos del suelo de la zona, se solicita enviar información de calicatas ubicadas en el Tramo B2.

Ref: 72

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en el artículo 1.5 de las Bases de Licitación y al Antecedente Referencial N° 1 entregado por el MOP mediante Oficio Ord. N° 107 de 14 de julio de 2021 y Oficio Ord. N° 136 de 20 de agosto de 2021.

62. Debido a que la información entregada de geotecnia y mecánica de suelos, no indica un espesor de retiro de material inadecuado y no existe información del suelo natural en el tramo B2 entre los Dm 7100 y 8030, se solicita indicar cuál es el espesor y/o solución a considerar para el saneo de suelos inadecuados o enviar la información suficiente para determinarlos.

Ref: 73

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en el artículo 1.5 de las Bases de Licitación y al Antecedente Referencial N° 1 entregado por el MOP mediante Oficio Ord. N° 107 de 14 de julio de 2021 y Oficio Ord. N° 136 de 20 de agosto de 2021.

63. Debido a que el diseño geométrico no entrega mayor información respecto a los espesores a considerar para la remoción de material inadecuado, ¿Qué espesor y/o solución se debe considerar para ello? O en su defecto enviar la información suficiente para determinarlo.

Ref: 74

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en el artículo 1.5 de las Bases de Licitación y al Antecedente Referencial N° 1 entregado por el MOP mediante Oficio Ord. N° 107 de 14 de julio de 2021 y Oficio Ord. N° 136 de 20 de agosto de 2021.

64. Debido a que, en el Informe de Diseño de Pavimentos, se considera un mejoramiento de terreno variable en función del valor de los CBR encontrado en los piques realizados, se consulta ¿Cuál será el espesor y características a considerar para el mejoramiento granular, se deberá considerar variable? Esto además indicando que los valores considerados en el diseño de pavimento no son representativos del suelo natural, al tratarse de piques y no calicatas. Se solicita aclarar o enviar la información para determinarlo.

Ref: 75

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en los artículos 1.5, 2.2.2.1.2 modificado mediante Circular Aclaratoria N° 4, y 2.2.2.3 de las Bases de Licitación; y al Antecedente Referencial N° 1 entregado por el MOP mediante Oficio Ord. N° 107 de 14 de julio de 2021 y Oficio Ord. N° 136 de 20 de agosto de 2021.

65. Se solicita aclarar cuáles deben ser las características del material de mejoramiento de la plataforma vial, esto tras la revisión del informe de diseño de pavimentos donde se indica un mejoramiento con CBR >35% con espesor variable, lo cual se contrapone a los perfiles tipo del proyecto donde se indica un CBR > 80% con un espesor de 20 cm.

Ref: 76

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en los artículos 1.5 y 2.2.2.3 de las Bases de Licitación; y al Antecedente Referencial N° 1 entregado por el MOP mediante Oficio Ord. N° 107 de 14 de julio de 2021 y Oficio Ord. N° 136 de 20 de agosto de 2021.

66. Favor aclarar si existe algún nuevo criterio, no mencionado en la normativa actual, a considerar respecto a las dimensiones mínimas de obras de arte, cajones y pendientes mínimas.

Ref: 78

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.5 de las Bases de Licitación.

67. Confirmar que de acuerdo a las bases (numeral 2.2.2.4 sexto párrafo) los pasos inferiores deben ser con estribos transparentes, y por lo tanto el PI Enlace Estero Las Cruces entregado en el Antecedente Referencial N° 1 debe ser modificado.

Ref: 79

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 38 de la Circular Aclaratoria N° 4.

68. Se solicita confirmar que la única pasarela a considerar en la presente licitación es una (Pasarela Asentamientos).

Ref: 80

Respuesta: No se confirma. La pasarela referida en su consulta corresponde a la única pasarela a diseñar y construir conforme al Antecedente Referencial N° 1 entregado por el MOP mediante Oficio Ord. N° 107 de 14 de julio de 2021 y Oficio Ord. N° 136 de 20 de agosto de 2021, y a lo dispuesto en los artículos 2.2.2.5 y 2.3.1.2.3 de las Bases de Licitación. Con todo, se debe tener presente que existen otras pasarelas contenidas en los Antecedentes Referenciales que deberán ser conservadas por la Sociedad Concesionaria a partir de la Puesta en Servicio Provisoria de las Obras Preexistentes de los Subsectores A1, A2 y B1 de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 2.4.3.1.4 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 4.

69. Confirmar que de acuerdo al segundo párrafo de la página 231 de las Bases (numeral 2.2.2.5) la pasarela deberá estar dotada de elementos laterales de protección del viento y la lluvia.

Ref: 81

Respuesta: Se confirma.

70. Confirmar que de acuerdo al segundo párrafo de la página 231 de las Bases (numeral 2.2.2.5) la pasarela deberá implementar el diseño de escaleras, aun cuando los antecedentes del Antecedente Referencial N° 1 no las proponen, y de acuerdo a las veredas proyectadas y el emplazamiento de la pasarela no serían necesarias.

Ref: 82

Respuesta: Se confirma.

71. Se solicita indicar mayor información y requerimientos mínimos a considerar en la estación de emergencia proyectada en el Enlace de Acceso Norte Aeropuerto, ya que en las ubicaciones solo se presenta como un global.

Ref: 85

Respuesta: En el entendido que la consulta se refiere a las Áreas de Atención de Emergencias, remítase a lo dispuesto en los artículos 1.5, 2.2.2.19 y 2.3.3.1 de las Bases de Licitación, estos dos últimos modificados previamente mediante Circular Aclaratoria N° 4, y al Antecedente Referencial N° 1 entregado por el MOP mediante Oficio Ord. N° 107 de 14 de julio de 2021 y Oficio Ord. N° 136 de 20 de agosto de 2021.

72. Se solicita indicar características de los estanques de acumulación y los equipos contemplados para el riego, esto tras revisar el proyecto de riego donde se indica que “los estanques y equipos asociados están supeditados a las características de empalme que entregue la sanitaria”, sin contar con mayor información de ellos.

Ref: 86

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.5 de las Bases de Licitación y al Antecedente Referencial N° 1 entregado por el MOP mediante Oficio Ord. N° 107 de 14 de julio de 2021 y Oficio Ord. N° 136 de 20 de agosto de 2021.

73. Se solicita aclarar cuáles son las características del "Puente Provisorio (Cajón de Hormigón)" considerado para el cruce del Estero Las Cruces en el Tramo B2.

Ref: 87

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.5 de las Bases de Licitación y al Antecedente Referencial N° 1 entregado por el MOP mediante Oficio Ord. N° 107 de 14 de julio de 2021 y Oficio Ord. N° 136 de 20 de agosto de 2021.

74. De la campaña de calicatas realizada por este licitante se observan mayores espesores de terrenos a retirar por saneos, siendo incluso necesarios de más de 2,5 metros en alguno de los sectores. Favor confirmar que los saneos a realizar se limitan a los marcados por las calicatas entregadas como información referencial.

Ref: 88

Respuesta: No se confirma. Remítase a lo dispuesto en el artículo 2.2.2.1.2, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 4.

75. De la comprobación topográfica realizada en los tramos B3 y B4 se obtienen puntos con cotas superiores a las de la topografía, correspondiendo aparentemente a vertidos o rellenos, favor confirmar si estos rellenos deberán ser retirados a costa del licitante.

Ref: 89

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en el artículo 1.7.2 de las Bases de Licitación, en particular lo señalado en el primer párrafo, en cuanto señala: *“Los costos y gastos del Contrato de Concesión una vez suscrito y protocolizado el Decreto Supremo de Adjudicación conforme a lo señalado en el artículo 1.7.4 de las presentes Bases de Licitación, tanto en la Etapa de Construcción como en la Etapa de Explotación, serán de exclusivo cargo y costo de la Sociedad Concesionaria”*. Por su parte, remítase a lo señalado en el artículo 2.3 de las Bases de Licitación, conforme al cual la Sociedad Concesionaria deberá ejecutar, a su entero cargo, costo y responsabilidad, todas las obras que resulten de los Proyectos de Ingeniería de Detalle aprobados por el Inspector Fiscal.

76. Se consulta por el pórtico de peaje que muestran los planos de vialidad en tramo B1 del proyecto de Diseño Geométrico, donde se proyecta un pórtico de peaje en el Km 6.120. Se solicita aclarar si en este punto se debe cobrar peaje.

Ref: 90

Respuesta: Remítase a lo establecido en los artículos 1.13 y 1.14.4 de las Bases de Licitación, ambos modificados previamente mediante Circular Aclaratoria N° 4, conforme a los cuales los puntos de cobro autorizados corresponden a los Subsectores A2 y B4 y en sentido de cobro de salida. Además, se hace presente que en el Subsector B1 no se establecen ningún punto de cobro.

77. Dentro de los antecedentes de ingeniería básica, se han entregado estudios de mecánica de suelos para el proyecto vial que datan de varios años atrás (estudios de suelos de 2009 e informes de 2014), concepto similar pasa con la topografía. Por otra parte, en visitas efectuadas a terreno, se han detectado grandes zonas de proyecto donde existen actualmente rellenos recientes de material no apto, lo que modifica sustancialmente el resultado de las mediciones de movimientos de tierra. Se solicita se puedan entregar estudios de suelos y topográficos más actualizados ya que hay zonas cercadas que no se puede acceder.

Ref: 91

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en el artículo 1.5 de las Bases de Licitación y en el Antecedente Referencial N° 1 entregados por el MOP mediante Oficio Ord. N° 107 de 14 de julio de 2021 y Oficio Ord. N° 136 de 20 de agosto de 2021.

78. Favor confirmar que el pórtico de peaje existente en la zona norte (Portón N°12) se debe dismantelar y donde y en qué condiciones debe ser entregado. Por otra parte se considera pueda ser reutilizado? Favor aclarar.

Ref: 93

Respuesta: Remítase a las rectificaciones N° 1, N° 9, N° 21, N° 34 y N° 64 de la Circular Aclaratoria N° 4, conforme a las cuales se debe dismantelar la infraestructura y equipamiento asociados al punto de cobro emplazado en el sector denominado "Portón 12" como requisito para la Puesta en Servicio Definitiva de las Obras.

79. Favor se solicita confirmar lo expuesto en reunión del 19/08/2021, en cuanto a que no se proyecta ni se debe considerar caseta de peaje manual en el acceso norte.

Ref: 94

Respuesta: Se confirma. Remítase a las rectificaciones N° 25, N° 27, N° 30, N° 33, N° 34, N° 47, N° 49, N° 50, N° 51, N° 52 y N° 53 de la Circular Aclaratoria N° 4, conforme a las cuales se elimina el diseño de vías de cobro en modalidad manual.

80. El numeral 1.4.3 de las Bases de Licitación, denominado "Antecedentes Referenciales", señala que el MOP puso a disposición de los Licitantes o Grupos Licitantes, entre otros antecedentes, los documentos denominados: (i) "Proyecto de Ingeniería de Detalle "Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez" año 2015", elaborado por "DDQ Ingenieros Consultores Limitada"; (ii) "Planos y Cuadros de Expropiaciones, Año 2014" , elaborado por "DDQ Ingenieros Consultores Limitada", y; (iii) "Planos de Infraestructura Preexistente", elaborado por el MOP.

El "Proyecto de Ingeniería de Detalle "Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez" año 2015", fue elaborado en el marco de la actual concesión, se encuentra aprobado por el Inspector Fiscal y en condiciones de ser ejecutado. Entendemos que bajo esta premisa se estructuraron las Bases de Licitación y modelo de negocio situación que se ve reflejada, entre otros aspectos, en los plazos establecidos y en el traspaso del riesgo de las expropiaciones al futuro concesionario.

En este sentido, se debe entender que en el evento que el referido Proyecto de Ingeniería de Detalle (PID) sea aceptado por los licitantes o grupos licitante en el marco del proceso de licitación, la futura Sociedad Concesionaria no debiese desarrollar un nuevo PID, con independencia de si el "Proyecto de Ingeniería de Detalle "Acceso Vial Aeropuerto Arturo

Merino Benítez" año 2015" tiene el mismo estándar de las obras que se están ejecutando en el Sub Tramo B1.

Desgraciadamente, lo anterior no se encuentra del todo reflejado en las BALI donde en algunos pasajes de las mismas se le otorga al "Proyecto de Ingeniería de Detalle "Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez" año 2015" entregado como Antecedente Referencial, un carácter de Anteproyecto y Referencial, de lo podría concluirse que las obras definitivas no se encontrarían del todo determinadas.

Adicionalmente, en la regulación técnica de las BALI se indica que el PID deberá cumplir con una serie de normativa propia de esta actividad en su versión vigente al momento de la entrega del Proyecto, consideración que también podría hacer variar el "Proyecto de Ingeniería de Detalle "Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez" año 2015".

Según nuestros estudios y análisis los terrenos que el MOP pondrá a disposición de la futura Sociedad Concesionaria para la ejecución de la obra están en concordancia con el "Proyecto de Ingeniería de Detalle "Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez" año 2015" entregado a los licitantes en carácter de Antecedente Referencial, superficie que podría no ser suficiente en el caso que el referido PID sufra modificaciones.

Todo lo anterior tiene especial relevancia en este caso particular ya que las BALI, en una regulación bastante excepcional, traspasan a la futura Sociedad Concesionaria el riesgo de las expropiaciones, tanto en sus plazos como en los montos involucrados. Es de público conocimiento que para cualquier concesionaria resulta imposible asumir el riesgo de las expropiaciones, consideración que ha sido asumido por el MOP en las diversas licitaciones. Dado lo anteriormente señalado, y acorde con la historia del sistema concesional chileno, la única forma de entender razonable y armónicamente esta regulación es que "Proyecto de Ingeniería de Detalle "Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez" año 2015", entregado por el MOP como Antecedente Referencial, está en condiciones de ser construido y los terrenos entregados por dicha Secretaría de Estado son suficientes para su construcción. Sostener lo contrario implicaría que la Sociedad Concesionaria deba asumir, a su entero cargo, costo y sin retribución, el costo de las expropiaciones y los plazos involucrados, regulación que sería excepcional en el modelo chileno e imposible de asumir por los privados.

Dado lo determinante que resulta esta aclaración y, en la lógica que todos los licitantes evaluamos nuestras ofertas bajo las mismas consideraciones, solicitamos a Ud. la mayor claridad posible respecto de esta consulta.

Ref: 96

Respuesta: Se mantiene lo establecido en las Bases de Licitación. En particular, en relación con el Proyecto de Ingeniería de Detalle a desarrollar por el Concesionario, remítase a lo dispuesto en el artículo 1.4.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 4, conforme al cual los antecedentes entregados por el MOP señalados en dicho artículo tienen el carácter de indicativos, siendo de total responsabilidad, cargo y costo de la Sociedad Concesionaria la elaboración del Proyecto de Ingeniería de Detalle de acuerdo a los Estándares Técnicos exigidos en las referidas Bases y la materialización de las obras necesarias para el adecuado funcionamiento y cumplimiento de los Niveles de Servicio. Asimismo, remítase al artículo 1.9.1.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 4, en cuanto dispone que la Sociedad Concesionaria deberá entregar los Proyectos de Ingeniería de Detalle de todas las obras incluidas en éstas y en los Antecedentes Referenciales, debiendo contener además una memoria explicativa apoyada por planos o ilustraciones a fin de señalar todo lo que difiera y/o complemente el Antecedente Referencial N° 1 señalado en el artículo 1.4.3 antes mencionado. Remítase, además, al artículo 2.2 de las Bases de Licitación, en el sentido que la entrega de los Proyectos de Ingeniería de Detalle deberá considerar la elaboración, por parte de la Sociedad Concesionaria, de todos los proyectos que correspondan, así como la presentación de los proyectos incluidos en el Antecedente Referencial N° 1 que no sean modificados.

Respecto de las expropiaciones que se requieran, remítase al párrafo segundo del artículo 1.8.8 de las Bases de Licitación en cuanto dispone que, en el caso eventual que producto del desarrollo de la Ingeniería de Detalle señalado en el artículo 1.9.1.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 4, se requiera de terrenos adicionales a los ya señalados en el Antecedente Referencial N° 2, éstos serán expropiados según el D.L. N° 2186 de 1978 o bien podrán ser adquiridos por la Sociedad Concesionaria para el Fisco en conformidad de lo dispuesto en el artículo 15 de la Ley de Concesiones. Asimismo, remítase al 1.8.8.2 que regula la expropiación de los referidos terrenos adicionales y al 1.8.9, ambos artículos de las Bases de Licitación, en el sentido que el valor de todas las adquisiciones o expropiaciones de los terrenos necesarios para la ejecución de cualquiera de las obras del Contrato de Concesión será de exclusivo cargo, costo y responsabilidad de la Sociedad Concesionaria. Lo anterior, en relación con lo establecido en los artículos 15 inciso tercero y 22 N° 1 y N° 2 de la Ley de Concesiones. En cuanto a los plazos, téngase presente lo dispuesto en el artículo 1.8.8.3 de las Bases de Licitación, en cuanto a que, en el evento que el MOP no cumpla con los plazos máximos de entrega de los terrenos por causas no imputables a la Sociedad Concesionaria, ésta será compensada con aumentos en los plazos máximos para obtener los porcentajes mínimos de las Declaraciones de Avance y en los plazos máximos para la Puesta en Servicio Provisoria de la Totalidad de las Obras, igual al tiempo de atraso efectivo. La regulación contenida en las Bases de Licitación se ajusta a la normativa legal aplicable a la materia y considera las características del proyecto.

81. El numeral 1.9.2.9 de las Bases de Licitación, denominado "Responsabilidad del Concesionario frente a la Subcontratación", señala que el Concesionario podrá subcontratar el Proyecto de Ingeniería de Detalle y/o el total o parte de la construcción de las obras, la conservación y otros servicios necesarios siempre que cumpla con lo estipulado en las Bases de Licitación. El mismo numeral agrega que si el Concesionario decide celebrar subcontratos, las empresas contratistas del proyecto o de construcción deberán estar inscritas en Primera Categoría o Superior del Registro de Consultores o Contratistas del Ministerio de Obras Públicas, según sea el caso, en la especialidad que corresponda al tipo de estudios y obras a ejecutar.

Sobre el particular, surgen las siguientes consultas:

Ref: 97

- ¿Es posible la subcontratación de la construcción de la obra a un Consorcio donde sus integrantes o solo uno de ellos esté inscrito en el Registro de Obras Mayores del MOP en Primera Categoría o Superior en la especialidad correspondiente?

Respuesta: En el entendido que la consulta se refiere a si es posible subcontratar la construcción de la obra a un consorcio en que sólo uno de sus integrantes esté inscrito en Primera Categoría o Superior del Registro de Contratistas del MOP, no se confirma. Lo anterior, conforme a lo indicado en el segundo párrafo del artículo 1.9.2.9 de las Bases de Licitación en cuanto, si el Concesionario decide celebrar subcontratos, las empresas contratistas del proyecto o de la construcción deberán estar inscritas en Primera Categoría o Superior del Registro de Consultores o Contratistas del MOP, según sea el caso, en la especialidad que corresponda al tipo de estudios y obras a ejecutar. Es decir, la regla establecida en las Bases de Licitación no considera la contratación de consorcios.

Con todo, considérese lo indicado en la misma disposición en el sentido que, en casos fundados y previo informe del DGC, el Inspector Fiscal podrá autorizar la subcontratación de empresas inscritas en una categoría inferior.

- La norma señalada indica que en el caso de la subcontratación "las empresas contratistas del proyecto o de construcción" deben estar inscritas en los Registros del MOP. Entendemos que esta exigencia solo aplica para los contratistas del

concesionario y no para sus subcontratistas, esto es, los contratistas del contratista. Hacemos presente a Ud. que la norma del artículo 22 N°2 de la Ley de Concesiones de Obras Públicas (LCOP) es clara en esta materia y limita la exigencia solo a los contratistas de la Sociedad Concesionaria.

Respuesta: Se confirma. Remítase a los artículos 1.9.2.9 de las Bases de Licitación y 22 N° 2 de la Ley de Concesiones, en cuanto ambas disposiciones señalan que las empresas que deberán estar inscritas en Primera Categoría o Superior del Registro de Consultores o Contratistas del MOP, según sea el caso, son las empresas contratistas del proyecto o de la construcción.

- La regulación señalada indica que el contratista del Concesionario debe estar inscrito "en Primera Categoría o Superior del Registro de Consultores o Contratistas del Ministerio de Obras Públicas, según sea el caso, en la especialidad que corresponda al tipo de estudios y obras a ejecutar". Como es de conocimiento público, tanto los estudios como las obras se componen de diversas especialidades sin que existan, casi con seguridad, empresas constructoras o consultoras que estén inscritas en todas estas especialidades. Por otra parte, es de normal ocurrencia, por razones de economía y eficiencia, que las Concesionarias subcontraten con una sola empresa consultora y/o constructora la totalidad del estudio u obra. En este sentido, entendemos que, en estos casos, donde en un mismo estudio u obra convergen diferentes especialidades, el término "*especialidad que corresponda*" que utilizan las BALI está constituida por aquella o aquellas especialidades que priman dentro del estudio u obra contratada. Lo anterior, toda vez que, hasta donde tenemos conocimiento, no existen empresas consultoras ni constructoras que estén inscritas en todas las especialidades que conforman un proyecto u obra como el de la especie lo que obligarla a segmentar el estudio u obra con los costos que ello involucra.

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en el artículo 1.9.2.9 de las Bases de Licitación, conforme al cual las empresas contratistas del proyecto o de la construcción, deberán estar inscritas en el Registro de Consultores o Contratistas del MOP, según sea el caso, en la especialidad que corresponda al tipo de estudio u obra ejecutar. En consecuencia, el término "especialidad que corresponda" no se refiere a la especialidad que prime.

- Por último, solicitamos a Ud. se nos ratifique nuestro entendimiento en orden a que la exigencia de inscripción en los Registros del MOP solo aplica para la contratación del Proyecto de Ingeniería de Detalle y/o la Construcción del total o parte de las obras, pudiendo la Sociedad Concesionaria contratar para las restantes actividades que deba desarrollar en el marco del contrato de concesión la empresa que estime conveniente, sin que exista la necesidad que la empresa contratada esté inscrita en ningún registro. Encaso de que nuestro entendimiento no sea el correcto, solicitamos a Ud. nos indique cuales serían las actividades donde regiría la exigencia de inscripción en los Registros del MOP teniendo en consideración que muchas de estas actuaciones, como, por ejemplo, Servicio de Seguridad, no constituyen especialidades en el referido Registro.

Respuesta: Se confirma, en el sentido que el artículo 1.9.2.9 de las Bases de Licitación establece que las empresas que deberán estar inscritas en Primera Categoría o Superior del Registro de Consultores o Contratistas del MOP, según sea el caso, son las empresas contratistas del proyecto y de la construcción.

82. El numeral 1.9.2.9 de las Bases de Licitación, denominado "Responsabilidad del Concesionario frente a la Subcontratación", señala que tanto los contratistas como sus subcontratistas no podrán iniciar obras sin que sus respectivos contratos se encuentren formalizados, debiendo el Concesionario registrar una copia de ellos ante el MOP. La referida regulación replica lo señalado en el artículo 22 N°3 de la LCOP. El MOP, haciendo una interpretación parcial y extensiva de la norma ha entendido el término "registrar" como sinónimo de "entregar" razón por la cual exige que los concesionarios entreguen copias íntegras de todos sus contratos como, asimismo, los de sus contratistas. Sin perjuicio de

no compartir el referido criterio, llamamos su atención sobre las consecuencias de esta interpretación teniendo en consideración las materias y/o información contenidos en estos contratos y los usos que eventualmente se pueda hacer de ella. En este sentido, solicitamos Ud. fijar el verdadero sentido y alcance de esta obligación precisando que la Sociedad Concesionaria cumple la misma mediante la remisión de un extracto del respectivo contrato que contenga sus menciones o cláusulas principales. En subsidio de lo anterior, y para el caso poco probable que no se accede a nuestro requerimiento principal, solicitamos a Ud. dejar constancia en las BALI que la Sociedad Concesionaria podrá tarjar de los contratos que debe entregar al Inspector Fiscal aquellas materias y/o información contenida en ellos cuya publicidad, comunicación o conocimiento pueda afectar los intereses económicos o comerciales de la Sociedad Concesionaria. Estamos replicando el mismo criterio fijado en la Ley 20.285 que faculta a la Administración para denegar la entrega de información.

Ref: 98

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en los artículos 1.9.2.9 de las Bases de Licitación y 22 N° 2 de la Ley de Concesiones, en cuanto ambas disposiciones expresamente señalan que *“tanto los contratistas como sus subcontratistas no podrán iniciar obras sin que sus respectivos contratos se encuentren formalizados, registrándose, por el Concesionario, una copia de ellos ante el Ministerio”*, sin que se permita tachar esas copias ni sustituirlas por extractos. Respecto a la solicitud subsidiaria, se mantiene lo establecido en las Bases de Licitación.

83. Si bien en la reunión de trabajo de 19 de agosto pasado con los profesionales del MOP y demás licitantes se indicó que las BALI serían aclaradas en orden que la Sociedad Concesionaria no tendría obligación de distribuir TAG, en la misma oportunidad se indicó que igualmente se debían efectuar las consultas respectivas sobre la materia. El numeral 1.15.1.2, letra a) de las Bases de Licitación, denominado "Requerimientos respecto del TAG o Transponder", establece que éstos deberán cumplir con el requisito de estar homologados para ser distribuidos en el mercado chileno conforme al Estándar Técnico MOP "ST2 Sistema de Cobro Electrónico y Otras Aplicaciones: Pruebas de Conformidad con la Especificación para la interoperabilidad en Transacción Antena - Transponder". Adicionalmente, señala que estos TAG o Transponder formarán parte de los bienes afectos a la concesión.

El artículo 15 de la Ley de Concesiones de Obras Públicas (LCOP), señala que *“los bienes y derechos que adquiera el concesionario a cualquier título y que queden afectos a la concesión, no podrán ser enajenados separadamente de ésta, ni hipotecados o sometidos a gravámenes de ninguna especie, sin el consentimiento del Ministerio de Obras Públicas, y pasarán a dominio fiscal al extinguirse la concesión”*.

Por su parte, el artículo 46 del Reglamento de la Ley LCOP señala: *“El inspector fiscal mantendrá un registro actualizado de todos los bienes y derechos afectos a la concesión. Serán bienes afectos a la concesión todos aquellos bienes y derechos adquiridos por el concesionario, a cualquier título, durante la concesión, y que sean calificados como tales por el MOP. La reposición o renovación de bienes se someterá a la autorización de la Dirección General de Obras Públicas, la que se pronunciará sobre la solicitud presentada por el concesionario en el plazo de 30 días, contados desde la fecha de la recepción de la pertinente solicitud en la oficina de partes de la DGOP”*.

Vale decir, estamos en presencia de bienes que, si bien son adquiridos por la Sociedad Concesionaria, al ser declarados afectos a la concesión pasan a dominio fiscal al extinguir ésta. En este sentido, dado que el Estado tiene interés en estos bienes -ya que pasan a dominio fiscal al extinguirse la concesión-, la ley le impone a la Sociedad Concesionaria la obligación de solicitar autorización al MOP en caso de enajenarlos, hipotecarlos o someterlos a algún gravamen.

No obstante lo anteriormente señalado, las BALI no establecieron ninguna obligación de distribuir TAG o Transponder, limitándose a establecer ciertas condiciones y restricciones para el caso que la Sociedad Concesionaria voluntariamente tome la decisión de distribuir.

El declarar los TAG o Transponder que voluntariamente distribuya la Sociedad Concesionaria el carácter de bien afecto a la concesión le imponen al futuro concesionario una carga y deber de cuidado mayor, dado su obligación de arrendar dichos dispositivos. Dado lo anteriormente señalado, solicitamos a Ud. eliminar el carácter de bien afecto que se le atribuye al TAG o Transponder o, en su defecto, se faculte a las Sociedades Concesionarias a requerir de los usuarios una garantía equivalente al valor del dispositivo, para el caso de pérdida o deterioro del TAG entregado.

Ref: 99

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 31 de la Circular Aclaratoria N°4 de las Bases de Licitación, mediante la cual se elimina el artículo 1.15.1.2 de las mismas.

84. El numeral 2.3.3.1 de las Bases de Licitación, denominado "Áreas de Atención de Emergencia", establecen como obligación de la Sociedad Concesionaria disponer, para cada área de atención de emergencia (2), de un camión grúa con una capacidad de 40 toneladas de arrastre y grúa pluma con capacidad de levante de 3,5 toneladas, doble tracción, Wheel - Lift (levante de ruedas) con capacidad máxima de 20 toneladas y Huinche Hidráulico para 20 toneladas. De conformidad con lo dispuesto en el numeral 2.4.5.1 de las BALI, denominado "Funcionamiento y Operación del Área de Atención de Emergencias", el camión grúa debe ser renovado cada cinco años.

Como primera consideración, hacemos presente a Ud. que nuestro planteamiento no tiene que ver con los niveles de servicios que se deben prestar a los usuarios de la vía, materia que no está en discusión. No obstante lo anterior, creemos pertinente señalar que, en nuestro concepto, debe existir una proporcionalidad entre los potenciales requerimientos y las exigencias establecidas en las BALI, condición que en este caso estimamos no se da. En efecto, creemos que dos camiones grúas como las solicitados exceden con creces las potenciales necesidades de los futuros usuarios de la concesión, transformándose en una obligación que encarece artificialmente el proyecto, con el agravante que su adquisición debe verificarse en el plazo de 180 días desde la publicación en el Diario Oficial del correspondiente Decreto Supremo de Adjudicación.

Hacemos presente a Ud. que las mismas BALI exigen dos vehículos de remolque para el traslado de vehículos livianos y motocicleta por lo que los referidos camiones grúas son adicionales de los referidos vehículos de remolque.

Dado lo anteriormente señalado, solicitamos a Ud. modificar las Bases de Licitación eliminando la exigencia de dos camiones grúa (uno por cada área de atención de emergencia) con una capacidad de 40 toneladas de arrastre y grúa pluma con capacidad de levante de 3,5 toneladas, doble tracción, Wheel - Lift (levante de ruedas) con capacidad máxima de 20 toneladas y Huinche Hidráulico para 20 toneladas.

Ref: 100

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 65 de la Circular Aclaratoria N° 4.

85. El numeral 2.3.3.1 de las Bases de Licitación, denominado "Áreas de Atención de Emergencia" señalan que el vehículo de remolque que permita el traslado de vehículos livianos y motocicletas debe contar "Equipos autónomos de presión positiva de circuito abierto 4.500 psi para 60 minutos". Dichos equipos autónomos tienen por objeto la protección del sistema respiratorio humano durante trabajos en áreas cerradas, edificios o túneles. En este sentido, no existiendo en el proyecto áreas cerradas, edificios o túneles entendemos que se trata de una exigencia que debe ser revisada y eliminada.

Ref: 101

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 65 de la Circular Aclaratoria N° 4.

86. ¿Cómo será el procedimiento entre las concesionarias para realizar el período de inducción? Se solicita que este procedimiento se realice al menos durante 2 meses antes del inicio de la nueva concesión.

Ref: 103

Respuesta: En el entendido que su consulta se refiere al Período de Transición, remítase a lo dispuesto en el artículo 1.8.22 de las Bases de licitación.

87. ¿Cuándo comienza la exigencia de conservar la infraestructura preexistente? ¿Se entregará un inventario de la infraestructura a mantener en los sectores B2, B3 y B4?

Ref: 104

Respuesta: En relación con la consulta sobre a partir de cuándo comienza la exigencia de conservar la infraestructura preexistente, remítase a lo dispuesto en el artículo 1.8.7 de las Bases de licitación, modificado previamente mediante Circular Aclaratoria N° 4.

Con respecto a la entrega de un inventario de la infraestructura a mantener en los Subsectores B2, B3 y B4, el MOP no entregará dichos antecedentes y corresponderá a la Sociedad Concesionaria su conservación de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 1.8.7 de las Bases de licitación, modificado previamente mediante Circular Aclaratoria N° 4.

88. Mientras permanezca la concesión actual, ¿quién es el responsable de la operación y mantención?

Ref: 105

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en el artículo 1.8.7 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 4.

89. ¿Cuándo deben estar implementadas las áreas de atención de emergencias?

Ref: 106

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en el artículo 2.3.3.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 4, en particular lo señalado en el segundo párrafo, según el cual: *“El Área de Atención de Emergencias preexistente y la nueva Área de Atención de Emergencias deberán estar completamente operativas, a partir de la Puesta en Servicio Provisoria de las Obras Preexistentes; y de la Puesta en Servicio Provisoria de las Nuevas Obras, respectivamente”*.

90. Dadas las características del proyecto en cuanto a su longitud, sólo 10 kilómetros en total, favor confirmar que se requieren dos áreas de atención de emergencia completamente equipadas, es decir, con sus equipos de: remolque, camión grúa, ambulancia y vehículo de patrullaje. Se solicita que sea solo un área de atención de emergencia.

Ref: 107

Respuesta: Se confirma que se requieren dos (2) Áreas de Atención de Emergencias. En relación al equipamiento requerido, remítase a lo dispuesto en el artículo 2.3.3.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 4.

91. En el numeral 1.8.7 “Infraestructura preexistente que se entrega al Concesionario” de las BALI, se indica, entre otras cosas, que la información de los subsectores B2, B3 y B4 se encuentra en los Antecedentes Referenciales N°3 “Planos de Infraestructura Preexistente”. Sin embargo, en la información recibida como parte de los Antecedentes Referenciales N° 3 sólo se encuentran los Subsectores A1, A2 y B1. Favor aclarar.

Ref: 108

Respuesta: Remítase al Antecedente Referencial N° 3 entregado por el MOP mediante Oficio Ord. N° 133 de 16 de agosto de 2021, Oficio Ord. N° 156 de 13 de septiembre de 2021, y Oficio Ord. N° 219 de 26 de noviembre de 2021.

92. En relación al punto de cobro electrónico existente en el sector norte del Aeropuerto, favor aclarar si éste seguirá operativo en su actual ubicación durante la Nueva Concesión, o si dicho equipamiento será puesto a disposición del nuevo Concesionario quien podría reubicarlo.

Ref: 109

Respuesta: Remítase a las rectificaciones N° 1, N° 9, N° 21, N° 30, N° 33, N° 34, N° 49 y N° 64 de la Circular Aclaratoria N° 4, conforme a las cuales se debe dismantelar la infraestructura y equipamiento asociados al punto de cobro emplazado en el sector denominado “Portón 12” como requisito para la Puesta en Servicio Definitiva de las Obras.

93. Respecto al numeral 2.2.2.18 de las BALI ¿se requiere de un nuevo Centro de Control o pueden utilizarse las instalaciones de la concesión actual?

Ref: 110

Respuesta: Se requiere de un Centro de Control que cumpla lo dispuesto en los artículos 2.2.2.18, modificado previamente mediante Circular Aclaratoria N° 4, y 2.3.1.9 de las Bases de licitación. A modo informativo, se hace presente que la concesión actualmente en operación no cuenta con un Centro de Control entre los bienes afectos a dicha concesión que pueda ser considerado para su utilización.

94. Favor aclarar si las calles de servicio, accesos a propiedades privadas y ciclovías deben ser mantenidas por la Concesionaria, por el municipio u otro, durante la etapa de explotación.

Ref: 111

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.3 de las Bases de Licitación, en particular lo señalado en el cuarto párrafo, según el cual: *“La nueva Concesión incluirá la conservación, operación y explotación de todas las obras preexistentes que actualmente forman parte de la “Concesión Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez” adjudicada mediante D.S. MOP N° 495 de 21 de julio de 2008, junto a la construcción, mantención y explotación de las nuevas obras que debe ejecutar el Concesionario, conforme a los Antecedentes Referenciales y a las Bases de Licitación, y que se encuentren dentro del área de concesión”*, y en el artículo 1.8.7 de las Bases de Licitación, ambos modificados previamente mediante Circular Aclaratoria N° 4.

95. Favor aclarar si los colectores existentes y nuevos que forman parte del proyecto de saneamiento deben ser mantenidos por la Concesionaria, municipio u otro, durante la etapa de explotación.

Ref: 112

Respuesta: Remítase a lo indicado en los artículos 1.3 y 2.1 de las Bases de Licitación, modificados previamente mediante Circular Aclaratoria N° 4, en especial a lo señalado en los párrafos cuarto y segundo, respectivamente.

96. Se solicita entregar la información de tráfico de los vehículos ABC (Ambulancias, Bomberos y Carabineros). ¿Qué tratamiento tienen estos vehículos? Se les cobra peaje. ¿Si no se les cobra, no se contabilizan en el VPI? Favor aclarar.

Ref: 117

Respuesta: Remítase a los antecedentes informativos entregados por el MOP mediante Oficio Ord. N° 111 de 22 de julio de 2021 y Oficio Ord. N° 191 de 20 de octubre de 2021. En relación con su consulta referida a la contabilización en el VPI, remítase a lo dispuesto en la rectificación N° 8 de la Circular Aclaratoria N° 4, en particular lo dispuesto en el numeral iii. de la letra e) del primer párrafo del artículo 1.8.6.2 de las Bases de Licitación. En relación con los Vehículos de Emergencia, remítase a lo indicado en el artículo 1.14.6 de las Bases de Licitación.

97. Los vehículos de los funcionarios públicos que trabajan en el aeropuerto, por ejemplo, DGAC, Fuerza Aérea, pagan peaje, tienen algún beneficio. Favor aclarar.

Ref: 118

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en el artículo 1.14.6 de las Bases de Licitación, según el cual los vehículos de emergencia son *“Aquellos definidos en el artículo 2 N° 47 del D.F.L. N° 1 de 2007 de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley de Tránsito”*. A su vez, la referida norma indica como vehículo de emergencia *“El perteneciente a Carabineros de Chile e Investigaciones, al Cuerpo de Bomberos, a las brigadas forestales de la Corporación Nacional Forestal, a las Fuerzas Armadas y las ambulancias de las instituciones fiscales o de los establecimientos particulares que tengan el respectivo permiso otorgado por la autoridad competente”*.

98. En numeral 1.8.7 INFRAESTRUCTURA PREEXISTENTE QUE SE ENTREGA AL CONCESIONARIO

- a. Para la entrega de los Subsectores A1, A2 y B1, se solicita un pre-inventario de toda la infraestructura, instalaciones y/o equipamientos a ser entregados, en el cual se consigne su estado, como antecedente previo al inventario definitivo indicado en el punto 1.8.7, con el fin de mejorar el estudio y valoración de la oferta técnica y económica.
- b. Para la solicitud anterior, se hace especial énfasis en los equipos tecnológicos relacionados con el cobro de peajes: servidores, sistemas informáticos, conexiones, entre otros, para los cuales no es posible hacer un diagnóstico completo solo mediante una evaluación visual.

Ref: 123

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en el artículo 1.5 de las Bases de licitación; a la segunda entrega de antecedentes informativos efectuada por el MOP mediante Oficio Ord. N° 191 de 20 de octubre de 2021; y al Antecedente Referencial N° 3 entregado por el MOP mediante Oficio Ord. N° 133 de 16 de agosto de 2021, Oficio Ord. N° 156 de 13 de septiembre de 2021, y Oficio Ord. N° 219 de 26 de noviembre de 2021.

99. Numeral 1.14.2 TARIFA DE CONTINUIDAD, TARIFA BASE MÁXIMA Y FÓRMULA DE REAJUSTE TARIFARIO

En caso de existir el período entre la PSP de las Obras Nuevas y la PSP de las Obras Preexistentes, estarán operando al mismo tiempo la 2da y la 3ra concesión Acceso Aeropuerto AMB, una por cada acceso al aeropuerto. En este escenario se duplicarán todos los sistemas, centro de operaciones, centros de atención de clientes, etc. En este escenario, se solicita no habilitar las obras nuevas hasta después de la PSP de las obras preexistentes.

Ref: 124

Respuesta: Se mantiene lo regulado en las Bases de Licitación.

100. 1.2.9.7 PUESTA EN SERVICIO PROVISORIA DE LAS OBRAS

En el caso que la primera PSP sea de las obras Preexistentes, el adjudicatario estará obligado a operar y cobrar a los usuarios por los tramos A1, A2 y B1 sin recibir compensación económica alguna. El adjudicatario no tiene forma de controlar ni planificar el término de la segunda concesión Acceso Vial AMB, concesión vigente, que implicaría una pérdida económica evidente por tener que compartir el 100% de los ingresos con el MOP. Se solicita que la segunda concesión del acceso AMB, concesión vigente, no sea traspasada al nuevo concesionario antes de la PSP de las Obras Nuevas.

Ref: 125

Respuesta: Se aclara que conforme a lo dispuesto en el artículo 1.12.2.2 de las Bases de Licitación, la compartición del 100% se da cuando la primera puesta en servicio corresponde a la Puesta en Servicio Provisoria de las Nuevas Obras, y no a la Puesta en Servicio Provisoria de las Obras Preexistentes como se asevera en la consulta. En este contexto, si la primera Puesta en Servicio Provisoria de las Obras corresponde a la de las Obras Preexistentes, el porcentaje de compartición que regirá hasta la Puesta en Servicio Provisoria de la Totalidad de las Obras, corresponderá al 90,0% de los ingresos mensuales percibidos por concepto de cobro de tarifas a los usuarios de la Concesión.

101. Se solicita ratificar que el área de concesión corresponde al área de expropiación del proyecto indicada en los planos correspondientes.

Ref: 126

Respuesta: No se ratifica. Remítase a lo dispuesto en el Antecedente Referencial N° 4 entregado por el MOP mediante Oficio Ord. N° 115 de 26 de julio de 2021 y Oficio Ord. N° 219 de 26 de noviembre de 2021; y a lo dispuesto en los artículos 1.8.8.4 y 1.9.2.13 de las Bases de Licitación, ambos modificados previamente mediante Circular Aclaratoria N° 4.

102. Como parte de la infraestructura existente, se emplaza un pórtico de Cobro ubicado en el Camino Perimetral del Aeropuerto, en las inmediaciones del Sector B3 y B4, el cual no se incluye en los planos de expropiación por lo que estaría fuera del área de Concesión. ¿Debe ser incluido el pórtico dentro del área de Concesión? ¿Cuál es el límite de Concesión para los Tramos B2, B3 y B4? Favor aclarar área de concesión.

Ref: 127

Respuesta: En relación con el pórtico de cobro consultado, remítase al Antecedente Referencial N° 3 entregado por el MOP mediante Oficio Ord. N° 133 de 16 de agosto de 2021, Oficio Ord. N° 156 de 13 de septiembre de 2021, y Oficio Ord. N° 219 de 26 de noviembre de 2021; y a las rectificaciones N° 1, N° 9, N° 21, N° 30, N° 33, N° 34, N° 49 y N° 64 de la Circular Aclaratoria N° 4, conforme a las cuales la infraestructura y equipamiento asociados al punto de cobro consultado, deberán estar desmantelados como requisito para la Puesta en Servicio Definitiva de las Obras.

Con respecto al Área de Concesión de los Subsectores B2, B3 y B4, remítase a lo dispuesto en el Antecedente Referencial N° 4 entregado por el MOP mediante Oficio Ord. N° 115 de 26 de julio de 2021 y Oficio Ord. N° 219 de 26 de noviembre de 2021, y a lo dispuesto en los artículos 1.8.8.4 y 1.9.2.13 de las Bases de Licitación, ambos modificados previamente mediante Circular Aclaratoria N° 4.

103. El diseño geométrico presentado en el proyecto referencial se realizó tomando en cuenta diversos criterios del Manual de Carreteras y del REDEVU. Para poder definir

adecuadamente los criterios de diseño para el proyecto, y en consideración de que se emplaza en una zona urbana, se solicita ratificar que se utilizará el REDEVU para el diseño general de la planta y alzado, salvo los enlaces que se diseñarán considerando las disposiciones del Manual de Carreteras.

Ref: 128

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 37 de la Circular Aclaratoria N° 4.

104. En base a los antecedentes de expropiación entregados, se observa que el cerco proyectado queda muy cerca del límite de la obra en algunos casos. ¿Esta área es fija o puede verse modificado producto de obras de saneamiento que sean necesarias proyectar? Si el área se debe ampliar, ¿de quién es cargo el costo de los terrenos complementarios?

Ref: 129

Respuesta: Se aclara que el área no es fija toda vez que conforme a lo establecido en el segundo párrafo del artículo 1.8.8 de las Bases de Licitación, en el caso eventual que producto del desarrollo de la Ingeniería de Detalle señalada en el artículo 1.9.1.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado por Circular Aclaratoria N° 4, se requiera de terrenos adicionales a los ya señalados en el Antecedente Referencial N° 2, éstos podrán ser expropiados según el D.L. N° 2186 de 1978, o bien podrán ser adquiridos por la Sociedad Concesionaria para el Fisco en conformidad a lo dispuesto en el artículo 15 de la Ley de Concesiones.

En cuanto al cargo y costo de las eventuales expropiaciones, remítase a lo dispuesto en el artículo 1.8.9 de las Bases de Licitación, en especial lo señalado en el primer párrafo, según el cual: *“En virtud de lo establecido en el inciso 3° del artículo 15 de la Ley de Concesiones, el valor de todas las adquisiciones o expropiaciones de los terrenos necesarios para la ejecución de cualquiera de las obras del Contrato de Concesión, serán de exclusivo cargo, costo y responsabilidad de la Sociedad Concesionaria, la cual deberá, en consecuencia, pagar el valor de dichas adquisiciones o expropiaciones.”*

105. En los perfiles tipo de proyecto se observa que el SAP utilizado es de 1 m, con o sin barrera. Se solicita ratificar esta información ya que las Bases actuales de Concesiones indican que para casos en donde se utilice barrera, este ancho de SAP debe ser de 2 m, y para casos sin barrera de 1 m.

Ref: 130

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 2.2.2.2 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 4.

106. En relación a la Hidrología, y teniendo en cuenta que dicho estudio se realizó el año 2014, se consulta acerca de la obligación de actualizar la información presentada en el proyecto original, dado que las condiciones climatológicas actuales inducen una mayor sollicitación hidráulica en comparación a la fecha en que se realizó el estudio referencial, lo cual podría conllevar a que los diseños propuestos se encuentren subestimados en relación situación futura.

Ref: 131

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 2.2.2.1.3 de las Bases de Licitación, en especial a lo dispuesto en sus párrafos primero y segundo.

107. En relación a la Hidrología entregada como parte de la Ingeniería Básica de los antecedentes referenciales, se consulta si se exigirá la actualización de la base estadística de los datos hidrológicos para efectos de los diseños asociados.

Ref: 132

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 2.2.2.1.3 de las Bases de Licitación, en especial a lo dispuesto en sus párrafos primero y segundo.

108. Existen diferencias topográficas importantes en algunos sectores del Tramo B3 al utilizar la base topográfica de las curvas de nivel en comparación a la malla TIN representada por los puntos de replanteo, situación que genera una diferencia altimétrica de 4 metros aproximadamente en algunos sectores, transformando sectores de corte en terraplén dependiendo de la información que se utilice. Al respecto se solicita ratificar la base topográfica que se debe utilizar para los diseños definitivos.

Ref: 133

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 2.2.2.1.1 de las Bases de Licitación.

109. En relación a posibles errores o a la necesidad de actualizar cierta información de la ingeniería básica, y en vista de los plazos acotados para realización del proyecto, se consulta si en caso de tener que rehacer trabajos se entregará plazo adicional a lo estipulado en las bases para la presentación de los proyectos definitivos (vial y complementarios).

Ref: 134

Respuesta: Los plazos máximos de entrega de los Proyectos de Ingeniería de Detalle se rigen por lo dispuesto en el artículo 1.9.1.2 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 4. Con todo, téngase presente las rectificaciones N° 13, N° 17 y N° 18 de la Circular Aclaratoria N° 4.

110. En caso de respuesta afirmativa para las preguntas 28 a 31 de este documento, es decir, tener que rehacer ingenierías básicas, se solicita mayor plazo en al menos 3 meses para la presentación de la ingeniería vial y para las ingenierías complementarias.

Ref: 135

Respuesta: Remítase a las rectificaciones N° 13, N° 17 y N° 18 de la Circular Aclaratoria N° 4.

111. Para efecto de los cambios de servicios se pide clarificar si el nivel de detalle a entregar como parte de los Proyectos Complementarios debe ser del mismo nivel que el entregado como parte de los antecedentes referenciales, en el entendido de que es el dueño del servicio quien realiza el proyecto definitivo por lo que podría entregarse a un nivel de anteproyecto solamente.

Ref: 136

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en el artículo 2.2.2.10 de las Bases de Licitación, en especial lo señalado en el primer párrafo, según el cual: *“El Concesionario será responsable de que se realicen todas las modificaciones de las obras e instalaciones correspondientes a los Servicios Húmedos y No Húmedos, incluidas las conexiones domiciliarias, tuberías de agua potable u otra naturaleza, construidas por los propietarios que administran dichos servicios o por terceros que sean afectadas por la construcción de las obras incluidas en el Contrato de Concesión, para lo cual deberá desarrollar los proyectos a nivel de Ingeniería de Detalle de todos los*

cambios de servicios necesarios para materializar las obras del proyecto. El Concesionario deberá gestionar la aprobación de dichos proyectos ante las empresas, organismos o instituciones que administran tales servicios, previo a la aprobación del Inspector Fiscal.”

112. En relación a los cambios de servicio, se solicita aclarar si es necesario presentar el proyecto correspondiente, como parte de los Proyecto Complementarios, con la respectiva aprobación de la empresa relacionada.

Ref: 137

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en el párrafo sexto del 1.9.1.2, previamente modificado por Circular Aclaratoria N° 4, y a lo dispuesto en el párrafo primero del 2.2.2.10, ambos artículos de las Bases de Licitación.

113. Para el diseño de pavimentos es relevante la Temperatura Media Anual (TMAPA), por lo cual se solicita aclarar si se exigirá la actualización de dicho parámetro, dado que el valor con el que se diseñaron los pavimentos en su momento difiere respecto a la condición actual, lo que conlleva un cambio en el diseño propuesto.

Ref: 138

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en el artículo 1.5 de las Bases de Licitación; al párrafo primero del artículo 2.2.2.3 de las Bases de licitación; y al Antecedente Referencial N° 1 entregado por el MOP mediante Oficio Ord. N° 107 de 14 de julio de 2021 y Oficio Ord. N° 136 de 20 de agosto de 2021.

114. El MOP es el titular de la RCA N°121/2012 y de la RCA N°25/2011, vigentes para el desarrollo de la concesión. Qué pasa si en el Sector A y B1 caduca o anulan los permisos ambientales por cualquier motivo antes de la entrega de estos sectores al nuevo Concesionario. Qué pasa si los permisos ambientales vigentes para los sectores B2, B3 y B4 caducan o los anulan parcial o total antes de la PSP de las obras nuevas por motivos ajenos al nuevo Concesionario. Favor incorporar cláusulas de mitigación de riesgo ambiental por los motivos antes descritos.

Ref: 140

Respuesta: Se mantiene lo regulado en las Bases de Licitación.

115. En relación con el camino perimetral poniente Diego Barros Ortiz, paralelo y colindante con la pista poniente, el cual se encuentra dentro del área del aeropuerto, se identifica que en el tramo norte de este camino perimetral, es paralelo con Camino El Noviciado, con separación de solo una barrera de hormigón NJ, con una conexión existente bloqueada por barreras. Dado que este tramo no forma parte de la concesión, cómo se asegura que el camino perimetral poniente, Diego Barros Ortiz, no tendrá conexión con el Camino El Noviciado, permitiendo una pérdida de tráfico que no pagaría peaje. Favor indicar en las bases que esto no será posible en el período de la tercera concesión.

Ref: 141

Respuesta: No está previsto que durante la vigencia del nuevo Contrato de Concesión se habiliten nuevos accesos viales al Aeropuerto Arturo Merino Benítez.

116. Caso de existir un período entre la PSP de las obras nuevas y la PSP de las obras preexistentes:

- Se solicita aclarar o comentar la posibilidad de producirse un incentivo perverso para no obtener PSP de las Obras Nuevas dentro de los 30 meses, pero antes de la extinción

de la Concesión actual, por la obligación de operar el Acceso Norte sin recibir ingreso alguno.

- Se solicita también comentar sobre la dificultad de planificar y hacer una oferta económica competitiva sin poder estimar ni tener la posibilidad de gestionar la PSP de las Obras Preexistentes por la problemática expuesta en el punto anterior.

Ref: 145

Respuesta: En relación al cumplimiento del plazo máximo establecido para la Puesta en Servicio Provisoria de las Nuevas Obras, plazo que fue modificado por rectificación N° 18 de la Circular Aclaratoria N° 4, se aclara que dicho plazo máximo responde al interés del Estado de adelantar la ejecución de las obras pendientes asociadas al acceso norte al Aeropuerto, dada la importancia de habilitar dichas obras minimizando el desfase de tiempo con respecto a la ejecución de las obras del Subsector B1. Con todo, se debe tener presente, además, que en las Bases de Licitación se regulan multas en caso de incumplimiento de dicho plazo, sin perjuicio de eventuales cobros de garantías o causales de incumplimiento grave del Contrato de Concesión.

Con respecto a la imposibilidad de gestionar la Puesta en Servicio Provisoria de las Obras Preexistentes, se debe considerar que de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 1.7.6.2, el plazo máximo de concesión se contará a partir de la Puesta en Servicio Provisoria de la Totalidad de las Obras, por lo que al plazo máximo de la Puesta en Servicio Provisoria de las Obras Preexistentes, se le adiciona el eventual desfase en meses entre la fecha de autorización de la Puesta en Servicio Provisoria de las Nuevas Obras y la fecha de término de la concesión de la obra pública fiscal denominada “Concesión Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez” actualmente vigente. Con todo, remítase al antecedente de carácter informativo puesto a disposición de los Licitantes y Grupos Licitantes a través de Oficio Ord. N° 219 de 26 de noviembre de 2021.

117. 2.4.5.3 SERVICIO DE ATENCIÓN DE USUARIOS

- Se solicita aclarar las características de la Plataforma de Atención Clientes, en el caso que exista un período entre la PSP de las Obras Nuevas y la PSP de las Obras Preexistentes.

Ref: 147

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en los artículos 1.10.11, 2.2.3.3.4.3 y 2.4.5.3 de las Bases de Licitación, este último previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 4.

118. Se solicita postergar en 30 días la entrega de oferta para contar con más tiempo para analizar y estudiar los nuevos antecedentes, junto con las aclaraciones a las bases de licitación y anteproyectos referenciales.

Ref: 148

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 3 de la Circular Aclaratoria N° 4 y a las rectificaciones N° 1 y N° 2 de la Circular Aclaratoria N° 5.

119. Respecto a la Resolución de Calificación Ambiental N°121/2012 asociada al Tramo B de la Concesión, y en contexto de que tienen una vigencia de 5 años una vez otorgada, siempre y cuando no se haya declarado el inicio del proyecto propiamente tal, se solicita ratificar que dicha resolución se encontrará vigente cuando se inicie la construcción de las obras de los tramos B2, B3 y B4.

Ref: 150

Respuesta: Remítase al Documento N° 11 indicado en el artículo 1.4.1 de las Bases de Licitación, puesto a disposición de los Licitantes mediante Oficio Ord. N° 88 de 11 de junio de 2021, conforme al cual el Servicio de Evaluación Ambiental da por acreditado el inicio de la ejecución del proyecto "Concesión Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez - Tramo B".

120. ¿Es posible que la nueva constitución modifique la Ley de Concesiones vigente en la actualidad?

Ref: 155

Respuesta: La consulta no es materia del proceso de licitación del proyecto "Tercera Concesión Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez".

121. Una modificación a la legislación sobre inversión extranjera chilena, ¿podría afectar el marco jurídico del Contrato de Concesión?

Ref: 156

Respuesta: El Contrato de Concesión considera que el marco jurídico que lo rige pueda estar sujeto a cambios. En este sentido, remítase a lo establecido en el artículo 1.7.7.1 de las Bases de Licitación en cuanto dispone que el Concesionario *"deberá cumplir con todas las leyes, decretos y reglamentos de la República de Chile vigentes a la fecha de perfeccionamiento del Contrato de Concesión que se relacionan con la materia, y con todas aquellas normas que se dicten durante su vigencia."* Lo anterior no obsta la aplicación de lo establecido en el artículo 19 inciso primero de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, si procede.

122. ¿Podría una modificación al marco regulatorio en materia ambiental afectar el marco jurídico del Contrato de Concesión?

Ref: 157

Respuesta: El Contrato de Concesión considera que el marco jurídico que lo rige pueda estar sujeto a cambios. En este sentido, remítase a lo establecido en el artículo 1.7.7.1 de las Bases de Licitación en cuanto dispone que el Concesionario *"deberá cumplir con todas las leyes, decretos y reglamentos de la República de Chile vigentes a la fecha de perfeccionamiento del Contrato de Concesión que se relacionan con la materia, y con todas aquellas normas que se dicten durante su vigencia."* Lo anterior no obsta la aplicación de lo establecido en el artículo 19 inciso primero de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, si procede.

123. ¿Podría un nuevo gobierno modificar el Contrato de Concesión para una licitación adjudicada previa a marzo de 2022?

Ref: 158

Respuesta: Las modificaciones del Contrato de Concesión se rigen por lo establecido en el D.S. MOP N° 900 de 1996, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del D.F.L. MOP N° 164 de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas, y en su Reglamento, aprobado mediante D.S. MOP N°956 de 1997. En consecuencia, si una nueva administración considera del caso hacer modificaciones al Contrato de Concesión adjudicado por el Estado antes de marzo de 2022, deberá sujetarse a lo dispuesto en los artículos 19 y 20 de la Ley de Concesiones de Obras Públicas.

124. Junto con saludar y en virtud de Licitación de la obra pública fiscal denominada LICITACIÓN PÚBLICA INTERNACIONAL CONCESIÓN "TERCERA CONCESIÓN

ACCESO VIAL AEROPUERTO ARTURO MERINO BENÍTEZ”, venimos a solicitarle encarecidamente aumento de plazo en 30 días para la entrega de la Oferta Técnica y Económica toda vez que:

1. Tanto por escrito mediante cartas formales, como en la reunión en videoconferencia se han planteado varias consultas que aún no han sido resueltas las cuales influyen directamente a la hora de decidir acerca del riesgo de la concesión.
2. Posterior a la visita guiada efectuada el día 23 de septiembre, surgen consultas posteriores a la asistencia a terreno como, por ejemplo, que:
 - 2.1. Se hace necesario realizar un levantamiento topográfico de los tramos B2, B3 y B4, debido a que según se reconoció por parte de AIF y según lo observado en los taludes del sector B1, nos encontramos en terrenos utilizados para rellenos, por lo que se hace evidente la diferente topografía del lugar. También por la razón anterior, se debe buscar disposición del material de relleno conformado por basura, pues debe ser cuantificado, para su retiro y disposición en cumplimiento con la normativa.
 - 2.2. Se debe aclarar el estado real de las expropiaciones, pues a pesar de indicar en la visita que estas se encontraban realizadas, no se pudo recorrer el tramo B3 (el más extenso), por encontrarse al interior de una propiedad privada, lo que hace suponer que las expropiaciones no se encuentran ejecutadas.
 - 2.3. Análisis de los porcentajes de obra exigidos en el 1.9.2.6, 4% inicial a los 11 meses de iniciado el proceso, pues en esas etapas hay 6 meses para ejecución de proyectos, más 1,5 meses para la aprobación, posterior a eso se inician las obras, incluyendo los cambios de servicios (gestión de estrategia de entregas).
 - 2.4. En que condición se hacen exigibles las barreras anti ruido en periodo de construcción, ya que, en visita a terreno, en la obra en ejecución no fueron observadas

Ref: 162

Respuesta: En relación con la consulta 1, remítase a la rectificación N° 3 de la Circular Aclaratoria N° 4 y a las rectificaciones N° 1 y N° 2 de la Circular Aclaratoria N° 5.

Respecto a la consulta 2.1, remítase a lo dispuesto en los artículos 1.5 y 1.9.1.2, este último modificado mediante Circular Aclaratoria N° 4. Con todo, téngase presente lo dispuesto en las Bases de Licitación, en especial a lo señalado en los artículos 2.2 y 2.3, conforme a los cuales la Sociedad Concesionaria deberá ejecutar, a su entero cargo, costo y responsabilidad, todas las obras que resulten de los Proyectos de Ingeniería de Detalle aprobados por el Inspector Fiscal.

En relación con la consulta 2.2, remítase al antecedente informativo entregado mediante Oficio Ord. N° 230 de 2 de diciembre de 2021. Con todo, es posible señalar que todos los lotes de expropiación señalados en el Antecedente Referencial N° 2, se encuentran con su toma de posesión material realizada en los casos de tramitación vía judicial, o con acceso voluntario en aquellos casos cuya tramitación fue realizada vía convenio. Asimismo, cabe señalar que respecto de todos aquellos casos en que se trata de lotes BN (Bienes Nacionales), su condición jurídica y afectación al contrato, se encuentran regulados en el artículo 45 N° 3 del Decreto Supremo N° 956 de 1997 del Ministerio de Obras Públicas, que contiene el Reglamento de la Ley de Concesiones.

En cuanto a la consulta 2.3, remítase a las rectificaciones N° 13 y N° 17 de la Circular Aclaratoria N° 4.

En cuanto a la consulta 2.4, remítase a los artículos 1.8.10.1 y 2.7.1.2 de las Bases de Licitación.

125. Asimismo, les comunicamos que se hace necesario efectuar consultas que surgieron del análisis en detalle de las BALI y antecedentes entregados, preguntas que, dado el plazo acotado de estudio, no fueron posible enviarlas en los tiempos estipulados en el cronograma, por lo cual las anexamos a esta carta, no sin antes solicitarles encarecidamente que puedan dar respuesta dentro de un plazo que puedan aclarar el estudio del proyecto.

Ref: 163

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 3 de la Circular Aclaratoria N° 4 y a las rectificaciones N° 1 y N° 2 de la Circular Aclaratoria N° 5.

126. ¿Se van a recibir los pórticos (y casetas) de peaje preexistentes (en el Portón 12, tramo B4, y en el tramo B1, que ahora se está instalando)? ¿Si no se reciben, como y cuando se van a retirar? Tecnología instalada en casetas y pórticos. Año de construcción. Quien lo implantó, quien lo mantiene. Eficiencia (tiempo de no uso por mantenimiento o deterioro al año).

Ref: 164

Respuesta: Remítase a lo establecido en los artículos 1.13 y 1.14.4 de las Bases de Licitación, previamente modificados mediante Circular Aclaratoria N° 4, conforme a los cuales los puntos de cobro autorizados corresponden a los Subsectores A2 y B4. Por su parte en el subsector B1 no se establece ningún punto de cobro.

En relación con el punto de cobro emplazado en el sector denominado “Portón 12”, remítase a las rectificaciones N° 1, N° 9, N° 21, N° 30, N° 33, N° 34, N° 49 y N° 64 de la Circular Aclaratoria N° 4, conforme a las cuales la infraestructura y equipamiento asociados a dicho punto de cobro, deberán estar desmanteladas como requisito para la Puesta en Servicio Definitiva de las Obras.

127. Cuáles de los equipamientos y vehículos que el MOP entregará al concesionario, y ¿qué edad aproximada se estiman que tengan cuando se entreguen si se entregan?

Ref: 166

Respuesta: En el entendido que su consulta se refiere a las Áreas de Atención de Emergencias, remítase a lo dispuesto en el artículo 2.3.3.1 de las Bases de Licitación, modificado mediante Circular Aclaratoria N° 4; a la segunda entrega de antecedentes informativos efectuada por el MOP mediante Oficio Ord. N° 191 de 20 de octubre de 2021; y al Antecedente Referencial N° 3 entregado por el MOP mediante Oficio Ord. N° 133 de 16 de agosto de 2021, Oficio Ord. N° 156 de 13 de septiembre de 2021, y Oficio Ord. N° 219 de 26 de noviembre de 2021.

128. En caso de que la entrega de la infraestructura preexistente se retrase (tiempo alfa en la PSP T.O.) y se acabe primero la obra nueva:
Las BALI hablan de que en esta situación el 100% del dinero recolectado deberá pasarse al MOP. ¿Se pasa el 100% al MOP porque será el concesionario actual quien opere y mantenga la nueva infraestructura? En caso negativo: ¿Se compartirán instalaciones de backoffice con el operador actual? ¿Está prevista alguna solución a esto, por ejemplo, a través de la facilitación de espacio adicional para que las áreas de operación puedan acomodar ambos concesionarios durante un determinado periodo de tiempo? ¿Instalaciones, ¿Estacionamientos, etc?

Ref: 167

Respuesta: Remítase a lo establecido en los artículos 1.8.7, previamente modificado por Circular Aclaratoria N° 4, 1.10.5 y 1.12.2.2 de las Bases de Licitación, conforme a los cuales, la obligación de conservación de las obras a partir de la correspondiente Puesta en Servicio Provisoria de las Obras, corresponderá a la Sociedad Concesionaria hasta la extinción de la Concesión para los Subsectores del proyecto que entrarán en servicio.

129. Han comenzado las obras del Tramo B1 ¿En cuánto tiempo se estima que acaban las obras?

Ref: 168

Respuesta: Conforme a lo dispuesto en el artículo 1.8.7 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 4, el Subsector B1 corresponde a infraestructura preexistente que será entregada por el MOP al Concesionario a las 00:00 horas del día siguiente en que hubiere terminado la concesión de la obra pública fiscal denominada “Concesión Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez”, actualmente vigente.

130. **Tramos A1 y A2:**

1. **Pavimentos:** Teniendo en cuenta los estándares de servicio que se piden en esta “Tercera Concesión de los accesos al aeropuerto Arturo Merino Benítez”:
 - a. ¿Cuál es el compromiso de cumplimientos de los distintos indicadores en el pavimento que el MOP entregara al nuevo concesionario en estos tramos? ¿Es decir, que indicadores tendrá el pavimento que será entregado al nuevo concesionario? ¿Existirá una Comisión de Recepción por parte del MOP que verifique que el concesionario actual entrega la infraestructura en unas condiciones aptas y de acuerdo a las BALI de esa concesión?
 - b. ¿Podrían facilitarnos los valores de las ultimas deflexiones tomadas en el pavimento de los tramos A1 y A2?

En la hipotética situación de que el pavimento entregado por el MOP al nuevo concesionario no cumpliera con los requisitos de la nueva concesión:

- ¿Sería necesaria una actuación de “puesta a cero” por parte del nuevo concesionario antes del comienzo de la PSP de las Obras Preexistentes?
- En caso afirmativo, ¿si dicha actuación es necesaria debido a que el pavimento entregado por el MOP al nuevo concesionario no está en unas condiciones aptas de acuerdo a las condiciones de recepción de dichos tramos según las BALI de la concesión actual, serán estos trabajos abonados de manera adicional al nuevo concesionario por parte del MOP?

Con el objeto de poder optimizar las estimaciones de los trabajos a ser llevados a cabo durante la vida de la concesión en los tramos A1 y A2 se requiere disponer de manera oficial de la sección original del pavimento ejecutado y su antigüedad, así como los espesores de las distintas actuaciones posteriormente realizadas junto con la fecha de actuación.

Ref: 173

Respuesta: Respecto a los pavimentos consultados en la letra a), la Sociedad Concesionaria del contrato actualmente en operación debe cumplir con las exigencias estipuladas en el artículo 2.8.2.2 de las Bases de Licitación que la rigen,

por tanto, los indicadores de pavimento deberán cumplir con dichos estándares. A mayor abundamiento, antes del término de la concesión vigente, el Inspector Fiscal solicitará al DGC el nombramiento de una Comisión de Recepción de la Concesión de acuerdo a lo indicado en el artículo 1.12.3 de dichas Bases de Licitación.

En cuanto a la consulta realizada en la letra b), en el entendido que se refiere a la medición de deflexiones mediante Deflectómetro de Impacto (8.502.5 MC-V8), no se cuenta con dicha información, toda vez que no es una exigencia contractual en el contrato de concesión vigente.

En relación a la primera y segunda consultas del segundo párrafo, no se regulan obligaciones al concesionario de la nueva Concesión en los Subsectores A1 y A2 antes de la Puesta en Servicio Provisoria de las Obras Preexistentes.

Respecto a la tercera consulta del segundo párrafo, podemos señalar que el contrato cuenta con pavimento asfáltico existente, a excepción del tramo comprendido entre Km 1,100 a 1,500 en que en ambas calzadas se realizó recarpeteo de 4 – 15 cm el año 2011 y entre Km 1,500 a 1,900 en que en ambas calzadas se ejecutó asfalto nuevo (C6 + B7,5) el año 2011.

131. **Tramos A1 y A2:**
2. Luminarias:

- a. ¿Podría aportarse a los ofertantes el diseño de la iluminación de estos tramos existentes?
En caso afirmativo, ¿podrían proporcionarnos las exigencias requeridas acorde con los dispositivos existentes?
- b. ¿Cómo se va a medir la luminancia de estos tramos existentes?
- c. ¿En qué estado se nos van a entregar la infraestructura de iluminación?
- d. Puede el nuevo concesionario adaptar la iluminación de acuerdo a nuevos diseños o propuestas?

Ref: 174

Respuesta: Respecto a lo consultado en la letra a), remítase al Antecedente Informativo entregado por el MOP mediante Oficio Ord. N° 241 de 15 de diciembre de 2021.

En cuanto a lo consultado en la letra b), remítase a lo indicado en el artículo 2.4.3.2.2 de las Bases de Licitación, conforme al cual, para constatar la funcionalidad de la iluminación, se realizarán mediciones de luminancia con un instrumento de medición luminanciómetro y se utilizará el método de medición por grilla de puntos, de acuerdo con lo definido en el Anexo 6.700-A del Manual de Carreteras, Volumen 6.

En relación con lo consultado en la letra c), la Sociedad Concesionaria del contrato actualmente en operación debe cumplir con las exigencias estipuladas en el numeral 2.8.2.6 de las Bases de Licitación que la rigen. A mayor abundamiento, antes del término de la Concesión vigente, el Inspector Fiscal solicitará al DGC el nombramiento de una Comisión de Recepción de la Concesión de acuerdo con lo indicado en el artículo 1.12.3 de dichas Bases de Licitación.

Respecto a lo consultado en la letra d), remítase a lo indicado en el artículo 2.2.2.13 de las Bases de Licitación, en especial a lo dispuesto en el tercer párrafo, según el cual: *“Sin perjuicio de lo anterior, el Concesionario podrá por iniciativa propia someter a la aprobación del Inspector Fiscal proyectos que consideren propuestas alternativas de los diferentes Sistemas de Iluminación incorporados en las obras,*

con la finalidad de optimizar el uso de los recursos energéticos y obtener un adecuado nivel de mantenimiento, siempre y cuando esto no signifique disminuir los Niveles de Servicio, Estándares Técnicos, normativos y de seguridad a los usuarios de la Ruta”.

132. Tramo B1
Pantallas acústicas:

Tras el análisis de la Declaración de Impacto Ambiental hemos visto que se piden unas pantallas acústicas, tanto provisionales como definitivas, en el tramo B1 en la zona donde existe un colegio. ¿Van a ser ejecutadas estas pantallas acústicas por el contratista actual que está ejecutando el tramo B1? o por el contrario esas pantallas caen dentro del alcance del nuevo concesionario?

Ref: 175

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en el tercer párrafo del artículo 2.1 de las Bases de Licitación, modificado previamente mediante Circular Aclaratoria N° 4, conforme al cual las obras del Subsector B1 se materializarán en el marco del contrato de concesión de obra pública vigente, asociado a la red vial de acceso al Aeropuerto Arturo Merino Benítez.

133. Tramo B1
Pórtico de peaje

- a) ¿Cuál es el destino del pórtico instalado en este sector?
- b) ¿Hay que trasladarlo, se puede mover al sector B4?

Ref: 177

Respuesta: Remítase a lo establecido en los artículos 1.13 y 1.14.4 de las Bases de Licitación, previamente modificados por Circular Aclaratoria N° 4, conforme a los cuales los puntos de cobro autorizados corresponden a los Subsectores A2 y B4 y en sentido de cobro de salida. Por su parte, en el Subsector B1 no se establece ningún punto de cobro.

134. Tramos B2, B3 y B4
1. Artículo 2.2.2.18 BALI Centro de Control 24H

Se deja claro que deberá proyectarse, por tanto, interpretamos que no puede usarse el Centro de Control preexistente.

- a) ¿Facilitara el MOP terreno para la implantación del nuevo Centro de Control?
- b) Entendemos que el Centro de Control actual no podrá ser utilizado por ningún concesionario, incluyendo el concesionario actual. Rogaríamos confirmación de este punto.
- c) En el supuesto de que la puesta en servicio provisional de los tramos existentes sea previa a la puesta en servicio de los nuevos tramos, ¿será posible utilizar de forma provisional el centro de control existente o por el contrario será necesario disponer del nuevo centro de control para la gestión de esos tramos existentes?

Ref: 178

Respuesta: Respecto a la consulta contenida en la letra a), remítase al artículo 1.8.8 de las Bases de Licitación.

En relación con las consultas contenidas en las letras b) y c), se requiere de un Centro de Control que cumpla lo dispuesto en los artículos 2.2.2.18, previamente modificado por Circular Aclaratoria N° 4, y 2.3.1.9 de las Bases de Licitación. Con todo, la concesión actualmente en operación no cuenta con un centro de control entre los bienes afectos a dicha concesión que pueda ser considerado para su utilización.

135. **Tramos B2, B3 y B4**

Expropiaciones: Se solicita informar la situación actual de las expropiaciones, dado que, en la visita guiada a terreno, no pudimos acceder a propiedades porque aparentemente estaban habitada.

Ref: 181

Respuesta: Remítase al antecedente informativo entregado mediante Oficio Ord. N° 230 de 2 de diciembre de 2021. Con todo, es posible señalar que todos los lotes de expropiación señalados en el Antecedente Referencial N° 2, se encuentran con su toma de posesión material realizada en los casos de tramitación vía judicial, o con acceso voluntario en aquellos casos cuya tramitación fue realizada vía convenio. Asimismo, cabe señalar que respecto de todos aquellos casos en que se trata de lotes BN (Bienes Nacionales), su condición jurídica y afectación al contrato, se encuentran regulados en el artículo 45 N° 3 del Decreto Supremo N° 956 de 1997 del Ministerio de Obras Públicas, que contiene el Reglamento de la Ley de Concesiones.

136. Anexo A – A.1 Anexo Complementario de las Bases Administrativas – N° 13 – Artículo 1.6.3 Bases Administrativas:

Queremos poner de manifiesto que el país está atravesando una realidad política y social que, acompañada de los efectos de la pandemia global de la Covid-19, viene afectando de manera profunda al deterioro de los mercados financieros y, especialmente, a las tasas de interés, que están experimentando crecimientos históricos durante este cuarto trimestre del año y cuya volatilidad hace imposible predecir si dichas tasas seguirán esta senda alcista o se mantendrán.

Y la preparación de una oferta juiciosa para que el Proyecto sea viable se está viendo seriamente afectada por estas realidades.

Es por todo ello que se solicita que en las Bases de Licitación se incorporen total o parcialmente todas o alguna de las siguientes medidas que permitan dotar de viabilidad al Proyecto, entre las que cabe señalar:

- Que se clarifique que el componente IMi del VPIIm en la cláusula 1.7.6.1 se refiera únicamente a los ingresos remanentes que son atribuibles a la concesionaria (el 80%); y/o
- Que el importe del ITC máximo de UF 1.952.000 sea aumentado; y/o
- Que el Plazo Máximo de la Concesión de 111 meses desde la PSP de la Totalidad de las Obras de la cláusula 1.7.6.2 sea ampliado; y/o
- Que el pago por compartición de ingresos de la cláusula 1.12.2.2 sea eliminado.

Subsidiariamente si no es atendida la citada solicitud:

- Que los porcentajes de compartición del 90% y del 100% de la cláusula 1.12.2.2 sean reducidos al 20%.
- Que el pago al Estado en concepto de Administración y Control del Contrato de Concesión por importe de UF 12.000 de la cláusula 1.12.2.1 deba pagarse no desde la primera PSP de las Obras sino desde la PSP de la Totalidad de las Obras.
- Que el coste del consumo de luminarias sea a cargo del MOP

- Que se mantenga, también a partir de la PSP de Obras Preexistentes y hasta el fin de la concesión, una Tarifa de Continuidad correspondiente a la misma tarifa aplicada a cada tipo de vehículo en la obra pública fiscal denominada "Concesión Acceso vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez" adjudicada mediante D.S. MOP N° 495 de 21 de julio de 2008".
- Que el factor de recargo por no uso de TAG en la tarifa PTT (Pago Tardío de Transacciones) para usuarios poco frecuentes sea F=2 (en lugar de 1,25).
- Que el factor de tarifa para motos, cuatrimotos y motonetas sea Fv=1 (en lugar de 0,5)

Ref: 183

Respuesta: Se mantiene lo regulado en las Bases de Licitación.

137. Obras de ampliación de capacidad

Resultado del análisis de tráfico que hemos realizado, se desprende que las condiciones de capacidad del entronque Costanera Norte Acceso Vial Sur AMB (ramal de aceleración para el acceso desde Costanera hacia el Acceso Sur del Aeropuerto) ya estaban en un nivel D en el año 2019 y es muy posible que eventualmente en dicho ramal se llegue a alcanzar un nivel E e incluso F durante el plazo de la concesión, lo cual podría requerir la ejecución de obras de ampliación de capacidad tales como la implantación de un tercer carril dedicado al ramal de aceleración.

En base a este argumento solicitamos se expliquen las condiciones que determinarán las potenciales obras de capacidad que en su caso sean necesarias:

- condiciones para el requerimiento al concesionario de la ejecución de dichas obras
- responsabilidad de la inversión y financiación de las mismas
- compensaciones económicas del Estado al concesionario

Ref: 185

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en los artículos 1.12.3, 1.12.3.1, 1.12.3.2, 1.12.3.3, 1.12.3.3.1, 1.12.3.3.2 y 1.12.3.3.3 de las Bases de Licitación, este último previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 4 y Circular Aclaratoria N° 5.

138. Instalaciones y Equipamiento existentes Segunda Concesión Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez.

PORTICO PORTON 12

Solicitamos aclarar cuál será el destino del pórtico free-flow que el concesionario actual está operando en el Acceso Norte al aeropuerto AMB una vez se realice la PSP de las Obras Preexistentes.

- ¿El nuevo concesionario tendrá que seguir operándolo, tendrá que desmantelarlo o podrá reaprovecharlo moviéndolo a la ubicación definitiva del tramo B4?

Adicional, con respecto a las instalaciones de Peaje solicitamos:

- Confirmar si habrá peaje manual en el Acceso Norte
- Confirmar que los modos de pago son efectivo y TAG (no existe pago con tarjeta prepago, débito o crédito)
- Confirmar si será necesario proveer TAG como parte de la oferta

Ref: 186

Respuesta: Respecto a la consulta contenida en la primera viñeta, remítase a las rectificaciones N° 1, N° 9, N° 21, N° 30, N° 33, N° 34, N° 49 y N° 64 de la Circular Aclaratoria N° 4, conforme a las cuales la infraestructura y equipamiento asociados al punto de cobro consultado, deberán estar desmantelado como requisito para la Puesta en Servicio Definitiva de las Obras.

En relación a la consulta contenida en la segunda viñeta, remítase a las rectificaciones N° 25, N° 27, N° 30, N° 33, N° 34, N° 47, N° 49, N° 50, N° 51, N° 52 y N° 53 de la Circular Aclaratoria N° 4, conforme a las cuales se elimina el diseño de vías de cobro en modalidad manual.

En cuanto a la consulta contenida en la tercera viñeta, no se confirma. Remítase al artículo 2.2.3.3.4.3.5 de las Bases de Licitación, en particular lo dispuesto en la letra a), en cuanto señala: *“Se podrá disponer de sistemas que acepten pagos con tarjetas de débito o crédito, para lo cual el sistema deberá sustentar autorizaciones en línea (...)”*.

En relación a la consulta contenida en la cuarta viñeta, remítase a las rectificaciones N° 11, N° 31, N° 32, N° 56, N° 57, N° 58, N° 59 y N° 60 de la Circular Aclaratoria N° 4, conforme a las cuales no se establece ni la obligación ni la opción de la Sociedad Concesionaria de distribuir TAGs.

139. Fecha de recepción y apertura de ofertas:

En base a la problemática descrita en la consulta anterior y al objeto de poder estudiar en profundidad las respuestas que Ustedes puedan emitir con la finalidad de poder presentar una oferta robusta y favorable a los intereses del MOP, se solicita una ampliación del plazo para la presentación de las ofertas de al menos 90 (noventa) días.

Ref: 187

Respuesta: Remítase a las rectificaciones N° 1 y N° 2 de la Circular Aclaratoria N° 5.

140. El numeral 1.11.2.4 de las Bases de Licitación¹ (BALI), denominado "Extinción Anticipada de la Concesión", consagra el derecho del Ministerio de Obras Públicas (MOP) de extinguir anticipadamente la concesión por razones que limiten el buen funcionamiento de las obras o el desarrollo regional, o se estime necesario elevar el Estándar Técnico y/o Niveles de Servicio, o por otras razones de interés público, siempre y cuando se haya cumplido alguna de las condiciones que se indican en el referido numeral.

La misma norma señala que en el evento que MOP ejerza su derecho de extinguir anticipadamente la concesión deberá pagar a la Sociedad Concesionaria una indemnización la cual se entiende, de conformidad con las BALI, como una avaluación anticipada de perjuicio. Vale decir, se trata de un pago que tiene un carácter indemnizatorio que busca resarcir a la Sociedad Concesionaria de los perjuicios que le genera el término anticipado de la concesión.

La avaluación anticipada de los perjuicios estipulada por el MOP en las BALI se calcula, en términos generales, a partir del valor presente del VPI² pendiente, considerando el margen promedio de los últimos 3 años según los respectivos Estados Financieros de la Sociedad Concesionaria. Sobre el particular hacemos presente a Ud. que, hasta el término de la actual³ concesión, los ingresos ordinarios de la futura⁴ Sociedad Concesionaria serán cero⁵ por lo que el margen calculado como se indica en las BALI podría no estar definido⁶ y ser negativo⁷.

Por otra parte, dado que la fecha de término de la actual concesión es variable, pudiendo extenderse su vigencia incluso más allá de la verificación de la primera condición que hace posible el término anticipado de la concesión⁸, se podría presentar el absurdo que la indemnización correspondiente a la evaluación anticipada de los perjuicios sea negativa o indefinida, desnaturalizándose de esta manera por completo el carácter compensatorio de dicha indemnización.

Entendemos que existe un error en el cálculo de la indemnización ya que si bien el numeral 1.11.2.4 de las BALI consagra el derecho del MOP de terminar anticipadamente la concesión, también le establece la obligación de compensar los perjuicios que esta decisión irroque, compromiso que, en los términos que están redactadas las BALI no se cumplirla.

Dado lo anteriormente señalado solicitamos a Ud., si lo tiene a bien, efectuar los ajustes correspondientes a las BALI con la finalidad que el término anticipado de la concesión no signifique ni implique bajo ninguna circunstancia un rompimiento del principio del equilibrio económico del Contrato de Concesión.

¹Tercera Concesión de AMB

²Valor Presente de los Ingresos

³Segunda Concesión de AMB

⁴Tercera Concesión de AMB

⁵100% de compartición de beneficios

⁶División por cero

⁷Costos superiores a los ingresos

⁸“Haber transcurrido al menos 6 años desde la publicación en el Diario Oficial del Decreto de Adjudicación.”

Ref: 188

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 23 de la Circular Aclaratoria N° 4.

141. En relación con el numeral 1.7.6.1 Cálculo del VPlm y del numeral 18.6.2 letra e), se solicita que los ingresos mensuales devengados no consideren la compartición de ingresos. Al considerar el 100% de los ingresos devengados la rentabilidad de la concesión está por debajo de la tasa de deuda vigente.

Ref: 189

Respuesta: Se mantiene lo regulado en las Bases de Licitación.

142. En relación con el numeral 1.12.2.2. “Pago por Compartición de Ingresos”, se solicita lo siguiente:

- a. Entre el período entre la Puesta en Servicio Provisoria de las Obras Preexistentes según 1.9.2.7 letra b) y la Puesta en Servicio Provisoria de la Totalidad de las Obras según 1.9.2.7 letra c) o hasta la extinción de la concesión, bajar el porcentaje de compartición a 70%. Lo anterior se justifica debido a que el 90% de compartición deja sólo un 10% de ingresos para la Concesionario, porcentaje que no cubre los costos de operación y mantenimiento, teniendo el Concesionario un déficit de caja en este período. Lo anterior, se incrementa dado el aumento en el plazo de la etapa de construcción producto del aumento necesario en los plazos de la fase de ingeniería.
- b. Entre el período entre la Puesta en Servicio Provisoria de la Totalidad de las Obras según 1.9.2.7 letra c) hasta la extinción de la concesión, eliminar el porcentaje de compartición de ingresos. Lo anterior se justifica debido al alto porcentaje de incobrables y morosidad que tiene esta concesión, lo que implica que la Concesionaria estará financiando esta compartición de ingresos no percibidos.

Ref: 190

Respuesta: Se mantiene lo regulado en las Bases de Licitación.

143. En relación con la modificación número 24 de la Circular Aclaratorio N°4, en 1.12.3.3.3 “Compensación o Indemnización por Nuevas Inversiones”, se solicita eliminar los dos últimos párrafos ya que en ambos se establece la atribución unilateral del MOP de

establecer compensaciones sin estar de acuerdo con la Sociedad Concesionaria. Estos párrafos comprometen el equilibrio económico – financiero de la concesión.

Ref: 191

Respuesta: Se mantiene lo regulado en las Bases de Licitación.

144. En relación con la Circular Aclaratorio N°4, en la modificación 2, numeral 1.4.3 “Antecedentes Referencial”, el cambio de nombre de los dos primeros antecedentes referenciales de la Tabla 2 es sólo un cambio de nombre o implica la entrega de nuevos antecedentes denominados 1. Proyecto de Ingeniería de Detalle “Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez” y 2. Planos y Cuadros de Expropiaciones”. Favor aclarar.

Ref: 192

Respuesta: Se aclara que el ajuste en la columna “Descripción” de la Tabla N° 2: Antecedentes Referenciales, no implica la entrega de una nueva versión de Antecedentes Referenciales. Con todo, téngase presente el Antecedente Referencial N° 1 entregado por el MOP mediante Oficio Ord. N° 107 de 14 de julio de 2021, complementado mediante Oficio Ord. N° 136 de 20 de agosto de 2021; y el Antecedente Referencial N° 2 entregado por el MOP mediante Oficio Ord. N° 156 de 13 de septiembre de 2021 y Oficio Ord. N° 219 de 26 de noviembre de 2021.

145. En relación con la Circular Aclaratoria N°4, en la modificación 34, ¿a qué nivel debe ser el desmantelamiento de la infraestructura y equipamiento del Portón 12, especialmente en lo referido a la infraestructura? ¿Cuándo se debe hacer dicho desmantelamiento? Favor precisar.

Ref: 193

Respuesta: Remítase a las rectificaciones N° 1, N° 9, N° 21, N° 30, N° 33, N° 34, N° 49 y N° 64 de la Circular Aclaratoria N° 4. En relación con el momento en que se debe realizar dicho desmantelamiento, la infraestructura y equipamiento asociados al punto de cobro consultado, deberán estar desmantelados como requisito para la Puesta en Servicio Definitiva de las Obras.

146. En relación con la Circular Aclaratorio N°4, en la modificación 30, numeral 1.15, se solicita confirmar que el punto de cobro del Portón 12 no debe seguir siendo operado desde la PSP de las obras preexistentes. Se hace notar que en el punto 1.13 se hace referencia a un sector B4 que no existe en las obras preexistentes.

Ref: 194

Respuesta: No se confirma. Con todo, en relación con el punto de cobro emplazado en el sector denominado “Portón 12”, remítase a las rectificaciones N° 1, N° 9, N° 21, N° 30, N° 33, N° 34, N° 49 y N° 64 de la Circular Aclaratoria N° 4, conforme a las cuales la infraestructura y equipamiento asociados a dicho punto de cobro, deberán estar desmanteladas como requisito para la Puesta en Servicio Definitiva de las Obras.

En relación con el Punto de Cobro del Subsector B4, señalado en la rectificación N° 25 de la Circular Aclaratoria N° 4, se hace presente que corresponde a un Punto de Cobro adicional que operará a partir de la autorización de la Puesta en Servicio Provisoria de las Nuevas Obras.

147. En relación con la Circular Aclaratorio N°4, en la modificación 27, numeral 1.14.4, se solicita confirmar que en todo momento la tarifa a cobrar en el peaje manual desde la PSP de las Obras Nuevas será la misma tarifa del PTT.

Ref: 195

Respuesta: No se confirma. Remítase a la rectificación N° 27 de la Circular Aclaratoria N° 4, conforme a la cual, para la Plaza de Peaje manual, aplicará la misma tarifa establecida para el sistema de cobro alternativo denominado PTT, a partir de la autorización de la Puesta en Servicio Provisoria de las Obras Preexistentes o bien cuando se haya autorizado la Puesta en Servicio Provisoria de la Totalidad de las Obras.

148. En relación a la gestión de residuos del proyecto, específicamente en el Tramo B3, y al documento de Resolución de Calificación Ambiental Resolución Exenta N°121/2012, del 14 de marzo de 2012, en el punto 3.3.1 Fase de construcción, letra b. Uso y Manejo de Botaderos, donde se indica “Se estima llevar a estos lugares un total de 151.388 m3 compuesto por escarpe, material inadecuado (material que no cumple con las características necesarias para ser utilizado en la construcción del proyecto) y de las excavaciones en T.C.N (Terreno Cualquier Naturaleza) y excavaciones para estructuras.”

Se consulta:

- a) En el supuesto, y dado que, no se tiene mayor información respecto al material o residuos que componen los rellenos en esa zona, ¿cómo se debe proceder en caso de encontrar RESIDUOS PELIGROSOS (ejemplo, neumáticos, baterías, Pilas, Aparatos eléctricos o electrónicos, envases y embalajes de residuos de este tipo, etc) en el tramo referido y que, ha sido utilizado como botadero no autorizado?
- b) Por otra parte, ¿De qué manera debe proceder el adjudicatario ante la autoridad ambiental, considerando que las condiciones del sector se han visto modificadas en un periodo fuera de la tramitación de la RCA, la cual fue aprobada en el año 2012?
- c) Quien asume los costos asociados a la tramitación ante la autoridad ambiental en caso de hallazgos de residuos peligrosos o tener que modificar la RCA ya tramitada/aprobada?.

Todo esto, considerando además, el documento de Declaración de Impacto Ambiental, Capítulo 1, 1. Antecedentes Generales, 1.2 Antecedentes Generales del Titular, donde se indica “No obstante lo señalado en el párrafo anterior, una vez obtenida la respectiva Resolución de Calificación Ambiental, todas las medidas, exigencias o condiciones definidas por la Comisión de Evaluación Ambiental de la Región Metropolitana, contenidas en la Resolución, se entenderá que forman parte integral del contenido del correspondiente Decreto Supremo de Adjudicación de la Concesión, y del titular de la DIA será traspasada del DGOP del MOP a la Sociedad Concesionaria adjudicataria de la concesión. Es decir, la Sociedad Concesionaria será la única responsable ante la autoridad ambiental del cumplimiento de las obligaciones, cargas y exigencias ambientales que se impongan a este proyecto”.

Ref: 197

Respuesta: En relación con lo consultado en la letra a), remítase a lo dispuesto en el artículo 2.7.1.11.1 de las Bases de Licitación.

Respecto a lo consultado en las letras b) y c), remítase a lo indicado en el artículo 1.8.10.1 de las Bases de Licitación, y a lo dispuesto en el artículo 1.4.1 de las Bases de Licitación, en particular al Documento N° 11, asociado a la Resolución Exenta N° 664 de 31 de mayo de 2018 del Servicio de Evaluación Ambiental, la cual da por acreditado el inicio de la ejecución del proyecto "Concesión Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez - Tramo B". Con todo, cabe señalar que si bien el MOP es el titular de la RCA N° 121/2012, la Sociedad Concesionaria será la única responsable respecto del cumplimiento de las obligaciones ambientales.

149. Se solicita entregar bases de datos de pasadas con patentes de vehículos, al menos durante un año normal, 2017 o 2018. Esta información es relevante para conocer la frecuencia de uso de los usuarios de la concesión.

Ref: 122

Respuesta: Se hace presente que no es posible entregar la información de los tránsitos por placas patente. Lo anterior en virtud de lo dispuesto en la Ley N° 19.628, sobre Protección de la Vida Privada, la cual estipula en su artículo 1° lo siguiente: *“El tratamiento de los datos de carácter personal en registros o bancos de datos por organismos públicos o por particulares se sujetará a las disposiciones de esta ley, con excepción del que se efectúe en ejercicio de las libertades de emitir opinión y de informar, el que se regulará por la ley a que se refiere el artículo 19, N° 12, de la Constitución Política”*. Por su parte, el artículo 4° la referida ley señala que el tratamiento de los datos personales sólo puede efectuarse cuando la referida ley u otras disposiciones legales lo autoricen o el titular consienta expresamente en ello, agregando que: *“La persona que autoriza debe ser debidamente informada respecto del propósito del almacenamiento de sus datos personales y su posible comunicación al público. La autorización debe constar por escrito. La autorización puede ser revocada, aunque sin efecto retroactivo, lo que también deberá hacerse por escrito”*.

150. De manera cada vez más recurrente diversas instituciones del Estado relacionadas con el orden y seguridad pública requieren información respecto de vehículos que circularon por las Autopistas, en muchos casos en carácter de urgente frente a un ilícito ocurrido de manera muy reciente. Entendemos que el MOP se encuentra trabajando con el Ministerio del Interior y Seguridad Pública como, asimismo, con Carabineros de Chile y la Policía de Investigaciones con la finalidad de perfeccionar los sistemas de control y seguridad pública, a partir de la Información que pueden proporcionar las autopistas con sistemas electrónicos de cobro. En este sentido, y más allá de las limitaciones legales que existen en esta materia, las cuales son bastante restrictivas, ¿establecerá el MOP algún procedimiento o criterio para la entrega de esta información cuando en requerida por instituciones encargadas del orden y seguridad pública?

Ref: 21

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 22 de la Circular Aclaratoria N° 4.

151. Se han realizado varias visitas a la zona de las obras viales en cumplimiento del artículo de las BALI “1.5 DE LAS OFERTAS” donde se indica [“... Será de responsabilidad, cargo y costo de los Licitantes y/o Grupos Licitantes visitar e inspeccionar los terrenos en los cuales se ejecutará el Proyecto...”]
- No obstante, al objeto de dar pleno cumplimiento al citado artículo, solicitamos el MOP indique cuál debe ser el procedimiento formal para solicitar visita a las instalaciones tecnológicas de la actual concesión (Salas Técnicas, Data Center, Centro de Control, Sistemas ITS, etc).

Ref: 68

Respuesta: Tener presente la visita guiada a las instalaciones del actual Contrato de Concesión denominado "Concesión Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez", que fue organizada por el MOP para el 23 de septiembre de 2021.

152. Acceso Empresa Armony Sustentable

En el camino de lo Boza-Aguas Claras actualmente en el diseño se aprecia una curva que ingresa hasta 20 mts aproximadamente de la propiedad de la empresa Armony Sustentable. ¿La concesión contempla solo la construcción del acceso o también contempla la mantención? Favor aclarar.

Ref: 182

Respuesta: Remítase a lo indicado en el artículo 2.3.1.17 de las Bases de Licitación, en especial lo dispuesto en el segundo párrafo en cuanto señala que la mantención de los accesos privados y su costo será responsabilidad de los particulares.

153. La RCA del Tramo B establece que los rescates y relocalización de fauna se realizan antes de la etapa de construcción. ¿Quién realiza estos rescates, el concesionario actual o el MOP?

Ref: 154

Respuesta: Conforme a lo dispuesto en los artículos 1.4.1 y 1.8.10.1 de las Bases de Licitación, a partir de la publicación del Decreto Supremo de Adjudicación en el Diario Oficial, la Sociedad Concesionaria es la única responsable respecto del cumplimiento de las obligaciones y exigencias ambientales para los Subsectores B2, B3 y B4, lo que incluye los rescates y relocalización de fauna de dichos Subsectores. Por su parte, para los Subsectores A1, A2 y B1, los rescates y relocalización de fauna serán realizados por la actual Sociedad Concesionaria, toda vez que la responsabilidad respecto del cumplimiento de las obligaciones y exigencias por parte de la nueva Sociedad Concesionaria, aplicarán a partir de la Puesta en Servicio Provisoria de las Obras Preexistentes.

- II. **COMUNÍQUESE** la presente Resolución a los Licitantes y/o Grupos Licitantes, a la Oficina de Partes de la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas y a los demás Servicios que correspondan.

ANÓTESE Y COMUNÍQUESE

CONTRALORIA GENERAL

TOMA DE RAZON

NUEVA RECEPCION

Con Oficio Nº

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

REFRENDACION

REF. POR	\$	
IMPUTAC.		
ANOT. POR	\$	
IMPUTAC.		
RGP	LQB	JJS
DEDUC DTO:		

Nº Proceso: 15575040