

**Ministerio de Economía,
Fomento y Reconstrucción**SUBSECRETARIA DE ECONOMIA,
FOMENTO Y RECONSTRUCCION

Departamento de Cooperativas

EXTRACTO

Eulogio Baeza Gutiérrez, Notario Público Titular, calle Mapocho 4167, Quinta Normal, certifico: Que con esta fecha se redujo a escritura pública ante mí, el "Acta de Asamblea de Constitución de la Cooperativa de trabajo del mobiliario y de la decoración Mobideco". Razón Social: "COOPERATIVA DE TRABAJO DEL MOBILIARIO Y DECORACION", nombre de fantasía: "MOBIDECO". Objetivos: fortalecer el trabajo de todos los miembros de la Cooperativa, comercializar y prestar servicios a terceros, producir, fabricar o transformar bienes, adquirir bienes y materiales tanto para la comercialización como para la producción, formar redes de trabajo, representar a sus miembros ante los Organismos del Estado, desarrollar, adjudicar y ejecutar proyectos para la superación de cualquier problema que afecte a los socios, sean estos de gestión, técnicos, etcétera. Atendiendo a ellos de forma individual o grupal, cuando las necesidades lo exijan; ser un puente de ayuda para sus miembros que les permita acceder a las distintas vías de apoyo que existen para los microempresarios, captar clientes para la Cooperativa que le permita a los miembros de ésta tener trabajo para cada uno de sus miembros, prestar ayuda profesional a los miembros que la requieran, promover la racionalización, desarrollo, protección, progreso, prestigio de la Cooperativa, su regular y correcto ejercicio y el bienestar de sus miembros. Coordinar la participación en ferias, exposiciones o eventos de toda índole. Para lograr esta finalidad, la Cooperativa deberá, preferentemente: a) Velar por la buena conducta personal y profesional de sus miembros formulando las recomendaciones que estime necesarias. b) Prestar protección a sus miembros. c) Dictar, para los miembros de la Cooperativa, normas relacionadas con el honor y ejercicio de la actividad. d) Otorgar a sus miembros asistencia en materias de salud y bienestar. e) Realizar cursos, seminarios, congresos y estudios para perfeccionar el trabajo y conocimiento de los miembros de la Cooperativa. f) Proponer a las autoridades que corresponda, proyectos de modificaciones legales o reglamentarias y formular también recomendaciones a las mismas autoridades para el mejoramiento de las profesiones y asociados. g) Representar a los miembros que lo soliciten en los recursos o reclamaciones que presenten ante los Tribunales de Justicia o ante las autoridades administrativas, cuando en el ejercicio de su labor sean objeto de abusos o malos tratos; h) Organizar Instituciones de ahorro, asistencia, protección y ayuda mutua en beneficio de sus miembros. i) Denunciar o deducir querrela ante la Justicia Ordinaria por todo acto que llegue a conocimiento del Directorio General y que sea constitutivo del ejercicio ilegal de la actividad propia de la Cooperativa. j) Crear y mantener oficinas para atender consultas y para dar orientación e información a los miembros de la Cooperativa y a los particulares. k) Autorizar la creación y funcionamiento de sedes regionales. Socios constituyentes: Asunción del Carmen García Silva, Berta del Carmen Cea Muñoz, Domingo Anacleto Villablanca Méndez, Roberto Arturo Villablanca Cea, José Aquiles Barraza Aguilar, don Francisco Enrique Rita Montalva, Viviana Soledad Cartagena López, Juan Oscar Cordero Riquelme, Francisco Fernando Rita Villagra. Capital Social: \$500.000 que los socios aportaron por iguales partes. Domicilio: Santiago. Duración: Indefinida. Demás estipulaciones en estatuto aprobado en acta reducida a escritura, que extracto. Santiago, 6 de noviembre de 2006.

SUBSECRETARIA DE PESCA

(Extracto)

Por resolución exenta N°2.826, de 17 de octubre de 2006, de esta Subsecretaría, modificase la resolución N°1.197, de 2006, de esta Subsecretaría, que autorizó a JUAN CARLOS AGUILA AGUILA para instalar colectores de semillas de mitilidos en Estero Castro, sector sur de Punta Pello, X Región, en el sentido de ampliar el plazo de vigencia que en ella aparece por un período de seis meses contados desde el 4 de noviembre de 2006.

Valparaíso, 17 de octubre de 2006.- Carlos Hernández Salas, Subsecretario de Pesca.

Ministerio de Hacienda

Servicio de Impuestos Internos

VII Dirección Regional Talca

CERTIFICA CALIDAD DE AGENTE RETENEDOR DEL IVA A SOCIEDAD COMERCIAL DISTRIBUIDORA DE CARNES Y ALIMENTOS SOCIMEAT LTDA.

(Certificado)

Núm. 866.- Certifico que Sociedad Comercial Distribuidora de Carnes y Alimentos Socimeat Ltda., RUT N°76.239.880-K, cuyo representante legal es don Augusto Roncagliolo Lizárraga, RUT N°10.285.412-8, cumple todos los requisitos y exigencias establecidas en Resolución Exenta N°3.722 de 28.07.2000, publicada en el Diario Oficial el 01.08.2000, y que en consecuencia tiene la calidad de agente retenedor del Impuesto al Valor Agregado, por las ventas de carnes y servicios de faenamiento de ganado que efectúe, durante el período comprendido entre el día 1° del mes siguiente al de la publicación de este certificado en el Diario Oficial, y tendrá vigencia indefinida.

Talca, 6 de noviembre de 2006.- Mirtha Barra Paredes, Directora Regional.

Ministerio de Educación**EXTRACTO DE DECRETO N°736 EXENTO, DE 2006**

Por decreto exento de Educación N°736 de 6 de junio de 2006, se ha aprobado plan y programas especiales de estudio bilingüe para 1° a 8° año de Enseñanza Básica a la Escuela Básica Particular "Trapa Trapa Butalelbum", de la comuna de Alto Bío Bío, Región del Bío Bío, el que se aplicará a contar del año escolar 2006.

Además se aprueban programas de estudio para los Subsectores correspondientes a los cursos de 1° a 8° año (NB.1, NB.2, NB.3, NB.4, NB.5 y NB.6) de Enseñanza Básica.

Santiago, 7 de agosto de 2006.- Pilar Romaguera Graña, Subsecretaria de Educación.

RECTIFICACION

En la edición del Diario Oficial N° 38.607 de 7 de noviembre de 2006, se publicó decreto N° 1.499 exento, que Declara Plena Autonomía del Centro de Formación Técnica de ENAC, con el error que se salva a continuación: página nueve, segunda columna, donde dice "... Núm. 1.499 exento.- Santiago, 26 de octubre de 2006.- Considerando..." debe decir "... Núm. 1.499 exento.- Santiago, 2 de octubre de 2006.- Considerando..."

Ministerio de Justicia

Entidades Religiosas de Derecho Público

EXTRACTO

Ministerio Restauración y Conquista de Cristo, con sede ubicada en Ortiz de Rosa 322, Población Santa Ana, Recoleta, Registro Público N° 01227, del 12/julio/2006. Constituyentes: Carlos Carreño G., Ana Ponce G., Alberto Carreño G., Carolina Carreño P., Juan Carmona L., Antonio Donoso M., Verónica Merino P., Luis Carrasco M., María Suazo R., Manuel Padilla H., Juana Osorio V., Mariana Esquivel M., Osvaldo Cerda A., Rosa Alcaíno R., Ana Marino P., Carlos Saldaña H., Purísima Fuentes T., Francisco Lorca F., Mauricio Vera U., Rosa Lorca F., Cynthia Quezada L., Manuel Bravo C., Paula Gallardo R., Carmen Bravo S., Paulina Díaz D. Objetivos: a) Predicar el Evangelio de Cristo Jesús a toda persona; b) Promover la fe y virtudes cristianas; c) Mantener la comunión espiritual entre los miembros del Ministerio; d) Realizar congresos, conferencias, cruzadas evangelistas sobre la fe y los derechos cristianos; objeto que se llevará a efecto mediante creación de centros educacionales, canales de difusión cristiana como radioemisoras, televisión e informática. Será administrada por Directorio 5 miembros, elegidos por

período indefinido, a quien corresponde; a) ejecutar acuerdos; b) velar por cumplimiento de los estatutos, reglamentos y acuerdos del Ministerio; c) firmar documentación propia a su cargo; d) dar cuenta en conferencia general ordinaria marcha del Ministerio; e) mantener al día inventario; f) demás atribuciones que determinen estatutos. Escritura pública contiene estatutos, del 30 junio 2006, ante Notario Santiago, Eduardo Diez Rojas, suplente Eduardo Diez Morello, Titular 34° Notaría Santiago, Morandé 243.- Santiago, 7 noviembre 2006.

Ministerio de Obras Públicas**APRUEBA CONVENIO COMPLEMENTARIO N°5 QUE MODIFICA EL CONTRATO DE CONCESION DE LA OBRA PUBLICA FISCAL DENOMINADA "INTERCONEXION VIAL SANTIAGO - VALPARAISO - VIÑA DEL MAR"**

Núm. 514.- Santiago, 13 de julio de 2006.- Vistos:

- El DFL MOP N°850, de 1997, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N°15.840, de 1964, Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y del DFL N°206, de 1960, Ley de Caminos.

- El decreto supremo MOP N°900, de 1996, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL MOP N°164, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas, y en particular su artículo 19°.

- El decreto supremo MOP N°956, de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones.

- El decreto supremo MOP N°756, de fecha 29 de mayo de 1998, que adjudicó el contrato de concesión para la ejecución, conservación y explotación de las obras públicas fiscales comprendidas entre los kilómetros 0,000 y 109,600 del balizado existente en la calzada izquierda de la Ruta 68, incluyéndose las obras correspondientes al Troncal Sur, entre los kilómetros 86,850 y 107,911 y la Ruta 60 - CH (Camino Las Palmas o Rodelillo - El Salto) entre los kilómetros 0,0 y 10,7 obra denominada "Interconexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar".

- El decreto supremo MOP N°1.899, de fecha 16 de mayo de 2000, que modificó el régimen jurídico del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar" para hacerle aplicable las normas establecidas en el D.S. MOP N°956, de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones.

- El decreto supremo MOP N°20, de fecha 26 de enero de 2000, que aprobó el convenio complementario N°1, de fecha 3 de septiembre de 1999, de modificación del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar".

- El decreto supremo MOP N°1.078, de fecha 13 de julio de 2001, que aprobó el convenio complementario N°2, de fecha 7 de junio de 2001, de modificación del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar".

- El decreto supremo MOP N°5, de fecha 3 de enero de 2002, que aprobó el convenio complementario N°3, de fecha 15 de noviembre de 2001, de modificación del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar".

- El decreto supremo MOP N°466, de fecha 13 de mayo de 2003, que aprobó el convenio complementario N°4, de fecha 29 de abril de 2003, de modificación del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar".

- La resolución N°520 de 1996 de la Contraloría General de la República que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la resolución N°55 de 1992.

Decreto:

1. Apruébase el convenio complementario N°5 de fecha 9 de junio de 2006, que se anexa y forma parte integrante del presente decreto, suscrito entre la Dirección General de Obras Públicas, representada por su Director General, don Carlos Rubilar Ottone, ambos domiciliados para estos efectos en calle Morandé N°71 piso 3°, comuna y ciudad de Santiago, y la "Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A.", RUT N°96.873.140-8, debidamente representada por don Mauricio Gatica Sotomayor, ambos con domicilio para estos efectos en Km 17,9 Ruta 68, comuna de Pudahuel, Santiago. Dicho convenio complementario pasará a formar parte integrante del contrato de concesión.

2. Dispónese que en todo lo no modificado por el convenio complementario que se aprueba por el presente decreto supremo, rigen plenamente las estipulaciones del

decreto supremo MOP N° 756, de fecha 29 de mayo de 1998 que adjudicó el contrato de concesión, las Bases de Licitación y demás instrumentos que conforman el contrato de concesión.

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

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

Anótese, tómesese razón y publíquese.- MICHELLE BACHELET JERIA, Presidente de la República.- Eduardo Bitrán Colodro, Ministro de Obras Públicas.- Andrés Velasco Brañas, Ministro de Hacienda.

Lo que transcribo a Ud. para su conocimiento.- Saluda atentamente a Ud., Juan Eduardo Saldivia Medina, Subsecretario de Obras Públicas.

AUTORIZA PAGO EN CUMPLIMIENTO DE CONCILIACION APROBADA POR COMISION CONCILIADORA DEL CONTRATO DE CONCESION DE OBRA PUBLICA FISCAL DENOMINADA "RUTA INTERPORTUARIA TALCAHUANO - PENCO POR ISLA ROCUANT"

Núm. 663.- Santiago, 16 de agosto de 2006.- Vistos:

- El artículo 87 del DFL MOP N° 850, de 1997, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 15.840, de 1964, Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y del DFL N° 206, de 1960, Ley de Caminos.

- El DS MOP N° 900, de 1996, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL MOP N° 164, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas, y en particular su artículo 36°.

- El DS MOP N° 956, de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, y en particular sus artículos 84°, 85°, 86° y 88°.

- El DS MOP N° 112, de fecha 31 de enero de 2002, que adjudicó el contrato de concesión para la ejecución, conservación y explotación de la obra pública fiscal denominada "Ruta Interportuaria Talcahuano - Penco por Isla Rocuant".

- El DS MOP N° 71, de fecha 1 de febrero de 2005, que aprobó el Convenio Complementario N° 1, de fecha 12 de enero de 2005, de modificación del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Ruta Interportuaria Talcahuano - Penco por Isla Rocuant".

- El decreto exento MOP N° 1.276, de 30 de octubre de 2003, que establece la composición de la Comisión Conciliadora del contrato de concesión de obra pública fiscal denominada "Ruta Interportuaria Talcahuano - Penco por Isla Rocuant".

- Acta de Constitución de la Comisión Conciliadora del contrato de concesión de obra pública fiscal denominada "Ruta Interportuaria Talcahuano - Penco por Isla Rocuant", de fecha 28 de noviembre de 2003 y Normas de Procedimiento aprobadas en la misma fecha.

- La solicitud de intervención de fecha 2 de junio de 2005, formulada por la Sociedad Concesionaria Autopista Interportuaria S.A., ante la Comisión Conciliadora del contrato de concesión de obra pública fiscal denominada "Ruta Interportuaria Talcahuano - Penco por Isla Rocuant".

- Propuesta de Conciliación de 15 de septiembre de 2005, formulada a las partes del contrato de concesión por la Comisión Conciliadora.

- El Ord. N° 3333, de 2° de noviembre de 2005, del señor Ministro de Obras Públicas.

- El Ord. N° 1091, de 13 de diciembre de 2005, del gabinete del señor Ministro de Hacienda.

- El Acta de Conciliación, de fecha 31 de enero de 2006, firmada por los miembros de la Comisión Conciliadora y por las partes del contrato de concesión, debidamente representadas, reducida a escritura pública en notaría de Santiago de doña Antonieta Mendoza Escalas, con fecha 15 de marzo de 2006, Repertorio N° 2380/2006.

- El oficio Ord. N° IF-INT-EXP. 083/06, de fecha 29 de julio de 2006, del Inspector Fiscal de Explotación.

- La carta SCRIT-MOP-EXPL N° 181/06, de fecha 5 de julio de 2006, de Sociedad Concesionaria Autopista Interportuaria S.A.

- La resolución N° 520 de 1996, de la Contraloría General de la República, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la resolución N° 55 de 1992.

Considerando:

- Que, con el objeto de poner término a la controversia surgida entre las partes del contrato de concesión de la especie, a propósito de la solicitud de intervención presentada el día 2 de junio de 2005 por la Sociedad Concesionaria Autopista Interportuaria S.A., con fecha 31 de enero de 2006, las mismas partes, debidamente representadas, suscribieron un Acta de Conciliación ante la Comisión Conciliadora de la Concesión "Ruta Interportuaria Talcahuano - Penco por Isla Rocuant".

- Que el pago de la suma conciliada debe efectuarse, por el Ministerio de Obras Públicas, dentro del plazo de seis meses, contados desde la reducción a escritura pública, del Acta de Conciliación de fecha 31 de enero de 2006, según se expresa en el numeral 3 de la letra b) del mismo instrumento.

Decreto:

1. Autorícese el pago de UF 66.501 (sesenta y seis mil quinientas una unidades de fomento) a favor de Sociedad Concesionaria Autopista Interportuaria S.A., en cumplimiento del Acta de Conciliación de fecha 31 de enero de 2006. Dicho pago deberá ser efectuado por el Ministerio de Obras Públicas, en el plazo máximo de 60 días contados desde la publicación en el Diario Oficial del presente decreto, y deberá considerar la cifra de UF 66.501 actualizada con el interés diario resultante de aplicar la tasa de interés corriente para operaciones reajustables, mayores de UF 2.000 y a un plazo mayor de un año, que informe la Superintendencia de Bancos e Instituciones Financieras para cada día, hasta la fecha de pago efectivo de la obligación, y según su equivalencia en pesos conforme al valor de dicha unidad para el mismo día. Para que el MOP efectúe este pago, la Sociedad Concesionaria deberá haber cumplido las formalidades detalladas en el número 2 siguiente.

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

3. Solicítase la urgencia de 5 días para el trámite de Toma de Razon del presente decreto supremo, en atención a las razones expuestas en los Considerandos, conforme a lo dispuesto en el inciso tercero del artículo 111° del DFL 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 DFL N° 206, de 1960, Ley de Caminos.

Anótese, tómesese razón y publíquese.- MICHELLE BACHELET JERIA, Presidente de la República.- Eduardo Bitrán Colodro, Ministro de Obras Públicas.- Andrés Velasco Brañas, Ministro de Hacienda.

Lo que transcribo a Ud. para su conocimiento.- Saluda Atte. a Ud., Juan Eduardo Saldivia Medina, Subsecretario de Obras Públicas.

APRUEBA CONVENIO COMPLEMENTARIO N° 1 QUE MODIFICA EL CONTRATO DE CONCESION DE LA OBRA PUBLICA FISCAL DENOMINADA "TERMINAL DE PASAJEROS AEROPUERTO CERRO MORENO DE ANTOFAGASTA"

Núm. 664.- Santiago, 16 de agosto de 2006.- Visto:

- El DFL MOP N° 850, de 1997, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 15.840, de 1964, Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y del DFL N° 206, de 1960, Ley de Caminos.

- El decreto supremo MOP N° 900, de 1996, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL MOP N° 164, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas, y en particular su artículo 19°.

- El decreto supremo MOP N° 956, de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones.

- El decreto supremo MOP N° 3.308, de fecha 29 de octubre de 1999, que adjudicó el contrato de concesión para la ejecución, conservación y explotación de la obra pública fiscal denominada "Terminal de Pasajeros Aeropuerto Cerro Moreno de Antofagasta".

- La resolución N° 520, de 1996, de la Contraloría General de la República que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la resolución N° 55, de 1992.

Decreto:

1. Apruébase el convenio complementario N° 1, de fecha 18 de julio de 2006, que se anexa y forma parte integrante del presente decreto, suscrito entre la Dirección General de Obras Públicas, representada por su Director General, don Carlos Rubilar Othone, ambos domiciliados por estos efectos en calle Morandé N° 71, piso 3°, comuna y ciudad de Santiago, y "Aeropuerto Cerro Moreno Sociedad Concesionaria S.A.", RUT N° 96.912.990-6, debidamente representada por don Oscar Guzmán Hurtado y don Eduardo Escal Aguirre, todos domiciliados para estos efectos en Avda. Andrés Bello 2711, piso 18, comuna de Las Condes, Santiago. Dicho convenio complementario pasará a formar parte integrante del contrato de concesión.

2. Dispónese que en todo lo no modificado por el convenio complementario que se aprueba por el presente decreto supremo, rigen plenamente las estipulaciones de decreto supremo MOP N° 3.308, de fecha 29 de octubre de 1999 que adjudicó el contrato de concesión, las Bases de Licitación y demás instrumentos que conforman el contrato de concesión.

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

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

Anótese, tómesese razón y publíquese.- MICHELLE BACHELET JERIA, Presidente de la República.- Eduardo Bitrán Colodro, Ministro de Obras Públicas.- Andrés Velasco Brañas, Ministro de Hacienda.

Lo que transcribo a Ud. para su conocimiento.- Saluda atentamente a Ud., Juan Eduardo Saldivia Medina, Subsecretario de Obras Públicas.

marcas

Veredictos de Propiedad Industrial:

- Marcas • patentes de invención
- modelos de utilidad • dibujos y diseños industriales
- esquemas de trazado o topografías de circuitos integrados
- indicaciones geográficas y denominaciones de origen

Presentada y aceptada a tramitación una solicitud de registro, un extracto de ésta deberá ser publicada en el Diario Oficial

DIARIO OFICIAL

TOMADO RAZON

GOBIERNO DE CHILE
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

11 OCT 2006

Contralor General
de la República
Subrogante

Ref.: Aprueba convenio complementario N°5
que modifica el contrato de concesión
de la obra publica fiscal denominada
"Interconexión Vial Santiago -
Valparaíso - Viña del Mar".

MINISTERIO DE HACIENDA
OFICINA DE PARTES
RECIBIDO

CONTRALORIA GENERAL	
TOMA DE RAZON	
11 OCT 2006	
RECEPCION	
DEPART. JURIDICO	
DEP. T. R. Y REGISTRO	
DEPART. CONTABIL.	
SUB. DER. C. CENTRAL	
SUB. DER. E. CUENTAS	
SUB. DER. C. P. Y BIENES NAC.	
DEPART. AUDITORIA	
DEPART. V. O. P., U y T.	
SUB. DEP. MUNICIP.	
REFRENDACION	
REF. POR IMPUTAC.	\$ _____
ANOT. POR IMPUTAC.	\$ _____
REBUC-DIG. DIRECCION DE PRESUPUESTOS	
MINISTERIO DE HACIENDA	

SANTIAGO, 13 JUL 2006

N° 514 /

SUBSECRETARIA DE O.O.P.P.
OFICINA DE PARTES
TRAMITADO
FECHA 19 OCT 2006

VISTOS:

- El DFL MOP N° 850, de 1997, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 15.840, de 1964, Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y del DFL N° 206, de 1960, Ley de Caminos.
- El Decreto Supremo MOP N° 900, de 1996, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL MOP N° 164, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas, y en particular su artículo 19°.
- El Decreto Supremo MOP N° 956, de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones.
- El Decreto Supremo MOP N° 756, de fecha 29 de mayo de 1998, que adjudicó el contrato de concesión para la ejecución, conservación y explotación de las obras públicas fiscales comprendidas entre los kilómetros 0,000 y 109,600 del balizado existente en la calzada izquierda de la Ruta 68, incluyéndose las obras correspondientes al Troncal Sur, entre los kilómetros 86,850 y 107,911 y la Ruta 60 - CH (Camino Las Palmas o Rodelillo - El Salto) entre los kilómetros 0,0 y 10,7 obra denominada "Interconexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar".

DIRECCION DE PRESUPUESTOS
MINISTERIO DE HACIENDA
800 773
4807

- El Decreto Supremo MOP N° 1899, de fecha 16 de mayo de 2000, que modificó el régimen jurídico del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar" para hacerle aplicable las normas establecidas en el D.S. MOP N° 956, de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones.
- El Decreto Supremo MOP N° 20, de fecha 26 de enero de 2000, que aprobó el convenio complementario N°1, de fecha 03 de septiembre de 1999, de modificación del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar".
- El Decreto Supremo MOP N° 1078, de fecha 13 de julio de 2001, que aprobó el convenio complementario N°2, de fecha 07 de junio de 2001, de modificación del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar".
- El Decreto Supremo MOP N° 5, de fecha 03 de enero de 2002, que aprobó el convenio complementario N°3, de fecha 15 de noviembre de 2001, de modificación del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar".
- El Decreto Supremo MOP N° 466, de fecha 13 de mayo de 2003, que aprobó el convenio complementario N°4, de fecha 29 de abril de 2003, de modificación del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar".
- La Resolución N° 520 de 1996 de la Contraloría General de la República que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Resolución N° 55 de 1992.

DECRETO:

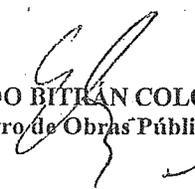
1. **APRUEBASE** el convenio complementario N°5 de fecha 09 de junio de 2006, que se anexa y forma parte integrante del presente decreto, suscrito entre la **Dirección General de Obras Públicas**, representada por su Director General, don Carlos Rubilar Ottone, ambos domiciliados para estos efectos en calle Morandé N° 71 piso 3°, comuna y ciudad de Santiago, y la "**Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A.**", RUT N° 96.873.140 – 8, debidamente representada por don Mauricio Gatica Sotomayor, ambos con domicilio para estos efectos en KM 17,9 Ruta 68, comuna de Pudahuel, Santiago. Dicho convenio complementario pasará a formar parte integrante del contrato de concesión.
2. **DISPONESE** que en todo lo no modificado por el convenio complementario que se aprueba por el presente Decreto Supremo, rigen plenamente las estipulaciones del Decreto Supremo MOP N° 756, de fecha 29 de mayo de 1998 que adjudicó el contrato de concesión, las Bases de Licitación y demás instrumentos que conforman el contrato de concesión.
3. **ESTABLECESE** que la sociedad concesionaria deberá suscribir ante notario tres transcripciones del presente Decreto Supremo en señal de aceptación de su contenido, debiendo protocolizar ante el mismo notario uno de sus ejemplares conjuntamente con un original del convenio complementario que se aprueba, dentro del plazo de 15 días corridos, contados desde su publicación en el Diario Oficial. Una de las transcripciones referidas precedentemente será entregada para su archivo a la Coordinación General de Concesiones de la Dirección General de Obras Públicas y la otra a la Fiscalía del Ministerio de Obras Públicas, ambas deberán acompañarse de una copia autorizada de la protocolización efectuada.

4. ESTABLECESE que el Director General de Obras Públicas informará semestralmente a la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda sobre el desarrollo y cumplimiento de las estipulaciones del convenio complementario aprobado por el presente Decreto Supremo.

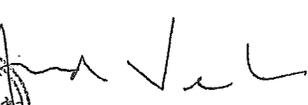
ANÓTESE TÓMESE RAZÓN Y PUBLÍQUESE



MICHELLE BACHELET JERIA
PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

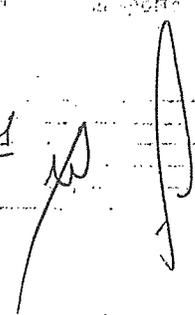


EDUARDO BITRÁN COLODRO
Ministro de Obras Públicas



ANDRÉS VELASCO BRAÑES
Ministro de Hacienda

BI



**CONVENIO COMPLEMENTARIO N°5 DE MODIFICACIÓN DEL CONTRATO
DE CONCESIÓN DE LA OBRA PUBLICA FISCAL DENOMINADA
"INTERCONEXIÓN VIAL SANTIAGO-VALPARAÍSO-VIÑA DEL MAR"**

En Santiago de Chile, a 9 días del mes de junio de 2006, entre la **DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS**, representada por su Director General, don Carlos Rubilar Ottone, ambos domiciliados para estos efectos en calle Morandé N° 71, tercer piso, comuna y ciudad de Santiago, y **"SOCIEDAD CONCESIONARIA RUTAS DEL PACÍFICO S.A."**, sociedad concesionaria de la obra pública fiscal denominada **"INTERCONEXIÓN VIAL SANTIAGO-VALPARAÍSO-VIÑA DEL MAR"**, Rut N° 96.873.140-8, representada por su Gerente General, don Mauricio Gatica Sotomayor, ingeniero comercial, Cédula Nacional de Identidad N° 7.951.606-6, ambos domiciliados, para estos efectos, en KM 17,9 Ruta 68, comuna de Pudahuel, Santiago, se ha pactado el siguiente convenio complementario que consta de las cláusulas que a continuación se expresan:

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

- 1.1 Por Decreto Supremo del Ministerio de Obras Públicas N° 756, de 29 de Mayo de 1998, publicado en el Diario Oficial N° 36.153, del día 31 de Agosto de 1998, se adjudicó el contrato de concesión para la ejecución, conservación y explotación de las obras públicas fiscales comprendidas entre los Km. 0,000 y 109,600 del balizado existente en la calzada izquierda de la Ruta 68, incluyéndose las obras correspondientes al Troncal Sur, entre los kilómetros 86,850 y 107,911 y la Ruta 60-CH (Camino Las Palmas o Rodelillo-El Salto) entre los kilómetros 0,0 y 10,7 obra denominada "Interconexión Vial Santiago-Valparaíso-Viña del Mar", a los licitantes Sacyr Chile S.A. y ACS Actividades de Construcción y Servicios S.A., las que constituyeron la sociedad concesionaria "RUTAS DEL PACIFICO S.A.", actual "Sociedad Concesionaria Rutas del Pacifico S.A.". Dicho contrato se perfeccionó con la publicación en el Diario Oficial del decreto de adjudicación en la fecha señalada anteriormente; mediante la constitución de la sociedad concesionaria, por escritura pública de fecha 26 de Octubre de 1998, otorgada en la Notaría de Santiago de don Fernando Opazo Larraín, cuyo extracto se anotó en el Repertorio N° 22.327 e inscribió a fojas 26.237 con el N° 20.987 del Registro de Comercio del Conservador de Bienes Raíces de Santiago, correspondiente al año 1998, y se publicó en el Diario Oficial N° 36.199, del 28 de Octubre de 1998; y mediante la suscripción y protocolización del decreto de adjudicación efectuadas en la Notaría de Santiago de don Fernando Opazo Larraín, Repertorio N° 20.668 de 10 de Noviembre de 1998. Dichos documentos fueron entregados al Ministerio de Obras Públicas, en forma y plazo legales, dando íntegro cumplimiento a las normas contenidas en el artículo 9 del DFL MOP N° 164 de 1991.



- 1.2 Mediante Decreto Supremo MOP N° 1899 de fecha 16 de mayo de 2000, publicado en Diario Oficial de fecha 5 de julio de 2000 se modificó el régimen jurídico del Contrato de Concesión de la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar" para hacerle aplicables las normas establecidas en el Decreto Supremo MOP N° 956 de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones. Con fecha 26 de julio de 2000 la sociedad concesionaria procedió a suscribir y protocolizar en la Notaría de Santiago de don Fernando Opazo Larraín bajo el N° 11.822-2000, según anotación del mismo número y fecha del Repertorio de Instrumentos Públicos, el Decreto Supremo MOP indicado, en señal de aceptación de su contenido, entregados al Ministerio de Obras Públicas, en forma y plazo señalados en dicho decreto.
- 1.3 Con fecha 03 de Septiembre de 1999, el Ministerio de Obras Públicas, actuando a través del Director General de Obras Públicas y la sociedad concesionaria debidamente representada, suscribieron un convenio complementario de modificación del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar", que fue aprobado por Decreto Supremo MOP N° 20 de fecha 26 de enero de 2000. Con fecha 22 de marzo de 2000 la sociedad concesionaria procedió a suscribir y protocolizar en la Notaría de don Fernando Opazo C., bajo el N° 4.675-2000, el Decreto Supremo MOP indicado, en señal de aceptación de su contenido.
- 1.4 Con fecha 7 de junio de 2001, el Ministerio de Obras Públicas, actuando a través del Director General de Obras Públicas y la sociedad concesionaria debidamente representada, suscribieron un convenio complementario de modificación del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar", en adelante "Convenio Complementario N° 2 ", que fue aprobado por Decreto Supremo MOP N° 1078 de fecha 13 de julio de 2001. Con fecha de 9 de octubre de 2001 la sociedad concesionaria procedió a suscribir y protocolizar en la Notaría de don Andrés Rubio Flores, bajo el N°3584/2001, el Decreto Supremo MOP indicado, en señal de aceptación de su contenido.
- 1.5 Con fecha 15 de noviembre de 2001, el Ministerio de Obras Públicas, actuando a través del Director General de Obras Públicas y la sociedad concesionaria debidamente representada, suscribieron un convenio complementario de modificación del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar", en adelante "Convenio Complementario N° 3 ", que fue aprobado por Decreto Supremo MOP N° 5 de fecha 3 de enero de 2002. Con fecha de 25 de marzo de 2002 la sociedad concesionaria procedió a suscribir y protocolizar en la Notaría de don Andrés Rubio Flores, bajo el N°074/2002, el Decreto Supremo MOP indicado, en señal de aceptación de su contenido.



1.6 Con fecha 29 de abril de 2003, el Ministerio de Obras Públicas, actuando a través del Director General de Obras Públicas y la sociedad concesionaria debidamente representada, suscribieron un convenio complementario de modificación del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar", en adelante "Convenio Complementario N°4", que fue aprobado por Decreto Supremo MOP N° 466 de fecha 13 de mayo de 2003. Con fecha de 5 de septiembre de 2003 la sociedad concesionaria procedió a suscribir y protocolizar en la Notaría de don Iván Torrealba Acevedo, bajo el N°233, el Decreto Supremo MOP indicado, en señal de aceptación de su contenido.

1.7 Habiendo demandado la Sociedad Concesionaria al Ministerio de Obras Públicas ante la Comisión Arbitral de la Obra Pública Fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar", por atraso en entrega de terrenos expropiados ocurrido a lo largo del desarrollo del contrato de concesión, la "Comisión Arbitral Interconexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar", con fecha 24 de marzo de 2005, dictó sentencia arbitral en el proceso denominado "Demanda arbitral por atraso en Entrega de Terrenos Expropiados", cuya copia se adjunta como Anexo N° 1 Ítem 1.

De acuerdo a las disponibilidades presupuestarias existentes, mediante Decreto Supremo N° 1035 de fecha 30 de septiembre de 2005, se ordenó el pago de UF 649.679 (Seiscientos Cuarenta y Nueve Mil Seiscientos Setenta y Nueve Unidades de Fomento) a favor de "Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A.", dando cumplimiento de esta forma al pago del MOP establecido en la sentencia arbitral de fecha 24 de marzo de 2005.

1.8 Habiendo demandado la Sociedad Concesionaria al Ministerio de Obras Públicas ante la Comisión Arbitral de la Obra Pública Fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar", por diversas materias ocurridas a lo largo del desarrollo del contrato de concesión, entre ellas, la ejecución de obras adicionales a las originalmente contratadas, la "Comisión Arbitral Interconexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar", con fecha 7 de junio de 2005, dictó sentencia arbitral en el proceso denominado "Demanda arbitral por balance de obras", cuya copia se adjunta como Anexo N° 1 Ítem 2.

1.9 Conforme a lo dispuesto en los artículos 19 de la Ley de Concesiones de Obras Públicas y 69 de su Reglamento, mediante Resoluciones DGOP (Exenta) N° 1381, de fecha 15 de julio de 2003 y N° 1623, de fecha 30 de junio de 2004, se excluyeron obras de la Puesta en Servicio Provisoria y de la Puesta en Servicio Definitiva del sector iii) Troncal Sur y Ruta 60CH (Camino Las Palmas), entre ellas: i) Intersección Desnivelada Conexión Álvares - Limache y ii) Servicios Generales; señalando que la Sociedad Concesionaria no podrá reclamar mayores costos producto de la ejecución diferida de las mismas.



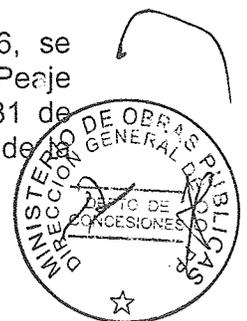
De acuerdo a la normativa señalada, mediante Resolución DGOP (Exenta) N° 3172, de fecha 17 de octubre de 2005, el Ministerio de Obras Públicas dispuso que la Sociedad Concesionaria ejecutara las obras del Proyecto denominado "Conexión del Troncal Sur con el Par Vial Álvares – Limache", proyecto que modifica la obra Intersección Desnivelada Conexión Álvares – Limache, lo que implica mayores inversiones que las iniciales, con el consiguiente aumento de sus costos, estipulándose en el presente convenio complementario las compensaciones e indemnizaciones necesarias para restablecer el equilibrio económico y financiero del contrato, de manera de no comprometer su buen desarrollo y término.

Asimismo, en base a las normas referidas, mediante Resolución DGOP (Exenta) N° 4109, de fecha 28 de diciembre de 2005, el Ministerio de Obras Públicas dispuso la modificación del plazo máximo para la implementación del área de servicio general del sector iii), establecido en la Resolución DGOP (Exenta) N° 1381, de fecha 15 de julio de 2003, venciendo el 31 de diciembre de 2006. Atendidas las necesidades técnicas detectadas, en el presente convenio se acuerdan las condiciones de Construcción del área de servicio general del sector iii), estableciéndose las compensaciones e indemnizaciones necesarias para mantener el equilibrio económico y financiero del contrato, de manera de no comprometer su buen desarrollo y término.

- 1.10 Mediante el Convenio Complementario N°4, se autorizó la modificación transitoria de la dirección de cobro para las plazas de peaje Troncales de los sectores i) y ii) de la concesión, así como la postergación del sistema de tarificación por congestión, hasta el 31 de diciembre de 2003.

Posteriormente, la Sociedad Concesionaria planteó al Ministerio de Obras Públicas la necesidad de modificar en forma temporal la estructura de cobro en las Plazas de Peaje Troncales de Lo Prado y Zapata, postergando la aplicación de la estructura de cobro señalada para ellas en el artículo 1.13.2 de las Bases de Licitación, mientras se desarrollaban estudios para evaluar los impactos de la aplicación de dicha estructura tarifaria, exponiendo que ello en ningún caso representa una alteración al régimen económico del contrato, por lo que renunció desde entonces a cualquier indemnización por ese concepto. Considerando lo anterior, mediante Resoluciones DGOP (Exenta) N° 2960, de fecha 11 de diciembre de 2003, N° 3393, de fecha 20 de diciembre de 2004 y N° 1751, de fecha 10 de junio de 2005, se autorizó a la Sociedad Concesionaria al cobro de las tarifas que cada Resolución indica, período en el cual se desarrolló y complementó el estudio señalado.

Mediante Resolución DGOP (Exenta) N° 869, de fecha 21 de marzo de 2006, se autorizó a la Sociedad Concesionaria para cobrar en las Plazas de Peaje Troncales de Lo Prado y Zapata las tarifas en ella señalada, hasta el 31 de diciembre de 2006, estableciéndose, además, que será de cargo y costo de la



Sociedad Concesionaria la contratación de un nuevo estudio de demanda, renunciando la Sociedad Concesionaria a cualquier indemnización por la aplicación de dichas tarifas.

- 1.11 Con fecha 16 de mayo de 2006 las partes aceptaron la propuesta de conciliación formulada por la Comisión Conciliadora Interconexión Vial Santiago-Valparaíso-Viña del Mar, relativa a la reclamación presentada por la Sociedad Concesionaria denominada "Reclamación Incidente Túnel Zapata". El Acta de Conciliación suscrita al efecto se establece que: i) la Sociedad Concesionaria se obliga a proyectar y a construir a su entero costo y riesgo y responsabilidad, obras adicionales de seguridad para el Túnel Zapata, por un monto total de UTM 1.300 más IVA, las que se acordarán con el Ministerio de Obras Públicas en un plazo no mayor a tres meses, contados desde la Propuesta de Conciliación, a través de la suscripción de un convenio complementario, ii) las partes se otorgan un total, completo y recíproco finiquito en relación con las materias reclamadas, no pudiendo, ninguna de ellas, utilizar dicha conciliación como precedente en reclamaciones o causas pendientes o futuras en las que éstas intervengan. Copia del Acta de Conciliación y del Acta de Aceptación se adjuntan en el Anexo N° 6 del presente convenio.
- 1.12 Conforme a lo señalado en los numerales anteriores, el Ministerio de Obras Públicas ha acordado con la Sociedad Concesionaria los términos del presente convenio, que: i) se establece la forma, modo y época en que el MOP dará cumplimiento a la sentencia arbitral señalada en el numeral 1.8 precedente, ii) se regularizan las modificaciones introducidas mediante las resoluciones referidas en los numerales 1.9 y 1.10, y iii) se determina la implementación del acuerdo contenido en el Acta de Conciliación de fecha 18 de enero de 2006.
- 1.13 La Sociedad Concesionaria, compartiendo los fundamentos y propósitos enunciados, ha concordado con el Ministerio de Obras Públicas las cláusulas que en este acto se pactan y que modifican expresamente ciertas condiciones de realización de las obras y del régimen económico del contrato de concesión, en los términos que pasan a expresarse.
- 1.14 Forman parte del presente Convenio Complementario los siguientes anexos, que se adjuntan a éste:

Anexo N° 1: Sentencias Arbitrales

Ítem 1: Sentencia Arbitral de fecha 24 de marzo de 2005.

Ítem 2: Sentencia Arbitral de fecha 7 de junio de 2005.

Anexo N° 2: Modelo de Resolución DGOP para pago de Sentencia Arbitral.



Anexo N° 3: Resoluciones DGOP

- Ítem 1: Copia de Resolución DGOP (Exenta) N° 1381, de fecha 15-07-03.
- Ítem 2: Copia de Resolución DGOP (Exenta) N° 1623, de fecha 30-06-04.
- Ítem 3: Copia de Resolución DGOP (Exenta) N° 3172, de fecha 17-10-05.
- Ítem 4: Copia de Resolución DGOP (Exenta) N° 4109, de fecha 28-12-05.
- Ítem 5: Copia de Resolución DGOP (Exenta) N° 2960, de fecha 11-12-03.
- Ítem 6: Copia de Resolución DGOP (Exenta) N° 3393, de fecha 20-12-04.
- Ítem 7: Copia de Resolución DGOP (Exenta) N° 1751, de fecha 10-06-05.
- Ítem 8: Copia de Resolución DGOP (Exenta) N° 869, de fecha 21-03-06.
- Ítem 9: Cumplimiento de condiciones señaladas en Resoluciones DGOP (Exenta) N° 1381 y N° 1623.

Anexo N° 4: Obras Conexión Troncal Sur con Par Vial Álvares - Limache

- Ítem 1: Descripción de las Obras.
- Ítem 2: Presupuesto de las Obras.

Anexo N° 5: Área de Servicio Generales en Troncal Sur Sector iii)

- Ítem 1: Descripción del proyecto.
- Ítem 2: Compensación de Obras y Presupuestos asociados.

Anexo N° 6: Sobre Acuerdo de Conciliación

- Ítem 1: Copia del Acta de Conciliación de fecha 18 de enero de 2006 y del Acta de Aceptación de propuesta de Conciliación de fecha 16 de mayo de 2006.
- Ítem 2: Descripción de Obras de seguridad a ejecutar por la Sociedad Concesionaria.
- Ítem 3: Presupuesto de obras de seguridad a ejecutar por la Sociedad Concesionaria.

SEGUNDO: CONTENIDO DE LAS SENTENCIAS ARBITRALES

Las sentencias de fechas 24 de marzo y 7 de junio de 2005, de la "Comisión Arbitral Interconexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar", han acogido solamente de un modo parcial las pretensiones de la Sociedad Concesionaria en contra del MOP. El contenido de las mismas se sintetiza de la siguiente manera:

- 2.1 La sentencia de fecha 24 de marzo de 2005 estableció que el MOP debía pagar a la Sociedad Concesionaria un total de UF 649.679 (Seiscientos Cuarenta y Nueve Mil Seiscientos Setenta y Nueve Unidades de Fomento), lo que fue



cumplido, dentro del plazo dispuesto al efecto, mediante Decreto Supremo N° 1035 de fecha 30 de septiembre de 2005.

- 2.2 La sentencia arbitral de fecha 7 de junio de 2005 estableció que el MOP debía pagar a la Sociedad Concesionaria un total de UF 702.974 (setecientos dos mil novecientas setenta y cuatro Unidades de Fomento), no estableciendo plazos para su cumplimiento.
- 2.3 Para los efectos de dar cumplimiento a la sentencia arbitral de fecha 7 de junio de 2005, las partes han acordado como mecanismo único y total de pago, el que se describe en la cláusula tercera.

TERCERO: CUMPLIMIENTO DE LA SENTENCIA ARBITRAL.

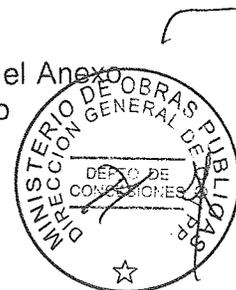
Conforme a lo indicado en los numerales 1.8, 2.2 y 2.3 del presente convenio, las partes convienen que el pago del MOP en cumplimiento de la Sentencia Arbitral de fecha 7 de junio de 2005, se efectuará de la siguiente forma:

- 3.1 El MOP pagará, en su equivalente en pesos al día de su pago efectivo, los montos que se indican en las siguientes fechas:
 - a) UF 90.000,00 el día 30 de noviembre de 2006.
 - b) UF 329.027,56 el día 30 de abril de 2007.
 - c) UF 329.027,56 el día 30 de abril de 2008.
- 3.2 Dentro del plazo de 30 días contados desde la publicación en el Diario Oficial del Decreto Supremo que apruebe el presente convenio, el Director General de Obras Públicas emitirá, por cada fecha de pago, una Resolución en que reconozca los valores devengados antes indicados.

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

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

Un modelo borrador de las Resoluciones antes indicadas se incluye en el Anexo N°2, que se adjunta y forma parte del presente convenio complementario



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

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

3.4 Como consecuencia de la forma de pago indicada en el numeral 3.1 precedente, la Sociedad Concesionaria incurrirá en costos de financiación. Por este concepto el MOP pagará a la Sociedad Concesionaria un monto único y total de UF 15.000 (Quince Mil Unidades de Fomento), a más tardar el último día hábil del mes de abril de 2007.

Adicionalmente, el total del impuesto de timbres y estampillas efectivamente pagado o cargado por un tercero a la Sociedad Concesionaria como costo de dicha operación de financiación será compensado por el MOP, para lo cual la Sociedad Concesionaria deberá acreditar ante el Inspector Fiscal los pagos que hubiere realizado por dicho concepto. El pago del MOP a la Sociedad Concesionaria se efectuará a más tardar el 30 junio de 2007, para lo cual la Sociedad Concesionaria deberá entregar, a satisfacción del Inspector Fiscal, todos los antecedentes que permitan acreditar los pagos que fueren pertinentes.

Con todo, el MOP sólo compensará a la Sociedad Concesionaria los gastos por concepto de timbres y estampillas que hayan sido efectivamente acreditados al Inspector Fiscal con anterioridad al 30 de noviembre de 2006.

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

3.5 En relación al Impuesto al Valor Agregado (IVA), que pudiera ser aplicable a los pagos de los montos señalados en los numerales 2.1 y 2.2 del presente convenio, las partes acuerdan que la pertinencia de su pago quedará condicionado al pronunciamiento que al respecto pudiera realizar el Servicio de Impuestos Internos. En el evento que dicho Servicio informe que corresponde un pago del MOP a la Sociedad Concesionaria por dicho concepto, las partes



acuerdan que dicho pago se deberá efectuar en el mes de junio del año siguiente al de dicho pronunciamiento.

CUARTO: REGULARIZACIÓN DE RESOLUCIONES DGOP SEÑALADAS EN CLAÚSULA PRIMERA.

4.1 SOBRE LA EXCLUSIÓN DE OBRAS DE PUESTAS EN SERVICIO PROVISORIA Y DEFINITIVA DEL SECTOR iii).

4.1.1 De conformidad a lo señalado en el numeral 1.9 del presente convenio, mediante Resoluciones DGOP (Exenta) N° 1381, de fecha 15 de julio de 2003, y N° 1623, de fecha 30 de junio de 2004, se excluyeron de la Puesta en Servicio Provisoria y Puesta en Servicio Definitiva, respectivamente, del Sector iii) Troncal Sur y Ruta 60CH (Camino Las Palmas) un conjunto de obras, señalándose las condiciones para su ejecución. En este acto las partes vienen a certificar el cumplimiento de dichas condiciones, de conformidad a lo estipulado en el Anexo N° 3 Ítem 9, sin perjuicio de lo señalado en el numeral 4.1.2 siguiente.

4.1.2 Se deja constancia que en el caso específico de las obras identificadas en la Resolución DGOP (Exenta) N° 1623, como: "Intersección Desnivelada Conexión Álvares Limache" y "Servicios Generales", su regulación es materia del presente convenio según se estipula en los numerales siguientes.

4.2 SOBRE OBRA DENOMINADA CONEXIÓN DEL TRONCAL SUR CON EL PAR VIAL ALVARES LIMACHE.

4.2.1 De conformidad a lo señalado en el numeral 1.9 del presente convenio, mediante Resoluciones DGOP (Exenta) N° 1381, de fecha 15 de julio de 2003, y N° 1623, de fecha 30 de junio de 2004, se excluyó de la Puesta en Servicio Provisoria y Puesta en Servicio Definitiva, respectivamente, del Sector iii) Troncal Sur y Ruta 60CH (Camino Las Palmas) la obra denominada "Intersección Desnivelada Conexión Álvares Limache", toda vez que se encontraba afectada por las definiciones asociadas a las Obras de la 4ª Etapa del Merval.

4.2.2 Por su parte, mediante Resolución DGOP (Exenta) N° 3172, de fecha 17 de octubre de 2005, el Ministerio de Obras Públicas dispuso que la Sociedad Concesionaria ejecutara las obras del Proyecto denominado "Conexión del Troncal Sur con el Par Vial Álvares – Limache", proyecto que modificó la obra Intersección Desnivelada Conexión Álvares – Limache, cuya descripción consta en el Anexo N° 4 ítem 1.

4.2.3 El valor total y definitivo, a suma alzada, por la ejecución de todas las inversiones asociadas al proyecto denominado "Conexión del Troncal Sur con el Par Vial Álvares – Limache", se fijó en el Anexo N° 5 ítem 1.



Par Vial Álvares – Limache” corresponde a UF 48.483,70 (Cuarenta y Ocho Mil Cuatrocientas Ochenta y Tres Coma Setenta Unidades de Fomento), según el presupuesto que consta en el Anexo N° 4 Ítem 2. Las partes dejan constancia que la construcción de la obra se ejecutó dentro de los plazos establecidos.

4.2.4 Para compensar el monto señalado en el numeral precedente, y de conformidad con lo prescrito en el artículo 19 de la Ley de Concesiones, las partes acuerdan las compensaciones e indemnizaciones que se indican a continuación, como un pago único y total:

- a) Se considera como compensación a la Sociedad Concesionaria el valor de **UF 17.000 (Diecisiete Mil Unidades de Fomento)**, que corresponde al valor del proyecto original considerado en el contrato de Concesión, según Anexo N° 4 Ítem 2.
- b) El MOP pagará a la Sociedad Concesionaria un monto de **UF 31.483,70 (Treinta y Un Mil Cuatrocientas Ochenta y Tres Coma Setenta Unidades de Fomento)**, en un plazo máximo que vence el 31 de diciembre de 2006.

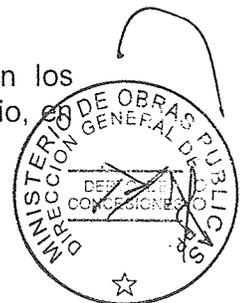
4.3 SOBRE EL ÁREA DE SERVICIO DEL SECTOR iii)

4.3.1 De conformidad a lo señalado en el numeral 1.9 del presente convenio, mediante Resoluciones DGOP (Exenta) N° 1381, de fecha 15 de julio de 2003, y N° 1623, de fecha 30 de junio de 2004, se excluyó de la Puesta en Servicio Provisoria y Puesta en Servicio Definitiva, respectivamente, del Sector iii) Troncal Sur y Ruta 60CH (Camino Las Palmas) la obra denominada “Área de Servicio”.

4.3.2 Que en atención a las características del Sector iii) Troncal Sur y Ruta 60CH (Camino Las Palmas), el Ministerio de Obras Públicas ha aceptado la propuesta de la Sociedad Concesionaria en orden a modificar el Proyecto Original de la obra denominada “Área de Servicio”, según se describe en el Anexo N° 5 Ítem 1.

4.3.3 Considerando que la propuesta de la Sociedad Concesionaria representa una menor inversión, respecto de la considerada para la ejecución del proyecto Original de la obra denominada “Área de Servicio”, las partes han acordado compensar el ahorro que dicha modificación genera mediante la ejecución de las obras que se identifica en el Anexo N° 5 Ítem 2. De este modo la Sociedad Concesionaria acepta ejecutar las obras identificadas en el Anexo N° 5 Ítem 2, asumiendo el costo de todas las inversiones asociadas a su ejecución y las que se derivan de su incorporación al contrato de concesión, entre otros: costos de construcción, costos de administración, seguros adicionales, costos de conservación, mantenimiento, operación y explotación.

4.3.4 Las obras identificadas en el Anexo N° 5 Ítem 2 deberán cumplir con los estándares y requisitos señalados en el presente Convenio Complementario,



las Bases de Licitación y demás instrumentos que formen parte del contrato de concesión, debiendo contar con la aprobación del Inspector Fiscal. Estas obras deberán ser ejecutadas dentro del plazo máximo que vence el 31 de diciembre de 2006. En caso que la Sociedad Concesionaria no cumpla con este plazo para la obra denominada "Área de Servicio", le serán aplicables las multas establecidas en el artículo 1.8.1 detalladas en la tabla 1.2 letra b) del artículo 1.6.8.1 de las Bases de Licitación, relativas al Plazo Máximo de Puesta en Servicio Provisoria de la Obra del Sector iii) Trocal Sur y Ruta 60 CH. En caso de atraso en el plazo máximo de ejecución del resto de las obras se aplicará a la Sociedad Concesionaria una multa diaria de 40 UTM por cada día de atraso.

4.4 SOBRE RESOLUCIONES DGOP POR MODIFICACIÓN TRANSITORIA DEL SISTEMA DE TARIFICACIÓN

- 4.4.1 De conformidad a lo señalado en el numeral 1.10 del presente convenio, mediante el Convenio Complementario N° 4, se autorizó la modificación transitoria de la dirección de cobro para las plazas de peaje Troncales de los sectores i) y ii) de la concesión, así como la postergación del sistema de tarificación por congestión, hasta el 31 de diciembre de 2003.

Posteriormente, la Sociedad Concesionaria planteó al Ministerio de Obras Públicas la necesidad de modificar en forma temporal la estructura de cobro en las Plazas de Peaje Troncales de Lo Prado y Zapata, postergando la aplicación de la estructura de cobro señalada para ellas en el artículo 1.13.2 de las Bases de Licitación, exponiendo que ello en ningún caso representa una alteración al régimen económico del contrato, renunciando a cualquier indemnización por ese concepto, mientras se desarrollaban estudios para evaluar los impactos de la aplicación de dicha estructura tarifaria. Con motivo de lo anterior, el MOP dictó Resoluciones DGOP (Exenta) N° 2960, de fecha 11 de diciembre de 2003, N° 3393, de fecha 20 de diciembre de 2004 y N° 1751, de fecha 10 de junio de 2005, mediante las cuales se autorizó a la Sociedad Concesionaria al cobro de las tarifas que en cada Resolución se indican, período en el cual se desarrolló y complementó el estudio señalado en el párrafo precedente.

- 4.4.2 Mediante Resolución DGOP (Exenta) N° 869, de fecha 21 de marzo de 2006, se autorizó a la Sociedad Concesionaria para cobrar en las Plazas de Peaje Troncales de Lo Prado y Zapata las tarifas en ella señalada, hasta el 31 de diciembre de 2006, dejándose constancia que, conforme a lo indicado por la "Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A." en su carta Stgo-Valpo 49/06 de fecha 09 de febrero de 2006, ésta renunció a cualquier indemnización por la aplicación de las tarifas que se señalan en el resuelvo número 2 de dicha Resolución.



4.4.3 De conformidad a lo señalado en el resuelvo número 2 de la Resolución DGOP (Exenta) N° 869, de fecha 21 de marzo de 2006, las tarifas máximas que está autorizada a cobrar "Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A." en las Plazas de Peaje Troncales de Lo Prado y Zapata, desde las 00.00 horas del 1 de abril de 2006 y hasta el 31 de diciembre de 2006, son las que constan en el siguiente cuadro:

CAT.	TIPO DE VEHICULO	TARIFA (\$)	
		Horario Normal	Horario Fin de Semana
a)	Autos, Camionetas y Station Wagons; Autos, Camionetas y Station Wagons con uno o más ejes adicionales	1.200	1.900
b)	Camiones y Buses de 2 ejes, Maquinaria Agrícola, de Construcción y Camionetas con doble rueda trasera	2.100	2.400
c)	Camiones y Buses de mas de 2 ejes	3.000	3.800
d)	Motos	300	400

"Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A." cobrará tarifas diferenciadas, entendiéndose por Horario de Fin de Semana lo siguiente:

- Tarifa de Fin de Semana, categorías a) y d) es la tarifa entre las 17:00 hrs. del Viernes hasta las 23:59:59 hrs. del Domingo.
- Tarifa de Fin de Semana, categorías b) y c) es la tarifa entre las 00:00 hrs. del Sábado hasta las 23:59:59 hrs. del Domingo.
- Cuando el día Viernes sea feriado, la tarifa de fin de semana se aplicará a contar de las 17:00 hrs. del día hábil anterior y si es Lunes, se aplicará hasta las 23:59:59 hrs. de ese día, o del día siguiente, si éste también fuera feriado.

Se entenderá por Horario Normal el resto de los períodos horarios.

4.4.4 De conformidad a lo señalado en el resuelvo número 3 de la Resolución DGOP (Exenta) N° 869, de fecha 21 de marzo de 2006, y según lo establecido en carta Stgo-Valpo 49/06, de la Sociedad Concesionaria, ésta contratará a su entero cargo y costo, un nuevo estudio de tarifas, sobre la base de Términos de Referencia que el MOP, la Secretaria Ejecutiva del Comité Ministerial de Inversiones en Infraestructura de Transporte (SECTRA) y el Ministerio de Hacienda deberán aprobar. En particular, dichos Términos de Referencia establecerán la información necesaria de disponer para su adecuado desarrollo y la consideración de las estructuras y escenarios de tarifas a evaluar social y privadamente. Actuarán como contraparte de este estudio, un representante del



MOP, un representante de la Secretaria Ejecutiva del Comité Ministerial de Inversiones en Infraestructura de Transporte (SECTRA) y un representante del Ministerio de Hacienda.

- 4.4.5 De conformidad a lo señalado en el resuelvo número 4 de la Resolución DGOP (Exenta) N° 869, de fecha 21 de marzo de 2006, la Sociedad Concesionaria ejecutará, a su cargo y costo, un plan de difusión e información al usuario respecto de la estructura tarifaria que el MOP determine aplicar basado en los resultados del estudio tarifario antes referido. Dicho plan deberá ser aprobado previamente por el Inspector Fiscal.
- 4.4.6 Las partes acuerdan que la estructura tarifaria indicada en el numeral 4.4.3 precedentemente regirá hasta el 30 de junio de 2007, para lo cual las tarifas indicadas en el cuadro precedente serán reajustadas a partir del 1 de enero de 2007, según la variación del I.P.C. entre el 1 de diciembre de 2005 y el 30 de noviembre de 2006, debiendo ser redondeadas a la centena más próxima, hacia arriba o hacia abajo.

4.5 IMPLEMENTACIÓN DE ACUERDO DE LA COMISIÓN CONCILIADORA.

De conformidad a lo señalado en el numeral 1.11, con fecha 16 de mayo de 2006 las partes aceptaron la propuesta de conciliación formulada por la Comisión Conciliadora. En virtud de dicha conciliación, las partes acuerdan las estipulaciones complementarias que se indican en los numerales siguientes.

- 4.5.1 La Sociedad Concesionaria acepta modificar y ampliar el contrato de concesión, asumiendo la obligación de ejecutar todas las inversiones y todos los gastos para la construcción, conservación y mantención, explotación y operación de las obras adicionales individualizadas en el Anexo N° 6 Ítem 2 e Ítem 3. La construcción, conservación, mantención, explotación y operación de dichas obras se realizará en los términos señalados en las Bases de Licitación y en el presente Convenio Complementario y deberán contar con la aprobación del Inspector Fiscal.

Las obras individualizadas en el Anexo N° 6, Ítem 2 e Ítem 3, deberán estar ejecutadas dentro del plazo máximo de 6 meses contados desde la fecha de suscripción del presente convenio. En caso de atraso en el plazo máximo de ejecución de las obras se aplicará a la Sociedad Concesionaria una multa diaria de 40 UTM por cada día de atraso.

- 4.5.2 Las partes se otorgan total, completo y recíproco finiquito en relación a las materias reclamadas en el procedimiento de conciliación indicado en el numeral 1.11 del presente convenio, no pudiendo, ninguna de ellas, utilizar dicha conciliación como precedente en reclamaciones o causas pendientes o futuras en las que éstas intervengan. Lo anterior, es sin perjuicio de las acciones que



pueda adoptar el Ministerio de Obras Públicas para dirigir y fiscalizar a la Sociedad Concesionaria, en el estricto cumplimiento de las obligaciones del presente numeral 4.5.

- 4.6 Una vez finalizada la ejecución de las obras de que tratan los numerales 4.2, 4.3 y 4.5 del presente Convenio Complementario, y previa aprobación del Inspector Fiscal, éste las habilitará al tránsito, dejando constancia de ello en el Libro de Explotación, según las normas, especificaciones y procedimiento que se establecen a continuación.

La Sociedad Concesionaria deberá informar por escrito al Inspector Fiscal el término de una obra o de una parte de ella que pueda ser habilitada al uso en forma independiente. Este último deberá inspeccionar y verificar la obra o la parte correspondiente de ella, dentro del plazo de diez (10) días siguientes a la presentación de la respectiva solicitud escrita por la Sociedad Concesionaria. De encontrarse la obra o la parte respectiva adecuadamente terminada, el Inspector Fiscal aprobará su habilitación al uso de inmediato, mediante anotación escrita en el Libro de Explotación, para constancia de la autorización. Si el Inspector Fiscal considerare que la obra o la parte respectiva no cumple los estándares exigibles o tuviere observaciones, deberá informarlo a la Sociedad Concesionaria mediante anotación en el Libro de Explotación. No se habilitará al uso la obra observada por el Inspector Fiscal y se entenderá como no entregada, fijándose plazos adecuados para subsanar las observaciones formuladas, salvo que hubiere plazo de ejecución pendiente, que será la fecha límite para terminarla.

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

- 5.1 El Impuesto al Valor Agregado -IVA- soportado por la Sociedad Concesionaria en relación con las obras a que se refieren los numerales 4.2, 4.3 y 4.5 del presente convenio complementario, recibirá el mismo tratamiento que contempla el artículo 1.11.5 de las Bases de Licitación para dicho impuesto, en relación con las restantes obras contempladas en el contrato de concesión.
- 5.2 Las obras contratadas en virtud del presente convenio no significarán pagos adicionales de la Sociedad Concesionaria al MOP, por concepto de supervisión, administración ni control de la Sociedad Concesionaria.
- 5.3 Las partes acuerdan que las inversiones materia del presente convenio no se contabilizarán para los efectos de los porcentajes establecidos en el artículo 1.11.4.2 de las Bases de Licitación.
- 5.4 La Sociedad Concesionaria deberá adecuar el Reglamento de Servicio de la Obra y el Plan de Conservación de modo de incorporar a ellos las obras y servicios



incluidos en el contrato de concesión en virtud del presente convenio. La adecuación de dichos documentos deberá contar con aprobación del Inspector Fiscal, el plazo para dicha adecuación será informado por el Inspector Fiscal mediante anotación en el Libro de Explotación.

5.5 De toda comunicación o hecho relativo al presente Convenio Complementario, así como del contrato de concesión se dejará constancia en el Libro de Explotación.

SEXTO: En virtud de las estipulaciones y compensaciones acordadas en el presente convenio, y sujeto a la condición que dichas compensaciones se cumplan totalmente y en la forma acordada en el presente Convenio, las partes se otorgan el más amplio, completo y total finiquito, y renuncian a efectuar cualquier reclamación que pudiera haberles correspondido hasta la fecha de suscripción del presente convenio por las materias tratadas en él.

En particular, las partes dan por íntegramente cumplidas las sentencias arbitrales singularizadas en los numerales 1.7 y 1.8 del presente Convenio, con la sola excepción del pago de las costas, en los términos dispuestos en las citadas sentencias, el cual se encuentra pendiente en tanto la Comisión Arbitral no concluya el proceso de liquidación de las mismas, como le ha sido solicitado.

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

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

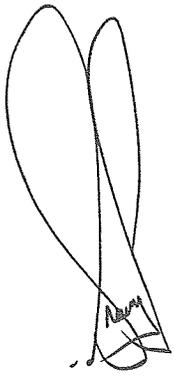
NOVENO: La personería de don Mauricio Gatica Sotomayor para actuar en nombre y representación de "**SOCIEDAD CONCESIONARIA RUTAS DEL PACIFICO S.A.**", precedentemente individualizada, consta del Acta de Sesión Extraordinaria de su Directorio efectuada con fecha 7 de junio de 2006, reducida a escritura pública con fecha 9 de junio de 2006, en la Notaría de Santiago de don Iván Torrealba Acevedo.



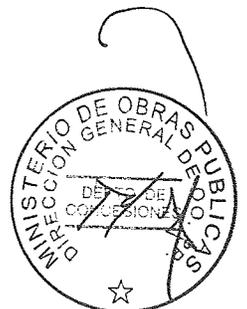
DECIMO: El presente convenio se firma en cinco ejemplares, quedando dos de ellos en poder de la Concesionaria, dos en el Ministerio de Obras Públicas, y el quinto deberá ser protocolizado por la Sociedad Concesionaria ante Notario, conjuntamente con la transcripción del D.S. que apruebe el presente convenio,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



CARLOS RUBILAR OTTONE
Director General de Obras Públicas



MAURICIO GATICA SOTOMAYOR
Sociedad Concesionaria Rutas del
Pacífico S.A.



ANEXO N° 1

**Ítem 1: Sentencia Arbitral de fecha
24 de marzo de 2005.**



COMISION ARBITRAL
CONCESION "INTERCONEXION VIAL
SANTIAGO - VALPARAISO - VIÑA DEL MAR"

NOTIFICACION DE SENTENCIA ARBITRAL
(Demanda Atraso en la Entrega de Terrenos Expropiados)

Señor Mauricio Gatica Sotomayor (Representante legal Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A.). En Agustinas 853, piso 2, Santiago, Notifico a Ud. personalmente, la Sentencia Arbitral que se adjunta en copia.



Ricardo Silva Larenas
Secretario Abogado

Santiago, 29 de marzo de 2005



SENTENCIA DEFINITIVA EN PROCEDIMIENTO ARBITRAL INICIADO POR LA SOCIEDAD CONCESIONARIA RUTAS DEL PACÍFICO S.A. EN CONTRA DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS DENOMINADO "DEMANDA ARBITRAL POR ATRASO EN ENTREGA DE TERRENOS EXPROPIADOS"

En Santiago de Chile, a 24 de Marzo de 2005, con la concurrencia de los árbitros señores LUIS COURT MOOCK, Ingeniero Civil, quien se desempeñó como Presidente de esta Comisión Arbitral, ENRIQUE ALCALDE UNDURRAGA, abogado, miembro designado por la Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A., JAVIER VILLANUEVA GREDILLA, Ingeniero Civil, miembro designado por el Ministerio de Obras Públicas, y el señor RICARDO SILVA LARENAS, quien se desempeñó como Secretario Abogado y Actuario, de acuerdo a lo previsto por el artículo 36 del D. S. N° 900 de 1996, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de DFL N° 164 de Obras Públicas de 1991, Ley de Concesiones, conociendo la demanda arbitral interpuesta por la Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A., ha dictado la Sentencia Definitiva que sigue:

VISTOS LOS SIGUIENTES ANTECEDENTES:

PARTES DE LA CONTROVERSIA

La Demandante de autos es la Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A., adjudicataria del Contrato de Concesión de la Obra Pública Fiscal denominada "Concesión Internacional Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar, domiciliada en Kilómetro 17.900 Ruta 68, Comuna de Pudahuel - Peaje Lo Prado – Santiago, Rut. 96.878.140-8 y fax N° 2-6800005, representada legalmente por don Mauricio Gatica Sotomayor, del mismo domicilio. (En adelante, indistintamente, la sociedad concesionaria, la concesionaria, la demandante, la actora).

La parte demandada es el Ministerio de Obras Públicas, representado legalmente por don Germán Millán Pérez, Director General de obras Públicas, ambos domiciliados para estos efectos en calle Merced N° 753, 7° piso, Santiago. (En adelante, indistintamente, el Ministerio de Obras Públicas, MOP,



el ministerio, la secretaría de estado, la demandada).

HECHOS QUE DAN ORIGEN A LA CONTROVERSIDA

a) Mediante Decreto Supremo de Adjudicación N° 756 de fecha 29 de mayo de 1998, la obra pública fiscal denominada "Concesión Internacional Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar" fue adjudicada a la Sociedad ACS – Sacyr Chile S.A.

b) Con fecha 22 de enero de 2003 la Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A., activó el mecanismo de solución de controversias establecido y consagrado en el artículo 36 del D.S. MOP N° 900 de 1996, Ley de Concesiones, relativo a la intervención de la Comisión Conciliadora de la Concesión Internacional Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar, a fin de intentar alcanzar un acuerdo con el Ministerio de Obras Públicas.

c) La reclamación presentada a la Comisión Conciliadora por la Sociedad Concesionaria, menciona textualmente:

"Por el presente acto vengo en reclamar respecto de las indemnizaciones que de acuerdo a la legislación vigente proceden, ya que por causas no imputables a la Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A. y que escapan de forma absoluta a nuestra gestión y responsabilidad, según quedará acreditado más adelante, mi representada ha sufrido considerables perjuicios que conllevan el quiebre del equilibrio económico-financiero del contrato singularizado anteriormente, lo anterior en virtud de los antecedentes y fundamentos de hecho y de derecho que a continuación se exponen:"

"Las causas de los perjuicios ocasionados a la Sociedad Concesionaria dicen relación con "retraso en la entrega de terrenos", lo que altera el régimen normal de obra estimada por la oferta del licitante con el consiguiente desequilibrio



económico-financiero del contrato, hecho que cuantificado asciende a la suma reclamada de UF 1.276.860.-" La Concesionaria en su reclamación se explaya extensamente en las razones que tendría para responsabilizar al MOP por el atraso en la entrega de terrenos expropiados y los perjuicios que esta demora le causó.

d) El MOP en su contestación a la reclamación, de fecha 25 de marzo de 2003, rechaza tajantemente las argumentaciones invocadas por la Concesionaria, explayándose latamente sobre los temas controvertidos y exponiendo fundamentalmente que "el MOP no tiene obligación alguna de entregar los terrenos expropiados a la Concesionaria dentro de un plazo determinado, sino sólo en aquel que razonablemente permita a ésta obtener la respectiva autorización para la puesta en servicio provisoria de las obras.

Por otra parte sostiene que el atraso en la entrega de los terrenos expropiados se debió en gran parte al atraso con el cual la Concesionaria entregó los antecedentes para realizar las expropiaciones.

e) No obstante el trabajo realizado por la Comisión Conciliadora, no fue posible lograr una conciliación entre las partes por lo cual la Concesionaria solicitó, con fecha 12 de diciembre de 2003, poner término al proceso de conciliación entre las partes, lo cual se materializó por Resolución de la Comisión Conciliadora de fecha 16 de diciembre de 2003.

f) Con fecha 31 de diciembre de 2003, la Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A. presentó un escrito solicitando que la Comisión Conciliadora se constituyera en Comisión Arbitral a fin de conocer y resolver el asunto controvertido que motiva estos autos.

g) La Comisión Arbitral quedó legalmente constituida con fecha 14 de enero de 2004.



I. ENUNCIACIÓN DE LAS PETICIONES Y FUNDAMENTOS CONTENIDOS EN LA DEMANDA ARBITRAL.

Con fecha 16 de marzo de 2004 la Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A. interpuso su demanda arbitral ante la Comisión.

La demandante de estos autos solicita que:

"En razón de los retrasos en que ha incurrido el Ministerio de Obras Públicas en la entrega de los terrenos necesarios para la construcción de la obra, cuestión a la que se ha hecho mención en esta demanda arbitral, se han ocasionado significativos perjuicios a mi representada, razón por la cual vengo en solicitar a esta Comisión Arbitral que se sirva condenar al Ministerio de Obras Públicas al pago de UF 1.276.860.- (un millón doscientos setenta y seis mil ochocientos sesenta Unidades de Fomento), por concepto de indemnización de los perjuicios causados a mi representada los cuales han sido explicados latamente en esta demanda, con expresa condenación en costas".

Fundamentos expresados en la demanda arbitral

1.- Retraso en la entrega de los Terrenos.

Para el Concesionario en el proceso expropiatorio es el Estado, quien por mandato legal, es el encargado de realizar este proceso y la Sociedad Concesionaria actúa como coadyuvante en virtud de los pagos establecidos por las BALI y en la responsabilidad en la generación de los proyectos de ingeniería necesarios para las adquisiciones de terrenos, previa aprobación de la Inspección Fiscal.

El Concesionario sostiene que básicamente la explicación de los retrasos se encontraría en los siguientes conceptos:

- 1.1 Entrega de insuficientes antecedentes para la elaboración de los correspondientes planos de expropiaciones.



La insuficiencia de los antecedentes aportados por el MOP no permitieron la elaboración directa de los planos de expropiaciones en el plazo contractual de 4 meses según disponen las BALI. Esto habría obligado a efectuar importantes modificaciones en los diseños de enlaces, atravesos y calles de servicio propuestas en el PRID.

Esto hizo imposible contar el 26 de febrero de 1999, fecha fijada por el Contrato de Concesión para la entrega de los proyectos definitivos por la Concesionaria al MOP, con dichos proyectos que permitieran fijar el nuevo deslinde fiscal de los 1.122 lotes afectos a expropiación y los correspondientes antecedentes legales para cada uno, necesarios para iniciar el proceso expropiatorio.

1.2 Mayores exigencias del MOP con respecto a la entrega de antecedentes legales.

En su labor de coadyuvante le corresponde a la Sociedad Concesionaria entregar a la Inspección Fiscal los planos de expropiación, las memorias explicativas, así como los antecedentes necesarios para la ejecución de estas obras; no obstante una de las variables que retardó la entrega de los planos de expropiación fue la solicitud y exigencia por parte del MOP a través del ORD 87/99, de una serie de antecedentes de ubicación del propietario de los bienes afectados y que no forman parte de los antecedentes requeridos para llevar a cabo la expropiación.

Esto obligó a la Concesionaria a formar un equipo de aproximadamente 13 personas, conformado por ingenieros y abogados con dedicación exclusiva, para apoyar la labor del Ministerio en esta materia.

1.3 Indefiniciones técnicas a soluciones viales imputables al Estado.



A handwritten signature or mark in black ink, located at the bottom right of the page.

La indefinición de soluciones viales por parte de las autoridades, produjeron un considerable retraso en el inicio del proceso de expropiación, por cuanto queda todo relacionado: aprobación del proyecto de ingeniería, definición exacta de la superficie expropiable, tasación, etc. Es un hecho que una obra pública de esta envergadura debe intentar compatibilizar en una única oportunidad los intereses de la comunidad y del Estado, tarea en la que se ocupa la administración y en la que para nada interviene el Concesionario, quien por el contrario no puede generar el proyecto de detalle ni la colaboración en tareas de recopilación de antecedentes del expropiado.

1.4 Retraso en los trámites administrativos del proceso expropiatorio.

El proceso expropiatorio consiste en la gestión administrativa de las siguientes fases:

- 1.- Revisión y aprobación de los planos y antecedentes técnicos y legales;
- 2.- Tasación;
- 3.- Publicación del Decreto Supremo de Expropiación; y
- 4.- Toma de posesión material de los terrenos.

A pesar que la Sociedad Concesionaria dispuso de los recursos económicos para pagar las expropiaciones requeridas por el proyecto, tal como dispone el contrato en el numeral 1.6.7 de las Bases de Licitación, el flujo de fondos para este concepto dispuesto presupuestariamente a la Coordinación General de Concesiones no tuvo la misma equivalencia en el tiempo; lo cual supuso una velocidad más lenta para el proceso expropiatorio de nuestra concesión.

Un dato cierto es que en promedio, el trámite de toma de posesión material de terrenos se llevó a efecto en un plazo de 2 años, llegando a extenderse en casos puntuales a 2,5 años; también es representativo indicar que más del 50% de las publicaciones en el contrato se han efectuado durante el año 2002 y aún quedaron lotes pendientes durante el año 2003 para la toma de posesión material de terreno en el eje "Troncal Sur" y en la Ruta 68.



En resumen, la Sociedad Concesionaria dispuso de los recursos monetarios, físicos y humanos para dar una ordenada velocidad al proceso expropiatorio lo que se vio contrastado por una demora excesiva por parte del MOP, derivado de un exceso de trabajo no esperado para todos los proyectos de Concesión de carreteras del país y por restricciones presupuestaria ajenas a la Concesión, lo que redundó en mayores plazos administrativos para la toma material de los terrenos y una más deficiente coordinación en la ejecución de las obras.

1.5 Demora en la posesión material de los terrenos por la existencia de problemas sociales de difícil solución.

La existencia de problemas sociales que ha debido asumir el MOP en un proyecto activo como lo es el de la Interconexión Vial, que afectó a 846 lotes en la Ruta 68 y 364 en la Troncal Sur, condicionó la diligencia del MOP en la liberación material en los terrenos afectados.

1.6 Utilización ineficiente del mecanismo alternativo "Pago anticipado".

La facultad de realizar pagos anticipados conferida en el artículo 11 del DL 2.186, Ley Orgánica de Expropiaciones, y a los convenios de anticipo firmados con algunos propietarios para ingreso inmediato a cambio de un incremento porcentual de la indemnización, constituyen mecanismos que perdieron validez en razón de la existencia de viviendas, que aparte del beneficio antes citado debieron ser indemnizados antes de permitir su demolición e ingreso de maquinaria; situación que se resolvió con mucho retraso por parte del MOP.

2.- Consecuencias directas en el avance de la Obra y en los costos de ella.



[Handwritten signature]

La Concesionaria sostiene que de los conceptos anteriores derivaron consecuencias, las que se clasifican en:

2.1 Directas en el avance de la obra. Al respecto la demandante señala que debió asumir que la obra se abordase de una manera distinta a la estudiada en la oferta de licitación, empleando más recursos de lo estimado, bajando rendimientos y aumentando el costo unitario de las partidas. Señala además la demandante que muestras representativas, en lo que a alteración de programa de obra se refiere, son las siguientes: 1) Imposibilidad de ejecutar obras del túnel Zapata II por ambos frentes de trabajo, ya que no se contaba con los terrenos del lado oriente, pese a que estaba previsto en el contrato original ejecutar la construcción del túnel por ambos portales oriente y poniente, de manera que el encuentro en el centro se produjera en el plazo normal. 2) Alteración en el programa de trabajo del asfaltado, faena que tanto en Ruta 68 como en el Troncal hubo que ejecutar por parcialidades, generando el traslado y disposición de los equipos de asfaltado en tres ocasiones, con el consiguiente sobre costo por baja de rendimiento. 3) Alteración del programa de obra del movimiento de tierras. 4) Acudir a métodos constructivos poco apropiados, activando y paralizando equipos y grupos de trabajo en incontables ocasiones. 5) Traslado de Servicios por etapas; al no tener los terrenos despejados se optó por traslados temporales en una ubicación provisoria. 6) Aún no ha podido abordarse totalmente lotes del proyecto.

2.2 Respecto a las consecuencias en el empleo de los recursos la Concesionaria señala los siguientes ítems: 1) Maquinaria, señalando que al no disponer de la totalidad de los terrenos genera una obra desordenada, con la consiguiente pérdida de eficacia, bajos rendimientos y sobre costo de aceleración para cumplir en plazo los distintos hitos de la obra. Transporte de maquinaria, señala la demandante que los equipos debieron



A handwritten signature or mark in black ink, appearing to be a stylized name or set of initials.

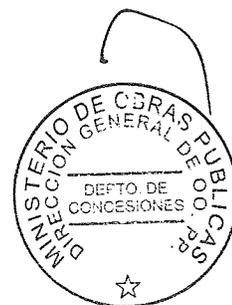
regresar en varias ocasiones al mismo frente de trabajo; redundando en el aumento de los tiempos de transporte y tiempos muertos así como en la reiterada incorporación de empresas especializadas en transporte de maquinaria para traslado de los grandes equipos mediante cama baja, escolta policial, etc. 3) Mano de Obra, señala que las cuadrillas se multiplicaron para atender varios frentes a la vez en vista de las alteraciones del programa de obra. También señala que hubo un grupo importante constituido por los profesionales de atención al proyecto y a la obra, que redoblado la dotación estimada de la oferta técnica, asistieron hasta el final de la obra los problemas de proyecto, supervisiones de obra, en oficinas técnicas de Santiago y Curacaví para la Concesionaria y especialmente para asistir el trámite administrativo surgido a consecuencia del prolongado proceso expropiatorio.

2.3 Consecuencia en la baja de rendimientos: Señala la Concesionaria que los puntos anteriores se traduce en una pérdida en los rendimientos de la maquinaria, del trabajo de la mano de obra empleada, pérdidas de materiales muy por sobre los porcentajes estimados en un contrato normal, sobreconsumo de insumos, etc.

2.4 Gestión Expropiatoria: La creación de equipos de profesionales contratados exclusivamente para apoyo de la gestión administrativa, que implica horas de ingeniero, abogados, oficinas, vehículos, gastos financieros en entregas de anticipos y aportes de pérdidas.

3.- El proceso expropiatorio.

La Sociedad Concesionaria señala que es aplicable a la materia el artículo 19 N° 24 de la Constitución de la República de Chile, el DL N° 2.168, el DFL N° 850, el DFL N° 164.



De la normativa aplicable la concesionaria concluye:

- 1.1 El Ministerio tiene la responsabilidad legal de expropiar.
- 1.2 Dentro de las obras públicas para cuya ejecución es necesario expropiar bienes y servicios, se encuentran las obras de concesión.
- 1.3 La Fiscalía del Ministerio es la entidad encargada de tramitar las expropiaciones, facultad indelegable.
- 1.4 En las BALI se establece la obligación de la Concesionaria de entregar los antecedentes legales y planimétricos de las expropiaciones requeridas para las obras. Entendiendo antecedentes legales a aquella información o documentación exigida para la iniciación del procedimiento expropiatorio según el artículo 6 del DL 2.186.
- 1.5 La Concesionaria sólo se encuentra obligada a aportar los planos de expropiación, el rol de avalúo de los predios y algún otro antecedente que ayude a individualizar al propietario. Señala que es ilegal la exigencia del Ministerio consistente en pedir individualización definitiva del propietario actual del predio y entrega de títulos de dominio de los predios a expropiar o de un estudio de los mismos.

4.- **Retraso generado, perjuicios y un desequilibrio en las prestaciones recíprocas del contrato de concesión.**

- 4.1 Señala la Sociedad Concesionaria que le asisten el derecho personal respecto del Ministerio por concepto de la entrega de los terrenos, toda vez que esta obligación sólo le puede ser reclamada a la demandada, debido a que por un hecho suyo en conjunto con la disposición de la Ley ha contraído una obligación correlativa a la que se establecía a mi representada, que fue incumplida por parte del Ministerio originando perjuicios que se reclaman en la demandada de autos.

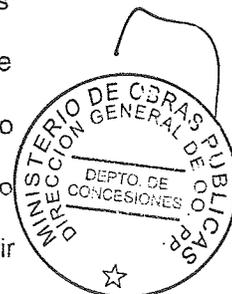


4.2 Señala además la Sociedad Concesionaria que el retraso ha producido perjuicios y un desequilibrio en las prestaciones recíprocas del contrato de concesión.

4.3 Además señala que los contratos se deben ejecutar de buena fe, y por consiguiente obligan no sólo a lo que en ellos se expresa, sino a todas las cosas que emanan precisamente de la naturaleza de la obligación, o que por la ley o la costumbre pertenecen a ella. Señala que en el actuar del Ministerio no se refleja ese actuar ya que resulta evidente que en la construcción de la obra la demandada no ha cumplido su obligación de hacer entrega oportuna de los terrenos necesarios para la construcción de la obra, lo que se ha traducido en perjuicios a la concesionaria, ya que a fin de cumplir con las obras ha debido efectuar desembolsos de dinero, los cuales no se encontraban previstos al momento de contratar.

4.4 Asimismo señala que la ley de concesiones establece durante toda la vigencia del contrato, mecanismos que permitan indemnizar o compensar los perjuicios causados por el quiebre del equilibrio económico de la concesión.

4.5 Hace mención a la aplicación de la Teoría de la imprevisión y a la Teoría del hecho del príncipe. Sería aplicable ambas teorías debido a que como consecuencia de un acto de autoridad se han irrogado perjuicios a la Concesionaria, los cuales provienen del atraso en la entrega de terreno, ameritando el aumento equivalente al período del entorpecimiento o paralización y las compensaciones que procedan, las cuales en este caso dicen relación con los mayores costos en que la demandante debió incurrir



A handwritten signature or mark in black ink, consisting of several fluid, connected strokes.

a fin de cumplir con los plazos establecidos en las BALI, debido a que como consecuencia del desorden en la entrega de terrenos no se pudo cumplir con el plan de trabajo diseñado al inicio de la concesión, en base al supuesto que el Ministerio cumpliría de manera oportuna con sus obligaciones contractuales.

IV. ENUNCIACION DE LAS PETICIONES Y CONTENIDOS EN LA CONTESTACION A LA DEMANDA ARBITRAL.

Con fecha 24 de abril de 2004, el MOP evacuó el traslado que le fue conferido por la Comisión Arbitral con fecha 16 de marzo de 2004, para la contestación de la demanda arbitral.

En su contestación el MOP solicita desestimar la reclamación presentada por la Sociedad Concesionaria, en todas sus partes, resolviendo, en definitiva a favor de la demandada, con expresa condenación en costas.

Fundamentos expresados en la contestación.

1. El MOP en su contestación realiza un extenso y detallado análisis de los aspectos jurídicos de la concesión de obra pública.
2. El MOP en su contestación realiza un detallado y completo análisis jurídico – administrativo de la expropiación por causa de utilidad pública y su procedimiento legal.
3. Fundamentos de hecho y de derecho que apoyan la defensa del Ministerio de Obras Públicas.



3.1 El atraso en la entrega de terrenos es imputable en gran parte a la Concesionaria ya que no entregó en forma oportuna los planos de expropiaciones.

En efecto, la Concesionaria no sólo no entregó los planos en los plazos previstos en el contrato, esto es el 26 de febrero de 1999 (art. 1.7.1.2, fundamentalmente incisos segundo y tercero), sino que además constituyó un proceso lento y desordenado, con presentaciones incompletas y deficientes.

Sobre este aspecto en particular, se debe advertir que el Concesionario dio inicio a la entrega de la referida planimetría de expropiación, para la revisión y posterior aprobación del Inspector Fiscal del contrato, recién en el mes de agosto del año 1999, esto es seis meses después del vencimiento del plazo previsto en el contrato y esta situación se mantuvo en el tiempo.

Por otra parte, no resulta aceptable que el Concesionario objete la calidad de los proyectos referenciales del MOP, ya que el Concesionario al "aceptar estos documentos elaborados por el MOP, el licitante se hace responsable del total de su contenido, quedando en el caso de los Antecedentes Referenciales y Documento Técnico de Referencia, obligado a desarrollar los proyectos de ingeniería definitiva de todas las obras contenidas en estos, no pudiendo en el futuro alegar perjuicios ni compensaciones por eventuales errores contenidos en estos, tal como se establece en las BALI".

3.2 El artículo 1.7.1.2 de las BALI dispone en lo pertinente: "La Sociedad Concesionaria presentará, para la aprobación del Inspector Fiscal, los planos y las memorias explicativas así como los antecedentes



técnicos necesarios para la ejecución de estas obras. Deberá también entregar los antecedentes completos para realizar las expropiaciones.

3.3 A fines del año 2000 se planteó la intención de lograr una habilitación anticipada de la Ruta 68, que según el contrato estaba prevista para el mes de noviembre del 2002.

En conjunto el MOP y la Concesionaria planificaron los trabajos que permitieron la habilitación de la Ruta 68, en diciembre del año 2001.

Las condiciones para estos cambios se establecieron en el Convenio Complementario N° 3, suscrito el 15 de noviembre del año 2001 y aprobado mediante D. S. MOP N° 5 de 3 de enero del 2002.

En el convenio, las partes acordaron modificaciones al régimen económico del contrato, que permiten compensar en equivalencia al Concesionario los costos asociados tanto a la reprogramación de la ejecución de las obras y su habilitación al tránsito, como la ampliación y mejoramiento de la obra lograda a través de las mayores inversiones.

En este convenio la Concesionaria otorgó el más amplio, completo y total finiquito al MOP y renunció en el acto a solicitar indemnizaciones o compensaciones adicionales y a efectuar cualquier otra reclamación que pudiera haberle correspondido por la fecha de suscripción del convenio.

Por lo tanto, no resulta legítimo que la Concesionaria interponga demandas por hechos ocurridos con anterioridad al 15 de noviembre de 2001.

3.4 En su contestación el MOP se exhibe latamente en la legalidad de lo solicitado por el Inspector Fiscal en relación a los antecedentes solicitados a la Concesionaria para iniciar y realizar el proceso expropiatorio, antecedentes que la concesionaria no habría entregado



oportunamente, demorando indebidamente el inicio y tramitación del proceso expropiatorio.

Respecto a los antecedentes completos para realizar las expropiaciones, la demandada señala que no es ilegal esa solicitud sino que se refiere al conjunto de antecedentes técnicos y jurídicos mínimos a partir de los cuales deben elaborarse los planos de expropiación, y sin los cuales, se dificulta enormemente la tramitación posterior de las expropiaciones, no sólo su etapa inicial. Señala que la exigencia a la Sociedad Concesionaria de los antecedentes legales está dentro de la legalidad del contrato y sólo consistiría en la necesaria información de respaldo con la que se debe contar para que el desarrollo del procedimiento de expropiación no se transforme en una traba para el logro de uno de los objetivos que persiguen ambas partes del contrato.

4. En la parte final de su contestación el MOP analiza detalladamente y rebate cada uno de los casos que presentó la Concesionaria en su demanda y que en opinión de ésta, serían ejemplificadores de la certeza de los argumentos de la demanda y que fundamentarían el actuar de la Concesionaria.

5. Señala la demandada que los terrenos deben ser entregados por el Ministerio a la Concesionaria en un tiempo razonable que permita dar cumplimiento a la fecha prevista en el mismo contrato para la puesta en servicio de la obra. Al respecto, no existen en las BALI compromisos ni obligación respecto de plazos ciertos y determinados de entrega de terrenos, ni plazos normales o presuntos de tramitación de las pertinentes expropiaciones, de manera que sólo cabe aludir, a efectos de solucionar la problemática planteada, a los principios y normas que rigen la relación jurídica de que se trata.



La contestación a la Demanda afirma que no es efectivo que la Sociedad Concesionaria tenga un derecho adquirido a contar con los terrenos necesarios para la ejecución de las obras en el plazo que ésta estime conveniente a sus propios intereses o que se deriven de sus meras expectativas en concluir anticipadamente la etapa de construcción.

V. RÉPLICA Y DÚPLICA.

1. Con fecha 28 de mayo de 2004 la concesionaria presentó escrito de réplica, reafirmando sus dichos y poniendo énfasis en la deficiencia de los proyectos referenciales elaborados por el Ministerio, lo que redundaba en trabas para el inicio de la obra.

2. Con fecha 17 de junio de 2004, el Ministerio evacuó la dúplica reiterando los fundamentos planteados en la contestación a la demanda, formulando además objeciones a los conceptos que la concesionaria agregó en su escrito de réplica.

VI. RECEPCIÓN DE LA CAUSA A PRUEBA.

Con fecha 25 de agosto de 2004, esta Comisión Arbitral, por la unanimidad de sus miembros decidió recibir la causa a prueba, basada en su potestad para determinar la existencia o no, de los hechos sustanciales, pertinentes y controvertidos, los cuales son:

1) Existencia de atraso por parte del Ministerio de Obras Públicas en la entrega de terrenos expropiados. En la afirmativa, hechos que habrían causado dicho atraso.



2) Existencia de perjuicios sufridos por la Sociedad Concesionaria como consecuencia del atraso del Ministerio de Obras Públicas en la entrega de los terrenos de expropiación. En la afirmativa, monto de ellos.

3) Aplicabilidad a la demanda de autos del Convenio Complementario N° 3 suscrito entre las partes con fecha 15 de noviembre de 2001, aprobado por decreto MOP N° 5 de 3 de enero de 2002, en lo relativo al finiquito contenido en él y a la reprogramación de obras. En la afirmativa, alcance y efectos.

VII. DESCRIPCION Y PONDERACION DE LA PRUEBA.

1. Descripción de la Prueba Documental:

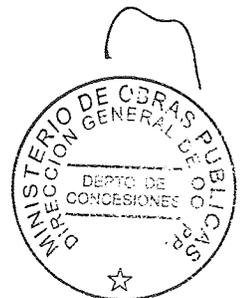
1.1 El Ministerio acompañó la siguiente prueba documental:

1. Copia de 69 oficios emitidos por la unidad Técnica de Expropiaciones, de la Coordinación General de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas en respuesta a las solicitudes formuladas por tribunales civiles de Valparaíso y de San Miguel, en relación con gestión de expropiación de bienes necesarios para la ejecución de la concesión en cuestión.

2. Copia íntegra de 6 memorándum de la Unidad Técnica de Expropiaciones, mediante los cuales se remiten a la Procuraduría Fiscal de Santiago, del Consejo de Defensa del Estado, antecedentes de propiedades expropiadas para la ejecución de la obra.

3. Autorizaciones especiales de ingreso a terreno de algunos tramos de los sectores 6 A1, 6 A2, 6 A3 y 6B.

4. Ordinario N° 134/00, de fecha 3 de marzo de 2000, del Inspector Fiscal de la obra, dirigido al Gerente General de Rutas del Pacífico S.A., mediante el cual se señala que el 26 de febrero de 1999 venció el plazo que por contrato se establecía para que aquella presentase los



antecedentes completos para el proceso de expropiación de terrenos necesarios para la construcción de la obra. Asimismo, se le informa que el plazo contractual para que la Concesionaria presentara los proyectos de ingeniería culminó el 26 de julio de 1999, el cual tampoco ha sido cumplido a cabalidad.

5. Carta de fecha 8 de marzo de 2001, Stgo Valpo 111/01, del señor Gerente General de Rutas del Pacífico S.A. en la que se plantea la posibilidad de adelantar la ejecución de algunas obras de los sectores i) y ii) de la Ruta 68.

6. Ordinario N° 1317/01, de fecha 23 de marzo de 2001, del Inspector Fiscal de la obra, que da respuesta a la carta aludida en el número anterior.

7. Ordinario N° 7123/01, de fecha 27 de junio de 2001, del Inspector Fiscal de la obra, que da respuesta a la carta del Gerente General de Rutas del Pacífico S.A. de fecha 31 de mayo de 2001.

8. Carta de fecha 16 de julio de 2001 del Gerente General de Rutas del Pacífico S.A., mediante la cual, junto con entregar la nueva reprogramación de algunas obras, expone al Inspector Fiscal las razones que fundamentan los atrasos calificados como de relativos, verificados con respecto al calendario de entrega de obras propuesto el día 8 de marzo de 2001.

9. Ordinario N° 2142/01, de fecha 28 de septiembre de 2001, del Inspector Fiscal de la obra, mediante el cual se le indican al señor Gerente General de la Concesionaria, algunas precisiones en torno a declaraciones a la prensa.

10. Ordinario N° 2413/01, de fecha 23 de noviembre de 2001, del Inspector Fiscal de la obra, mediante el cual se insiste ante la Concesionaria, respecto de la tardía elaboración y posterior corrección de los antecedentes expropiatorios correspondientes al sector industrial.



11. Ordinario N° 3444/02, de fecha 9 de julio de 2002, del Inspector Fiscal de la obra, mediante el cual se le indica al señor gerente técnico de la Sociedad Concesionaria que existen aspectos a considerar asociados a la Puesta en Servicio Provisoria de los sectores i) y ii) de la Ruta 68.
12. Ordinario N° 3803/02, de fecha 12 de septiembre de 2002, del Inspector Fiscal de la obra, mediante el cual se le indican al Gerente General de la Concesionaria, algunas situaciones que ponen en riesgo la puesta en servicio provisoria de la obra en plazo previsto, observando lo señalado por este último en carta de fecha 2 de julio de 2002.
13. Copia de resolución exenta DGOP N° 2142 de fecha 11 de noviembre de 2002, que lleva el visto bueno de los Ministros de Obras Públicas y Hacienda, mediante el cual se excluye la exigibilidad para la puesta en servicio provisoria de las obras que indican en el cuadro incluido en el numeral 1, estableciéndose que el plazo máximo para su ejecución será el 31 de mayo de 2003 e iniciándose las sanciones a aplicar a la concesionaria en caso de incumplimiento del plazo.
14. Tabla con información comentada y gráfico que muestra la evolución en la entrega de terrenos para acceso oriente al túnel Zapata.
15. Carta Gantt que registra los tiempos involucrados en los procedimientos de expropiación desarrollados para la ejecución de las obras de la concesión de la especie, desde el ingreso de los planos de expropiación por parte de la concesionaria hasta la fecha en la que la primera tuvo a su disposición el respectivo terreno.
16. Copia de las Bases de la Consultoría denominada "Asesoría Global de Expropiaciones para la Coordinación General de Concesiones".
17. Copia de las circulares aclaratorias de las Bases de Licitación.
18. Copia de la oferta técnica del adjudicatario.



A handwritten signature or mark in black ink, appearing to be a stylized name or initials.

1.2 La Concesionaria aportó la siguiente prueba documental:

1. Copia de carta GOE/TRP/002 de fecha 11 de enero de 1999, del Gerente General de la Sociedad Concesionaria a dicha fecha don Roberto Nieto Kahn, dirigida al Director General de Obras Públicas, por la cual se adjunta Vale Vista por UF 537.000.- correspondiente al primer pago de Expropiaciones según punto 1.6.7 de las Bases de Licitación.
2. Copia de cartola de cuenta corriente de la Sociedad Concesionaria donde consta la transferencia de la suma de \$ 7.890.882.060.-, correspondiente a UF 537.000.-
3. Copia de carta GOE/TRP/043 de fecha 10 de mayo de 1999, del Gerente General de la Sociedad Concesionaria a dicha fecha don Roberto Nieto Kahn, dirigida al Director General de Obras Públicas, por la cual se adjunta Vale Vista por UF 537.000.- correspondiente al segundo pago de Expropiaciones según punto 1.6.7 de las Bases de Licitación.
4. Copia de Vale Vista N° 4778429 de fecha 10 de mayo de 1999, por la suma de \$ 7.960.402.080.- correspondiente a UF 537.000.-
5. Copia de carta GOE/TRP/072 de fecha 8 de julio de 1999, del Gerente General de la Sociedad Concesionaria don Mauricio Gatica Sotomayor, dirigida al Director General de Obras Públicas, por la cual se adjunta Vale Vista por UF 322.000.- correspondiente al tercer pago de Expropiaciones según punto 1.6.7 de las Bases de Licitación.
6. Copia de Vale Vista N° 5077021 de fecha 8 de julio de 1999, por la suma de \$ 4.796.383.200.- correspondiente a UF 322.000.-
7. Copia de carta GOE/TRP/103 de fecha 7 de septiembre de 1999, del Gerente General de la Sociedad Concesionaria don Mauricio Gatica Sotomayor, dirigida al Director General de Obras Públicas, por la cual se adjunta Vale Vista por UF 254.000.- correspondiente al cuarto pago de Expropiaciones según punto 1.6.7 de las Bases de Licitación.



A handwritten signature or mark, possibly initials, located at the bottom right of the page.

8. Copia de Vale Vista N° 5082118 de fecha 7 de septiembre de 1999, por la suma de \$ 3.790.937.300.- correspondiente a UF 254.000.-
9. Copia de carta Stgo. – Valpo. 501/00 de fecha 15 de noviembre de 2000, del Gerente General de la Sociedad Concesionaria don Mauricio Gatica Sotomayor, dirigida al Director General de Obras Públicas, por la cual se adjunta Vale Vista por UF 254.000.- correspondiente al cuarto pago de Expropiaciones según punto 1.6.7 de las Bases de Licitación.
10. Copia de cartola de cuenta corriente de la Sociedad Concesionaria donde consta la transferencia de la suma de \$ 3.977.970.200.-, correspondiente a UF 254.000.-
11. Copia de carta GOE/TRP/125 de fecha 5 de noviembre de 1999, del Gerente General de la Sociedad Concesionaria don Mauricio Gatica Sotomayor, dirigida al Director General de Obras Públicas, por la cual se adjunta Vale Vista por UF 250.000.- correspondiente al quinto pago de Expropiaciones según punto 1.6.7 de las Bases de Licitación.
12. Copia de Vale Vista N° 5462174 de fecha 5 de noviembre de 1999, por la suma de \$ 3.745.452.500.- correspondiente a UF 250.000.-
13. Copia de carta GOE/TRP/003 de fecha 4 de enero de 2000, del Gerente General de la Sociedad Concesionaria don Mauricio Gatica Sotomayor, dirigida al Director General de Obras Públicas, por la cual se adjunta Vale Vista por UF 250.000.- correspondiente al sexto pago de Expropiaciones según punto 1.6.7 de las Bases de Licitación.
14. Archivo magnético de los siguientes Diarios Oficiales del año 2000:
- Enero: 3 y 15
 - Febrero: 1 y 15
 - Marzo: 1 y 15
 - Abril: 1 y 15
 - Mayo: 2 y 15
 - Junio: 1 y 15
 - Julio: 1 y 15
 - Agosto: 1 y 16
 - Septiembre: 1 y 15
 - Octubre: 2 y 16
 - Noviembre: 2 y 15



A handwritten signature or mark in black ink, consisting of several loops and a horizontal stroke.

- Diciembre: 1 y 15.
15. Archivo magnético de los siguientes Diarios Oficiales del año 2001:

- Enero: 2 y 15
- Febrero: 1 y 15
- Marzo: 1 y 15
- Abril: 2 y 16
- Mayo: 2 y 15
- Junio: 1 y 15
- Julio: 3 y 16
- Agosto: 1 y 16
- Septiembre: 1 y 15
- Octubre: 1 y 16
- Noviembre: 2 y 15
- Diciembre: 1 y 15.

16. Archivo magnético de los siguientes Diarios Oficiales del año 2002:

- Enero: 2 y 15
- Febrero: 1 y 15
- Marzo: 1 y 15
- Abril: 1 y 15
- Mayo: 2 y 15
- Junio: 1 y 15
- Julio: 1 y 15
- Agosto: 1 y 16
- Septiembre: 2 y 16
- Octubre: 1 y 16
- Noviembre: 2 y 15
- Diciembre: 2 y 16

17. Planos de Expropiaciones que mediante colores se indica los diferentes períodos en que se fueron liberando los terrenos de parte del MOP. Los planos de los tramos y enlaces de la obra concesionada que se acompañaron son los siguientes:

- Enlace Algarrobo
- Tramo 4 Ruta 68 (Atravesio Lo Aguirre)
- Enlace Villa Alemana
- Enlace Los Panguiles. Ruta 68
- Enlace Quilpue Oriente I. Troncal Sur.
- Enlace Lo Orozco
- Atravesio El Quillay
- Enlace Curacaví. Ruta 68
- Enlace Peñablanca. Troncal Sur.

18. Actas de Toma de Posesión material donde se constata la fecha y forma en que el MOP liberó los diferentes lotes de expropiación de las obras.



[Handwritten signature]

19. Diagrama de Masas mediante el cual se expresa gráficamente el desequilibrio en el movimiento de tierras realmente ejecutado en la construcción del proyecto Internacional Santiago – Valparaíso – Viña del Mar, y las consecuencias de tipo económico que significaron para la Sociedad Concesionaria.

20. Cartas Gantt que contienen el Cronograma de Trabajo contemplado en la Oferta Técnica versus lo ejecutado realmente, tanto para los sectores I), II) y III) de la Concesión.

21. Copia de escrituras públicas de los anticipos efectuados por la Sociedad Concesionaria a los propietarios de los lotes a fin de tener acceso anticipado a ellos.

22. Copia de facturas adicionales imputables a los sobrecostos por gestión objetos de la reclamación y que no fueron acompañados a la etapa conciliadora.

23. Copia del estudio realizado por la empresa Ingeniería El Alba referente a la calidad de los Estudios Referenciales elaborados por el Ministerio de Obras Públicas.

24. Copia de los Proyectos Referenciales y Planos As Built de los siguientes casos:

- Enlace Algarrobo
- Enlace Curacaví Poniente
- Enlace Panguiles
- Enlace Lo Orozco
- Enlace Quilpue Oriente

25. Copia de reseñas de cada una de las siguientes Bases de Licitación: 1) Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar. 2) Santiago – Talca y Acceso Sur Santiago. 3) Litoral Central. 4) Américo Vespucio Sur, mediante las cuales se aprecia que el Ministerio ha incorporado en el último tiempo plazos para entrega de terrenos, anteponiéndose límites concretos de plazos para el cumplimiento de los deberes de su responsabilidad en el proceso expropiatorio.

26. La Concesionaria solicitó tener a la vista por el gran volumen que implicaba los siguientes documentos:

1. Estudios Referenciales elaborados por el MOP
2. Planos As Built de la Obra Concesionada



3. Proyectos Referenciales y Planos As Built el Libro de Obra donde se aprecia las exigencias adicionales del Inspector Fiscal a las obras que llevaron a la Concesionaria a necesariamente cambiar en reiteradas ocasiones la planimetría de expropiación.
27. Copia de los Convenios Complementarios N° 1, 2 y 4.
28. Ordinarios del Inspector Fiscal donde haciendo observaciones a la entrega de la planimetría. En ellos, la Sociedad Concesionaria afirma que se aprecia que el Inspector Fiscal demoraba largo tiempo en responder las observaciones y que éstas, eran mínimas:
 1. Ordinario N° 2211/01 de fecha 11 de octubre de 2001 firmado por don Mirko Ivanovic Wensioe, Inspector Fiscal del MOP, dando respuesta a carta Stgo – Vlpo 377/01 de fecha 28 de agosto de 2001.
 2. Ordinario N° 2338/01 de fecha 8 de noviembre de 2001 firmado por don Mirko Ivanovic Wensioe, Inspector Fiscal del MOP, dando respuesta a carta Stgo – Vlpo 407/01 de fecha 11 de septiembre de 2001.
 3. Ordinario N° 1668/01 de fecha 18 de junio de 2001 firmado por don Mirko Ivanovic Wensioe, Inspector Fiscal del MOP, dando respuesta a carta Stgo – Vlpo 377/01 de fecha 7 de mayo de 2001.
 4. Ordinario N° 1658/01 de fecha 14 de junio de 2001 firmado por don Mirko Ivanovic Wensioe, Inspector Fiscal del MOP, dando respuesta a carta Stgo – Vlpo 180/01 de fecha 27 de abril de 2001.
 5. Ordinario N° 1012/01 de fecha 8 de enero de 2001 firmado por don Mirko Ivanovic Wensioe, Inspector Fiscal del MOP, dando respuesta a carta Stgo – Vlpo 0516/01 de fecha 28 de noviembre de 2001.
 6. Ordinario N° 2795/02 de fecha 20 de febrero de 2002 firmado por don Mirko Ivanovic Wensioe, Inspector Fiscal del MOP, dando respuesta a carta Stgo – Vlpo 044/01 de fecha 28 de enero de 2002.



A handwritten signature or mark in black ink, appearing to be a stylized name or set of initials.

7. Ordinario N° 3006/02 de fecha 3 de abril de 2002 firmado por don Mirko Ivanovic Wensioe, Inspector Fiscal del MOP, dando respuesta a carta Stgo – Vlpo 110/02 de fecha 26 de febrero de 2002.
8. Ordinario N° 3313/02 de fecha 18 de junio de 2002 firmado por don Mirko Ivanovic Wensioe, Inspector Fiscal del MOP, dando respuesta a carta Stgo – Vlpo 197/02 de fecha 12 de abril de 2002.
9. Ordinario N° 3365/02 de fecha 26 de junio de 2002 firmado por don Mirko Ivanovic Wensioe, Inspector Fiscal del MOP, dando respuesta a carta Stgo – Vlpo 197/02 de fecha 3 de mayo de 2002.
29. Informe en Derecho de los profesores Hugo Rossende A. y Fernando Rabat C.
30. Informe Pericial elaborado por la Consultora Gabriel Bitrán y Asociados, cuyo título es "Análisis de Sobrecostos Concesión Internacional Interconexión Vial Santiago – Valparaíso –Viña.

Ponderación de la Prueba Documental

1. En numerosos planos y esquemas aportados por la Concesionaria se puede observar (señalados con diferentes colores), la forma desordenada en que se entregó a la Concesionaria la autorización para ocupar los terrenos expropiados.

Así también existen numerosas pruebas fotográficas aportadas por la Concesionaria en la cual se observan numerosas obras a medio construir debido a que no se disponía de la autorización para ocupar los terrenos necesarios para su complementación. Esto está demostrado en diversos documentos aportados durante el proceso de Arbitraje tales como actas de toma de posesión material, donde se aprecia las fechas en que la Sociedad Concesionaria tuvo acceso a los lotes necesarios para la construcción de las obras y planos de sectores de la obra donde a



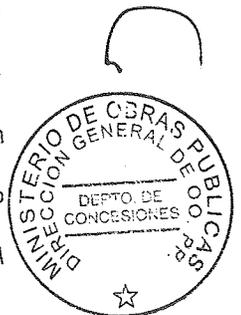
través de colores se señalan las fechas en que se fue liberando los lotes y la forma en que se construyó la obra en el tiempo. Aún hoy existen algunos lotes por expropiar que aún no han sido entregados a la Concesionaria.

2.- En documentos acompañados por la Concesionaria en la etapa de Conciliación y posteriormente en la Arbitral se da cuenta de los perjuicios ocasionados a la Concesionaria por el atraso en la entrega de terrenos, los cuales según ésta habrían impedido la compensación de los materiales de excavación con el de relleno de terraplenes, la necesidad de trasladar varias veces la maquinaria y planta de asfaltado, el lucro cesante resultante de ello, la necesidad de despedir y contratar personal, etc., todo lo cual ha sido cuantificado en los documentos aportados al proceso arbitral.

3.- En relación al problema de atraso en la entrega de terrenos expropiados el MOP ha sostenido que en las BALI no figura ningún compromiso de plazo de entrega de los terrenos expropiados y que por lo tanto no corresponde que la Concesionaria reclame por los atrasos ocurridos.

Si bien es cierto que en ninguna parte figura un compromiso de plazo de entrega de los terrenos expropiados es de toda lógica suponer que en la realidad debe existir un plazo de entrega que permita que la Concesionaria realice las obras de acuerdo a lo programado y con una secuencia constructiva que asegure un costo razonable de ejecución de las mismas.

Respecto a la postura del Ministerio que señala que al no haber plazo expreso en el contrato de concesión, no habría obligación de entregar los lotes en un tiempo determinado, conviene remitirse a lo expresado por la destacada especialista en concesiones Dolores Rufián Lizana, quien dice textualmente en su libro denominado "Manual de Concesiones de Obras Públicas", en su página 122, lo que sigue: "A



pesar de que normalmente no existe ni en la ley ni en las Bases de Licitación compromisos expresos por parte del MOP de entregar los terrenos expropiados, es evidente que si la entrega de terrenos no se produce en consonancia con los plazos de construcción, la obra no se podrá construir en los plazos previstos con el consiguiente perjuicio para la Concesionaria que no podrá recuperar su inversión y obtener la rentabilidad esperada en el período de concesión, produciéndose la consiguiente responsabilidad del estado por el desequilibrio que se produce dentro del contrato de concesión". Lo anterior, es correcto ya que a falta de plazo expreso, existe un plazo tácito, que al tenor del artículo 1494 del Código Civil es el indispensable para cumplir la obligación.

En la especie, esta Comisión estima que aún no existiendo un plazo expresamente estipulado en las Bases de Licitación para la entrega de terrenos expropiados por parte del MOP a la Concesionaria, se puede afirmar que siempre existió un plazo tácito para ello, esto es, el tiempo indispensable para que la Concesionaria pudiese cumplir su obligación de ejecutar y construir la obra concesionada.

Confirma lo expuesto precedentemente, el hecho que el contrato de concesión que vincula a las partes de este proceso, se ha estructurado sobre la base de hitos que debían ser cumplidos por parte de la Sociedad Concesionaria. Luego, si no se pudiera afirmar la existencia de un plazo tácito para el cumplimiento de las obligaciones que la parte pública del contrato debía cumplir, esta Comisión estima que se podría producir una situación de imposibilidad de cumplimiento del mismo por parte de la Sociedad Concesionaria.

Asimismo, los informantes Hugo Rosende y Fernando Rabat, sostienen en su informe en derecho acompañado a este proceso por la sociedad concesionaria, lo siguiente:

"... Ello significa que las expropiaciones deben guardar armonía con el cronograma de trabajo y secuencia natural de su desarrollo de manera que se conjugue la



eficiencia del uso de los recursos con el grado de avance exigido a la obra por las BALI. En este contexto, la liberación de terrenos expropiados debe ser oportuna. Es extemporáneo o moroso cuando el MOP no libera los terrenos en la época en que la construcción ha debido ser ejecutada y el MOP la ha dejado pasar sin entregar al concesionario los terrenos expropiados”.

Por otra parte, tal como lo señala el artículo citado en el informe pericial elaborado por Alvaro Bitrán y Asociados, acompañado por la concesionaria a este proceso, llamado “Las expropiaciones en las obras concesionadas MOP 1999” es la Administración (i. e. el Estado), “la encargada por ley de llevar a cabo el proceso expropiatorio” y “El nuevo sistema de concesiones establece plazos y sanciones para que el Estado proceda a ejecutar las expropiaciones y así cumplir con los compromisos de entrega de terrenos en cada proyecto”.

Además, en el informe “Sistema de Concesiones de Chile 1990 – 2003” del Ministerio de Obras Públicas, de junio 2003, citado también en el informe pericial referido, se indica que “la ley de concesiones establece que cualquier retraso generado por el Fisco – y es el Fisco quien expropia – implicará aumentar el plazo de la Concesión e indemnizar a la Concesionaria de todos los daños y perjuicios que se le hayan producido (gastos generales, paralización de faenas, menores ingresos al no percibir los ingresos de los primeros años, indemnizaciones eventuales con sus financistas, etc.)”

4.- Un tema controvertido durante el proceso arbitral ha sido la extensión de los antecedentes necesarios para la expropiación que debería entregar la Concesionaria al MOP para iniciar el proceso de expropiación.

Por una parte la concesionaria ha manifestado que era ilegal lo solicitado por la Inspección Fiscal a través del ORD 87/99 y por otra parte el MOP ha sostenido que



en las BALI se establece que la Concesionaria deberá entregar los "antecedentes completos para realizar las expropiaciones".

La falta de definición respecto de en qué consistirían estos "antecedentes completos", dificulta concebir hasta que nivel de información al respecto debería aportar la Concesionaria. Sin embargo, es lógico pensar que debe existir un límite ya que muchos de los antecedentes solicitados, lo fueron en la etapa Judicial del proceso, momento en el cual los jueces solicitaban certificar el nombre y datos de los actuales propietarios para realizar los pagos.

Si la entrega de antecedentes para la expropiación por parte de la Concesionaria no tuviera un límite preestablecido no sería concordante con la obligación establecida en las BALI de entregar los antecedentes necesarios para la expropiación en el plazo de 4 meses contados desde la constitución de la Sociedad Concesionaria.

5.- El MOP ha sostenido que en el Convenio Complementario N° 3 la Concesionaria firmó un finiquito amplio que le impide exigir el pago de indemnizaciones por hechos ocurridos antes del 15 de noviembre de 2001.

Por su parte, la Concesionaria rechaza de plano esta afirmación y manifiesta que el finiquito sólo se refirió al tema materia del Convenio Complementario cual es el adelantamiento de la puesta en servicio de la Ruta 68.

El artículo Séptimo del Convenio Complementario N° 3 que se refiere al finiquito mencionado dice textualmente:

"Séptimo: En virtud de las estipulaciones y compensaciones acordadas en el presente convenio, la Sociedad Concesionaria otorga el más amplio, completo y total finiquito al Ministerio de Obras Públicas y renuncia en este acto a solicitar indemnizaciones o



compensaciones adicionales a las ya señaladas, y a efectuar cualquier otra reclamación que pudiera haberle correspondido hasta la fecha de suscripción del presente convenio respecto de las materias tratadas en él.

Con todo, las partes se reservan el derecho de reclamar las compensaciones o indemnizaciones que procedan en caso de incumplimiento de las obligaciones que se derivan del presente Convenio Complementario.”

Por otra parte, en el punto Primero del Convenio Complementario titulado “Antecedentes y Fundamentos del Convenio Complementario” se establece textualmente en el punto 1.7 lo siguiente:

“1.7 Conforme a lo anterior, el Ministerio de Obras Públicas ha acordado con la Sociedad Concesionaria las cláusulas que en este acto se pactan y que permiten compensar e indemnizar los costos asociados tanto a la reprogramación de la ejecución de obras y su habilitación al tránsito como a la ampliación y mejora de la obra que conlleva mayores inversiones iniciales, con el consiguiente aumento en sus costos de construcción y de conservación, en los términos y forma que pasan a expresarse”.

De lo expuesto se concluye que si la idea del Ministerio fue que el artículo séptimo constituyera un finiquito general al contrato con la Concesionaria, esa intención no quedó explicitada así en el Convenio Complementario analizado.

En lo específico en parte alguna se aprecia una cláusula de renuncia de la Concesionaria a los posibles perjuicios ocasionados por la demora en la entrega de los terrenos expropiados y necesarios para la construcción de las obras.



2) Descripción de la Prueba Testimonial

2.1 Testigos presentados por la demandante y fecha de la audiencia en que prestaron sus declaraciones:

- 1) Sergio Gritti Bravo (20 de octubre de 2004)
- 2) Mauricio Gatica Sotomayor (20 de octubre de 2004)
- 3) Cecilia Quijano Cámara (20 de octubre de 2004)
- 4) Cristián Encalada Vidal (20 de octubre de 2004)

2.2 Testigos presentados por la demandada y fecha de la audiencia en que prestaron sus declaraciones:

- 1) Armando Espinoza Basualto (21 de octubre de 2004)
- 2) Mirko Ivanovic Wensioe (21 de octubre de 2004)
- 3) Dino Navarro Muñoz (11 de noviembre de 2004)
- 4) Gladis Illanes Silva (11 de noviembre de 2004)

Ponderación de la Prueba Testimonial

1. En general los testigos estuvieron contestes en que hubo atraso en la entrega de los terrenos expropiados, pero difirieron sobre quien fue el responsable de dichos atrasos. Los testigos presentados por la demandante manifestaron que el atraso se produjo, principalmente, por las múltiples modificaciones que hubo que realizar al proyecto original y a un deficiente manejo del proceso expropiatorio por parte del MOP. Por su parte, los testigos del MOP hicieron hincapié en el atraso permanente del concesionario para entregar los planos de expropiación y los antecedentes completos necesarios para el proceso.

2. Los testigos Cecilia Quijano C., Sergio Gritti B. y Mirko Ivanovic W., estuvieron contestes en que la Inspección Fiscal efectuó solicitudes y modificaciones adicionales al proyecto original, lo que implicó la elaboración de una nueva planimetría de expropiación por parte de la Concesionaria. Asimismo estuvieron contestes en que dichas modificaciones obligaron a la Sociedad Concesionaria a presentar láminas especiales.



Por su parte, el testigo Dino Navarro M. expresó al efecto, lo que sigue:
"Para dar inicio a un proceso de expropiación es requisito fundamental contar con planos de expropiaciones que reflejen en forma clara, precisa y respaldada, tanto el proyecto que se va a desarrollar, como asimismo las condiciones físicas y jurídicas de cada uno de los lotes o predios requeridos.

3. Los testigos Cecilia Quijano C. y Sergio Gritti B., estuvieron contestes en que el atraso en la entrega de planos de expropiación se produjo por razones como un deficiente anteproyecto, que adolecía de errores y falta de información; a solicitudes y modificaciones adicionales de parte del Inspector Fiscal, que obligaron a la Sociedad Concesionaria a elaborar una nueva planimetría de expropiación.

4. Los testigos Sergio Gritti B. y Cecilia Quijano C. estuvieron contestes en manifestar la existencia de un grupo profesional de trabajo creado por la Sociedad Concesionaria para apoyar el proceso expropiatorio encargado legalmente al MOP.

5. Los testigos Sergio Gritti B. y Cecilia Quijano C. estuvieron contestes en que el atraso y desorden en que se entregaron los terrenos expropiados produjeron un perjuicio económico a la Concesionaria ya que no pudo ejecutar las obras de acuerdo a la proyección inicial y fue necesario trasladar equipos varias veces y volver a ejecutar obras en lugares en que se había suspendido la construcción de ellas por no haber dispuesto de los terrenos necesarios para la complementación de las obras.

6. Los testigos Mauricio Gatica S. y Sergio Gritti B., estuvieron contestes en que el finiquito establecido en el Convenio Complementario N° 3, sólo se refería a las materias relativas al aceleramiento de las obras para poner en servicio anticipado la Ruta 68 y que en parte alguna del Convenio se establece una renuncia de la Concesionaria a cobrar perjuicios producidos por los atrasos en la entrega de los terrenos expropiados.



Por su parte el testigo Armando Espinoza B. manifestó que de acuerdo a su entender el finiquito establecido en el Convenio Complementario N° 3 incluía los posibles perjuicios del Concesionario derivados del atraso en la entrega de terrenos, pero que lamentablemente esto no quedó establecido en forma explícita en el mencionado Convenio.

Descripción de la Prueba Pericial encargada por la Comisión

Con el objeto de mejor resolver, con fecha 15 de diciembre de 2004, la Comisión Arbitral acordó por la unanimidad de sus integrantes, solicitar al Ingeniero Civil Industrial, Master In Bussines Administration, señor Mauricio Arretx Spoerer, un informe pericial que debería recaer en un análisis de los mayores costos en que habría incurrido la Sociedad Concesionaria con motivo de los atrasos en la entrega de terrenos expropiados en la Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar. Con fecha 29 de diciembre de 2004 el perito Sr. Arretx aceptó el cargo y entregó su informe pericial el 25 de enero de 2005.

A continuación se transcriben textualmente las conclusiones del informe pericial:

- i) El proceso expropiatorio sufrió atrasos relevantes.
- ii) El causante principal de este atraso es el MOP, principalmente por:
 - a. Le compete llevar adelante el proceso expropiatorio
 - b. Las Bases de Licitación establecieron una regulación poco realista del proceso expropiatorio en cuanto a los plazos requeridos para ello.
 - c. Al menos un licitante hizo ver esta dificultad al MOP, durante el proceso de licitación, sin que dicho organismo haya tomado en cuenta este aspecto.
 - d. El proceso de licitación fue llevado a cabo con proyectos referenciales que a la postre sufrieron modificaciones para cumplir adecuadamente



[Handwritten signature]

con el objetivo central del proyecto, lo cual naturalmente retrasa el proceso de elaboración de los antecedentes expropiatorios.

e. El período comprendido entre la aprobación de los planos por parte del MOP y la entrega de la totalidad de los terrenos es mayor que lo que razonablemente se puede esperar tarde ese proceso.

iii) La Sociedad Concesionaria posiblemente no dimensionó adecuadamente la magnitud del trabajo necesario para la elaboración de los antecedentes expropiatorios, lo cual también se tradujo en un atraso en la entrega de los antecedentes al MOP.

iv) De acuerdo a los análisis efectuados, el siguiente cuadro muestra un resumen de los sobre costos que debió enfrentar la Sociedad Concesionaria. Se ha establecido un rango de corrección para cada uno de ellos en función de los siguientes elementos:

a. La confiabilidad y existencia de antecedentes respaldan o acreditan cada estimación

b. Una opinión en términos de que tan conservadores o audaces resultan, a la luz de este perito, los supuestos que se han utilizado para estimar el monto de sobrecosto.

Cuadro Final: Estimación de rango de sobrecostos

Factor de Sobrecosto	Monto estimado originalmente (UF)	factor		monto	
		min	máx	min	máx
Movimientos de tierra	301.639	0,8	1,1	241.311	331.803
Mano de Obra Directa.	55.825	1	1	55.825	55.825
Mano de Obra Indirecta.	42.938	1	1	42.938	42.938
Gastos Directos de Expropiaciones.	28.741	0,9	1,2	25.867	34.489
Traslado de Planta de Gas Valpo S.A.	28.741	1	1	28.741	28.741
Planta de Asfalto	88.471	0,6	1	53.083	88.471
Túnel Zapata II	18.272	0,6	1	10.963	18.272
Total	564.627			445.978	600.533



Ponderación de la Prueba Pericial

Dada la vasta experiencia en materia de concesiones de Infraestructura Pública del perito informante, habida consideración de que se desempeñó en la Coordinación General de Concesiones del MOP entre Agosto de 1998 y Febrero de 2004, en temas relacionados con la administración de proyectos de Concesiones, se estima conveniente incluir en esta Sentencia sus comentarios relativos a los problemas de entrega de los terrenos expropiados habidos en la Concesión Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar, en los cuales analiza los hechos ocurridos.

Sobre la base de la prudencia y equidad, y considerando que se trata de un estudio imparcial e independiente encargado por la unanimidad de la Comisión, ésta le otorga a dicho informe gran importancia para la decisión de esta contienda, por cuanto ha ilustrado y permitido a la misma visualizar en mejor forma, la cuantía de los perjuicios sufridos por la Concesionaria.

A continuación, se transcriben del informe los siguientes párrafos:

"De acuerdo al documento N° 4, los primeros antecedentes expropiatorios fueron definitivamente aprobados hacia fines de 1999. Una gran mayoría de estos antecedentes fueron aprobados hacia mediados de 2000, mientras que los antecedentes que fueron más tardíamente aprobados por el MOP, ocurrieron a comienzos de 2001. Por su parte, de acuerdo al gráfico 1 anterior, se contaba con un 85% de los lotes entregados hacia fines de 2002, lo cual sugiere que el plazo para ejecutar las expropiaciones en realidad fue cercano a 2 años, una vez entregados los antecedentes por parte de la Sociedad Concesionaria.

A juicio de este estudio, el análisis anterior muestra claramente los siguientes elementos:



i) Los plazos entregados en las Bases de Licitación para la elaboración de los antecedentes expropiatorios fueron claramente insuficientes.

ii) Los proyectos referenciales entregados por el MOP tuvieron que sufrir numerosas modificaciones en la etapa de ingeniería, producto de numerosas causas, lo cual explicaría parte del atraso en la elaboración por parte del concesionario de los antecedentes expropiatorios.

iii) Posiblemente la Sociedad Concesionaria no dimensionó en su real medida el esfuerzo técnico de ingeniería que significaría la elaboración de los antecedentes expropiatorios al nivel requerido por el MOP, lo cual gatilló atrasos en la entrega de los antecedentes expropiatorios al MOP.

Aún atribuyendo a la Sociedad Concesionaria una parte de la responsabilidad en el atraso de la entrega de los antecedentes expropiatorios, la magnitud del atraso en la entrega de terrenos es de tal medida que no cabe otra interpretación que parte de dicho atraso es atribuible al MOP, principalmente por las siguientes razones:

- Entrega de un proyecto referencial que a la postre sufrió modificaciones importantes con el fin de cumplir con los objetivos centrales del proyecto. Es decir, el hecho de llamar a licitación con antecedentes que posteriormente deban sufrir fuertes modificaciones, genera atrasos que son difíciles de prever en la etapa de licitación.

- Estimación errónea de los tiempos mínimos razonables necesarios para elaborar los antecedentes expropiatorios. En este punto llama la atención lo estrecho de los plazos otorgados, dada la amplia experiencia del MOP en esta materia.

- Más aún, de la revisión de la Circular Aclaratoria N° 2, respuesta N° 4, se encuentra que un licitante hizo ver al MOP la clara insuficiencia de los plazos que



estaba otorgando, ante lo cual el MOP señaló que se mantenía lo dispuesto en las bases de licitación. Esta situación muestra que algún licitante detectó lo optimista de los plazos, lo hizo ver, pero ellos no fueron modificados por parte del MOP.”

Por las razones expuestas, el perito informante concluye lo siguiente:

“• El proceso expropiatorio se prolongó más allá de lo que razonablemente se podía estimar.

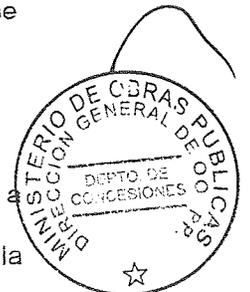
• Este atraso tiene diversas causas, las que en opinión de este estudio tienen su origen en una regulación deficiente en las Bases de licitación y en la definición del Proyecto Referencial. En segundo orden de responsabilidad, la Sociedad Concesionaria tampoco dimensionó el real esfuerzo que debía acometer para cumplir con los plazos dispuestos por el MOP. “

X. EN CUANTO A LAS RAZONES DE PRUDENCIA Y EQUIDAD:
CONSIDERACIONES FINALES PARA LA DICTACIÓN DEL FALLO.

CONSIDERANDO:

1.- Que en líneas generales la controversia entre la Concesionaria y el MOP se reduce a que la primera alega atraso y desorden en la entrega de los terrenos expropiados necesarios para la construcción de las obras concesionadas, lo que redundó en perjuicios económicos para la demandante. El Ministerio sostiene que tales atrasos fueron responsabilidad de la Concesionaria.

2.- Que de las pruebas aportadas, la Comisión Arbitral ha llegado a la conclusión de que efectivamente hubo atraso por parte de la Concesionaria en la



entrega de los antecedentes necesarios para efectuar la expropiación, pero en parte, eso se debió a los cambios que hubo que realizar al anteproyecto presentado por el MOP en las Bases de Licitación, debido a las numerosas necesidades de ordenar el proyecto a los requerimientos de la Comunidad y a que en terreno se encontraron problemas que no habían sido detectados oportunamente.

3.- Que, independientemente del atraso del Concesionario en entregar los antecedentes requeridos para las expropiaciones, el proceso expropiatorio llevado a cabo por el Ministerio llevó un tiempo mayor que lo habitual, lo cual derivó en problemas para la construcción de las obras.

Esto queda de manifiesto en las pruebas acompañadas en las cuales se observa que la entrega de terrenos expropiados se realizó en muchas partes en forma tardía y muy desordenada, ya que las obras requerían la expropiación de diferentes lotes de diversos propietarios. En general se estima que el plazo para ejecutar las expropiaciones en realidad fue cercano a 2 años, una vez entregados los antecedentes por parte de la Sociedad Concesionaria.

4.- Que la Comisión Arbitral no comparte la afirmación de la demandante en el sentido de que el atraso en la entrega de terrenos se debiera a un actuar ineficiente del MOP, sino que ha llegado a la convicción de que el proceso expropiatorio en este caso particular resultaba muy complejo, entre otras razones, por estar las obras ubicadas en un lugar densamente poblado y por la costumbre nacional de realizar una serie de actividades habitacionales y comerciales al costado de las rutas viales principales.

Esto hizo que en el proceso expropiatorio no sólo hubiera que entenderse con los propietarios de los lotes sino que con los inquilinos y allegados que vivían en ellos y que constituyeron un problema social importante que el MOP tuvo que abordar.



A handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized name.

Además, gran parte de los propietarios vivían en los lotes por expropiar lo cual exigió solucionarles problemas de vivienda y demorar la ocupación de los terrenos hasta que tuvieran un lugar donde trasladarse.

A esto se agregó el engorroso sistema de tramitación de las expropiaciones al cual tiene que atenerse el MOP para realizar estos trámites.

5.- Que la Comisión Arbitral se ha formado la convicción de que el atraso en la entrega de los terrenos expropiados por parte del MOP, significó para la Concesionaria un aumento de costos en la construcción de las obras, aumento que tiene derecho a que le sea resarcido por la demandada según se dirá.

6.- Que la cláusula de finiquito que contiene el Convenio Complementario N° 3 firmado entre el MOP y la Concesionaria y hecha valer por la demandada para establecer la imposibilidad de la demandante de requerir pagos y compensaciones de hechos ocurridos con anterioridad a la fecha de firma del convenio, no puede ser acogida por la Comisión Arbitral ya que la cláusula de finiquito expresa que este se refiere a las materias tratadas en el Convenio Complementario y que dicen relación con la habilitación anticipada de algunas obras del proyecto (Ruta 68) y otras obras adicionales y no con los atrasos en la entrega de terrenos.

A mayor abundamiento, en parte alguna se establece expresamente la renuncia de la Concesionaria a otras materias que no sean las que explícitamente dieron origen al Convenio Complementario y que son las tratadas en él.

7.- Que una de las características del vínculo contractual que surge entre las partes derivado del contrato de concesión, es que una de ellas, el Ministerio de Obras Públicas, es quien determina su contenido, lo que origina que ésta tenga



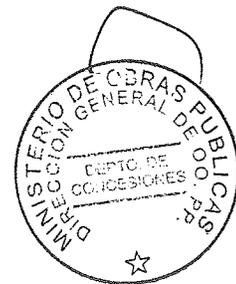
una posición más fortalecida que su contraparte, la Sociedad Concesionaria, por cuanto tiene el rol de adjudicante y de fiscalizador del Contrato, estando así este órgano del Estado dotado de mayores atribuciones, lo que a juicio de esta Comisión tiene como correlato el deber fundamental de desarrollar aquellas funciones y actividades que le son propias de la manera más adecuada a los fines del contrato.

8.- Que de todo lo expuesto en el proceso Arbitral, las alegaciones invocadas y las pruebas documental, testimonial y pericial rendidas, esta Comisión Arbitral ha llegado a la convicción de que la Concesionaria tiene derecho a recibir del MOP una indemnización por los perjuicios económicos derivados del atraso en la entrega de los terrenos expropiados, lo que obligó a la Concesionaria a construir las obras de manera intermitente y con intervalos muy inconvenientes para la eficiencia de las ejecución de las mismas.

9.- Que en el Informe Pericial encargado por la Comisión Arbitral para mejor resolver, se establece un rango de sobrecostos o perjuicios que habría soportado la Concesionaria, el que va entre un valor mínimo de 445.978.- UF y un máximo de 600.539.- UF. La Comisión considera justo el pago de la cantidad máxima fijada por el perito, por cuanto en el informe se estableció que todos los cálculos relativos a las cantidades a pagar se han fijado de acuerdo a criterios muy conservadores, cantidad máxima que en todo caso es menor al 50% de lo demandado por la Concesionaria.

No obstante, se consideran las deducciones e incrementos que a continuación se detallan:

10.- La Comisión Arbitral considera que no debe incluirse el ítem de indemnización correspondiente al traslado de la planta de Gas Valpo S.A., por no



corresponder este sobrecosto a una consecuencia del atraso en la entrega de terrenos, tema al cual se refiere este fallo arbitral.

Por lo tanto, la cantidad a compensar por el MOP a la Demandante debe reducirse en 28.741.- UF

11.- La Comisión Arbitral considera que el castigo aplicado al costo adicional que la demandante está cobrando por el equipo especial de apoyo a la gestión de expropiaciones del MOP no se justifica ya que queda claro que la extrema complejidad del proceso expropiatorio de la Concesión Internacional Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar exigió importantes trabajos de apoyo por parte de la Concesionaria y que no existen antecedentes para suponer que el equipo de apoyo se haya dedicado a otras labores para la Concesionaria. Esto significa un aumento en la indemnización de 37.363 UF.

12.- Los descuentos de costo de Mano de Obra efectuados en el informe pericial relativos al mayor costo por traslado de la Planta de Asfalto, a juicio de la Comisión Arbitral no se justifica ya que la razón esgrimida es que ese costo, por tratarse de mano de obra, podría estar incluido en los mayores costos, señalados en los ítems Mano de Obra Directa e Indirecta. Sin embargo el hecho de que los ítems Mano de Obra Directa e Indirecta hayan sido tratados en forma separada del mayor costo de mano de obra del traslado de la planta de Asfalto, indican que estos costos no estaban incluidos en la evaluación del mayor costo de la Mano de Obra en los otros ítems de la construcción.

Por lo tanto esto significa un incremento de la indemnización de 40.518 UF.

13.- En cifras finales, habiéndose aplicado las correcciones señaladas en los puntos anteriores, la indemnización a pagar por el MOP a la demandante será de 649.679.- UF.



VISTOS Y CONSIDERANDO TODOS LOS ANTECEDENTES RECABADOS EN ESTE PROCESO ARBITRAL Y LAS RAZONES DE PRUDENCIA Y EQUIDAD CONFORME A LAS CUALES ESTA COMISIÓN ARBITRAL HA DE DECIDIR LA CONTROVERSIA DE AUTOS:

LA COMISIÓN ARBITRAL RESUELVE:

Se acoge parcialmente la demanda arbitral interpuesta por la Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A. en contra del Ministerio de Obras Públicas, en los siguientes términos:

1.- Declárase que la Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A., tiene derecho a que el MOP le indemnice los sobrecostos o perjuicios incurridos en la etapa de construcción de la obra concesionada denominada Concesión Internacional Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar, por haber existido un real atraso en la entrega de terrenos expropiados y que eran necesarios para la construcción de la obra concesionada.

2.- Declárase que no es aplicable al caso de la especie la cláusula de finiquito contenida en el Convenio Complementario N° 3 suscrito entre las partes, toda vez que dicho convenio dice relación con materias diferentes a la indemnización por atraso en entrega de terrenos, las que están referidas a la habilitación anticipada de algunas obras del proyecto y la realización de obras adicionales necesarias para el mismo.

3.- Conforme a lo expresado en los numerales anteriores, declárase que el Ministerio de Obras Públicas debe pagar a la Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A., por concepto de indemnización de perjuicios



por los sobrecostos incurridos por ésta debido al atraso y desorden en la entrega de terrenos necesarios para la construcción de las obras, la suma de 649.679.- UF, la cual se desglosa en los siguientes conceptos:

1)	Movimientos de Tierra	331.803.-
2)	Mano de Obra Directa	55.825.-
3)	Mano de Obra Indirecta	42.938.-
4)	Gastos Directos de Expropiación	34.489.-
5)	Planta de Asfalto	128.989.-
6)	Túnel Zapata II	18.272.-
TOTAL		649.679.-

4.- Considerando que ambas partes tuvieron motivo plausible para litigar, esta Comisión Arbitral ordena que las costas personales y procesales de este proceso arbitral y del proceso conciliatorio que le antecedió sean asumidos en partes iguales por los litigantes, debiendo además, asumir cada una de ellos los respectivos honorarios y gastos en que cada una de las partes haya incurrido por esta causa.

5.- En relación con las objeciones de documentos hechas por las partes, esta Comisión Arbitral las rechaza, sin costas, por considerar que todos los documentos acompañados han servido para formar la convicción que la ha llevado a fallar en el sentido indicado precedentemente.

6.- Esta Sentencia ha sido dictada con los votos favorables del Presidente de la Comisión Arbitral Sr. Luis Court Moock y del miembro designado por la Sociedad Concesionaria, Sr. Enrique Alcalde Undurraga y con el voto en contra del miembro designado por el Ministerio de Obras Públicas Sr. Javier Villanueva Gredilla quien estima que el Ministerio no está obligado a pagar suma alguna a la Concesionaria por las razones que a continuación se consignan:



VOTO DE MINORIA

Considerando la exposición de las alegaciones formuladas por las partes en los autos, y que son descritas en el fallo arbitral definitivo, corresponde que este miembro entregue su opinión fundada en cuanto a la ponderación de las pruebas que aquéllas presentaron en su oportunidad, para justificar su voto.

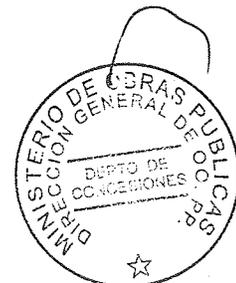
El fondo de la cuestión debatida dice relación con la pretensión de la Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A., en orden a que el MOP le compense los sobrecostos que ésta dice haber tenido que sufrir durante la construcción de las obras, producto del atraso en que incurrió el MOP en la entrega de los terrenos que éste debía expropiar.

Por lo tanto, la demandante se encontraba obligada a probar, primero que existió un sobrecosto vinculado a la construcción de las obras contratadas. Luego, que dichos sobrecostos constructivos que alega se generaron directamente a consecuencia del atraso incurrido por el MOP en la entrega de los terrenos. Para ello, ésta debió referirse a los plazos previstos en el contrato para los distintos hitos de la construcción que no habrían podido cumplirse a causa de los atrasos imputables al MOP en la entrega de los terrenos expropiados.

De la observación y análisis de la prueba rendida por la demandante en el expediente, este comisionado llega a la conclusión que no se ha logrado acreditar el hecho o supuesto básico para dar lugar a la demanda; La Concesionaria no ha demostrado que el sobrecosto se deba única y exclusivamente a hechos imputables al MOP, correspondiente a la falta de entrega oportuna de los terrenos necesarios para que se pudiera construir la obra en los términos contratados.

En efecto, la Concesionaria no alude a plazo alguno que el MOP no haya cumplido, o cuál sería el nivel de atraso en que éste habría incurrido para la entrega de los terrenos.

Por su parte, el MOP ha alegado en la causa que si bien no tenía un plazo determinado en el contrato para hacer entrega de los terrenos expropiados al Concesionario, es evidente que debía hacer la entrega en plazos que permitiesen al Concesionario poder cumplir, por su parte, los plazos previstos



para los distintos hitos constructivos, y más aún, aquél determinado para la Puesta en Servicio Provisoria de las Obras. En suma, dice el MOP, dicho hito de la fase constructiva, el de Puesta en Servicio Provisoria, fue cumplido por la Concesionaria, incluso de manera anticipada, tanto respecto de la Ruta 68, como de la Troncal Sur. Lo anterior, puede llevar a sostener que no existió atraso, o bien, que el sobrecosto que se alega por la demandante, bien pudo ser consecuencia de actos propios de aquélla, como serían entre otros:

- No haber previsto, al tiempo de evaluar la conveniencia de la oferta en la licitación, los reales esfuerzos que debían desplegarse por la Concesionaria para llevar a nivel de Proyecto de Ingeniería Definitiva los anteproyectos entregados por el MOP a los licitantes, ni considerar las modificaciones y adecuaciones que la Concesionaria debía realizar con el fin de adecuar los anteproyectos en función de las condiciones de terreno.
- Haber entregado los antecedentes expropiatorios con tal nivel de atraso y desorden al MOP, que impidió que aquél pudiese dar inicio oportuno a los procesos expropiatorios;
- No haber previsto, al tiempo de evaluar la conveniencia de la oferta en la licitación, los reales esfuerzos que debían desplegarse por la Concesionaria, para la elaboración y entrega de los antecedentes completos para expropiar, a que se refieren las BALI del contrato, considerando, también, la calidad de los antecedentes referenciales que se le entregaron por el MOP;
- Plazos de entrega efectiva a terrenos entregados por la Concesionaria voluntariamente a algunos expropiados, a pesar de tener autorización para entrar a terrenos;

Por otra parte, considerando el gran valor que el voto de mayoría le otorga al informe pericial evacuado en los autos, como medida para mejor resolver, por don Mauricio Arretx S., en el sentido que éste propone una interpretación para entender el problema generado entre las partes, que comienza por señalar plazos "razonables" dentro de los cuales cada una de las partes pudiese haber dado cumplimiento de sus obligaciones, esto es, el plazo "razonable" de 1 año a contar de la constitución de la Sociedad Concesionaria, para que ésta hubiere entregado al MOP los antecedentes completos de expropiación a que se refieren las BALI, y un plazo, también, "razonable", de 1 año contado de la



A handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized name.

entrega de los referidos antecedentes por parte de la Concesionaria, para que el MOP una vez aprobados pudiera desarrollar todo el proceso expropiatorio y al fin de éste hacer entrega de los terrenos, este comisionado debe manifestar se desacuerdo con tal planteamiento, en el sentido que si los plazos "razonables" se modifican en uno u otro sentido, las responsabilidades en el plazo final de entrega varían considerablemente y por ende los sobrecostos que pudieran estar asociados a éstos. Así, si el plazo "razonable" se establece como obligatorio para ambas partes en 18 meses, el atraso final en la entrega de los terrenos se modifica en un año, y por lo tanto, los sobrecostos que pudieran estar asociados a éstos se verían disminuidos e incluso desaparecerían. Por el contrario, si los plazos "razonables" se modifican y se hacen obligatorios en 9 meses para ambas partes, tanto los posibles atrasos como los sobrecostos que pudieran derivarse de éstos se verían incrementados en gran medida.

Adicionalmente, el mismo perito señala que no ha podido determinar a qué parte del contrato de concesión atribuirle la responsabilidad por el atraso que supone se habría producido en este caso, pero hace referencia a hechos que bien pueden llevar a concluir que la misma Concesionaria tendría responsabilidad en dicho atraso al no haber cumplido el plazo estimado "razonable" para la entrega de los antecedentes de expropiación al MOP. Además, el perito indica que habría podido influir en dicho supuesto atraso, el hecho que el proyecto referencial entregado por el MOP en la licitación, sufrió "importantes" modificaciones.

Lo anterior, incluso es sin considerar que el perito no distribuye las responsabilidades del MOP o de la Concesionaria respecto de las "importantes modificaciones" que debió sufrir el proyecto referencial y que obviamente, bien pudieron alterar los plazos "razonables" que él estima tanto para la entrega de los antecedentes expropiatorios por el Concesionario, y de entrega de terrenos por parte del MOP.

Por otra parte, y contrariamente a la opinión vertida en el fallo arbitral por el voto de mayoría, este comisionado no puede desconocer el valor que debe asignarse a los acuerdos adoptados por las partes del contrato de concesión, en el Convenio Complementario N° 3, de fecha 15 de noviembre de 2001, en el cual, entre otras estipulaciones, se reprogramaron totalmente las obras de la Ruta 68, estimándose a satisfacción de los firmantes las compensaciones correspondientes a favor del Concesionario. En otros términos, si las partes



A handwritten signature or mark in black ink, consisting of several loops and a horizontal line at the end.

decidieron de común acuerdo reprogramar la etapa de construcción de las obras contratadas y además, acordaron las compensaciones económicas en equivalencia, es de toda lógica suponer que las renunciaciones y finiquitos expresados en dicho Convenio deben servir para que la Concesionaria se vea impedida de deducir reclamos en contra del MOP por hechos ocurridos con anterioridad a esa fecha, incluidos todos los efectos que pudieron emanar de dicha reprogramación de obras.

Ahora, si se observa la prueba que se agregó en la causa, tampoco se encuentra acreditado por la Concesionaria, que existiera atraso en la entrega de los terrenos por parte del MOP, respecto de las fechas de entrega previstas en la reprogramación convenida el 15 de noviembre de 2001 y si ello fuera efectivo, cuál sería el sobre costo que sería prudente o justo estimar que debiera indemnizarle el MOP. Lo que sí se encuentra acreditado por antecedentes aportados, principalmente por el MOP, es que las obras contratadas a Rutas del Pacífico S.A., se pusieron en servicio de manera anticipada. De esta forma, este miembro no puede dar su voto favorable en la presente sentencia.

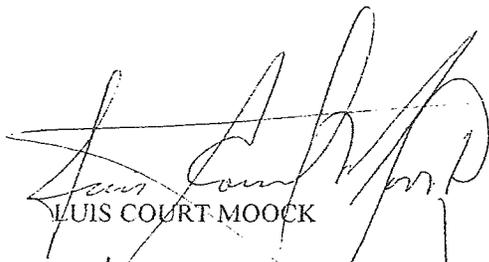
En razón de las consideraciones anteriores, y fundamentalmente, por no haberse acreditado por la demandante los perjuicios que dice haber sufrido como consecuencia directa e inmediata de un hecho imputable a su contraparte contractual, este comisionado es de la opinión de rechazar en todas sus partes la demanda interpuesta en contra del Ministerio de Obras Públicas por Rutas del Pacífico S.A.

Se previene que esta Sentencia está firmada por el Sr. Javier Villanueva Gredilla como miembro designado por el MOP en la Comisión Arbitral, aún cuando en la actualidad se desempeña como miembro suplente del Ministerio, debido a que durante todo el proceso arbitral se desempeñó como miembro titular designado por el ese Ministerio.



A handwritten signature in black ink, appearing to be "Javier Villanueva Gredilla".

Notifíquese personalmente la presente Sentencia Arbitral a los representantes de las partes.



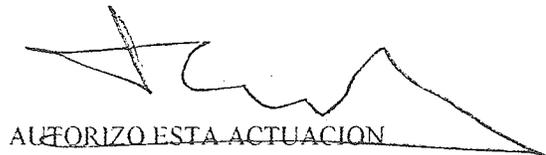
LUIS COURT MOOCK



ENRIQUE ALCALDE UNDURRAGA



JAVIER VILLANUEVA GREDILLA



AUTORIZO ESTA ACTUACION

Ricardo Silva Larenas

Secretario Abogado -- Actuario

Santiago, 24 de marzo de 2005.



ANEXO N° 1

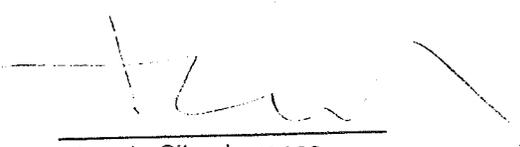
**Ítem 2: Sentencia Arbitral de fecha
7 de junio de 2005.**



COMISION ARBITRAL
CONCESION "INTERCONEXION VIAL
SANTIAGO - VALPARAISO - VIÑA DEL MAR"

NOTIFICACION DE SENTENCIA ARBITRAL
(Demanda Balance de Obras)

Señor Mauricio Gatica Sotomayor (Representante legal Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A.). En Agustinas 853, piso 2, Santiago, Notifico a Ud. personalmente, la Sentencia Arbitral que se adjunta en copia.



Ricardo Silva Larenas
Secretario Abogado

Santiago, 8 de junio de 2005



SENTENCIA DEFINITIVA EN PROCEDIMIENTO ARBITRAL INICIADO POR LA
SOCIEDAD CONCESIONARIA RUTAS DEL PACÍFICO S.A. EN CONTRA DEL
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS DENOMINADO "DEMANDA ARBITRAL
POR BALANCE DE OBRAS"

En Santiago de Chile, a 7 de junio de 2005, con la concurrencia de los árbitros señores **LUIS COURT MOOCK**, Ingeniero Civil, quien se desempeñó como Presidente de esta Comisión Arbitral, **MANUEL CERECEDA VIDAL**, abogado, miembro suplente designado por la Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A., **MARCOS LIMA ARAVENA**, Ingeniero Civil, miembro designado por el Ministerio de Obras Públicas, y el señor **RICARDO SILVA LARENAS**, quien se desempeñó como Secretario Abogado y Actuario, de acuerdo a lo previsto por el artículo 36 del D. S. N° 900 de 1996, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de DFL N° 164 de Obras Públicas de 1991, Ley de Concesiones, conociendo la demanda arbitral interpuesta por la Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A., ha dictado la Sentencia Definitiva que sigue:

VISTOS LOS SIGUIENTES ANTECEDENTES:

PARTES DE LA CONTROVERSIA

La Demandante de autos es la Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A., adjudicataria del Contrato de Concesión de la Obra Pública Fiscal denominada "Concesión Internacional Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar", domiciliada en Kilómetro 17.900 Ruta 68, Comuna de Pudahuel - Peaje Lo Prado – Santiago, Rut. 96.878.140-8 y fax N° 2-6800005, representada legalmente por don Mauricio Gaticá Sotomayor, del mismo domicilio. (En adelante, indistintamente, la sociedad concesionaria, la concesionaria, la demandante, la actora).

La parte demandada es el Ministerio de Obras Públicas, representado legalmente, al momento de la presentación de la demanda, por don Germán Millán Pérez, Director General de obras Públicas, ambos domiciliados para estos efectos en calle Merced N° 753, 7° piso, Santiago. (En adelante, indistintamente,



el Ministerio de Obras Públicas, MOP, el ministerio, la secretaria de estado, la demandada).

Con fecha 30 de Mayo de 2005 el Sr. Director General de Obras Públicas ha hecho llegar el siguiente "Téngase Presente en el que se notifica a la Comisión Arbitral el cambio de representante del Ministerio de Obras Públicas y que se reproduce textualmente:

"Que pongo en conocimiento de esta H. Comisión, para todos los efectos que correspondan que, por Decreto Exento N° 244, de 14 de abril de 2005, del señor Ministro de Obras Públicas, cuya copia se acompaña, se ha designado como representante del Ministerio de Obras Públicas ante las Comisiones Conciliadoras o Arbitrales de los contratos de concesión adjudicadas o por adjudicarse, al Director General de Obras Públicas, cargo que desempeña el suscrito desde el día 01 de abril de 2005."

"Consecuente con lo anterior, el referido acto administrativo deja sin efecto el Decreto Exento N° 843, de 26 de agosto de 2003, de la misma autoridad ministerial, que designara al entonces Director General de Obras Públicas, don Germán Millán Pérez, como representante del Ministerio ante las mismas comisiones, y se declara que las actuaciones efectuadas por la referida Secretaría de Estado con anterioridad a la fecha de este decreto son válidas."

La Comisión Arbitral se da por informada del téngase presente en el cual se modifica la representación legal del MOP y se consigna que, a la fecha de la dictación de la sentencia:

"La parte demandada es el Ministerio de Obras Públicas, representado legalmente por don Carlos Enrique Rubilar Ottone, Director General de Obras Públicas, ambos domiciliados para estos efectos en calle Merced N° 753, 7° piso,



Santiago. (En adelante indistintamente, el Ministerio de Obras Públicas, MOP, el ministerio, la Secretaría de Estado, la demandada).”

I. HECHOS QUE DAN ORIGEN A LA CONTROVERSIA

a) Mediante Decreto Supremo de Adjudicación N° 756 de fecha 29 de mayo de 1998, la obra pública fiscal denominada “Concesión Internacional Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar” fue adjudicada a la Sociedad ACS – Sacyr Chile S.A.

b) Con fecha 31 de diciembre de 2003 la Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A., activó el mecanismo de solución de controversias establecido y consagrado en el artículo 36 del D.S. MOP N° 900 de 1996, Ley de Concesiones, relativo a la intervención de la Comisión Conciliadora de la Concesión Internacional Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar, a fin de intentar alcanzar un acuerdo con el Ministerio de Obras Públicas.

c) La reclamación presentada por la Sociedad Concesionaria a la Comisión Conciliadora, establece textualmente:

“Por el presente acto vengo en reclamar el mayor valor de las inversiones realizadas por la Sociedad Concesionaria, las cuales han sido necesarias para la construcción de la obra y cuyos montos han afectado de manera significativa el equilibrio económico y financiero del contrato de concesión, razón por la cual reclamamos su pago por parte del Ministerio de Obras Públicas, de manera tal, que se pueda restablecer el equilibrio perdido y de esta forma no causar un grave perjuicio a la Sociedad Concesionaria, a fin de que pueda seguir cumpliendo de manera eficiente todas y cada una de sus obligaciones.”



En la relación de los hechos, manifiesta:

"Al presupuesto original previsto al momento de contratar, fue necesario agregar mayores inversiones, algunas de las cuales han sido previstas en cuatro Convenios Complementarios suscritos por las partes y vigentes a la fecha. No obstante lo anterior, existen otras de estas mayores inversiones, las que aún no se encuentran expresadas en algún Convenio Complementario y que por el presente acto y en virtud de lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley de Concesiones, sometemos al conocimiento de la Comisión Conciliadora para que ésta en definitiva y en base a los antecedentes aportados, se sirva tener por acreditados los mayores costos en que ha incurrido esta Sociedad Concesionaria, ordenándole al Ministerio de Obras Públicas pagar las mayores inversiones producidas en la construcción de la obra."

Las obras adicionales en virtud de las cuales se respaldan las mayores inversiones enunciadas las agrupa en cinco ítems:

- 1.- Cambios solicitados por la Concesionaria.
- 2.- Obras solicitadas por la Inspección Fiscal.
- 3.- Exigencias superiores a las consideradas en las bases.
- 4.- Servicios afectados.
- 5.- Requerimientos medio ambientales adicionales.

En la demanda la Concesionaria detalla el origen y razón de los cobros que pretende y hace una lata exposición de los antecedentes de derecho que avalan su petición.

Termina la demanda de la Sociedad Concesionaria solicitando:

"Sírvasse el Señor Presidente, en virtud de lo dispuesto en el artículo 36 de la Ley de Concesiones, tener por interpuesta reclamación en contra del Ministerio de Obras Públicas por la suma de UF 1.300.018.- (Un millón trescientos mil dieciocho



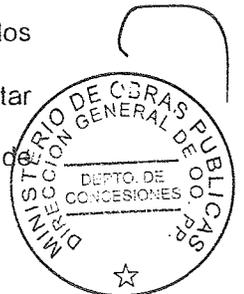
Unidades de Fomento) correspondiente al balance de las obras construidas, las cuales han sido explicadas latamente en esta reclamación, en atención a que dicho Ministerio no ha pagado los mayores desembolsos incurridos por la Sociedad Concesionaria, de manera tal que el Ministerio de Obras Públicas restablezca el equilibrio económico y financiero del contrato mediante el pago de la cantidad señalada de manera precedente, más los reajustes e intereses, con expresa condenación en costas”.

d) El Ministerio de Obras Públicas en su contestación a la reclamación de fecha 12 de marzo de 2004, expone latamente las características de los contratos de concesión informando a la Comisión Conciliadora sobre el “Marco Regulator” y la “Normativa aplicable al contrato de concesión de obra pública”.

A continuación comenta detalladamente todas y cada una de las pretensiones de la sociedad concesionaria exponiendo los puntos de vista del Ministerio sobre la procedencia de los gastos y la responsabilidad en ellos de cada parte, oponiéndose en gran parte a lo solicitado por la concesionaria.

En las conclusiones de su respuesta a la Demanda expone textualmente:

- El MOP entregó a los licitantes anteproyectos referenciales informativos, cuestión conocida por todos los licitantes, incluida la reclamante.
- Es responsabilidad exclusiva de la sociedad concesionaria confeccionar los proyectos de ingeniería definitiva y efectuar las obras en los niveles de servicialidad y según el estándar que establecen las bases de licitación.
- La errada estimación de las obras señaladas a título informativo en los estudios referenciales que la sociedad concesionaria hizo suyos al presentar la oferta técnica le son inoponibles al MOP, tal como lo señalan las bases de licitación y la Ley de Concesiones de Obras Públicas.



- Todos los aumentos de estándar que decidió efectuar la concesionaria a la obra pública fiscal "Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar", son de su total cargo y responsabilidad, no cabiendo entonces ninguna compensación posible por parte del MOP.
- Aquellas mejoras en la infraestructura contratada que son el resultado de la exigencia de la inspección fiscal, deben ser indemnizadas por el MOP, sin embargo los valores asociados deben encontrarse justificados y probados por la Sociedad Concesionaria.

Para terminar la contestación de la demanda manifiesta:

"Por tanto, en mérito de lo expuesto; al Sr. Presidente de la Comisión Conciliadora Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar solicito: se sirva tener por contestado el traslado conferido a esta parte y efectuar la proposición de Bases de Conciliación de acuerdo a lo informado por este Ministerio"

e) No obstante el trabajo realizado por la Comisión Conciliadora, no fue posible lograr una conciliación entre las partes por lo cual la Sociedad Concesionaria solicitó con fecha 20 de abril de 2004, poner término al proceso de conciliación entre las partes lo cual se materializó por Resolución de la Comisión Conciliadora de fecha 27 de abril de 2004.

f) Con fecha 18 de mayo de 2004, la Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A. presentó un escrito solicitando que la Comisión Conciliadora se constituyera en Comisión Arbitral a fin de conocer y resolver el asunto controvertido que motiva estos autos.

g) La Comisión Arbitral quedó legalmente constituida con fecha 1 de junio de 2004.



II. ENUNCIACIÓN DE LAS PETICIONES Y FUNDAMENTOS CONTENIDOS EN LA DEMANDA ARBITRAL.

Con fecha 29 de junio de 2004 la Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A. interpuso su demanda arbitral ante la Comisión.

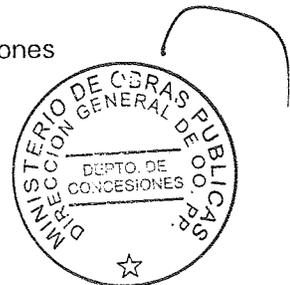
La demandante de estos autos solicita:

"Por el presente acto vengo en demandar el mayor valor de las inversiones realizadas por la Sociedad Concesionaria, las cuales han sido necesarias para la construcción de la obra y cuyos montos han afectado de manera significativa el equilibrio económico y financiero del contrato de concesión, razón por la cual demandamos su pago por parte del Ministerio de Obras Públicas, de manera tal que se pueda restablecer el equilibrio perdido y de esta forma no causar un grave perjuicio a la Sociedad Concesionaria, a fin de que pueda seguir cumpliendo de manera eficiente todas y cada una de sus obligaciones".

A continuación expresa

"A modo de introducción debemos señalar que la reclamación se dividirá en cuatro partes, siendo la primera de ellas una relación técnica de los hechos que han originado la presente reclamación, para luego referirnos a los aspectos jurídicos de la reclamación y así posteriormente exhibir un gráfico en el cual se contiene el detalle de los mayores costos, para finalmente pronunciarnos respecto de las peticiones concretas que le formularemos a la Comisión".

Las obras adicionales en virtud de las cuales se fundamentan las mayores inversiones enunciadas en la Demanda son las siguientes:



A handwritten signature or mark, possibly initials, located at the bottom right of the page.

1.- Cambios solicitados por la Concesionaria

Estos cambios dicen relación con aquellas modificaciones u obras adicionales que fueron propuestas por la Sociedad Concesionaria al Ministerio de Obras Públicas y surgieron durante el diseño y construcción del proyecto.

Según el demandante:

"Dichas modificaciones forman parte del proceso natural de optimización y mejoramiento de todo proyecto. Es necesario enfatizar el hecho de que los cambios propuestos y solicitados por la Concesionaria tienen como objetivo fundamental mejorar el estándar de la ruta y la calidad de las obras".

1.1 Mejoras en la Sección Tipo

Cambios en la Sección Tipo

En el proyecto definitivo figuran las siguientes mejoras con respecto a los documentos de las bases:

- Adopción de una sección transversal en los cortes con SAC de 0.50 metros cunetas formadas con talud 4H:1V de 20 cms de profundidad bajo la subrazante, triangular para alturas de taludes menores de 20 m y trapecial con base de 1.50 metros para cortes de alturas superiores. De este modo se consiguen distancias entre el borde de la berma y el talud de entre 3 metros y 5 metros, tal como aparece en las secciones transversales de los proyectos presentados.



Esta sección transversal presenta ventajas del punto de vista de la seguridad de circulación mejorando la visibilidad y disminuyendo las posibles pérdidas de trazado.

- Se contempla para la Ruta 68 y Troncal Sur una sección transversal en los terraplenes que contemplaba un SAC de 0.5 metros en los de altura menor a 4 metros y de 1.0 metros en aquellos mayores.

Cambio de Talud

- Adopción de taludes estables evitando las terrazas intermedias. En su mayor parte se construyeron con una geometría de 1:1 según los estudios geotécnicos realizados por el Señor Ingeniero Pedro Ortigosa, los que han sido incluidos en los proyectos.

1.2 Pavimentos

En los sectores incluidos por el anteproyecto y en los cuales era necesario hacer repavimentaciones se ha propuesto por parte de la Sociedad Concesionaria recarpeteos, incluyendo trabajos de sellos de juntas, reposición de losas, etc. y todos aquellos trabajos necesarios para realizar un recarpeteo en óptimas condiciones. Estas modificaciones propuestas han optimizado los trabajos y disminuido los costos aprovechando el pavimento existente, tal como se desprende del balance de obras. Por otro lado en algunos de estos tramos, por petición de la Inspección Fiscal, se realizó una regularización de la pendiente transversal.



1.3 Obras del camino en enlaces y atravesos

Las obras de camino en intersecciones desniveladas, especialmente en los enlaces han sufrido modificaciones en relación a los Anteproyectos Geométricos Referenciales. Estas modificaciones son normales cuando se pasa de una etapa de anteproyecto a un proyecto definitivo.

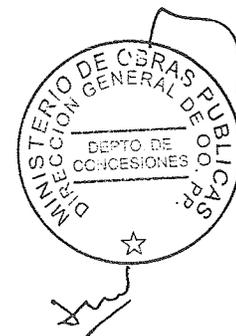
Por otro lado durante el proceso de desarrollo del proyecto de construcción se enfrentaron algunas variantes que obligaron a hacer modificaciones geométricas de obras que no estaban contempladas en los anteproyectos referenciales.

Sin embargo, las modificaciones de los enlaces se producen fundamentalmente debido al cambio de sección tipo y los cambios en las estructuras que modifican finalmente la tipología del enlace.

En cuanto a los atravesos, estos no poseían anteproyecto, por lo que no se tiene patrón de comparación salvo la Oferta Técnica.

2.- Obras solicitadas por la Inspección Fiscal

En este capítulo se tratan aquellas modificaciones en obras adicionales que fueron propuestas y solicitadas por la Inspección Fiscal. Algunas de ellas corresponden a solicitudes explícitas como son las apéndices de Paraderos y otros conceptos y otras corresponden a obras que se derivan de alguna obra adicional como son la iluminación de los enlaces María Pinto y Curacaví Oriente, los cuales fueron reclamados solo como obra vial en los convenios complementarios firmados.



2.1 Paradas de Buses

En general se han ejecutado más paraderos a los contemplados en la oferta y las Bases de Licitación.

2.2 Iluminación

Las obras de iluminación reclamadas, en general, son fruto de otras adicionales. Por ejemplo, la iluminación del enlace María Pinto y Curacaví Oriente es producto de la transformación de los atravesos María Pinto y Curacaví Oriente en enlaces, etc.

2.3 Otros conceptos

Estas obras corresponden a una serie de obras adicionales solicitadas por la Inspección Fiscal y que comprenden una gran variedad de actividades. Todas estas obras están totalmente medidas en los anejos correspondientes y como se trata de obras nuevas están valoradas a los precios de las bases.

Estas obras son:

- 2.3.1 Obra civil en los postes S.O.S.
- 2.3.2 Canales sector Panguiles
- 2.3.3 Paso tubería de Esva; Troncal Sur
- 2.3.4 Tratamiento de la mediana
- 2.3.5 Modificación del Puente El Olivar
- 2.3.6 Accesos Provisorios en la Ruta 68
- 2.3.7 Conexiones en enlace Lo Aguirre
- 2.3.8 Cambio de medidores en la zona de Curacaví
- 2.3.9 Camino Reserva Forestal



- 2.3.10 Pavimentación de las calles de servicio
- 2.3.11 Aceras entre enlaces y paraderos de buses
- 2.3.12 Pavimentación 12ª Avenida Placilla
- 2.3.13 Tercer carril entre Placilla y La Pólvora
- 2.3.14 Motel El Atajo.
- 2.3.15 Saneamiento CD Noviciado – Motel
- 2.3.16 Saneamiento adicional Ruta 68
- 2.3.17 Traslado de paradero de buses sector Panguiles
- 2.3.18 Accesos adicionales Curacaví Oriente – Poniente
- 2.3.19 Pozo Fierro Arte
- 2.3.20 Aceras en Noviciado
- 2.3.21 Canal Fundo Undurraga
- 2.3.22 Barrera de seguridad
- 2.3.23 Adicional pasarela La Planchada

2.4 Pasarelas peatonales

Las pasarelas peatonales en las Bases de Licitación fueron solicitadas en acero, luego el Inspector Fiscal solicitó las pasarelas peatonales en hormigón.

2.5 Puentes y estructuras viales.

El valor de las estructuras generalmente se ha visto incrementado debido a las distintas observaciones establecidas por el Departamento de Puentes. Las bases de licitación del presente contrato establecen en el punto 2.3.1 Anteproyectos y Normas de Diseño de Puentes y Estructuras, que se deberá utilizar las Normas AASHTO 92. Con posterioridad el Departamento de Puentes de Vialidad exigió el cumplimiento de la norma AASHTO 96.



A handwritten signature or mark, possibly a stylized 'A' or 'M', located at the bottom right of the page.

2.6 Encausamiento del Estero Marga – Marga.

En el encausamiento ha habido aumento en el enrocado debido a que por requerimientos de la DOH, se ha solicitado enrocado de 100 Kgs. en donde el proyecto contemplaba por diseño rocas de 50 Kgs. Además se ha solicitado colocación de endentados en el lecho del Estero. Por último debido a la construcción del Jumbo se ha debido cambiar el proyecto en el tramo final, en el que se ha reemplazado el enrocado lateral por un muro de tierra armada.

3.- Exigencias superiores a las consideradas en las bases.

Obras del Camino en calles de servicio de la Ruta 68.

Las Bases de Licitación y los Documentos Técnicos consideraron un modelo de calle de servicio estándar, que en la práctica no tenía relación alguna con las calles de servicio que efectivamente debían construirse en las zonas de los accesos a la vía principal de la Ruta 68.

En el desarrollo del Proyecto de Ingeniería de Detalle y particularmente en la ejecución de las obras de construcción de la Concesión, se advirtió que muchas calles de servicio contempladas en las bases técnicas de las Bases de Licitación, debían construirse en sectores montañosos, lo que implicaba a su vez obras adicionales de mejoramiento y reconstrucción de canales y acequias de riego que atravesaban estas calles.

Por otro lado, la Inspección Fiscal hizo una serie de exigencias, entre ellas las de mantener una rasante en las calles de servicio similar a la contemplada en la Ruta 68, las de contemplar calles de servicios con longitudes mayores a las establecidas en las bases.



Muchas de estas exigencias se reflejan en el ORD 418/99 del Sr. Inspector Fiscal Concesión Internacional Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar, al Gerente General de la Sociedad Concesionaria.

Todo lo anterior significó aumentar los estándares de calidad preestablecidos para las calles de servicio, con el consiguiente aumento de inversiones en obras adicionales.

4.- Servicios afectados.

En este capítulo se hace referencia al incremento en que incurrió la Sociedad Concesionaria producto de la falta de información de que ella disponía y que no estaba recogida en los distintos documentos referenciales que formaban parte de la oferta.

Los servicios se instalaron en la faja fiscal o en las zonas aledañas, sin ningún tipo de control o permiso y es por ello que no se disponía de ningún tipo de inventario que lo recogiese.

Otro gran número de cambios de servicios se debe a las distintas modificaciones que ha sufrido el proyecto objeto de la oferta.

Enseguida, el Concesionario en su demanda, cuestiona lo establecido en las Bases de Licitación del Contrato de Concesión en el Art. 2.3.2.7, que obliga a la Concesionaria a ejecutar los proyectos de modificaciones de servicios y a la construcción de estos, calificándola de abusiva e ilegal por las razones que expone, entre ellas el que el Art. 41 del DF: 850, Ley Orgánica del MOP, en su inciso final dispone que el traslado de cualquier servicio público ubicado en la faja fiscal, será de cuenta del respectivo propietario o en las condiciones que se fijaron al otorgar el permiso o contrato de concesión respectivo.



5.- Requerimientos Medioambientales Adicionales.

En este ítem se detalla todas aquellas actuaciones y gastos en que se incurrió con el objeto de cumplir las exigencias ambientales adicionales a las planteadas en las Bases de Licitación. Al ser estas exigencias adicionales, deben ser tratadas como un incremento de la Oferta Técnica.

RAZONES DE DERECHO

La Demandante expone latamente los Antecedentes de Derecho que según su parecer avalan la justicia de las peticiones que se realizan en la Demanda de autos.

Al respecto, se analizan jurídicamente diversos aspectos tales como:

- Normas aplicables al Contrato de Concesión de Obras Públicas.
- Relación entre el Derecho Administrativo y el Derecho Privado en el contrato de Concesión de una obra pública – Artículos 1545 – 1546 – 1556, todos del Código Civil.

Además la Demandante afirma:

"La Ley de Concesiones en sus artículos 19º y 20º ha establecido la posibilidad de modificar las características de las obras y servicios contratados, en aquellos casos en que se den los supuestos contemplados al efecto, estableciendo la obligación de la autoridad de compensar al concesionario en aquellos casos en que se produzca perjuicio o bien los mayores costos que implique la modificación de las obras originalmente concebidas. Específicamente, el Artículo 20 contempla la modificación de las obras a solicitud de la concesionaria, el Artículo 19 inciso 3, reconoce la



A handwritten signature or mark in the bottom right corner of the page.

necesidad de modificación del contrato de concesión, con el objeto de compensar a la Sociedad Concesionaria cuando ésta se vea afectada por causas sobrevivientes que así lo justifiquen. Por su parte, el Artículo 19 en sus incisos 1, 2 y 4 consagra la modificación potestativa del contrato, fundada en razones de interés público.”

A continuación la Demandante desarrolla latamente sus argumentaciones relativas a la legitimidad de sus cobros:

Mayores costos por modificaciones propuestas por la concesionaria.

En relación al cobro por modificaciones propuestas por la Sociedad Concesionaria afirma que hubo una aceptación tácita de la Inspección Fiscal a las modificaciones propuestas por la Concesionaria. Al respecto manifiesta:

“Resulta inexplicable entonces, el que el Estado no se allane a cumplir el indiscutible derecho de la Sociedad Concesionaria a que se le compensen íntegramente los mayores costos en que ha debido incurrir en virtud de las modificaciones de obras referidas. Debemos hacer presente que consta de innumerables comunicaciones y actos de fiscalización permanente de la construcción por parte del MOP, sin que éste haya representado vicios de construcción por apartarse de las especificaciones y normas técnicas acordadas al momento de licitarse la obra.”

“Más aún, el que el Inspector Fiscal no haya manifestado sus reparos, sin los tenía, no sólo no debe ser imputado a la Sociedad Concesionaria, sino que constituye una clara muestra del consentimiento del Ministerio de Obras Públicas, respecto del a procedencia y necesidad de las modificaciones de las obras en cuestión.”

Además señala que las modificaciones propuestas por la Concesionaria han significado un diseño consistente con el concepto moderno de construcción de



Handwritten signature or initials in black ink, appearing to be "MOP" or similar, located at the bottom right of the page.

autopistas, las cuales no se aplicaban al momento de licitarse las primeras autopistas concesionadas.

Obras Ordenadas por la Inspección Fiscal

En relación a los costos incurridos por la Sociedad Concesionaria con motivo de las obras ordenadas por la Inspección Fiscal u otros organismos fiscales, la demandante sostiene:

"El no pago de los montos incurridos con ocasión de las mayores obras en que se debió incurrir por parte de la Sociedad Concesionaria, atentaría de manera flagrante respecto del equilibrio económico y financiero del Contrato de Concesión, debido a que se estaría imponiendo a la Sociedad Concesionaria la carga de soportar mayores costos, respecto de los cuales no fueron considerados en las ofertas presentadas por la Sociedad Concesionaria, de manera tal que nunca pudo ser previsto por parte de mi representada los mayores costos en que ha debido incurrir, siendo impensable que ésta se encuentre en condiciones económicas a asumir los mayores costos que han significado las obras que han sido ordenadas construir por el Ministerio de Obras Públicas."

Exigencias superiores a las establecidas en las bases.

En relación a exigencias superiores a las exigidas en las bases, la Demandante representa que son imprevistos que se ha visto obligada a aceptar la Concesionaria. Dice textualmente:

"Es importante destacar que en las Bases de Licitación se contemplan una serie de exigencias respecto de las cuales la Sociedad Concesionaria se encuentra obligada a respetar y cumplir, de manera tal, que no puede excusar su incumplimiento en la existencia de exigencias superiores a aquellas contempladas al momento de contratar. Lo anterior no significa que la Sociedad Concesionaria deba soportar los costos de



A handwritten signature or mark in the bottom right corner of the page.

estos imprevistos, sino que simplemente consiste en que no puede excusarse de cumplir con la construcción de la obra, sin perjuicio del legítimo derecho a repetir con posterioridad los mayores costos a la autoridad”.

Estos mayores costos serían imprevistos que la Sociedad Concesionaria no tuvo posibilidades de prever. Desarrolla latamente consideraciones jurídicas sobre la Doctrina relativa a la Teoría de la Imprevisión.

Traslado de los Servicios

En relación al tema del traslado de los servicios afectados, la demandante expone latamente sus puntos de vista, de los cuales cabe destacar los que siguen:

“Es indiscutible que los traslados a que se hace mención, importan costos respecto de los cuales la Sociedad Concesionaria no se puede ver obligada a soportar, toda vez que ésta no puede hacer frente a todos los errores de estimación que contengan los documentos oficiales entregados por el Ministerio de Obras Públicas, respecto de la real situación de los lugares en los cuales se desarrollará la Concesión, debiendo este costo asumirlo la autoridad administrativa, en atención a que los ya mencionados traslados, en el evento de no encontrarse regulados expresamente por las Bases de Licitación, constituyen un imprevisto del cual resulta imposible resistir.”

“Como consecuencia de lo anterior, venimos en reclamar los mayores costos derivados del traslado de servicios, los cuales no se encontraban inventariados, es decir, no habían sido expresamente considerados por parte de la autoridad al momento de confeccionar las Bases de Licitación, o bien correspondían a servicios que se ubicaban en sectores respecto de los cuales se había aumentado o modificado la zona correspondiente a la faja fiscal.”



Más adelante sostiene en la Demanda:

“Respecto de este punto debemos señalar que frente al ordenamiento jurídico, tanto los titulares de los derechos sobre los servicios afectados, como la Sociedad Concesionaria se encuentran frente a una igualdad en lo relativo a la titularidad de los derechos frente a la autoridad y a la protección de los mismos por parte del Estado. Como consecuencia de lo anterior, es que debemos señalar que la Sociedad Concesionaria carece de autoridad para ordenar a los particulares un traslado específico, toda vez que sus decisiones no pueden ser impuestas a los otros actores de la vida social, en atención a que no goza de imperio, es decir de autoridad para imponer y hacer obligatoria su decisión al resto de la sociedad. La situación antes descrita debe llevarnos a concluir que la Sociedad Concesionaria no puede ser la responsable de los traslados en cuestión, toda vez que se estaría obligando a lo imposible, en atención a que la posibilidad de obtener los traslados necesarios para la construcción de la obra no dependerán de su sola voluntad, sino que quedarán sujeta a la buena disposición de los titulares de esos derechos”

“Como consecuencia de lo anterior, es que la autoridad se encuentra obligada a ordenar los traslados de los servicios necesarios para el desarrollo de las obras a que se ha obligado la Sociedad Concesionaria, toda vez que la administración puede imponer su voluntad a los particulares, en aras de un fin mayor, como lo es el Bien Común de la Sociedad, con pleno respeto de los derechos de aquellos a los que la decisión de la autoridad afectará.”

Formalmente el Demandante afirma:

“como la Comisión Arbitral podrá apreciar, no existe posibilidad alguna respecto de que la responsabilidad de ordenar los traslados sea de cargo de la Sociedad Concesionaria, en atención a que no existe norma legal alguna que imponga esta potestad a las Sociedades Concesionarias. Más aún, debemos señalar que es el Estado el responsable de todos y cada uno de los perjuicios ocasionados por la falta



[Handwritten signature]

de servicio a que se encuentren obligado, en atención a que la autoridad debe actuar, en aquellas materias que se encuentran dentro de la esfera de sus atribuciones, de manera eficiente y oportuna.”

Exigencias Medioambientales.

El Demandante afirma sobre esta materia:

“Debemos destacar que las Bases de Licitación han establecido una serie de obligaciones para la Sociedad Concesionaria, respecto de las materias relacionadas con asuntos medioambientales, de manera tal, que la Sociedad Concesionaria ha debido considerar estos elementos en su oferta técnica presentada a la autoridad durante el proceso de licitación en la Concesión”

Más adelante afirma:

“Lo anterior no implica que durante la etapa de construcción de las obras hayan surgido obligaciones medioambientales nuevas, las cuales no fueron consideradas al momento de presentarse la oferta técnica, de manera tal, que el concesionario ha debido incurrir en mayores costos, los cuales no fueron tenidos en mente al momento de contratar.”

A continuación expone latamente lo que en doctrina se ha denominado como el “Hecho del Príncipe” y que según su criterio sería aplicable al caso de los mayores requerimientos ambientales.

Finalmente expone sobre el principio de la buena fe en la interpretación y ejecución de los contratos.



A handwritten signature or mark in black ink, appearing to be a stylized name or set of initials.

Para terminar, la Demandante afirma:

"Es importante hacer presente a la Comisión Arbitral que el Ministerio de Obras Públicas ha reconocido la procedencia de lo reclamado en su escrito de contestación de la reclamación ante la Comisión Conciliadora, debido a que señala que no existe discrepancia en orden a que todo lo que se encuentra por sobre lo establecido en las bases de licitación es de cargo del MOP".

"Debemos reconocer que el Ministerio ha manifestado una inconformidad con las cantidades alegadas, cuestión que será objeto de la discusión en la etapa probatoria, existe acuerdo con el Ministerio en el tema de fondo, en orden a que estos mayores costos deben ser indemnizados en tanto cuando se acreditan los perjuicios efectivamente causados a mi representada".

Para terminar la Demanda incluye una serie de cuadros en los cuales se detalla los costos solicitados en los diferentes reclamos.

El cuadro final de cobros sería:

BALANCE DE OBRAS		
1.	CAMBIOS SOLICITADOS POR LA SOCIEDAD COCNESIONARIA	213.281 UF
2.	OBRAS SOLICITADAS POR LA INPECCIÓN FISCAL	324.845 UF
3.	EXIGENCIAS SUPERIORES A LAS CONSIDERADAS EN LAS BASES	243.899 UF
4.	SERVICIOS AFECTADOS	316.585 UF
5.	EXIGENCIAS MEDIO AMBIENTALES	201.458 UF
TOTAL		1,300,018 UF

Por lo tanto, el valor total de la reclamación de la concesionaria en contra del Ministerio de Obras Públicas alcanzaría a la suma de 1.300.018.- UF.



III. ENUNCIACIÓN DE LAS PETICIONES Y CONTENIDOS EN LA CONTESTACIÓN DE LA DEMANDA ARBITRAL.

Con fecha 28 de julio de 2004, el Ministerio de Obras Públicas evacuó el traslado que le fue conferido por la Comisión Arbitral con fecha 29 de junio de 2004, para la contestación de la Demanda Arbitral.

Fundamentos expresados en su contestación.

El MOP en su contestación realiza un extenso y detallado análisis de los aspectos jurídicos de la concesión de obra pública, abarcando principalmente los siguientes aspectos.

- 1.- Procedimiento desarrollado para la contratación de la obra pública de la especie.

Describe los pasos que se siguieron para adjudicar el contrato de autos y las normas que le son aplicables.

Describe además modificaciones al contrato mediante convenios complementarios N° 1, N° 2, N° 3 y N° 4 y los decretos supremos que los aprobaron.

- 2.- Normativa aplicable al contrato de Concesión de Obra Pública Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar.

Describe y expone las normas jurídicas y de rango legal y reglamentario que constituyen la fuente de los derechos y obligaciones de las partes (Estado de Chile – Sociedad Concesionaria).



3.- Condiciones Generales del Contrato de la Especie.

El Demandado sostiene textualmente:

"Mediante el contrato de Concesión de la obra pública de que se trata, el Estado a través de este Ministerio, ha encargado a un particular (adjudicatario – Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A.) la construcción, mantención y conservación de una obra pública fiscal a cambio de un precio equivalente que consiste en el derecho que éste tendrá a explotar la obra durante un período de tiempo determinado."

"De otro modo, el Concesionario queda obligado, no por imposición del Ente Concedente, sino que por su manifestación libre y espontánea de voluntad, expresada en la Oferta y en la ratificación que efectúa del decreto de adjudicación respectivo, a ejecutar en tiempo y forma las obras definitivas en las respectivas Bases de Licitación, asumiendo todo el costo que ello implique, conforme lo preceptuado en el artículo 22 de la Ley del ramo, y a mantener los niveles de servicialidad también exigidos en dichos instrumentos. Como derecho en equivalencia, el Concesionario cobrará la tarifa ofertada y los demás beneficios que se contemplen en el contrato."

"Ahora bien, dado que en la licitación pública desarrollada para la contratación de esta concesión se entregaron, a modo referencial, sólo anteproyectos de las obras a construir, quedó de cargo del mismo Concesionario la elaboración de los correspondientes proyectos de ingeniería definitiva, los que deberán ser presentados a la aprobación de la autoridad competente, en este caso, el Inspector Fiscal, según lo establecen las Bases de Licitación."

"Conforme a lo anterior, las obras que efectivamente deberán ejecutarse en cumplimiento del compromiso nacido del contrato de concesión, serán aquellas previstas en los respectivos proyectos de ingeniería a elaborar por la Sociedad Concesionaria y aprobados por la Inspección Fiscal, según ya se expresó."



"La situación descrita precedentemente, por decirlo de modo claro, "deja la puerta abierta" al Concesionario para que, por una parte, proponga a su contraparte mejoramientos a las obras mínimas prevista en las referidas Bases (asi por ejemplo podrá utilizar mejores materiales en la construcción de la obra, entre otros, con el fin de disminuir los consiguientes costos de mantención durante la explotación) y, por otra, programe plazos inferiores a los máximos exigidos por el MOP en las mismas Bases del Contrato para la entrega o puesta en servicio de la obra."

"Debe quedar de manifiesto desde ya, H. Comisión Arbitral, que tales propuestas de la Concesionaria son neutras respecto de la responsabilidad del MOP, por cuanto consisten sólo en decisiones de negocio propias de aquella y que como tales corren en su beneficio, pero también en su perjuicio."

Termina exponiendo:

"En principio, entonces, la introducción de mejoras en las obras o el nivel de servicio propuestas por el Concesionario durante la ejecución del contrato de concesión no le dan derecho a exigir compensación a su contraparte pública por el mayor costo que ellos representan."

4.- Pretensiones concretas de la Sociedad Concesionaria.

Expone que según consta en la demanda, la Sociedad Concesionaria reclama un mayor valor de las inversiones que ha realizado por un monto equivalente a 1.300.018.- UF, que corresponderían a los cinco ítems señalados en la Demanda.



A continuación entra de lleno al análisis de la Demanda.

Análisis de la Demanda.

En términos generales la contestación a la Demanda expone textualmente:

"Ya se ha señalado por esta parte que el costo de la construcción de las obras que conforman la concesión de que se trata es asumido total y exclusivamente por el Concesionario, ello a cambio de una contraprestación en equivalencia consistente en la explotación de la misma obra durante el plazo pactado en el contrato. Esto es un factor relevante de considerar, pues es de la naturaleza propia de esta clase de relaciones jurídicas administrativas."

"En otros términos, atendido el carácter referencial que se le da al presupuesto del Concesionario, cualquier variación que éste experimente, por cualquier causa, es un riesgo que debe asumir y estimar el co-contratante privado al efectuar la oferta."

"A mayor abundamiento, cabe señalar que en el Acta de Evaluación de Ofertas Técnicas de la licitación de la obra que nos convoca (acompañada por esta parte durante la fase de conciliación) se señaló lo siguiente: "Las Cantidades de obras y los costos entregados por los licitantes en sus Ofertas son referenciales y la Sociedad Concesionaria deberá efectuar a su costo todas las obras de construcción y conservación requeridas para obtener los niveles de servicio y seguridad exigidos en las Bases de Licitación, sin derecho a indemnización alguna."

"Por otra parte, para ninguna de las partes del contrato puede ser un hecho desconocido que las Bases de Licitación establecen un mínimo de obras, por lo que todas aquellas obras que ejecute la sociedad concesionaria, ya sea para alcanzar los niveles de seguridad y servicio que les exige el contrato, así como para un eventual



estándar más alto que determine efectuar la propia sociedad concesionaria, son de su entero costo y cargo. Esto se encuentra señalado en varios preceptos de las Bases de Licitación, y, también, está indicado de manera expresa en el Decreto Supremo de Adjudicación N° 756 de fecha 29 de mayo de 1998 (acompañado por esta parte durante la fase de conciliación), el cual en su punto 6° dispone: "... En todo caso, el Concesionario deberá cumplir con todos los estándares e indicadores establecidos en las Bases Técnicas realizando las obras adicionales que sean necesarias para ello. El concesionario podrá proponer al Inspector Fiscal modificaciones a los Proyectos y Anteproyectos Referenciales en los términos previstos en 1.7.1.1 de las Bases de Licitación ..." ¿Qué establece el artículo 1.7.1.1 de las bases de licitación? La facultad de la Sociedad Concesionaria para proponer modificaciones, las cuales serán de su entero cargo."

A continuación el MOP en la contestación a la demanda trata detalladamente sus punto de vista en relación a las afirmaciones de la Demandante en cada uno de los ítems en que está solicitando pagos por parte del MOP.

A.- CAMBIOS SOLICITADOS POR LA CONCESIONARIA:

Modificaciones u obras adicionales que fueron propuestas por la Sociedad Concesionaria o surgieron durante el diseño y construcción del proyecto, por las cuales ésta solicita que el MOP le indemnice los gastos en que habría incurrido. En este caso la demandante indica en la página 53 de su libelo que el monto de la compensación que exigen alcanzaría a UF 213.281.-

Cabe señalar respecto a este punto, que todos aquellos aumentos de obras o de estándar en las mismas que la Concesionaria determinó efectuar, así como los mayores valores que se generen al realizar el proyecto de ingeniería definitiva, son de su exclusivo cargo, por disposición legal y contractual expresa, por consiguiente, bajo



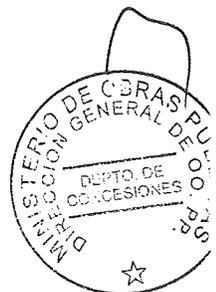
ningún punto de vista pueden ser imputados al MOP, toda vez que es justamente la Concesionaria quien ve incrementados sus flujos de ingreso al desarrollar obras que tienen por objeto alcanzar un nivel de servicialidad más alto.

Lo anterior se condice con lo que la propia demandante indica en la página 2 de su prescrito al señalar: "Es preciso enfatizar el hecho de que los cambios propuestos y solicitados por la Concesionaria tienen como objetivo fundamental mejorar el estándar de la ruta y la calidad de las obras; en muchos casos sucede que al llevar a efecto las obras del proyecto, éstas deben ser modificadas, puesto que si bien en el proyecto sus características técnicas aparecen como viables y suficientes, al llevarlas a su ejecución se aprecia que es necesario introducirles cambios, a fin de que éstas sean duraderas y perduren en buenas condiciones."

Frente a lo planteado por la demandante, cabe preguntarse entonces quien o quienes son los sujetos que se benefician con un alto estándar y la respuesta es simple. En primer lugar, se beneficia al usuario, pero también al mismo Concesionario por cuanto el mejoramiento de estándar conlleva que la demanda por el uso de la autopista sea mayor y, por ende, que ingresen más dineros al patrimonio de aquella por concepto de pago de tarifa.

En relación a que las obras sean más duraderas y perduren en buenas condiciones, quien se beneficia directamente es la demandante, toda vez que esto implica que ella verá disminuida la inversión destinada a mantenimiento de estas obra durante el plazo del contrato de concesión, así como realizar menos modificaciones a raíz del uso de la obra, al haber utilizado mejores materiales de construcción en su ejecución.

Enseguida expone el punto de vista del MOP en relación a los cambios en la sección tipo y cambio de talud, el tratamiento de los pavimentos y las obras del camino en



enlaces y atravesos, observaciones conducentes todas a demostrar que estas modificaciones son de cargo de la Concesionaria.

B.- OBRAS SOLICITADAS POR LAS INSPECCIÓN FISCAL:

"Según señala la peticionaria algunos de ellas corresponden a solicitudes explícitas ... y otras corresponden a obras que se derivan de alguna obra adicional. Estas obras alcanzan, según lo indicado por la Sociedad Concesionaria aun monto de UF 324.845.-, lo cual no es efectivo según los registros con que cuenta este Ministerio."

"En efecto, entre las indicadas se cuentan obras que son de cargo de la Sociedad Concesionaria, por una parte y por otra existen casos en que la demandante ha incluido obras que exceden las cantidades ejecutadas."

A continuación desarrolla ítem por ítem sus observaciones a la demanda presentada.

Esencialmente las observaciones de la Demandada se refieren a que la demandante incluye obras cuya ejecución es de su entera responsabilidad.

Cita además el Art. 22 N° 2 de la Ley de Concesiones de Obras Públicas que en su parte pertinente dispone: "Las obras se efectuarán a entero riesgo del concesionario, incumbiéndole hacer frente a cuantos desembolsos fueren precisos hasta su total terminación, ya procedan de caso fortuito, fuerza mayor o de cualquier causa."

En la respuesta a la Demanda se señalan una serie de obras que fueron solicitadas por la Inspección Fiscal y se expone lo siguiente:

Por otra parte, las obras que se señalan a continuación fueron solicitadas por la Inspección Fiscal, sin embargo han requerido un análisis previo de los mayores costos



A handwritten signature or mark in black ink, appearing to be a stylized name or set of initials.

considerados, así como los antecedentes que justifiquen los montos señalados por la Sociedad Concesionaria, para lo cual se ha hecho necesario que el nivel de los proyectos a comparar sea equivalente o, a lo menos, similar. Lo anterior significa que los estudios referenciales entregados por el MOP y que hizo suyos las Sociedad Concesionaria en su oferta técnica, deben ser desarrollados como proyectos definitivos, a objeto que pudiesen ser comparados con los proyectos definitivos que dieron lugar a la ejecución de las obras señaladas a continuación:

- Aceras en Noviciado: La Sociedad Concesionaria demanda un mayor valor equivalente a 2.000.- UF, lo cual esta parte debe refutar, de momento que como quedará acreditado en los autos, se pide una indemnización que supera con mucho la inversión realmente asociada a la construcción de estas obras.
- Paso de tubería de Esva, Troncal Sur, Km 91 + 767
- Conexiones en enlace Lo Aguirre.
- Camino Reserva Forestal.
- Aceras entre enlaces y paraderos de buses: La demandante reclama un mayor valor equivalente a 10.973.- UF, sin embargo luego de un detenido análisis de la Inspección Fiscal, se ha podido establecer que ese valor se encuentra abultado, no correspondiendo el valor señalado con el real.
- Pavimentación 12ª Avenida Placilla.
- Acceso Km 9.500 (Motel El Atajo)
- Saneamiento Noviciado Nor – Poniente.
- Traslado de Paradero de buses sector Panguiles.
- Accesos adicionales Curacaví oriente – poniente: La Sociedad Concesionaria demanda un mayor valor equivalente a 8.779.- UF, sin embargo luego de un detenido análisis la Inspección Fiscal, ha podido establecer que ese valor se encuentra abultado.
- Pozo en predio expropiado.



[Handwritten signature]

- Restitución de canal en predio expropiado.
- Adicional pasarela Villa Portuaria.
- Tercer Carril entre Placilla y La Pólvora.

En relación a los cobros relativos a los cambios en las pasarelas peatonales la Demandada expone:

"Las Bases de Licitación contemplaron pasarelas peatonales en estructuras metálicas, sin embargo durante el proceso de construcción la Inspección Fiscal solicitó que fueren realizadas en hormigón prefabricado. Para efectuar el análisis de lo pedido por la demandante en este caso, faltan datos que deben ser suministrados por aquella, a objeto de establecer los costos de estas obras, así como la justificación de dichos costos, es decir, se hace necesario que el nivel de los proyectos a comparar sea equivalente o, a lo menos, similar, siendo fundamental que los estudios referenciales entregados por el MOP y que hizo suyos la Sociedad Concesionaria en su oferta técnica, deben ser detallados como proyectos definitivos, una vez hecho esto, recién entonces, podrán ser comparados con los proyectos definitivos que dieron lugar a la ejecución de las pasarelas peatonales ejecutadas.

En relación al problema planteado por la Demandante relativo a los puentes y estructuras viales y al encausamiento del Estero Marga Marga, la Demandada sostiene que no corresponde pago alguno ya que el artículo 2.3.1 de las Bases de Licitación dispone que los proyectos de ingeniería de detalle que ejecute la Sociedad Concesionaria se ajustarán a la normativa vigente y que deberá en particular cumplir con los instructivos de los Departamentos de Estudios, de Puentes y de Señalización y Seguridad Vial de la Dirección de Vialidad.



C.- EXIGENCIAS SUPERIORES A LAS CONSIDERADAS EN LAS BASES

La Demandada, en relación a este punto expresa:

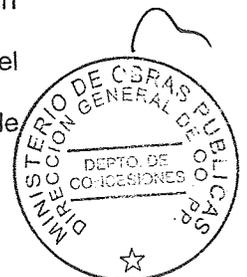
"La Sociedad Concesionaria señala en este punto, que corresponde a aquellas modificaciones u obras adicionales que "son producto de exigencias superiores a las planteadas en las bases de licitación y los proyectos referenciales."

En esta parte de la demanda se incluyen las Obras del Camino en calles de servicio de la Ruta 68, cuyo costo adicional, según lo planteado por la demandante, ascendería a la suma de UF 243.899.-

Respecto a este punto, en la demanda se indica que "En el desarrollo del proyecto de Ingeniería de Detalle y particularmente en la ejecución de las obras de construcción de la Concesión, se advirtió que muchas calles de servicio contempladas en las bases técnicas de las Bases de Licitación, debían construirse en sectores montañosos, lo que implicaba a su vez obras adicionales de mejoramiento y reconstrucción de canales y acequias de riego que atravesaban estas calles."

"En primer lugar, es necesario hacer claridad en cuanto a que la denominación de estas obras como "Exigencias superiores a las consideradas en las Bases" es un título que no se condice con la realidad, y que induce a error, como quedará demostrado a continuación."

"Como bien ha de saber esta H. Comisión Arbitral, la Sociedad Concesionaria en su oferta hizo suyo los Estudios Referenciales entregados por el MOP durante el procedimiento de licitación pública convocado para la contratación de la especie, sin embargo, de lo expuesto por ésta en su libelo se infiere que, una vez adjudicado el contrato, al momento de realizar la ingeniería de detalle y ver el lugar de



emplazamiento de la obra, la misma se percató que la obra a construir le resultaría "más cara" de lo que había estimado al momento de formular la oferta."

"En relación a esta pretensión, es dable insistir en cuanto a la naturaleza jurídica del contrato de concesión de obra pública."

"Como señalara este Ministerio en otra parte de esta contestación, mediante este tipo de contrato administrativo, el Estado, actuando a través del MOP, encarga a un particular (Concesionario) la elaboración del Proyecto Definitivo, la construcción, mantención y reparación de una obra pública fiscal de conformidad a las obras mínimas, estándares también mínimos y plazos máximos señalados en las bases de licitación respectivas. A cambio de ello, la Sociedad Concesionaria adquiere el derecho a explotar la obra durante el período y bajo las condiciones que el contrato señale."

"Es así como en el contrato de concesión de obra pública el precio de contraprestación en equivalencia se encuentra definido previamente – años de explotación de la concesión – sin que se altere por variaciones en los precios unitarios ni en las cantidades de obras que sea necesario efectuar, a menos que nos encontremos en los supuestos de los artículos 19 y 20 de la Ley de Concesiones de Obras Pública, lo cual no ocurre respecto de las obras de que trata este apartado."

"Pues bien, bajo este orden de ideas en las Bases de Licitación se estableció que la Sociedad Concesionaria debía construir las calles de servicio, por lo que no es procedente señalar que estas obras son "adicionales a las previstas en las Bases", sino que, cosa distinta, son obras necesarias para ejecutar la obra concesionada en el estándar contratado."



“Como se ha expuesto a lo largo del presente escrito, la información contenida en los Anteproyectos Referenciales tienen la calidad de ser meramente informativos y “Corresponden a los Anteproyectos de Ingeniería elaborados por el MOP, que el Licitante puede aceptar en su Oferta Técnica, en cuyo caso, la Sociedad Concesionaria deberá utilizarlos para desarrollar los Proyectos de Ingeniería de Detalle”. La validación de los antecedentes incluidos en dichos instrumentos corresponde al Concesionario, no pudiendo en el futuro, alegar perjuicios ni compensaciones por eventuales errores existentes en ellos (artículo 1.2.1 N° 3 de las bases de licitación).”

“Es lógico que, habiéndose entregado a los licitantes sólo un anteproyecto referencial en el proyecto definitivo – de cargo de la Sociedad Concesionaria – aparezcan ciertas modificaciones cuyo costo es de exclusiva responsabilidad de aquella, es decir, bajo ningún punto de vista son imputables al MOP.”

“Ahora bien, si la Concesionaria no pudo efectuar adecuadamente la investigación correspondiente ni prever el emplazamiento de calles de servicio de la Ruta 68 en zonas montañosas, como indica en su demanda, cabe legítimamente a esta parte preguntarse ¿por qué debe suponerse que el MOP debía efectuarla? Las propias Bases del Contrato advierten a los licitantes que los datos entregados en los Anteproyectos Referenciales son informativos y, por tanto, no existe compromiso del MOP en el sentido que estos serán exactos y esto no por mero capricho, sino por la naturaleza de los mismos antecedentes. No podrá escapar al raciocinio de esta H. Comisión, que no es lo mismo un Anteproyecto que un Proyecto de Ingeniería.”

“A mayor abundamiento, es la propia Ley de Concesiones de Obras Públicas la que se encarga de regular las responsabilidades de las partes, señalando expresamente en su artículo 22 N° 2, tantas veces citado, que “las obras se efectuarán a entero riesgo del concesionario, incumbiéndole hacer frente a cuantos desembolsos fueren precisos



[Handwritten signature]

hasta su total terminación, ya procedan de caso fortuito, fuerza mayor, o de cualquier otra causa.”

“Cabe agregar que, el sistema de concesiones de obras públicas de que trata la legislación y reglamentación nacional, opera sobre la denominada “fórmula Demsetz” para efectuar las licitaciones, las que sugiere asignar el derecho de concesión a aquel de los interesados que presenta el precio más bajo para los usuarios directos (tarifa). Esto pone de cargo del futuro Concesionario la obligación de obtener información óptima para presentarse a la licitación y pone, asimismo, de cargo del Concesionario los riesgos de esa información.”

“El costo de la información errónea, debe, entonces, ser de quien la obtuvo. Una solución distinta alienta el comportamiento estratégico de los interesados en la licitación quienes, confiando en la revisión posterior del contrato (durante su etapa de ejecución), podrían verse alentados a ofrecer precios extremadamente bajos o a la construcción de proyectos ineficientes, hipótesis esta última que se confirmaría en el caso de fallar a favor de la Demandante en este punto.”

Para terminar expresa:

“Se hace presente que la Sociedad Concesionaria indica que, sobre este punto, cabe dar aplicación a la denominada Teoría de la Imprevisión, lo cual no es compartido por esta parte, toda vez que no se configuran los requisitos necesarios para su verificación, lo cual se desarrolla en el apartado F de este mismo escrito.”



[Handwritten signature]

D.- SERVICIOS AFECTADOS

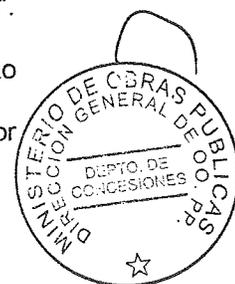
La Demandada expresa en su contestación a la Demanda lo siguiente:

"Los servicios afectados corresponderían al "incremento en que incurrió la Sociedad Concesionaria fruto de la falta de información que ella disponía y que no estaba recogida en los distintos documentos referenciales que formaban parte de la oferta."

La demandante agrega en la página 23 de su libelo, que estos servicios fueron instalados en la faja fiscal o zonas aledañas "sin ningún tipo de control o permiso, y es por ello que no se disponía de ningún tipo de inventario que lo recogiese", y que "Otro gran número de cambios de servicios se debe a las distintas modificaciones que ha sufrido el proyecto objeto de la oferta."

"El monto de la compensación que exige sea pagada por el MOP por estos conceptos es estimado por la demandante en la suma de UF 316.535.-"

"En este punto, se debe hacer valer lo señalado en el acápite C.- "EXIGENCIAS SUPERIORES A LAS CONSIDERADAS EN LAS BASES", toda vez que nos encontramos frente al mismo escenario, es decir, las Bases de Licitación, explícitamente, disponen que los cambios de servicios son de cargo de la Sociedad Concesionaria. En efecto, en su artículo 2.3.2.7, los referidos instrumentos contractuales disponen "Las modificaciones de servicios requeridas por las obras a construir deberán ser proyectadas por la Sociedad Concesionaria y construidas a su costo, previa aprobación de los propietarios de los servicios. Se exceptúan las obras de modificación o traslado de instalaciones de Fibra Optica, que según convenio de la Dirección de Vialidad con los propietarios respectivos, son de cargo de estos". Teniendo en cuenta lo anterior, no es procedente dejar de cumplir el contrato fundándose en una mala evaluación de las ofertas, argumento que de ser acogido por



[Handwritten signature]

esta H. Comisión, conllevaría un riesgo enorme, dado que podría producir el dejar sin efecto las obligaciones asumidas frente a un contrato válidamente celebrado.”

“El pretender argumentar que la norma contemplada en el numeral 2.3.2.7 de las Bases de Licitación es “abusiva e ilegal” sólo muestra el actuar de la Concesionaria, reñido con el principio de la legalidad de los contratos y de la buena fe, toda vez que desde que fue licitante conoció la norma que hoy impugna.”

E.- REQUERIMIENTOS MEDIO AMBIENTALES ADICIONALES

La Demandada al respecto expone:

“Corresponden a aquellas exigencias que la demandante califica de adicionales a las contempladas en las Bases de Licitación, y por las cuales exige ser compensada en un monto equivalente a UF 201.458.-”

“Es necesario señalar ante esta H. Comisión Arbitral que, no existe discrepancia en orden a que todo lo que se haya ejecutado por sobre lo establecido en el contrato celebrado entre las partes, debiese ser de cargo del MOP, cuando ha sido éste el que ha impuesto a la Concesionaria su ejecución. Sin embargo, cabe indicar, también que el monto que alega la Sociedad Concesionaria a título de compensación por concepto de exigencias ambientales adicionales a las contempladas por las Bases de Licitación, es del todo erróneo y abultado. Lo anterior, toda vez que, como ha de quedar en evidencia en el curso de estos autos, la actora ha incluido en su pretensión el costo de una serie de obras que aún no han sido siquiera ejecutadas, y por ende, mal podría exigir su pago.”

“Para que proceda el pago de los mayores costos pretendidos, la demandante ha de ser conminada a acreditar en estos autos que las obras en cuestión fueron aprobadas por la Inspección Fiscal, como lo señala el contrato de concesión, y una vez hecho



esto se haya procedido a su ejecución total, para luego haber sido recepcionadas por la autoridad pública competente, y recién entonces corresponderá que la Sociedad Concesionaria justifique los montos involucrados que demanda.”

F.- INAPLICABILIDAD DE LA TEORIA DE LA IMPREVISION EN EL CASO DE AUTOS.

La Demandada expone latamente y en forma muy detallada las causas por que a juicio de esa parte no corresponde aplicar esta Teoría a los cobros que pretende realizar la Concesionaria, terminando su alegación con el varias veces citado artículo 22 N° 2 de la Ley de Concesiones que establece:

“Las obras se efectuarán a entero riesgo del concesionario, incumbiéndole hacer frente a cuantos desembolsos fueren precisos hasta su total terminación, ya procedan de caso fortuito, fuerza mayor o cualquier otra causa.”

Para terminar la Demandada expresa:

“Al Señor Presidente de la Comisión Arbitral Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar solicito: tener por evacuado el traslado conferido y en razón de las consideraciones expuestas, resolver el rechazo de la demanda presentada por la Sociedad Concesionaria en todo lo que estime en derecho, equidad y justicia, con expresa condenación en costas.”

IV. REPLICA Y DUPLICA

1.- Con fecha 16 de septiembre de 2004 la Concesionaria presentó escrito de Réplica reafirmando sus dichos y poniendo énfasis en el principio de Buena Fe en la aplicación del contrato de concesión y afirmando que el mayor beneficiario de las modificaciones y cambios propuestos por la concesionaria será el Estado.



[Handwritten signature]

En apoyo de sus peticiones señala lo establecido en el Art. 68 del Reglamento del DFL MOP N° 164 que señala:

a) Durante la etapa de construcción, el MOP, a propuesta del DGOP o de la Sociedad Concesionaria, podrá sustituir o realizar obras adicionales, siempre que no impliquen modificaciones en las condiciones económicas del contrato.

b) Realizar obras adicionales de carácter menor, en beneficio de los usuarios y de la comunidad por un valor máximo determinado en las bases de licitación. En todo caso dichas obras no podrán afectar el cobros de tarifas por parte de la Sociedad Concesionaria. El monto de dichas obras será aprobado y pagado directamente por el MOP, en la forma que indiquen las bases de licitación.

Así también afirma que el Art. 44 del Reglamento citado en los párrafos anteriores, dentro de las atribuciones del Director respectivo, se contempla la de "proponer al Ministerio de Obras Públicas las modificaciones al contrato que sean necesarios por razones de interés público, conforme al inciso primero del artículo 19° del DS MOP N° 900 de 1996, así como las indemnizaciones o compensaciones que procedan en caso de perjuicio."

En la Réplica, la concesionaria comenta las observaciones realizadas por el MOP en la contestación de la Demanda e insiste en la legitimidad de sus peticiones por las razones que expone y refuerza en su escrito de Réplica.

2.- Con fecha 7 de octubre de 2004, el Ministerio evacuó la Dúplica reiterando los fundamentos planteados en la contestación a la Demanda. En la dúplica rebate afirmaciones de la Concesionaria establecidas en la Réplica en especial en el tema de plazo de la Concesión y en el hecho que un mayor estándar en la obra implica menores costos de mantención lo que beneficiaría a la Concesionaria.



Al respecto manifiesta:

"Consecuente con lo expuesto precedentemente, cabe preguntarse: ¿Qué hecho cierto es admisible en esta causa? La respuesta resulta sencilla: La Concesionaria ha construido obras cumpliendo sus obligaciones contractuales y en caso de haber mejorado el estándar de las mismas en relación con lo proyectado, mientras no se logre acreditar que ello fue producto de una instrucción de su contraparte pública al margen de lo estipulado en el contrato vigente, ello sólo puede haber nacido de una voluntad libre de la actora que genera beneficios y no perjuicios para aquella, uno de ellos consistente en el ahorro que se logre a futuro en los costos de conservación de la obra que ella misma ha de explotar."

Señala además:

"Pasando a otro tópico, cabe señalar que llama la atención la acomodada interpretación que ha dado la Demandante en su escrito de Réplica, a las normas contenidas en los artículo 19º y 20º de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, para perseguir que se le pague mediante la fórmula de la celebración de un Convenio Complementario, por conceptos que forman, inequívocamente, parte de lo contratado."

Finalmente hace hincapié en el tantas veces citado Artículo 22 N° 2 de la Ley de Concesiones que explicita que "Las obras se efectuarán a entero riesgo del concesionario, incumbiéndole hacer frente a cuantos desembolsos fueren precisos hasta su total terminación, ya que procedan de caso fortuito, fuerza mayor o cualquier otra causa."

V. RECEPCION DE LA CAUSA A PRUEBA.

Con fecha 25 de Noviembre de 2004, la Comisión Arbitral, por la unanimidad de sus miembros decidió recibir la causa a prueba, basada en su potestad para determinar la



[Handwritten signature]

existencia o no, de los hechos sustanciales, pertinentes y controvertidos, los cuales se fijaron como sigue:

1. Existencia y determinación de la cantidad y valor de las modificaciones y obras derivadas de los cambios a las Bases de Licitación solicitados por la Sociedad Concesionaria durante el diseño y construcción del proyecto y aprobadas por el Ministerio de Obras Públicas, mayores costos derivados de dichas obras y hechos que harían imputable al Ministerio de Obras Públicas el pago de ellos a la Sociedad Concesionaria.

2. Existencia y determinación de la cantidad y valor de las modificaciones y obras adicionales solicitadas por la Inspección Fiscal que habrían sido ejecutadas por la Sociedad Concesionaria; mayores costos derivados de dichas obras y hechos que harían imputable al Ministerio de Obras Públicas el pago de ellos a la Sociedad Concesionaria.

3.- Existencia y determinación de la cantidad y valor de las modificaciones y obras adicionales derivadas de exigencias superiores a las establecidas en las Bases de Licitación y en los Proyectos Referenciales; mayores costos derivados de dichas obras y hechos que harían imputable al Ministerio de Obras Públicas el pago de ellos a la Sociedad Concesionaria.

4.- Existencia y determinación de la cantidad y valor de las modificaciones y obras adicionales derivadas del traslado de servicios que no estarían contemplados en el contrato de concesión y en los proyectos referenciales; mayores costos derivados de dichos traslados y fundamentos que harían imputable al Ministerio de Obras Públicas el pago de ellos a la Sociedad Concesionaria.



[Handwritten signature]

5.- Existencia y determinación de los requerimientos medioambientales adicionales a los contemplados en las Bases de Licitación; mayores costos derivados de dichos requerimientos y hechos que harían imputable al Ministerio de Obras Públicas el pago de ellos a la Sociedad Concesionaria.

Con fecha 6 de diciembre de 2004, tanto la Concesionaria como el MOP, presentaron reposiciones al auto de prueba decretado por la Comisión Arbitral.

De estos recursos de reposición se dio traslado a cada una de las partes. Con fecha 23 de diciembre de 2004 las partes dieron respuesta a los traslados.

Estudiadas las Reposiciones y los traslados conferidos a las partes la Comisión Arbitral emitió, con fecha 29 de diciembre de 2004 la siguiente Resolución:

"A los escritos presentados por cada una de las partes con fecha 23 de diciembre de 2004: Téngase por evacuados los traslados conferidos, dentro de plazo."

"Resolviendo derechamente los recursos de reposición interpuestos por la Sociedad Concesionaria y el Ministerio de Obras Públicas con fecha 6 de diciembre de 2004 en contra de la resolución que recibió la causa a prueba en estos autos."

"Considerando esta Comisión Arbitral que la resolución que recibió la causa a prueba en estos autos cumple con la necesaria determinación en cuanto a que los hechos sustanciales, pertinentes y controvertidos fijados por ella, son aquellos que surgen de las alegaciones formuladas por las partes en el período de discusión durante este proceso y que las modificaciones propuestas por las partes no alteran en términos sustantivos los puntos de prueba fijados por la Comisión: No ha lugar a las reposiciones interpuestas, sin perjuicio de los derechos de las partes respecto de la rendición de la prueba en estos autos."



"Notifíquese la presente resolución a las partes por el Secretario de la Comisión acompañando a cada parte copia de los escritos señalados para su respectiva contraparte."

VI. DESCRIPCIÓN Y PONDERACIÓN DE LA PRUEBA

1. Descripción de la Prueba Documental:

1.1 El Ministerio acompañó la siguiente prueba documental:

1.1.1 En la fase de conciliación acompañó la siguiente documental, que posteriormente se solicitaría tener por acompañada en la etapa arbitral, a saber:

- a) Acta de Evaluación de Ofertas Técnicas de la licitación de esta concesión, de fecha 18 de febrero de 1998.
- b) Copia del Decreto Supremo de Adjudicación de la Concesión.
- c) Copia de Convenio Complementario N° 3, suscrito entre las partes con fecha 15 de noviembre de 2001.

1.1.2 En la contestación de la demanda arbitral se acompañaron los siguientes documentos para acreditar sus alegaciones respecto del 2º punto de prueba, en lo referente al cambio de medidores de la zona de Curacaví, a saber:

- a) Informe de tasación relativo a Resolución Exenta de Fiscalía N° 412 de fecha 12 de mayo de 2000.
- b) Informe de tasación relativo a Resolución Exenta de Fiscalía N° 511 de fecha 11 de abril de 2001.
- c) Informe de tasación relativo a Resolución Exenta de Fiscalía N° 722 de fecha 27 de mayo de 2003.



[Handwritten signature]

En dichos informes no se considera la indemnización de los medidores productos de la expropiación.

Por último, se solicita tener a la vista como medida para mejor resolver Informe en Derecho elaborado por el Abogado don Carlos Peña González, relativo a la invariabilidad de los contratos en especial a los de ejecución de obra pública.

1.2 La Concesionaria aportó la siguiente prueba documental:

1.2.1 En la etapa conciliatoria se acompañaron 8 volúmenes que detallan las mayores obras realizadas que se demandan, su fundamento y necesidad, los montos involucrados y las obras que no se realizaron, valorizando el correspondiente descuento. Lo anterior se solicitó tener acompañado también en la etapa arbitral.

1.2.2 Para acreditar las alegaciones contenidas en el primer punto de prueba se acompañaron los siguientes documentos, a saber:

a) Copia de la carta de fecha 15 de febrero de 2000, N° 66/00, del Gerente Técnico de la demandante, don Juan Carlos López, dirigida al inspector Fiscal, donde se solicita el cambio de sección tipo en el Troncal Sur, en los kilómetros (km) 87.700 y el punto kilométrico (pk) 99.800. En ella se contemplaban modificaciones con aumento y disminución de obra.

b) Copia de fax de fecha 23 de noviembre de 2000, del Gerente Técnico de la demandante al Inspector Fiscal, solicitando cambio de la sección tipo, de la Ruta 68. Nuevamente se detallan las modificaciones planteadas.

c) Copia de fax de fecha 16 de noviembre de 2000, del Gerente Técnico de la demandante al Inspector Fiscal, mencionando el cambio de sección tipo y la optimización en el diseño de los pavimentos.



[Handwritten signature]

- d) Copia del Ordinario N° 3612/02 de 8 de agosto de 2002, del Inspector Fiscal al Gerente Técnico de la demandante, donde señala el pronunciamiento respecto de la alternativa presentada por la demandante para conectar el Camino El Olivar con la Calle Limache del Troncal Sur.
- e) Copia del Ordinario N° 3088/02 de 18 de abril de 2002, del Inspector Fiscal al Gerente Técnico de la demandante, donde se formulan observaciones a la Modificación de la Estructura del Puente El Olivar del Troncal Sur, propuesta.
- f) Copia del Ordinario N° 2287/01, del Inspector Fiscal al Gerente Técnico de la demandante, donde se formulan observaciones a la proposición de Proyecto de Atraveso Puente El Olivar del Troncal Sur.

Para acreditar la alegación de los Pavimentos se acompañaron los siguientes documentos:

- a) Copia de fax de fecha 16 de noviembre de 2000, del Gerente Técnico de la demandante al Inspector Fiscal, mencionando el cambio de sección tipo y la optimización en el diseño de los pavimentos.
- b) Copia de la carta de fecha 23 de agosto de 2001, N° 770/2001, del Gerente Técnico de la demandante al Inspector Fiscal, donde se informan con precisión los trabajos de recarpeteo en el sector del Peaje del Túnel lo Prado y donde se señala que la Sociedad Concesionaria cobrará al MOP el excedente económico que resulte de dichos cambios.
- c) Copia de la carta de fecha 23 de mayo de 2001, N° 417/2001, del Gerente Técnico de la demandante al Inspector Fiscal, donde se solicita expresamente la autorización para ejecutar trabajos referentes al extendido de asfalto en las bermas de la Ruta 68.
- d) Copia de la carta de fecha 7 de febrero de 2002, N° 90/2002, del Gerente Técnico de la demandante al Inspector Fiscal, donde se solicita expresamente la autorización para ejecutar trabajos referentes al extendido



A handwritten signature in black ink, appearing to be a stylized name.

de asfalto en las bermas del Troncal Sur, donde se adjuntó un informe técnico que respaldaba la determinación de la variación.

- e) Copia del Ordinario N° 2367/01, de 13 de noviembre de 2001, del Inspector Fiscal al Gerente Técnico de la demandante, que aprueba la pavimentación de bermas con carpeta de rodadura..
- f) Copia del Ordinario N° 2476/01, de 6 de diciembre de 2001, del Inspector Fiscal al Gerente Técnico de la demandante, que señala que la pavimentación de bermas debe hacerse en toda la extensión de la Ruta 68.

1.2.3 Para acreditar las alegaciones contenidas en el segundo punto de prueba se acompañaron los siguientes documentos, a saber:

- a) Copia del Ordinario de fecha 27 de diciembre de 1998, N° 418/99, del Inspector Fiscal dirigido al Gerente Técnico de la demandante. En él se señala:

- El ítem II punto 4, se exige a la demandante que en calles de servicio el anteproyecto trazado debe adaptarse a los requerimientos indicados en los perfiles urbanos dispuestos en el Plano Regulador Metropolitano de Santiago y Valparaíso, para el sector de Placilla y la Avenida 12° del mismo lugar.

- Se solicita definición de tratamiento a seguir en cortes y terraplenes mayores de 19 metros de altura.

- Se reconoce la existencia de conflicto con los canales de regadío en Curacaví, por lo que hace necesarias las obras adicionales para su solución.

- Se solicita la construcción de un enlace en el acceso a María Pinto.

- Se solicita la modificación del Atravesio Curacaví.



- Se reconoce la necesidad de que la demandante debía hacer estudios hidráulicos e hidrológicos en el sector del Enlace Panguiles, por la existencia de una quebrada.
El Inspector Fiscal toma conocimiento de la cañería de Sonacol y solicita su modificación.
- Se señala los requerimientos de saneamiento adicional de la Ilustre Municipalidad de Casablanca entre los PK 68.000 y 73.000.-
- Se solicita a la demandante considerar la información de la Ilustre Municipalidad de Casablanca, en cuanto a la construcción de viviendas básicas contiguas al Enlace.
- Para el sector de Placilla, el Inspector Fiscal confirma a la demandante que la rasante de las calle de servicio deberá ajustarse al perfil urbano dado por el Plano Regulador.
- Se solicita el traslado de la Pasarela Peatonal de Placilla en nuevas condiciones.
- b) Copia de ordinario de fecha 13 de agosto de 2001, N° 1930/01, del Inspector Fiscal dirigido al Gerente Técnico de la demandante.
- c) Copia de Memorando de 23 de enero de 2002 del Ingeniero de Proyectos I.T.O. al Inspector Fiscal.
- d) Copia de Ordinario de fecha 26 de julio de 1999, N° 0927, del Coordinador General de Obras Concesionadas al Inspector Fiscal, en el que se propone la tipología para diseño y construcción de puentes.
- e) Copia de carta de 21 de marzo de 2003, N° 190/2003, del Gerente Técnico de la demandante al Inspector Fiscal donde se remite el detalle de las siguientes obras adicionales, que serán incluidas en los Planos de Construcción y Memorias Explicativas de la Obra, a saber:
 - Hormigonado Canales Sector Panguiles.
 - Paso Tubería Esva

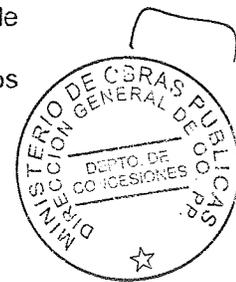


[Handwritten signature]

- Tratamiento de la Mediana
 - Accesos Provisorios Ruta 68
 - Conexión en Enlace Lo Aguirre
 - Cambio de Medidores Zona de Curacaví.
 - Unión Cuesta – Enlace Zapata Poniente.
 - Cambio estándar de Pavimentación Calles de Servicio
 - Aceras entre enlaces y paradas de buses.
 - Pavimentación 12ª Avenida Placilla
 - Tercer Carril entre Placilla y La Pólvara.
 - Acceso Motel El Atajo.
 - Saneamiento Sector El Noviciado.
 - Saneamiento Adicional Ruta 68
 - Traslado Paradero de Buses Sector Panguiles.
 - Accesos adicionales a calles de servicio en Curacaví.
- f) Copia de Ordinario N° 1301/02 de 14 de septiembre de 1998, del Coordinador General de Obras Concesionadas a todos los Inspectores Fiscales, reemplazando las pasarelas metálicas por pasarelas de hormigón.
- g) Copia de Ordinario N 3236/02 de 30 de mayo de 2002, del Inspector Fiscal al Gerente Técnico de la demandante, por el cual se solicita la reubicación de paraderos de buses y la construcción de una pasarela peatonal en el sector del Enlace Panguiles.
- h) Copia de Ordinario N° 3004/02 de 3 de abril de 2002, del Inspector Fiscal al Gerente Técnico de la demandante, donde se solicita a ésta la elaboración del proyecto y la construcción del Viaducto Marga Marga.
- i) Copia de carta de 27 de noviembre de 2001, N° 1133/2001, del Subgerente Técnico de la demandante al Inspector Fiscal, donde se solicita incluir como obra adicional el reemplazo del Doble Tratamiento Superficial (DTS) de las calles de servicio, por carpeta asfáltica.



- j) Copia de Ordinario N° 3091/02 de 18 de abril de 2002, del Inspector Fiscal al Gerente Técnico de la demandante, donde se solicita a la demandante la elaboración del proyecto y la ejecución de canales de regadío.
- i) Copia de Ordinario N° 3037/02 de 9 de abril de 2002, del Inspector Fiscal al Gerente Técnico de la demandante, donde se solicita la solución de accesibilidad al Atraveso Lo Aguirre desde propiedades adyacentes.
- l) Copia de Ordinario N° 1770/01 de 10 de julio de 2001, del Inspector Fiscal al Director de CONAF de Valparaíso.
- m) Copia de Ordinario N° 1969/01 de 20 de agosto de 2001, del Inspector Fiscal al Gerente Técnico de la demandante.
- n) Copia de Ordinario N° 2853/02 de 5 de marzo de 2002, del Inspector Fiscal al Gerente Técnico de la demandante, donde el Inspector Fiscal solicita a la demandante la habilitación de las aceras peatonales en el sector de Quintay.
- o) Copia de Ordinario N° 2273/02 de 29 de octubre de 2001, del Inspector Fiscal al Gerente Técnico de la demandante, donde solicita solución de acceso para el Motel El Atajo.
- p) Copia de Ordinarios N° 4193/02, N° 4098/02 de 21 de noviembre de 2002, N° 3949/02 de 16 de octubre de 2002 y 3738/02 de 4 de septiembre de 2002, todos del Inspector Fiscal al Gerente Técnico de la demandante, y carta 0920/2002 de 13 de diciembre de 2002, del Gerente Técnico de la demandante al Inspector Fiscal, donde se solicita dar solución a los problemas de saneamiento del sector El Noviciado.
- q) Copia de Ordinarios N° 4278/02, de enero de 2003, N° 3130/02 de 30 de abril de 2002, y 3521/02 de 19 de julio de 2002, todos del Inspector Fiscal al Gerente Técnico de la demandante, y copia del Folio 24 N° 13 de 16 de Libro de Obra de marzo de 2001, donde se solicitan las obras adicionales de accesos direccionales en los sectores de Curacaví, María Pinto y Los Hornitos.



[Handwritten signature]

1.2.4 Para acreditar las alegaciones contenidas en el tercer punto de prueba se acompañó copia de Ordinario de fecha 27 de diciembre de 1998, N° 418/99, del Inspector Fiscal dirigido al Gerente Técnico de la demandante. En él se señala que en calles de servicio de anteproyecto de trazado deben adaptarse a los requerimientos indicados en los perfiles urbanos dispuestos en el Plano Regulador Metropolitano de Santiago y Valparaíso.

1.2.5 Para acreditar las alegaciones contenidas en el cuarto punto de prueba se acompañaron los siguientes documentos, a saber:

- a) Archivador con un elevado número de facturas emitidas a la demandante.
- b) Informe en derecho de la autora doña Dolores Rufián Lizana, relativo a las obligaciones del MOP y del Concesionario respecto del traslado de servicios afectados por la obra.

1.2.6 Para acreditar las alegaciones contenidas en el quinto punto de prueba se acompañaron los siguientes documentos, a saber:

- a) Copia carta GT – 0649/2002 de 30 de agosto de 2002, por la que la demandante informa al Inspector Fiscal el listado de obras adicionales en temas medioambientales, junto a un presupuesto de éstas. Además se señalan las obras que aún no han sido ejecutadas, a saber:

- Cartel Caza Prohibida del Troncal Sur.
- Pantalla acústica multiplaca del Troncal Sur.
- Estudio impacto vial sector llegada a Viña del Mar, del Troncal Sur.
- Tratamiento paisajismo zona Jardín Botánico, de la Variante.
- Pantalla Acústica Ornamental de policarbonato transparente, de Variante.



[Handwritten signature]

- Plan de seguimiento de población en boca oriente de Túnel Zapata II.
- Carteles Caza Prohibida.

- b) Copia carta 157/02, contiene respuesta de la demandante a Ordinario N° 493/02 de CONAF.
- c) Copia carta 436/01, envía Resolución N° 671/2001 de COREMA V Región, relativa a trabajos de enrocado del Jardín Botánico.
- d) Copia carta 154/01, también relativa a trabajos de enrocado del Jardín Botánico.
- e) Copia carta 288/01, de entrega de Informe Paisajismo Sector Jardín Botánico.
- f) Copia carta 283/01, remite copias de Informe de tratamiento Paisajismo Sector Jardín Botánico.
- g) Copia carta 260/01, se informa elección de Empresa Golder Associates S.A. para Auditoria Ambiental Independiente.
- h) Seis cartas respecto de monitoreo de fauna Ictice y plan de rescate Chirodon Pisciculus.
- i) Dos cartas respecto que señalan el estado de avance del Estudio de Impacto Vial y la que acompaña el estudio terminado.
- j) Cuatro cartas respecto de rescate de sapos cuatro ojos.
- k) Resolución exenta 166/2001 y dos cartas sobre compensación de suelos, estabilización biológica de taludes, carteles caza prohibida y cuadrillas contra incendio.
- l) Cinco cartas, una factura y Proyecto Viaducto Marga – Marga, respecto de proyecto de rescate de Puya Chilensis y Estudio Arqueológico del sector Marga – Marga.
- m) Tres cartas respecto de Estudio Arqueológico del sector Marga – Marga.
- n) Copia carta 022/2001 referente a rescate arqueológico Los Hornitos.
- o) Tres cartas respecto de Plan de rescate Cururos.



- p) Ordinario 923/00 respecto de cartel caza Prohibida.
- q) Dos cartas respecto de Estudio de Revegetación y Paisajismo Taludes, Revegetación y Paisajismo Taludes y desratización sectores afectados.

1.2.7 Por último se acompañó informe en derecho de los profesores don Hugo Rosende Alvarez y don Fernando Rabat Celis, relativo a los principios que rigen el contrato de concesión y dando una opinión de su procedencia al presente juicio.

2. Ponderación de la Prueba Documental

Consideraciones Generales

1. En líneas generales la controversia de autos entre la Concesionaria y el MOP se refiere a que la demandante sostiene que se le obligó a construir una serie de obras adicionales en razón de los defectos e imperfecciones de que adolecían las BALI y el PRID en base a las cuales debió presentar su licitación la Concesionaria.

Por su parte el MOP sostiene que en el Acta de evaluación de Ofertas Técnicas de la licitación de la obra se señaló textualmente: "Las cantidades de obras y los costos entregados por los licitantes en sus ofertas son referenciales y la Sociedad Concesionaria deberá efectuar a su costo todas las obras de construcción y conservación requeridas para obtener los niveles de servicio y seguridad exigidos en las bases de licitación, sin derecho a indemnización alguna". Además el MOP sostiene que el Artículo 22 de la Ley de Concesiones en su acápite 2 establece textualmente: "Las obras se efectuarán en entero riesgo del Concesionario, incumbiéndole hacer frente a



cuantos desembolsos fueren precisos hasta su total terminación, ya procedan de caso fortuito, fuerza mayor o cualquier otra causa.”

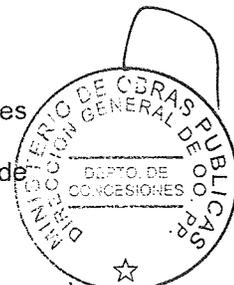
2.- Sin perjuicio de las razones expuestas por la Demandada a juicio de la Comisión Arbitral es claro que durante el curso de la ejecución de las obras han surgido cambios y modificaciones al contrato de concesión, lo que se ve reflejado en la firma de cuatro convenios complementarios que han sido establecidos por acuerdo entre el concesionario y el MOP.

De esto se concluye que aún cuando la concesionaria deba hacer suyo el proyecto o anteproyecto entregado por el MOP, o que este tenga un fin solo informativo, las deficiencias de éste que, signifiquen realizar una mayor inversión para alcanzar una mayor inversión para alcanzar el estándar deseado puede ser de responsabilidad del MOP, sobre todo si las carencias del anteproyecto son importantes.

El artículo 20 de la Ley de Concesiones en su inciso primero expresa "Si durante la vigencia de la Concesión, la obra resultare insuficiente para la prestación del servicio en los niveles definidos en el contrato de concesión y se considerare conveniente su ampliación o mejoramiento por iniciativa del Estado o a solicitud del concesionario, se procederá a la suscripción de un convenio complementario al referido contrato de concesión."

Por lo tanto, la firma de convenios complementarios demuestra que en el contrato de Concesión en el transcurso de la construcción o explotación de las obras éste puede sufrir modificaciones.

3.- Una de las características del vínculo contractual que surge entre las partes derivado del contrato de Concesión, es que una de ellas, el Ministerio de



Obras Pública, es quien determina su contenido, lo que origina que éste tenga una posición más fortalecida que su contraparte, la Sociedad Concesionaria, por cuanto tiene el rol de adjudicante y de fiscalizador del Contrato, estando así este organismo del Estado dotado de mayores atribuciones, lo cual lo obliga a desarrollar las funciones que le son propias de la manera más adecuada a los fines del contrato.

- 4.- Debe concluirse a la luz de los hechos de la Demanda de autos que no se pudo llegar a un acuerdo entre las partes en relación a los cobros solicitados por la Concesionaria, por lo cual ésta recurrió al sistema de solución de conflictos entre el MOP y la Concesionaria, para lo cual de acuerdo a lo establecido en el Artículo 36 de la Ley de Concesiones pidió la participación de la Comisión Conciliadora y al no tener éxito esta instancia pidió la constitución de la Comisión Arbitral, para dar solución al conflicto planteado.

A continuación se analizará cada uno de los grupos de reclamaciones formulados por la Concesionaria y que han sido considerados al establecer los términos de prueba.

Cambios solicitados por la Concesionaria

1. Los cambios solicitados por la Concesionaria tienen relación con el "cambio de la sección tipo", cambio de los taludes, rehabilitación de pavimentos y obras del camino de enlaces y atravesos.
2. Las razones de la Concesionaria para hacer estos cambios, según lo afirmado por ella, fue garantizar una mayor seguridad y comodidad al usuario de la vía, realizando una obra de mejor calidad y de un mayor estándar que la proyectada primitivamente.
3. El MOP sostiene que la razón que tuvo la Concesionaria para mejorar la calidad de la ruta fue obtener beneficios económicos adicionales a través de



menores gastos de mantención durante la explotación de las obras y a través del cobro de peajes por la mayor utilización que tendría la vía al mejorar su calidad y que por lo tanto el costo adicional en que incurrió la Concesionaria tendrá su compensación por los mayores ingresos por el pago de los usuarios y que por ser obras propuestas por la Concesionaria el MOP no tiene obligación alguna de contribuir a su pago.

Es de hacer notar que en todas las proposiciones hechas por la Concesionaria para solicitar los cambios de proyecto siempre se hace mención de la mayor seguridad y la mayor calidad de las obras sin mencionar un interés económico de mejorar la recaudación a través de un mayor uso de la vía..

- 4.- Sin embargo la Ley de Concesiones en su Artículo 20, ya citado, establece que las modificaciones propuestas por iniciativa del Estado o la Concesionaria para ampliar o mejorar las obras podrán ser pagadas a través de Convenios Complementarios entre el MOP y la Concesionaria..

Por lo tanto, la Ley considera la posibilidad de que modificaciones propuestas por la Concesionaria puedan ser pagadas por el MOP.

Por otra parte, el Artículo 1.7.1.1 de las Bases de Licitación en su inciso cuarto establece: - "La Sociedad Concesionaria podrá proponer mejoramientos en todas las obras proyectadas, sólo para obtener aumentos de capacidad y nivel de servicio".

- 5.- El MOP en su defensa en contra de la demanda de la Concesionaria ha hecho presente que estos cambios de diseño no fueron aprobados por el MOP sino que hechos por sola iniciativa de la Concesionaria. Si bien es



cierto, que en las pruebas no figura una aprobación formal de todos los cambios realizados, es necesario reconocer que por parte de la Inspección Fiscal hubo una aprobación tácita ya que si no hubiera habido una aceptación a los cambios, la Inspección Fiscal, que seguía día a día el avance de las obras, debió haber detenido las obras para exigir que la construcción se hiciera de acuerdo al primitivo proyecto del MOP.

6.- El MOP en su escrito de observaciones a la prueba afirma que el motivo central de los cambios propuestos por la Concesionaria era competir por atraer a la mayor cantidad de usuarios posibles en desmedro de las rutas alternativas que serían:

- La ruta 5 Norte en combinación con Nogales – Puchuncavi
- La ruta 5 Norte en combinación con la Ruta 60
- La ruta 5 Norte en combinación con Camino La Dormida – Troncal Sur

La Comisión Arbitral considera que este argumento no es válido ya que para que otras rutas sean alternativa de la Ruta 68 no basta que unan ambos puntos geográficos, sino que además sean competitivas en tiempo de viaje y calidad de la vía.

En efecto, no se puede comparar el trazado directo de la Ruta 68 hasta Valparaíso y Viña del Mar, con dobles vías separadas de alta calidad, con utilizar la Ruta 5 Norte, desviarse hacia el Norte para llegar a Nogales y luego viajar a la costa hasta Puchuncaví para luego volver al Sur y llegar a Concón y luego a Viña y Valparaíso. Consideraciones similares se pueden hacer para la alternativa Ruta 5 Norte, la Calera y Ruta 60, con el agravante que esta última es una vía completamente saturada y con pavimentos en regular estado. Iguales consideraciones deben hacerse con relación a la



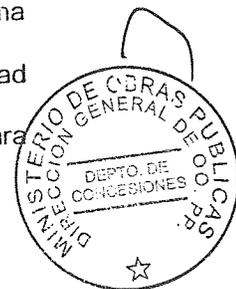
utilización de la cuesta de la Dormida, por lo cual se puede deducir que no debe haber sido la intención de la Concesionaria mejorar el estándar de la concesión para competir con las señaladas alternativas.

- 7.- Como conclusión se puede establecer que hay consenso en que las modificaciones solicitadas por la Concesionaria han contribuido a tener una vía más segura y de mejor calidad, lo que también es reconocido en el peritaje solicitado por la Comisión Arbitral a una firma consultora nombrada con acuerdo de ambas partes, que se analizará más adelante en esta sentencia y que refiriéndose a este tema dice textualmente:

“Analizados los antecedentes y su conocimiento de las técnicas actuales de diseño vial, esta consultora considera que el cambio propuesto es un aporte efectivo a la categoría y estándar de la ruta y se adecúa a los diseños actuales, entregando un perfil más amplio, lo que mejora la visibilidad, la sensación de seguridad para los conductores al contar con más espacio y con una cuneta menos inclinada y que por supuesto reduce la posibilidad de accidentes.”

- 8.- Si bien es cierto que los cambios propuestos por la Concesionaria significan para ella menores costos de mantención durante la explotación de las obras, por su parte el MOP recibirá, al término de la Concesión una ruta de mucho mejor calidad y de menor costo de mantención, lo cual le significará al país un importante beneficio.

Si los cambios realizados traerán una mayor utilización de la ruta es un tema bastante discutible ya que como se analizó anteriormente, en la actualidad no existen alternativas realmente competitivas para el uso de la Ruta 68 para viajar entre Santiago – Valparaíso – Viña del Mar y viceversa.



Obras solicitadas por la Inspección Fiscal

1. En relación a la reclamación de la concesionaria por las nuevas obras solicitadas por el MOP, éste señaló que dentro de dichas obras se encuentran algunas que son de cargo de la Sociedad Concesionaria.

2.- La Concesionaria acompañó a su demanda los volúmenes III y IV, acompañados en la demanda a la Comisión Conciliadora e incorporadas a los antecedentes de este arbitraje, en los cuales se detallan los montos de todas las nuevas obras realizadas por la Sociedad Concesionaria producto de las exigencias del MOP o de otros organismos de la autoridad, así como el detalle de las obras realizadas.

3.- En la reclamación por estos conceptos se incluyen obras solicitadas por la Inspección Fiscal y cambios en las especificaciones para el proyecto y construcción de puentes y pasarelas peatonales como así también mayores exigencias para el encausamiento del Estero Marga – Marga.

4.- El MOP acepta que se debe pagar aquellas obras solicitadas por la Inspección Fiscal, pero no las que según su criterio corresponde pagar al Concesionario.

Hace presente el MOP que muchas de las exigencias provienen de órganos distintos de él, por lo cual es responsabilidad del Concesionario responder ante ellos.

La Comisión Arbitral no comparte este último criterio ya que la Dirección de Obras Hidráulicas, el Departamento de Puentes y otras reparticiones son todas dependencias



del MOP y canalizaron sus exigencias a través de Inspección Fiscal, por lo cual de todas maneras son exigencias realizadas por el MOP.

Exigencias superiores a las consideradas en las Bases.

1. La Controversia en este ítem está planteada en el hecho que, según afirma la Demandante, el anteproyecto de las calles de servicio, utilizado para la licitación de las obras era muy incompleto.
2. Las Bases de Licitación y los Documentos Técnicos de Referencia habrían considerando modelos de calles de servicio estándar y que en la práctica no tenían relación alguna con los que efectivamente hubo que construir.
3. La Inspección Fiscal hizo una serie de exigencias, entre ellas las de mantener una rasante en las calles de servicio similar a la contemplada en la Ruta 68 y además contemplar calles de servicio con longitudes mayores a las establecidas en las bases.
4. La Demandada ha sostenido que la información contenida en los Anteproyectos Referenciales tienen la calidad de ser meramente informativos y corresponden a los anteproyectos de Ingeniería elaborados por el MOP, la validación de los antecedentes incluidos en dichos anteproyectos corresponde a la Concesionaria, no pudiendo en el futuro, alegar perjuicios ni compensaciones por eventuales errores existentes en ellos.
5. Las afirmaciones realizadas por la Demandada a juicio de la Comisión Arbitral tienen un valor relativo ya que por el breve plazo con que se cuenta para la elaboración de las ofertas, la Concesionaria no puede realizar estudios totalmente acabados y tiene que hacer fe en la veracidad y exactitud, en cuanto a los antecedentes a nivel de anteproyecto entregados por el MOP.



Servicios Afectados.

1. Este tema tiene relación con el incremento en el costo en que incurrió la Concesionaria en el traslado de los servicios públicos instalados en la faja fiscal.

2. La Demandada sostiene que, de acuerdo al Artículo 2.3.2.7 de las BALI, relativo a la modificación de los servicios, es de responsabilidad de la Demandante la modificación de ellos.

Textualmente el artículo en comento dice:

"Las modificaciones de servicios requeridas por las obras a construir deberán ser proyectados por la Sociedad Concesionaria y construidos a su costo, previa aprobación de los propietarios de los servicios."

3. De los antecedentes de la demanda se observa que de acuerdo a las cifras entregadas por la Concesionaria, en la Oferta Técnica presentada en la licitación el traslado de los servicios se avaluó en UF 47.801, pero en la práctica el costo del traslado de los servicios ascendió a UF 364.336.- o sea una cantidad 7,6 veces mayor.

4. La Concesionaria ha sostenido que esta gran diferencia se debe a que la información existente en el PRID, relativa a los servicios que había que trasladar era muy deficiente en circunstancias que el MOP debió informar la existencia de la cantidad real de los servicios que había que trasladar, ya que por Ley es la Dirección de Vialidad, dependiente del MOP, quien debe conocer la existencia y ubicación de dichas instalaciones.

De acuerdo a lo establecido en el Artículo 41 del DFL MOP 850 de 1997 (Ley de Caminos) se tiene: "Las fajas de los caminos públicos son de



Handwritten signature or mark.

competencia de la Dirección de Vialidad" (Inc. 1) y agrega que: "Sin perjuicio de sus atribuciones, la Dirección de Vialidad podrá autorizar, en la forma y condiciones que ella determine, con cargo a sus respectivos propietarios y previo pago de los derechos correspondientes, la colocación de cualquier instalación que ocupe caminos públicos y sus respectivas fajas de dominio público u otras obras viales regidas por esta Ley."

5. La Demandante sostiene que en la licitación se informó de una existencia mucho menor de servicios a trasladar y que el MOP es el único que debe conocer la existencia y ubicación de estos servicios ya que él debió autorizar su instalación en la faja Fiscal.

Por otra parte, como la mayor parte de estos servicios están bajo tierra no es posible en la mayor parte de los casos detectarlos en visitas a terreno.

6. La Demandante aportó como prueba un informe en derecho de la destacada tratadista doña Dolores Rufián, que la Demandada objetó y cuya objeción no es aceptada por la Comisión Arbitral.

La señora Rufián expresas en su informe en derecho: "en relación a la actuación que corresponde a la Dirección de Vialidad para la correcta aplicación del Artículo 41 del DFL MOP N° 850 que siempre es aplicable y que además su modificación ya estaba en vigor cuando se licitó y posteriormente se adjudicó en contrato de concesión que se analiza, la Dirección de Vialidad, durante el período de construcción, ha debido ejercer las atribuciones que le otorga la norma que serían las siguientes:

- a) Informar al Concesionarios de las instalaciones existentes en la faja o al menos responder las consultas que éste le proponga respecto de instalaciones existentes para saber si cuentan o no con la respectiva



[Handwritten signature]

autorización de la Dirección de Vialidad que siempre fue exigible, modificado o no al Artículo 41.”

Para aportar antecedentes en relación al problema planteado en la demanda de autos, menciona el caso que sigue:

“Así en las bases de licitación con las que se adjudicó el contrato Sistema Norte – Sur se señala que el Concesionario deberá realizar a su entero costo, las modificaciones de cambios de servicios indicados en el proyecto referencial, sean estos de obras asociadas a redes de agua potable, redes de alcantarillado, de aguas lluvias y/o aguas servidas y canales de regadío. Sin embargo, si en la etapa de construcción de las obras, se requiriese modificar obras de agua potable, alcantarillado, de aguas lluvias y/o aguas servidas y canales de regadío no previstas en el Proyecto Referencial, es decir, ductos de agua potable, alcantarillado o canales que fuese necesario modificar y que no fueron detectados en el proyecto referencial, dichas obras serán tratadas según lo establecido en la sección referida a nuevas inversiones. Para los servicios no húmedos de: electricidad, telecomunicaciones y otros servicios no considerados en el párrafo anterior, la Sociedad Concesionaria deberá coordinarse con dichos servicios para que estos procedan a su traslado.”

Para terminar, como conclusión de su informe la Sra. Dolores Rufián expresa:

“Los servicios que por contrato el concesionario está obligado a trasladar son aquellos “requeridos por las obras a construir”. Por su parte, las obras a construir están definidas en las bases de licitación en el numeral 2.2 como “Obras a realizar”. Por consiguiente el concesionario no está obligado a proyectar y construir a su costo las modificaciones de servicios no



[Handwritten signature]

contempladas en la referencia de las bases de licitación, incluso cuando sean de costo del MOP.”

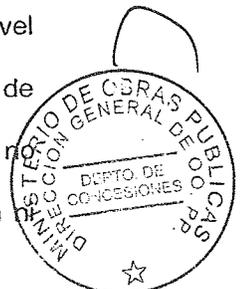
- “Tampoco se incluyen entre los servicios que el concesionario está obligado a trasladar aquellos que no estuvieran legalmente autorizados por la Dirección de Vialidad no sirviendo como justo título a favor del propietario la mera tolerancia de la dirección o su conocimiento por cualquier medio. Por el contrario, en caso de existir este tipo de instalaciones habrá que aplicar lo dispuesto en el Párrafo VI del Título II del DFL N° 850. En estos casos, puesto que la instalación ha de considerarse como no existente, al regularizarla, desde luego a costo del propietario de la misma, el MOP podrá exigir el pago de los derechos contemplados en el artículo 41 después de su modificación por la ley de 1996.”

La misma autora concluye, en cuanto a las obligaciones del MOP, que debe:

- “Informar al concesionario de las instalaciones existentes en la faja o, al menos responder las consultas que éste le proponga respecto de las instalaciones existentes para saber si cuentan o no con la respectiva autorización de la Dirección de Vialidad, que siempre fue exigible, modificado o no el artículo 41.”

- “En el caso que existan instalaciones no autorizadas, la Dirección de Vialidad puede también ordenar, tal como dispone el párrafo quinto de dicha norma, ordenar el retiro de la instalación.”

- “Exigir que, cuando se tenga que modificar una instalación, el proyecto de la misma se adecue a las normas que estuvieran en ese momento vigentes en la Dirección sobre atravesos y paralelismos en los caminos públicos, asegurando que se cumple lo establecido en el precepto legal que “no se opongan al uso de los caminos públicos, sus fajas adyacentes, pasos a nivel y obras de arte, o al uso de túneles o puentes; no afecten la estabilidad de las obras, la seguridad del tránsito o el desarrollo futuro de las vías; no obstruyan o alteren el paso de las aguas; no produzcan contaminación



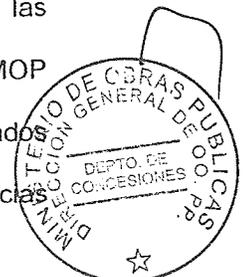
alteración significativa, en cuanto a magnitud o duración, del valor paisajístico o turístico de una zona; y que sea posible su otorgamiento, teniendo en cuenta las instalaciones anexas ya autorizadas.”

“Exigir que las modificaciones de las instalaciones autorizadas que sean necesarias, sean hechas por cuenta del propietario de las instalaciones, a no ser que, en el respectivo permiso o autorización, se estableciera otra cosa distinta.”

7. De todo lo expuesto se concluye que la disposición del Artículo 2.3.2.7 de las BALI no es tan absoluta como pretende plantear la Demandada sino que debería operar sólo para aquellos servicios señalados en el PRID y que los mayores costos por traslados de servicios que aparecieron durante la construcción deberían tener un tratamiento distinto.

Requerimientos Medioambientales Adicionales.

1. El Artículo 2.2.6.1 inciso 3º de las Bases de Licitación señala:
“Los gastos y desembolsos derivados de las exigencias adicionales que resulten del ingreso al sistema de evaluación de impacto ambiental de los estudios específicos señalados anteriormente, serán asumidos por el Ministerio de Obra Públicas”.
2. En relación a que el MOP deberá pagar los gastos adicionales derivados de las exigencias medioambientales no existe discrepancia entre las partes.
La diferencia se produce porque la Demandante sostiene que los valores deben ser pagados por el MOP, una vez que han sido cuantificados las mayores exigencia medioambientales y la demandada sostiene que el MOP sólo debe pagar los mayores gastos una vez que estos han sido realizados por la Concesionaria, ya que en la actualidad existen una serie de exigencias



medioambientales que no han sido ejecutadas por la Concesionaria por no haberle sido exigidas por los organismos competentes.

Antecedentes e Informes en derecho aportados por las partes al juicio arbitral rechazados por la Comisión Arbitral.

1. En las respuestas de las partes a una consulta de la Comisión Arbitral para mejor resolver y establecida en la Resolución de fecha 15 de abril de 2005, las partes junto con responder en forma muy incompleta las consultas realizadas o no respondiéndolas, acompañaron a las respuestas nuevas alegaciones y antecedentes a fin de exponer a la Comisión Arbitral sus contrapuestos puntos de vista. Además acompañaron informes en derecho.
2. La Comisión Arbitral, de oficio, acordó rechazar estas presentaciones ya que las exposiciones y antecedentes acompañados nada tenían que ver con las consultas realizadas por la Comisión Arbitral, por lo cual no se tendrán como acompañados a los antecedentes de este Juicio Arbitral.
3. Igual consideración cabe hacer respecto de los informes en derecho presentados por ambas partes, sin perjuicio de la alta calidad y prestigio de los profesionales autores de los informes presentados por las partes, don Carlos Peña González por parte del MOP y don Hugo Rosende Alvarez y don Fernando Rabat Celis por parte de la Concesionaria y sin perjuicio de la alta calidad jurídica de los informes.
4. Las alegaciones, los antecedentes y los informes en derecho, al no tener relación con las consultas formuladas por la Comisión Arbitral no pueden acogerse al juicio arbitral ya que además habrían sido presentados fuera de



[Handwritten signature]

plazo establecido para acompañar documentos de prueba ya vencido el plazo del término probatorio.

2. Descripción de la Prueba Testimonial

2.1 Testigos presentados por la demandante y fecha de la audiencia en que prestaron sus declaraciones:

1. Mauricio Gatica Sotomayor (7 de marzo de 2005)
2. Cecilia Quijano Cámara (7 de marzo de 2005)
3. Daniel Fajardo Aspe (7 de marzo de 2005)

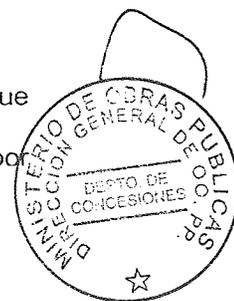
2.2 Testigos presentados por la demandada y fecha de audiencia en que prestaron sus declaraciones:

1. Vilma del Carmen Espinoza Zapatel (8 de marzo de 2005)
2. Víctor Hugo Neira Rivas (8 de marzo de 2005)
3. Dino Navarro Muñoz (16 de marzo de 2005)
4. Mirko Ivanovic Wensioe (22 de marzo de 2005)

1. Prueba testimonial de don Mauricio Gatica S.

En relación al punto 1 de los términos de prueba afirma que las modificaciones que se hicieron al proyecto en relación a la modificación del perfil y cambio de taludes tuvieron como objeto aumentar la seguridad de los usuarios de la obra.

Manifiesta que la reacción del MOP o sus funcionarios, a los cambios propuestos fue favorable en cuanto a la necesidad de las obras para el proyecto no impidiendo por tanto su ejecución.



sub

Repreguntado por la Comisión Arbitral en relación a cuándo se solicitaron las modificaciones, responde que en la gran mayoría de los casos se pidió antes de iniciar la construcción como el caso de los pavimentos y de los taludes.

En relación al punto 2, manifiesta que las obras en su mayoría fueron solicitadas expresamente por la Inspección Fiscal del MOP.

El Testigo declara que la valorización de los mayores costos se hizo con respecto a lo exigido en exceso sobre lo establecido en el PRID y lo considerado en las BALI.

El testigo explica diversos casos de obras que fueron solicitadas por la Inspección Fiscal.

Repreguntado el testigo sobre en qué momento la Concesionaria advirtió la insuficiencia de los anteproyectos entregados por el MOP, el testigo responde que durante la elaboración de los proyectos de Ingeniería y durante la construcción.

En relación al punto 3, el Testigo declara, al ser repreguntado por la Demandada, que las calles de servicio construidas no fueron las ofrecidas por la Concesionaria en algunos puntos debido que la Sociedad Concesionaria propuso modificaciones y otras calles de servicio fuesen solicitadas por la Inspección Fiscal del MOP.

En relación al punto 4, el testigo declara que los servicios trasladados fueron mayores a los señalados en el PRID y representó para la Concesionaria una diferencia de valor considerable. Repreguntado por la Demandada afirma que la mayor parte de estos servicios no estaban a la vista y por lo tanto, al momento de licitar no era posible prever su ubicación. Afirma que tratándose de una faja Fiscal del camino debería ser el MOP quien conociera de la ubicación de los servicios emplazados en el proyecto. El



Handwritten signature or mark.

testigo declara que el MOP colaboró en requerir el traslado de los servicios cuando la situación lo ameritaba. En relación a los dueños de los servicios declara que estos fueron "generosos" para si mismos al proyectar los traslados ya que no los pagaban ellos sino que la Concesionaria.

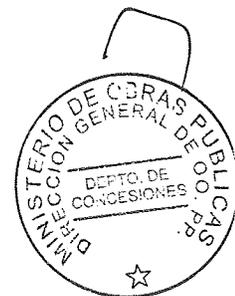
En relación al punto 5 el testigo repreguntado, declara que el cobro solicitado por la Concesionario relativo a las mayores exigencias ambientales contempla obras aún no realizadas.

2. Prueba testimonial de doña Cecilia Quijano Cámara.

En relación al punto 1 afirma que los cambios en la sección tipo y en los taludes tuvieron por objeto garantizar la seguridad y comodidad del usuario de la vía. Afirma que hay estadísticas de niveles altos de accidentabilidad cuando un vehículo que va a la velocidad permitida por la autopista se sale a la berma, y las características superficiales de dicha berma no son iguales a la de la autopista. Manifiesta que los cambios prácticamente no significan ahorros significativos en los gastos de mantención.

La Comisión Arbitral le pregunta si existe alguna experiencia que muestre una relación entre la calidad de la ruta y la demanda o sobredemanda de parte de los usuarios por utilizar esa carretera. La testigo afirma que si, cree que la comodidad y seguridad de la vía la llevan a utilizarla.

En apoderado de la Demandante pregunta a la testigo si los cambios fueron por razones económicas o por seguridad. La testigo responde que fueron por seguridad.



En relación al punto 2 la testigo expone las razones que hubo para efectuar los cambios cuyo costo reclama la concesionaria, siendo los cambios más significativos las calles de servicio, los accesos provisorios, pasarelas peatonales, etc.

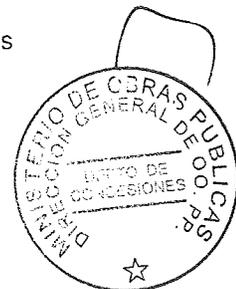
Contrainterrogada por la demandada la testigo sostiene que el anteproyecto elaborado por el MOP para esta Concesión fue absolutamente pobre y que quizás lo mejor fue el anteproyecto de la Troncal Sur.

En relación al punto 3, la testigo dice que tiene relación con las calles de servicios de las que ya se habló en el punto 2 y no tiene nada más que agregar.

En relación al punto 4, la testigo declara que el PRID no tenía la totalidad del catastro real de los servicios existentes en la ruta, en mayor medida aquellos instalados subterráneamente.

Consultada si era posible prever ese mayor número de traslados y si sabe cual es el organismo que debe llevar un catastro de los servicios emplazados en las fajas de los caminos públicos, la testigo responde que era imposible preverlo ya que la mayoría de ellos sólo se sabía de su existencia, al momento de iniciar las excavaciones, existiendo casos en que ni siquiera las empresas de servicio contaban con información exacta de su ubicación.

Preguntada sobre el tratamiento que le dieron las empresas de servicio a la Concesionaria, responde que fue impositivo. Definieron las condiciones del cambio única y exclusivamente bajo su misma aprobación, sin dar lugar a opiniones de parte de la Concesionaria, quien generaba un sobre costo enorme en la medida en que los servicios presentaban un obstáculo para construir y había que cumplir los plazos.



Interrogada por la Comisión Arbitral en relacén a quien definía el costo del traslado y quien lo realizaba, responde que cada empresa afectada preparaba un proyecto de traslado que sometía a revisión de la Sociedad Concesionaria en cuanto a compatibilizar su ejecución con la obra. Una vez hecho esto pasaba un presupuesto y sólo ellos ejecutaban dicho traslado.

En relación al punto 5, la testigo repreguntada en relación a si se han realizado todas las obras medioambientales, responde que mientras ella estuvo vinculada laboralmente a la Concesionaria, no se realizaron todas.

3. Prueba Testimonial de don Daniel Fajardo Aspe

En relación al punto 1, preguntado por la demandante si eran necesarios los cambios de taludes realizados por la Concesionaria, responde que si, que fueron realizados principalmente por razones de estabilidad de ellos y que en algunos casos se ampliaron las secciones. Igual afirmación realiza en lo relacionado a los cambios propuestos para las bermas, lo que significó una mayor seguridad de la vía. Contrainterrogado por la demandada si el DTS previsto en el proyecto referencial del MOP como solución de pavimento en las bermas ofrece un nivel de seguridad para el usuario, responde que es inseguro porque las bermas en DTS tienen una pendiente distinta a la calzada por lo que si uno se desvía a alta velocidad hacia la berma no es seguro.

En relación al punto 2, el testigo aclara cuales fueron los criterios de valorización del sobrecosto de los paraderos de buses y de iluminación y el ahorro en los postes SOS.

Además contesta preguntas sobre el tratamiento de la mediana, las normas AASHTO y sobre el encausamiento del Estero Marga Marga.



[Handwritten signature]

Contrainterrogado por la demandada, declara que las exigencias de la Inspección Fiscal se avienen, desde el punto de vista técnico, con el nivel de servicio que se exige cumplir a una obra como las concesionadas.

4. Prueba testimonial de doña Vilma del Carmen Espinoza Zapate!

En relación al punto 2 la testigo se explaya latamente sobre el problema de cambio de medidores en la zona de Curacaví, haciendo hincapié de que en todos los contratos de concesión, la modificación de los servicios es de cargo del Concesionario. Explica detalladamente el tratamiento que tiene el cambio de medidores en los informes de tasación de los peritos que definen el monto de la indemnización en los casos de expropiaciones.

En relación al punto 4, la testigo repreguntada en relación a si el traslado de los servicios tiene el mismo tratamiento o no en el contrato de concesión que el cambio de los medidores de servicio, responde que el cambio de medidores forma parte del traslado de servicios.

Contrainterrogada en relación a si sabe si hay algún organismo que deba llevar el control o catastro de las instalaciones de servicios de las fajas de los caminos públicos contesta que no sabe. Consultada si tiene conocimiento de la cantidad de servicios informados al momento de licitar la obra y cuantos efectivamente hubo que trasladar, contesta que no sabe.

5. Prueba testimonial de don Víctor Hugo Neira Rojas.

En relación al punto 1 repreguntado por el apoderado de la demandante en relación a los cambios solicitados por la Concesionaria de taludes y sección tipo, si corresponde que sean pagados por el MOP o la Concesionaria, responde que a su juicio estos



[Handwritten signature]

cambios no eran necesarios en el proyecto de que se trata la demanda y que no otorgaban seguridad adicional al proyecto.

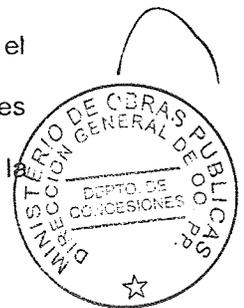
En relación al punto 2, se le consulta si el tratamiento de la mediana constituye o no una obra adicional. El testigo responde que en lo relacionado con este contrato, con los antecedentes que posee del desarrollo del proyecto, cualquier obra que debió hacer el concesionario en la ruta no constituye obra adicional.

En relación al punto 3 al ser repreguntado el testigo en relación al hecho de que la obra debió ser emplazada en terreno montañoso, responde que el hecho que las obras se emplacen en determinado lugar no es causa para afirmar que sean exigencias superiores. Manifiesta que respecto del contrato en particular, ha observado que hay una notoria diferencia entre la oferta técnica que preparó el licitante y su posterior proyecto definitivo lo que le da a entender que fue mal realizada la oferta.

Contrainterrogado para que diga el testigo si sabe si los cambios de rasante y longitud, fueron expresamente solicitados por el Inspector Fiscal, responde que debe insistir en que no puede hablar de cambio de rasante porque las BALI no incluyeron información respecto de la misma. Respecto de la longitud, habló de ajustes inherentes a la elaboración de un proyecto definitivo. En cuanto a quien solicitó o autorizó dichos proyectos, no tiene antecedentes.

6. Prueba testimonial de don Dino Navarro Muñoz.

En relación al punto 2, el testigo afirma que el traslado de medidores en la zona de Curacaví no constituye una obra adicional ya que en las BALI se establece que el cambio de los servicios es una obligación de la Concesionaria y que los medidores están adscritos a los servicios en forma insoluble. Explica que por este motivo en la tasación de los peritos, no se incluyó el ítem traslado de medidores.



Consultado si es efectivo que la regla general en los contratos concesionados es que el cambio de servicios sea pagado y efectuado por las concesionarias, responden que es efectivo y se exploya latamente sobre la conveniencia y necesidad de que asi sea.

A continuación es consultado sobre el grado de participación que tiene el MOP en lograr el traslado de los servicios.

Declara que la forma establecida por el MOP para asegurar el traslado de los servicios es lo más eficiente y que ha funcionado bien.

En relación al Punto 4, repreguntado sobre si es efectivo que el traslado de servicios en este contrato de Concesión constituye una obra adicional, exceptuando el traslado de fibra óptica, señala que no constituye una obra adicional, toda vez que en las BALI en el numeral 2.3.2.7 se regula expresamente el tema, estableciendo que dicha modificación forma parte de las obligaciones cuyo cumplimiento es de cargo de la Concesionaria y que el costo de estos traslados forma parte del riesgo que asume la concesionaria al licitar las obras.

Contrainterrogado el testigo en relación a si conoce algún órgano que deba autorizar la instalación de servicios de utilidad pública en la faja de los caminos públicos y por ende llevar el catastro de estos, responde que la autorización para instalar servicios en las fajas de los caminos públicos corresponde a la Dirección de Vialidad del MOP, sin embargo no recuerda que en ninguna parte del texto de la norma que regula esta materia, esto es el DFL 850, se haga referencia a algún tipo de catastro.

Contrainterrogado para que diga si sabe si en la norma, a que ha hecho referencia existe alguna disposición relativa a señalar de quien es la gestión y el costo de traslados de servicios a modificar por la construcción o modificación de un camino



[Handwritten signature]

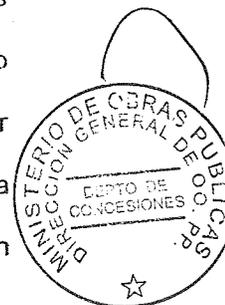
público, responde que en el texto actual de la norma que regula la materia establece que la responsabilidad y costo de dicho traslado es de los prestadores o dueños de los servicios. Sin embargo, recuerda que la inmensa mayoría de las instalaciones de servicios que actualmente ocupan las fajas viales fueron efectuadas con muchísima anterioridad a la modificación legal que fijó el texto mencionado por lo cual sus disposiciones no les serían aplicables.

7. Prueba testimonial de don Mirko Ivanovic Wensioe

En relación al punto 2 es repreguntado para que diga si la pavimentación de las calles de servicio constituyen obras adicionales al contrato de concesión, a lo cual responde que no y que la pavimentación de ellas no fue solicitada por la Inspección Fiscal.

Preguntado por la Comisión Arbitral en relación a numerosos ítems asociados al punto de prueba N° 2, tales como iluminación, saneamiento adicional de la ruta 68 y una larga lista de obras para que diga el testigo si sabe cual es la razón por la cual hay discrepancia entre lo que dice la Concesionaria y la Inspección Fiscal. Responde que la demanda corresponde a una visión de la concesionaria que agrupó diversos ítems. Sin embargo, no todas las obras agrupadas en el punto de prueba N° 2 fueron solicitados por la Inspección Fiscal. Hay algunos que debían haber sido solicitados por la inspección fiscal y otras que no tienen esa calidad que fueron las que se incorporaron adicionalmente. En porcentaje, un 60% son de la Inspección Fiscal y un 40% de la Concesionaria.

En relación al punto 5, repreguntado si es efectivo que todas aquellas obras necesarias para ejecutar el contrato, por sobre lo establecido en las BALI son de cargo del MOP, responde que los requerimientos medioambientales deben ser sufragados por el MOP en este contrato, pero que el listado que acompaña la reclamación de la Concesionaria corresponde a un total que valorizó ella misma, pero que no fueron



ejecutadas en su totalidad. El análisis indica que el monto ejecutado alcanza a una cifra de alrededor de UF 20.000.-

Preguntado sobre este tema por la Comisión Arbitral en relación a quien garantiza que en el futuro no se podrán exigir las medidas que aún no han sido ejecutadas, al respecto responde que si a futuro las medidas medioambientales son exigidas a la concesionaria deberá asumirlas el MOP.

Ponderación de la Prueba Testimonial

1. En general los testigos de la Demandante afirman que las modificaciones introducidas al proyecto tanto en lo que se refiere a modificación del perfil, cambio de taludes y modificación de cunetas, tuvieron como objeto mejorar la calidad de la vía, y hacerla más segura para los usuarios de la carretera.

Por otra parte, los testigos de la Demandada afirmaron que los cambios no eran imprescindibles y que no otorgaban mayor seguridad al proyecto y que por lo tanto los costos de estos cambios deben correr por cuenta de la Concesionaria.

2. En relación al punto 2, los testigos de la Demandante afirman que las obras fueron solicitadas por la Inspección Fiscal y que la valorización de su costo se hizo con relación a lo exigido en exceso de lo establecido en las BALI.

Por su parte los testigos de la demandada sostienen que algunas de las obras reclamadas efectivamente fueron solicitadas por la Inspección Fiscal pero que otros fueron propuestas por la Concesionaria.

3. En relación al punto 3, los testigos de la Concesionaria afirman que los proyectos de las calles de servicio sufrieron modificaciones importantes dada



insuficiencia de lo establecido en el PRID y debido a las exigencias sobre la rasante solicitada por la Inspección Fiscal y las mayores longitudes de las calles de servicio.

Los testigos de la demandada sostienen que no hubo cambio en la rasante porque las BALI no incluyeron información respecto de la misma y en relación a las mayores longitudes de las calles de servicio se considera que corresponden a ajustes inherentes a la elaboración del proyecto.

4. En relación al punto 4, los testigos de la demandante sostienen que los antecedentes del PRID relativos a los traslados de los servicios eran claramente insuficientes y que eso obligó a la Concesionaria a desembolsar cantidades de dinero muy superiores a lo presupuestado. Por otra parte, según ellos, el MOP no habría colaborado suficientemente en apremiar a los dueños de servicios quienes exigieron de la demandante mayores gastos que lo que sería normal.

Los testigos de la demandada sostienen que el traslado de los servicios de acuerdo a las BALI, acápite 2.3.2.7, es de responsabilidad de la Concesionaria y que el costo de estos traslados corresponde a los riesgos que la Concesionaria debe asumir al efectuar la licitación, situación que se presenta en la mayor parte de los contratos de concesión que ha celebrado el MOP.

5. En relación al punto 5, los testigos de la Demandante sostienen que el cobro por mayores exigencias ambientales corresponde a las obras que habría que realizar de acuerdo a lo exigido por los organismos competentes.

Los testigos de la demandada están de acuerdo que los costos por mayores exigencias ambientales corresponde pagarlos al MOP pero en la medida que estas obras hayan sido realizadas y que por el momento no corresponde pagar las obras que aún no han sido ejecutadas.



[Handwritten signature]

VII. DESCRIPCIÓN DE LA PRUEBA PERICIAL ENCARGADA POR LA COMISIÓN ARBITRAL.

Con el objeto de tener mayores antecedentes en relación a la controversia de autos y de acuerdo a lo establecido en el Artículo 22 de las Normas de Procedimiento Arbitral, la Comisión Arbitral solicitó un informe pericial.

El Artículo 22, incisos 3º y 4º establece textualmente:

"Dentro del plazo de tres días hábiles, contados desde la resolución que recibe la causa a prueba, la Comisión Arbitral decretará de Oficio un Informe Pericial que deberá recaer sobre los hechos sustanciales, pertinentes y controvertidos fijados por ella".

"El nombramiento del perito se efectuará de común acuerdo por las partes para lo cual, dentro del plazo de tres días contados desde la notificación de la resolución que ordena el informe pericial, cada una de ellas presentará a la Comisión Arbitral una terna."

Las partes coincidieron en proponer a la Consultora Ingeniería Cuatro Ltda., para que realizara el informe pericial señalado en los párrafos anteriores.

Con resolución de fecha 18 de enero de 2005, la Comisión Arbitral designó a la Consultora Ingeniería Cuatro Ltda., para que efectuara el informe pericial decretado en autos.

Con fecha 26 de enero de 2005 Ingeniería Cuatro Ltda. hizo entrega del informe pericial. En este informe abordó los cinco aspectos de la controversia indicados en los Puntos de Prueba fijados por la Comisión Arbitral, analizando los costos de cada uno de los ítems reclamados y haciendo las observaciones del caso.



En su presentación Ingeniería Cuatro expresa "Este informe corresponde a un peritaje técnico, basado en la experiencia de la Consultora tanto en proyectos como en asesoría de inspección de obras, lo que le da un bagaje para discernir sobre procedimientos de estudios y también constructivos que permitan calificar si las obras son adicionales o no".

Para la realización del trabajo, se tuvo en cuenta y se analizó la siguiente documentación:

- Bases de Licitación de la Concesión Internacional Interconexión Vial Santiago – Valparaíso - Viña del Mar.
- Documento técnico de las Bases señaladas.
- Balance de Obras: Documento que resume las obras reclamadas por la Concesionaria, su justificación y resúmenes de montos involucrados.
- Carpeta de respaldo de cada una de las obras reclamadas.
- Información en archivos magnéticos con detalle de cubicaciones.
- Archivos en CD con proyecto As Built.
- Carpetas con algunos proyectos y anteproyectos referenciales.
- Archivo con correspondencia del proyecto, la principal relacionada con los alcances, peticiones, autorizaciones y proposiciones de obras nuevas o modificadas.

Ingeniería Cuatro realiza los siguientes alcances al trabajo realizado:

"La consultora revisó y analizó cada una de las reclamaciones que formula la Concesionaria, con énfasis en aquellas con mayores montos involucrados."

"Para ello se recurrió a profesionales especialistas en las distintas materias que son abarcadas por las reclamaciones (diseño vial general, diseño geométrico, hidráulica y saneamiento, diseño de pavimentos y de estructuras)."



"De esta manera, basados en la experiencia y especialización profesional, se enfocaron las obras en discusión con el predicamento básico de distinguir que es lo realmente adicional y que justifique su reclamación, de aquello que es previsible o inherente a los riesgos propios que asume un proyecto concesionado de acuerdo a lo que señalan las Bases de Licitación."

"Obviamente, existen aspectos que no siempre están lo suficientemente definidos, ello conlleva a interpretaciones de parte del Fisco y de la Concesionaria. Avalados por nuestra experiencia en proyectos y asesorías de obras concesionadas, se ha procurado ser lo más objetivo posible."

"También se ha considerado si una obra efectivamente adicional, reconocida y medida como adicional, merece ser reconocida a pago por su beneficio y real aporte a la infraestructura vial del país, o es un beneficio para la Concesionaria, por haber optimizado métodos constructivos, recursos de maquinaria y/o materiales."

"El enfoque entonces, estará destinado a discernir cada reclamación dentro de los conceptos anteriores."

"Pero ello, también pasa por una revisión global de las cubicaciones, las cantidades de obras involucradas en los ítems relevantes y si esas partidas son o no objeto de una consideración como obra adicional."

"De igual forma, en cuanto a la documentación de solicitudes de nuevas obras o modificaciones, se ha revisado la correspondencia a que hicimos mención anteriormente."



"En resumen, se pretende informar a la Comisión Arbitral, si las obras que se hicieron en forma adicional corresponde a defectos propios de la presentación de la Concesionaria en su oferta, si eran previsibles y conocidas al participar en una licitación, o si no era posible prever tales circunstancias con los antecedentes y plazos disponibles. O por otra parte, se requería de proyectos mejor acabados o antecedentes claros y fidedignos entregados por la autoridad licitante, para haberlos podido considerar en los costos de la oferta."

"En algunos casos, también se han verificado los valores de precios unitarios para obras nuevas, no incluidas en la oferta original. En el caso de ítems incluidos en la propuesta original, se acepta que los precios convenidos no son objetables."

"Todo lo anterior, también fue contrastado por las Bases de Licitación, documento clave para evaluar desde el punto de vista del marco administrativo y contractual, la calificación de una obra en adicional o no."

En el desarrollo del informe pericial se trata con gran detalle las diversas obras y objeto de cobros controvertidos por las partes.

Finalmente el informe pericial llega a las siguientes conclusiones y recomendaciones:

- Se han analizado todas las reclamaciones, dándole prioridad y mayor profundidad en su análisis a aquellas de montos sobre 1.000 UF.
- Los resultados numéricos producto de este análisis, se expresan en las planillas adjuntas.
- El monto total de la reclamación que a nuestro juicio sería aceptable asciende a 499.510 UF, según los criterios expuestos para el desarrollo de este peritaje técnico, lo que representa un 44,6 % del monto reclamado por la Concesionaria.



- En resumen, consideramos que los antecedentes tenidos a la vista son suficientes para evaluar el total de la reclamación.
- A continuación se presenta un balance numérico que resume todo lo señalado en el presente informe.

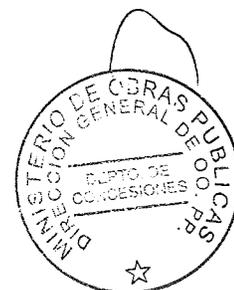
BALANCE DE OBRAS SEGÚN PERITAJE TÉCNICO

	SOC. CONCESIONARIA UF	PERITAJE UF
BALANCE DE OBRAS	1,119,560,-	499,510,-
1. CAMBIOS SOLICITADOS POR LA CONCESIONARIA	213,281,-	129,630,-
2. OBRAS SOLICITADAS POR LA INSPECCIÓN FISCAL	324,845,-	144,460,-
3. EXIGENCIAS SUPERIORES A LAS CONSIDERADAS EN LAS BASES	243,899,-	204,420,-
4. SERVICIOS AFECTADOS	316,535,-	0
5. EXIGENCIAS MEDIO AMBIENTALES	21,000,-	21,000,-

Nota: En este cuadro existe un error en el informe pericial en la columna Soc. Concesionaria ya que en las exigencias medio ambientales ésta cobra 201.458.- UF y no 21.000.- UF por lo cual el costo total es 1.300.018 UF y no 1.119.560.- UF.

Ponderación de la Prueba Pericial

Dada la vasta experiencia en materia de Concesiones de Infraestructura Pública de la empresa consultora informante, se estima conveniente incluir en esta Sentencia sus comentarios a los temas informados, relativos a los puntos de prueba fijados por la Comisión Arbitral.



1.- Cambios propuestos por la Concesionaria.

En relación al cambio de la sección propuesta por la Concesionaria el peritaje manifiesta:

"Analizados los antecedentes y su conocimiento de las técnicas actuales de diseño vial, esta consultora considera que el cambio propuesto es un aporte efectivo a la categoría y estándar de la ruta y se adecua a los diseños actuales, entregando un perfil más amplio, lo que mejora la visibilidad, la sensación de seguridad para los conductores al contar con más espacio y con una cuneta menos inclinada y por supuesto reduce la posibilidad de accidentes".

En relación al cambio de talud manifiesta:

"La Consideración del talud 1:1 representa una mejoría notoria respecto al talud 3:2, ya que evita en gran medida los derrumbes y deslizamientos en el período que tardan los taludes nuevos en estabilizarse, mejorando con ello la seguridad vial y la fluidez en el tránsito".

En relación a las obras del camino en Enlaces y Atravesos de la Ruta 68, el peritaje establece:

"La reclamación se refiere a las obras adicionales ejecutadas por la Concesionaria, en relación con el proyecto de referencia. Esto está contemplado dentro del ítem "Cambios propuestos por la Concesionaria", a pesar de que no todas las obras de la reclamación obedecen a una proposición o solicitud de la Concesionaria, sino simplemente a volúmenes de obra mayores a los estimados en el proyecto de referencia."



"En este contexto, consideramos que en este caso, en general, las responsabilidades de los mayores volúmenes involucrados son compartida entre el Mandante, dueño del proyecto, y el oferente."

"Esto es porque con los proyectos de enlaces licitados, al igual que otras obras, es posible determinar y conocer ciertas características de éstas y sus condiciones de terreno, sin que sea necesario que el proyecto sea muy acabado y detallado. La lógica de la ingeniería vial, permite prever con cierta precisión los volúmenes involucrados y los ítem que se deben abarcar, aunque a veces haya errores u omisiones en esto. A manera de ejemplo, dentro de este concepto estarían las remociones de pavimento, y volúmenes de movimiento de tierras (excluyendo la remoción de material inadecuado)."

"En cambio, hay partidas que es imposible detectar o cuantificar acertadamente en el período de estudio de la propuesta, y que además, no involucre recurrir a grandes desembolsos de dinero en ensayos, muestreos y levantamientos, aspecto que no sería justo ni razonable que abordara el oferente. En este sentido, las falencias o el bajo nivel de detalle del proyecto no las debería asumir el oferente."

"Dentro de estas obras consideramos por ejemplo, la Demolición de Construcciones. Esto es difícil de prever para un oferente, ya que al estudiar la propuesta, puede divisar en terreno algunas construcciones, pero habitualmente éstas están cubiertas por la vegetación o por otros factores, por lo tanto, sólo puede ver una parcialidad. Es impensable asumir que el proponente va a entrar a todos los predios, con la dificultad inherente a este hecho, donde los propietarios habitualmente son renuentes a entregar facilidades para entrar a los predios."

"También es dificultoso estimar con algún grado de certeza, obras de saneamiento especiales al interior de los enlaces."



"Los ahorros o mayores inversiones por concepto de diseño estructural de pavimentos y obras de saneamiento normal (obras típicas) se considerará nulo, ya que se supone que las alternativas propuestas para la construcción definitiva, compensan por uno u otro motivo, los ahorros o mayores volúmenes producidos."

En el informe pericial se efectúa un detallado análisis de cada uno de los casos mencionados en la demanda, analizando los diferentes enlaces y atravesos.

2.- Obras solicitadas por la Inspección

El peritaje analiza detalladamente el tema de las paradas de buses, el tema de la iluminación, la obra civil de los postes S.O.S., los canales del sector Panguiles, el paso de la tubería Esval, el tratamiento de la mediana, la modificación del puente El Olivar, los accesos provisorios a Ruta 68, las conexiones en enlace Lo Aguirre, los cambios de medidores en la zona de Curacaví y el camino Reserva Forestal, efectuando los comentarios que le merecen los cobros.

A continuación el peritaje se refiere a un tema muy controvertido cual es la pavimentación de las calles de servicio y expresa textualmente;

"El artículo 2.2.1.1.7 y 2.2.1.2.6 de las Bases de Licitación definen las longitudes y estándar que deben tener las calles de servicio de la Ruta 68 y el Troncal Sur respectivamente. Además, en el artículo 3.10 del Documento Técnico señala el tipo de calle de servicio (urbana y rural) y el pavimento que le corresponde a cada tipo. Para las calles de servicio urbana se especificaba un pavimento DTS (doble tratamiento superficial), en tanto para las calles de servicio rural se especifica una carpeta granular."



"Las Bases de Licitación indicaban para la Ruta 68 un total de 40,2 kilómetros de calles de servicio urbanas y 19,6 kilómetros de calles de servicios rurales; mientras que para el Terminal Sur se consideraban un total de 3 kilómetros de calles de servicio urbanas con DTS."

"Mediante carta Stgo-Valpo. OP1133/2001(noviembre 2001) de la Gerencia Técnica, la Sociedad Concesionaria plantea una serie de ventajas del concreto asfáltico respecto al DTS, y que resumidamente dice que al observar la funcionalidad y la composición del tránsito de las calles de servicio, la solución en DTS se hace inviable, dado los deterioros a los que se verían enfrentadas producto de su uso. De acuerdo a esto, en general todas las calles de servicio urbanas y algunas rurales fueron pavimentadas con una carpeta de concreto asfáltico de 5 cms de espesor. Según ello, el Balance de Obras de la Sociedad Concesionaria plantea una reclamación de 17.744 UF a recuperar producto del mayor costo de dicha solución de pavimento. El detalle de la cubicación de este monto tiene asociado un total de 49 kilómetros de calles de servicio urbanas."

"De los antecedentes revisados y analizados no se observó ningún documento oficial donde la Inspección Fiscal apruebe explícitamente el uso de concreto asfáltico en vez del DTS para la pavimentación de calles de servicio. Por otro lado, los argumentos planteados por la Concesionaria para usar concreto asfáltico son totalmente atendibles cuando el costo involucrado en ello tiene un beneficio directo y comprobado, que en este caso no es así, según se indica en el párrafo que sigue."

"A nuestro juicio, el sentido de una pavimentación con DTS, como la especificada en las Bases de Licitación, es dar una solución de bajo costo pero de buen comportamiento en el mediano plazo, hasta que se observe que el tránsito y operación de la calle de servicio justifican una solución con pavimento superior."



"De acuerdo a todo lo anterior, pensamos que en este caso la reclamación y su pago no corresponde."

...ción a los temas relativos a aceras entre enlaces y paraderos de buses, pavimentación de 12ª Avenida en Placilla, Tercer carril entre Placilla y la Pólvara, acceso simple PK 10 + 300, saneamiento CD Noviciado, saneamiento adicional Ruta 68, traslado de paraderos sector Panguiles, accesos adicionales Curacaví Oriente – Poniente, Pozo CD PK 35 + 000, aceras y vialidad en el Noviciado, restitución Dren CS Izquierda PK 39 + 000, Barreras de Seguridad, Pasarela Villa Portuaria, etc.

En todos los casos efectúa sus comentarios y establece una opinión sobre los costos reclamados por la Concesionaria.

A continuación trata el tema de las Pasarelas Peatonales y el cambio de diseño solicitado por el MOP (ORD N° 1301 del Coordinador General de Construcción de Obras Concesionadas).

De igual forma analiza con detalle un problema del efecto de cambio de las normas AASHTO 92 por la Normas AASHTO 96 y su efecto en el costo de puentes y estructuras viales.

Finalmente se refiere al tema del mayor costo derivado de las exigencias de la Dirección de Obras Hidráulicas en el encausamiento del Estero Marga – Marga.

3.- Exigencias Superiores a las consideradas en las Bases.

La consultora, en su informe pericial se refiere a este tema, grandemente controvertido en el juicio arbitral expresando textualmente:



[Handwritten signature]

"Las Bases de Licitación y los Documentos Técnicos de Referencia consideraron modelos de calle de servicio estándar."

La Concesionaria, en el desarrollo del Proyecto de Ingeniería de Detalle y particularmente en la ejecución de las obras de construcción de la Concesión, consideró que dado que muchas calles de servicio debían construirse en sectores ondulados, había que realizar obras adicionales de mejoramiento y reconstrucción de canales y acequias de riego que atravesaban estas calles. Además, la Sociedad Concesionaria alega que a través del ORD, 418/99 la Inspección Fiscal hizo, entre otras, esta serie de exigencias, al exigir que la rasante en todo el tramo debía ser similar al de la Ruta 68."

"Revisado el ORD. 418/99 por este Consultor, se verifican las mayores exigencias que se señalan en el párrafo anterior; y además se hacen requerimientos para alargues de calles de servicio y en ciertos sectores dotarlas de un mejor pavimento (DTS en vez de carpeta granular)."

"En relación a las longitudes de las calles de servicio, el Cuadro Resumen General de Obras del Documento Técnico de las Bases de Licitación indican un total de 36,7 kilómetros de calles de servicio urbanas y 19,6 kilómetros de calles rurales, totalizando 56,3 kilómetros; en tanto el Balance de Obras de la Sociedad Concesionaria considera 41,4 kilómetros de calles de servicio urbanas y 21,8 kilómetros de calles de servicio rurales, totalizando 63,2 kilómetros de calles de servicio. La diferencia entre ambos totales es de 6,9 kilómetros más de calles de servicio en el Balance de Obras de la Sociedad Concesionaria."



"En resumen, la Sociedad Concesionaria reclama una sobreinversión de 243.899 UF, desglosada según lo siguiente:

- Calles de servicio urbanas : 83.665 UF
- Calles de servicio rurales : 45.762 UF

Sector B:

- Calles de servicio urbanas : 71.517 UF
- Calles de servicio rurales : 42.955 UF"

"Vistas las cubicaciones del Proyecto Final en el Balance de Obras se observa el importante monto de los ítem: Escarpe, Excavación de corte en terreno común y Terraplenes, lo que confirma los cambios geométricos mencionados anteriormente."

"Además aparecen nuevas partidas no contempladas en el Anteproyecto Referencial; dentro de estas partidas, las de mayor relevancia corresponden a Remociones de material inadecuado, pavimentos y Hormigón estructural H-30."

"Adicionalmente aparece el ítem Base granular CBR $\geq 100\%$, que no se encuentra justificado en ningún documento revisado; éste se puede justificar bajo pavimentos de DTS, pero como ya se vio se usó en general concreto asfáltico para las calles de servicio, al que le basta una base granular CBR $\geq 80\%$ para apoyarse. Para esta ítem el proyecto construido presenta una cantidad de 95.204 m³, cuyo mayor costo a nuestro juicio no debiera considerarse en la reclamación, y al que le corresponde un valor de 1.904 UF (valor obtenido al multiplicar la cantidad por el diferencial de costo entre una base de CBR 80% y otra de CBR 100%)."



"De la visión general de las cubicaciones pensamos que se puede objetar la correspondiente a la Remoción de material inadecuado, por lo siguiente: los grandes volúmenes de corte y terraplén, que implican la remoción de suelos superficiales y rasantes por sobre las cotas mínimas del escarpe correspondiente, a lo que se agrega la incorporación de una capa de mejoramiento CBR >20% para la subrasante, hacen dudar de la real necesidad de la remoción de material inadecuado y su cantidad."

"De acuerdo a lo anterior, para la Remoción de material inadecuado este Consultor estima que no corresponde la totalidad de la reclamación. El valor de la reclamación para este ítem es igual a 37.575 UF."

"Asimismo, todas las obras que involucran un mejor estándar dado por iniciativa propia de la Concesionaria no implica necesariamente que corresponde el pago del mayor monto de inversión realizado, pero en este caso, es evidente la mejora que significa contar con calles de servicio de mejor estándar geométrico, obra que queda como patrimonio para el Estado en algún momento, por lo que debería cancelarse la reclamación."

"Por otra parte, lo que también corresponde pagar a nuestro juicio son los costos en que incurrió la Sociedad Concesionaria por la mayor longitud de calles de servicio que requirió la Inspección Fiscal en el transcurso de la obra."

De acuerdo a lo anterior, se propone el siguiente valor final para esta reclamación:

$243.899 - 37.575 - 1.904 = 204.420$ UF.



4.- Servicios Afectados

El informe pericial establece que la reclamación no corresponde, ya que las Bases de Licitación indican que los costos de proyecto y construcción de las obras de modificaciones de servicio, deben ser asumidos por la concesionaria.

5.- Exigencias Medioambientales

El perito establece que sólo corresponde pagar las obras realizadas que alcanzan a una cifra de 21.000 UF monto asociado a pantallas acústicas, que corresponde a una obra adicional, ya que ni las Bases ni el Proyecto Referencial consideraban este tipo de instalaciones.

VIII. EN CUANTO A LAS RAZONES DE PRUDENCIA Y EQUIDAD:
CONSIDERACIONES FINALES PARA LA DICTACIÓN DEL FALLO.

CONSIDERANDO:

1. Que en líneas generales la controversia entre la Concesionaria y el MOP se reduce a que la primera sostiene que se le exigió construir obras adicionales en razón de las insuficiencias contenidas en el anteproyecto o a indefiniciones del MOP y el segundo afirma que tales obras, en su mayoría, son de cargo de la Sociedad Concesionaria por haber hecho suyos el anteproyecto y los riesgos de construcción de la obra bajo los estándares definidos tal como lo establecen las Bases de Licitación.
2. Que en relación a la afirmación del Ministerio de Obras Públicas que manifiesta que la Concesionaria debe construir todas las obras a su entero riesgo y que su costo debe ser asumido íntegramente por ella sin derecho a



posterior reclamo, la Comisión Arbitral, considera que esto no es excluyente de que durante la construcción y explotación de las obras se efectúen modificaciones y ajustes para superar carencias o falencias de los anteproyectos. De hecho en este contrato de Concesión se firmaron cuatro Convenios Complementarios, destinados a pagar a la Concesionaria cambios o agregados al proyecto de las obras.

Por otra parte, el Artículo 20 de la Ley de Concesiones de Obras Públicas considera la posibilidad de efectuar ampliaciones o mejoramientos a las obras a iniciativa del Ministerio de Obras Públicas o de la Concesionaria y que deberían ser pagados por el MOP a través de la suscripción de Convenios Complementarios.

La demandada ha sostenido, en su respuesta a la Demanda Arbitral, que el artículo 1.7.1.1 de las bases de licitación establecen la Facultad de la Sociedad Concesionaria para proponer modificaciones, "las cuales serán de su entero cargo".

La Comisión Arbitral no comparte esta afirmación de la Demandada ya que lo que establece el citado artículo en su Inciso cuarto es: "La Sociedad Concesionaria podrá proponer mejoramientos en todas las obras proyectadas sólo para obtener aumentos de capacidad y nivel de servicio. Se aceptarán, etc. ..."

En el Inciso Quinto se establece: "Las modificaciones deberán ser previamente aprobadas por el Inspector Fiscal y los costos adicionales de expropiaciones que resulten serán enteramente de cargo de la Sociedad Concesionaria. Asimismo, ..."



Por lo tanto, lo que establece el Artículo citado en relación a la obligación de pago de la Concesionaria sólo se refiere a las expropiaciones necesarias para los cambios.

3. Que en cuanto a lo afirmado por la Demandada en relación a que las obras que la Concesionaria realizó para mejorar la ruta concesionada, tales como el cambio de perfil, los cambios de taludes, las obras de enlaces y atraviesos, el mejoramiento de las calles de servicio, etc., sólo tuvieron como objeto disminuir los costos de mantención de la ruta y aumentar el flujo vehicular durante la explotación de las obras, esta Comisión Arbitral debe manifestar que si bien es cierto que los cambios pueden beneficiar a la Concesionaria durante la duración de la Concesión, no es menos cierto que el mayor beneficiados es el MOP y por ende el Fisco que recibirá una obra de mucho mayor categoría y calidad.

Por otra parte, la Concesionaria siempre manifestó que los cambios propuestos conducían a tener una ruta más segura, con menor posibilidad de accidentes por su mayor visibilidad y por disponer de cunetas y bermas más seguras, lo que es ampliamente reconocido en el informe arbitral preparado por Ingeniería Cuatro Ltda. Si bien gran parte de las obras realizadas por la Concesionaria con este objeto no consta que fueron aprobados formalmente por el MOP, se estima que hubo una aprobación tácita de la Inspección Fiscal como se analiza en el expediente.

Esta comisión estima que el Estado, sin perjuicio del beneficio legítimo que el concesionario haya podido obtener con la mayores obras, ha aumentado su patrimonio, es decir ha incorporado a su activo una obra más valiosa como propietario actual y futuro de ella sin duda alguna. Justo es decir que eso hará que al momento de recuperar y/o relicitar la



obra concesionada, esto es una vez cumplido el plazo y/o condiciones del contrato de concesión, redunde para el Estado un mayor beneficio y riqueza en cuanto a las condiciones de recuperación y /o relicitación y de adjudicación de la obra en cuestión, si así lo estimare en este último caso de acuerdo a lo que dispone la normativa vigente sobre la materia.

Por lo tanto, lo expuesto a nivel conceptual precedentemente bastaría, de acuerdo e invocando razones de prudencia y equidad a las cuales legítimamente esta comisión puede recurrir, como asimismo teniendo en consideración fundamentalmente la seguridad de los usuarios de la carretera y la eventual responsabilidad del concesionario que pudiere hacerse valer por hechos que pudieren derivarse del no contar con una ruta con estándares de calidad adecuada, y la insuficiencia del proyecto referencial de ingeniería con el cual se licitó la obra, para justificar el hecho de que el concesionario haya invertido en mayores obras.

El mayor activo que significará para el MOP, los cambios introducidos por la Concesionaria para mejorar el proyecto debe tener una contrapartida en una indemnización que el MOP deberá pagar a la Concesionaria, debido a los mayores costos incurridos, lo cual se reconoce en el informe pericial que acoge en gran parte la demanda de la Concesionaria, en relación a los cambios propuestos por ésta.

4. En cuanto a las obras adicionales requeridas por el MOP y comprendidas en el punto de prueba N° 2, la Comisión Arbitral se ha formado la convicción de que la construcción de obras adicionales solicitadas por el MOP y necesarias para la seguridad y niveles de servicio exigidos por las obras, así como la necesidad de cumplir con las exigencias de otros servicios del MOP, tales

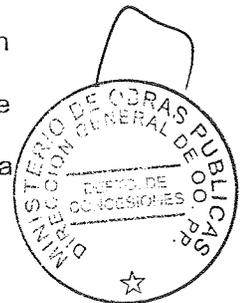


como el Departamento de Puentes de la Dirección de Vialidad, la Dirección de Obras Hidráulicas y otras reparticiones, significó para la Concesionaria un aumento de costos en la construcción de las obras, si bien no en la magnitud que lo solicitó en la demanda, aumento de costo que ha sido determinado en el Informe Pericial de Ingeniería Cuatro Ltda. y que el MOP debe resarcir a la Concesionaria.

5. Que respecto del tema de traslado de servicios afectados que está reglamentado en la sección 2.3.2.7 de las Bases de Licitación, la Comisión Arbitral estima que en el PRID y en los antecedentes entregados a los posibles concesionarios en el período de licitación hubo poca información y ésta no fue la adecuada para efectuar una correcta evaluación del costo de estos traslados.

No se explica de otra forma que la estimación de costo del traslado de los servicios hecha por la Concesionaria en base a los antecedentes que figuraban en el PRID fuera de UF 47.801 y que en la realidad el costo de traslado de los servicios resultara ser de UF 367.336. Es de hacer notar la falta de información en cuanto a la existencia de servicios en la faja fiscal de la ruta debido a que la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas, quien por mandato de la Ley debe autorizar las instalaciones de servicios en las fajas fiscales de los caminos no tiene un registro actualizado de estos servicios, los cuales en gran parte están instalados bajo tierra y por lo tanto no son detectables en las visitas a terreno.

En relación a este tema, la destacada tratadista Sra. Dolores Rufián, de gran experiencia en el tema de Concesiones del MOP ya que ha sido asesora de esta institución y cuya autoridad en estos temas no es discutida, ha manifestado en su informe en derecho textualmente lo siguiente:



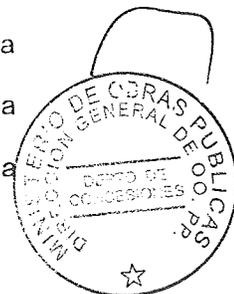
“Los servicios que por contrato el concesionario está obligado a trasladar son aquellos requeridos por las obras a construir. Por su parte, las obras a construir están definidas en las bases de licitación en el numeral 22 como obras a realizar. Por consiguiente el concesionario no está obligado a proyectar y construir a su costo las modificaciones de servicios no contemplados en la referencia de las bases de licitación, incluso cuando sean de costo del MOP.”

En su informe, la Sra. Rufián, expresa que ha habido casos similares en los cuales el MOP ha considerado como obras adicionales el traslado de servicios no considerados en las Bases de Licitación.

En la demanda de autos, la Concesionaria indica que los costos en que incurrió por el traslado de los servicios sería:

Costo Directo del Traslado de Servicios	→	251.266 UF
Gastos Generales	→	113.070 UF
Total		364.336 UF
Menor Valor Considerado en la Oferta Técnica de la Licitación		- 47.802 UF
Total		316.585 UF

La Comisión Arbitral, de acuerdo a lo expuesto en los párrafos anteriores, considera que la demandada deberá indemnizar a la Concesionaria por los mayores valores en que incurrió al realizar los traslados de servicios que no estaban considerados en el PRID. Sin embargo es necesario hacer notar que la concesionaria tuvo que haber considerado un ítem de gastos generales para estas actividades en el proceso de licitación y una parte importante de las acciones pudieron realizarse con la organización creada para la administración del contrato, por lo cual la Comisión Arbitral estima que las partes deberán compartir el mayor costo, debiendo el MOP pagar a



la Concesionaria el costo directo de los traslados de los servicios no considerados en el PRID, es decir, 203.464.- UF y la concesionaria absorber la parte correspondiente a gastos generales en que dice haber incurrido, o sea la cantidad de 113.070 UF, cifra que por lo demás parece algo abultada

6. Respecto de las exigencias medio ambientales, las partes concuerdan en que el MOP debe pagar aquellas adicionales consideradas en la Oferta Técnica.

El problema se suscita debido a que la Concesionaria en su demanda está cobrando el valor correspondiente a todas las exigencias adicionales que han planteado los organismos competentes, en circunstancias que el MOP sostiene que sólo procede pagar aquellas exigencias medioambientales que han sido realmente ejecutadas por la Concesionaria.

En relación a este tema, el Artículo 2.2.6.1 inciso 20 de las Bases de Licitación establece textualmente "Los gastos y desembolsos derivados de las exigencias adicionales que resulten del ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental de los Estudios Específicos señalados anteriormente, serán asumidos por el Ministerio de Obras Públicas".

La Concesionaria estima que la expresión "asumidos" significa que antes que se realicen las obras éstas deben ser financiadas en su integridad por el MOP ya que si así no fuere, la disposición de las bases habría dicho que los gastos deben ser compensados o indemnizados.

La Comisión Arbitral no comparte la visión de la Demandante, ya que la palabra "asumir" tiene una extensión no bien definida en relación a este tema y estima de prudencia y equidad la posición de la demandada, de sólo pagar



los gastos realmente realizados por la Concesionaria, que alcanzan a UF 21.000.-

Sin perjuicio de lo resuelto por la Comisión Arbitral, la Concesionaria podrá reclamar en contra del MOP, por los gastos que deba realizar a futuro si los organismos correspondientes exigen la ejecución de las obras planteadas para mitigar por los impactos ambientales y también en el caso que se planteen nuevas obras no consideradas en la actualidad, que la Concesionaria tenga que ejecutar, las que deberán ser pagadas por el MOP, de acuerdo a lo que establecen las bases de licitación.

7. En relación a las reclamaciones de la Concesionaria, establecidas en los Puntos de Prueba N° 1, 2 y 3, esta Comisión Arbitral considera adecuado aceptar las estimaciones de indemnización establecidas en el informe pericial de Ingeniería Cuatro Ltda..

Dado el hecho de que el perito fue propuesto de común acuerdo por ambas partes, junto al detallado informe que forma parte del expediente, permiten a la Comisión Arbitral considerar que las indemnizaciones propuestas son justas y adecuadas para compensar a la Demandante por las mayores inversiones que fue necesario realizar para mejorar el proyecto y para subsanar falencias de éste que no eran previsibles al momento de la licitación.



Las cantidades de dinero establecidas en el informe pericial de Ingeniería

Cuatro Ltda son:

		CANTIDADES SOLICITADAS EN LA DEMANDA UF	CANTIDADES FIJADAS EN EL PERITAJE UF
1.	CAMBIOS SOLICITADOS POR LA CONCESIONARIA	213,281,-	129,630,-
2.	OBRAS SOLICITADAS POR LA INSPECCIÓN FISCAL	324,845,-	144,460,-
3.	EXIGENCIAS SUPERIORES A LAS CONSIDERADAS EN LAS BASES	243,899,-	204,420,-
	TOTAL	782,025,-	476,510,-

Cabe hacer notar que en el peritaje de Ingeniería Cuatro Ltda., no se consideró pago alguno en el ítem traslado de servicios por interpretar la informante que de acuerdo a las Bases de Licitación esos costos eran de cargo de la Concesionaria. Sin embargo, la determinación de a quien corresponde la responsabilidad de los costos de los traslados de servicios es un tema de derecho, que escapa el alcance del informe pericial encomendado a la Consultora y que corresponde definir a la Comisión Arbitral, tema que ha sido expuesto y tratado en el expediente y resuelto en conformidad a lo establecido en el punto 5 de estas consideraciones.

8. Que de todo lo expuesto en el proceso Arbitral, las alegaciones invocadas y las pruebas documental, testimonial y pericial rendidas esta Comisión Arbitral ha llegado a la convicción de que la Concesionaria tiene derecho a recibir del MOP una indemnización por los perjuicios económicos derivados de la construcción de obras adicionales, que le significaron a la Concesionaria incurrir en costos superiores a los esperados y contratados:



De acuerdo a lo establecido en los puntos anteriores, la indemnización que corresponde a pagar a la Concesionaria por parte del MOP es:

	UF
1. CAMBIOS SOLICITADOS POR LA CONCESIONARIA	129,630.-
2. OBRAS SOLICITADAS POR LA INSPECCIÓN FISCAL	144,460.-
3. EXIGENCIAS SUPERIORES A LAS CONSIDERADAS EN LAS BASES	204,420.-
4. TRASLADO DE SERVICIOS	203,464.-
5. EXIGENCIAS MEDIO AMBIENTALES	21,000.-
TOTAL	702,974.-

→ "Solo la
Δ Pos: m
97 Trs

Por lo tanto en cifras finales, la indemnización a pagar por el MOP a la Concesionaria será de UF 702.974.-

9. La Comisión Arbitral desea destacar que el hecho de aceptar parcialmente la demanda presentada por la Sociedad Concesionaria, no significa desconocer lo planteado insistentemente por la Demandada en el juicio de autos, en relación a que los contratos de concesión conllevan el hecho de que el Concesionario debe asumir los riesgos de la Construcción de las obras a cambio de la compensación en dinero que le significa el cobro de peajes en la etapa de explotación de las obras.

De hecho, seguramente la Concesionaria ha absorbido una serie de costos imprevistos consubstanciales a la ejecución de una obra realizada a base de antecedentes de anteproyectos no estudiados exhaustivamente y por supuesto también enfrenta el riesgo que el ingreso por peajes no sea el esperado al momento de licitar.

En el transcurso del Contrato de Concesión, el Ministerio de Obras Públicas ha reconocido la existencia de imprevistos en los contratos de concesión por los cuales el concesionario debe ser indemnizado, a través de cuatro Convenios Complementarios que ha pactado a lo largo de la ejecución de las obras.



en el Convenio Complementario N° 3, acompañado por el Ministerio de Obras Públicas
y aceptado por la Comisión de Conciliación e incorporado a la prueba de la
causa en el punto primero. "Antecedentes y Fundamentos del Convenio
Complementario" – acápite 1.6 dice textualmente:

"La reprogramación de la ejecución de las obras y su posterior habilitación parcial al
tránsito, así como las ampliación y mejoramiento de la obra, involucran para la
Sociedad Concesionaria mayores inversiones, con aumento de sus costos de
construcción y conservación, producto del mayor esfuerzo constructivo, desvíos, entre
otros, todo lo cual, de conformidad con las disposiciones legales citadas, obliga a
convenir las compensaciones e indemnizaciones necesarias para mantener el
equilibrio económico y financiero del contrato, de manera de no comprometer su buen
desarrollo y término".

En el acápite 1.7 expresa:

"Conforme a lo anterior, el Ministerio de Obras Públicas ha acordado con la Sociedad
Concesionaria las cláusulas que en este acto se pactan y que permiten compensar e
indemnizar los costos asociados tanto a la reprogramación de la ejecución de las obras
y su habilitación al tránsito como la ampliación y mejora de la obra que conllevan
mayores inversiones iniciales, con el consiguiente aumento en sus costos de
construcción y de conservación, en los términos y forma que pasan a expresarse"

Nota - Los subrayados han sido realizados por la sentenciadora.

Las decisiones tomadas por la Comisión Arbitral para dictar su fallo están basadas en
conceptos substancialmente similares a los señalados en los acápites 1.6 y 1.7 del
Convenio Complementario N° 3 comentado en este punto se demuestra que el mismo
MOP acepta que no todos los riesgos deban ser asumidos por el Concesionario sin
excepción alguna y a todo evento.



VISTOS Y CONSIDERANDO TODOS LOS ANTECEDENTES RECABADOS EN ESTE PROCESO ARBITRAL Y LAS RAZONES DE PRUDENCIA Y EQUIDAD CONFORME A LAS CUALES ESTA COMISIÓN ARBITRAL HA DE DECIDIR LA CONTROVERSIA DE AUTOS:

LA COMISIÓN ARBITRAL RESUELVE:

Se acoge parcialmente la demanda arbitral interpuesta por la Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A. en contra del Ministerio de Obras Públicas, en los siguientes términos:

1.- Declárase que la Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A., tiene derecho a que el MOP le indemnice los sobrecostos o perjuicios incurridos en la etapa de construcción de la obra concesionada denominada "Concesión Internacional Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar, por haber tenido que construir obras no contempladas en el proyecto y que eran necesarias para la construcción de la obra concesionada en los niveles requeridos.

2.- Declárase que sólo son de cargo de la Sociedad Concesionaria los traslados de servicios contemplados expresamente en los documentos de la licitación y que el costo directo del traslado de los otros servicios que fue necesario realizar deben ser pagados por el MOP a la Concesionaria.

3.- Declárase que el MOP sólo estará obligado a pagar a la Concesionaria las obras medioambientales adicionales a las consideradas en las Bases, en la medida que estas sean exigidas a la Concesionaria y luego que estén ejecutadas por ésta a debida satisfacción de los solicitantes y del MOP. Sin perjuicio de



esto, si la Concesionaria se ve obligada a ejecutar las obras adicionales exigidas por los organismos medio ambientales, tendrá derecho a repetir en contra del MOP.

4.- Conforme a lo expresado en los numerales anteriores, declárase que el Ministerio de Obras Públicas debe pagar a la Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A., por concepto de indemnización de perjuicios por sobre costos incurridos por ésta debido a la ejecución de obras adicionales necesarias para la construcción de las obras, la suma de UF 702.974.- la cual se desglosa en los siguientes términos.

	UF
1. CAMBIOS SOLICITADOS POR LA CONCESIONARIA	129,630,-
2. OBRAS SOLICITADAS POR LA INSPECCIÓN FISCAL	144,460,-
3. EXIGENCIAS SUPERIORES A LAS CONSIDERADAS EN LAS BASES	204,420,-
4. TRASLADO DE SERVICIOS	203,464,-
5. EXIGENCIAS MEDIO AMBIENTALES	21,000,-
TOTAL	702,974,-

5.- En relación a lo solicitado en la Demanda de la Concesionaria de que las cantidades demandadas de pago al Ministerio de Obras Públicas, se paguen con reajuste e intereses, la Comisión Arbitral ha acogido la solicitud de pago con reajuste ya que las cantidades a pagar por el MOP han sido fijadas en UF. En cuanto al pago de intereses, la Comisión Arbitral no acoge lo solicitado por la Demandante.

6.- Considerando que ambas partes tuvieron motivo plausible para litigar, esta Comisión Arbitral ordena que las costas personales y procesales de este proceso arbitral y del proceso conciliatorio que le antecedió, sean asumidos en partes iguales por los litigantes, debiendo además asumir cada uno de ellos los



respectivos honorarios y gastos en que cada una de las partes haya incurrido por esta causa.

En relación con las objeciones de documentos hechas por las partes, esta Comisión Arbitral los rechaza, sin costas, por considerar que todos los documentos acompañados al proceso han servido para formar la convicción que le ha llevado a fallar en el sentido indicado precedentemente.

8.- Esta sentencia ha sido dictada con los votos favorables del Presidente de la Comisión Arbitral Sr. Luis Court Moock y del miembro suplente designado por la Sociedad Concesionaria, Sr. Manuel Cereceda Vidal, y con el voto en contra del miembro designado por el Ministerio de Obras Públicas Sr. Marcos Lima Aravena quien fundamenta su voto de minoría en los siguientes términos:

VOTO DE MINORÍA

Considerando la exposición de las alegaciones formuladas por las partes en los autos, y que son descritas en el fallo arbitral definitivo, corresponde que este miembro entregue su opinión fundada en cuanto a la ponderación de todos los antecedentes y pruebas que le ha tocado conocer, para justificar su voto contrario.

El problema planteado en el juicio arbitral de la referencia dice relación con la pretensión de la Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A., en orden a que el MOP le compense la mayor inversión que ésta dice haber incurrido durante la construcción de las obras, producto de diversas circunstancias, las que agrupa en:

Cambios solicitados por la concesionaria



Obras solicitadas por la Inspección Fiscal

Exigencias superiores a las consideradas en las bases

Servicios afectados

Requerimientos medioambientales adicionales

De la sola lectura del enunciado de cada categoría de inversiones se desprende que éstas son generadas en distintas circunstancias y debieran ser tratadas de manera muy diferente.

Es importante consignar que en este contrato de concesión se firmaron tres convenios complementarios en los que se incluyeron mejoras al estándar contratado de determinados tramos (Convenio N°1 por 268.980,40 UF), ejecución de nuevas inversiones (Convenio N°2 por 293.360 UF) y mejoras al estándar de seguridad y servicio de la ruta 68 (Convenio N°3 por 984.086,03 UF), todos ellos aceptados por las partes.

El fondo de la cuestión debatida, por consiguiente, dice relación con determinar por qué las obras motivo de este juicio arbitral no fueron sujetas de un convenio complementario, tal como ocurrió con aquellas incorporadas a los convenios antes citados y no tanto acerca de las razones por las cuales se ejecutaron las obras en cuestión y ni menos centrar la discusión en torno a si ellas fueron o no realizadas. Por lo tanto, la demandante se encontraba obligada a probar, primero que solicitó que las obras por las que demanda su pago, fueran objeto de un convenio complementario. Luego, que dicha solicitud fue hecha antes que ellas se realizaran y que fue rechazada por el MOP, dejando constancia que ello sería sujeto a una reclamación posterior al menos por una de las partes (como es este procedimiento arbitral). Por último, dejar claramente estipulado que a pesar de dicho rechazo, razones de seguridad, o de cumplimiento de normativa y de normal ejecución de los trabajos hacían



indispensable seguir adelante con las citadas obras. Lo central entonces, es determinar quién y en que momento se toma la decisión de ir adelante con la ejecución de las mismas. Resulta evidente que es posible acordar convenios complementarios para mejorar la calidad de la obra, pero ello requiere que sea una discusión previa a la construcción de la mejora.

Se podrá argumentar que implícitamente haber recurrido a este procedimiento arbitral exime del trámite de exigir un convenio complementario para realizar una obra adicional. Sin embargo, al existir un contrato que ha sido adjudicado mediante el mecanismo de licitación pública, en competencia con otros proponentes es de la esencia de un proceso transparente dejar constancia de los "cambios" que sufre dicho contrato y de las razones que avalan aquello. En esas condiciones no se puede alegar *ex post* que el MOP debe pagar el mayor valor de las inversiones.

De la observación y análisis de la prueba rendida por la demandante en el expediente, nada de esto ha quedado claro en el proceso seguido. Más aún, las partes no hicieron entrega de un cronograma, explícitamente solicitado, que pudiera determinar en que momento se toman las decisiones de inversión.

Para este comisionado, los antecedentes aportados por las partes, no permiten deducir que la Concesionaria, previamente a su realización, solicitó que sus gastos relativos a estas inversiones, tuvieran que ser reembolsados por el MOP.

Un segundo tema de carácter general consiste en la discusión acerca de la información proporcionada por el MOP (el anteproyecto preliminar) que sirvió para preparar las propuestas de concesión. En todo el proceso se ha tratado de



probar que dichos antecedentes eran insuficientes para preparar la propuesta y que esta circunstancia afectó la correcta evaluación del costo de las obras.

Es de la esencia del método utilizado en las Concesiones Viales (fórmula Demsetz) que es de cargo del potencial concesionario la obligación de obtener información óptima para presentarse a la licitación y por consiguiente, los riesgos asociados a dicha información.

A mayor abundamiento, la interpretación que este comisionado hace del negocio asociado a una concesión vial es la siguiente:

- El MOP busca construir una obra para satisfacer una necesidad pública. Dado que existen particulares interesados en construir y explotar la obra, el MOP busca traspasar el riesgo asociado al diseño y construcción de la misma al inversionista particular, por la vía de una licitación pública, en la cual normalmente se presentan varios proponentes. En este caso, se presentaron cinco empresas interesadas y se recibieron cuatro propuestas.
- Para adjudicarse el contrato, cada proponente apuesta contra sus pares, arriesgando su capital por un retorno esperado. No es un bono ni un contrato de suma alzada, existiendo variaciones en relación a los ingresos y costos del contrato. Cada inversionista debe analizar el riesgo asociado a toda inversión lucrativa, de largo plazo, a la luz de lo que quiere obtener como utilidad, propósito único de su negocio
- El proponente tiene que obtener la información sobre todos los aspectos del negocio (ingresos y costos) para ver su conveniencia, a partir de una proposición referencial que hace el Estado. Los riesgos inherentes del



negocio, normalmente están en: el costo de la construcción, la mantención y conservación posterior y el nivel de demanda de la ruta.

- Mientras más riesgoso un negocio, mayor debe ser su tasa esperada de retorno. A mayor riesgo, mayor resguardo, mayor varianza del resultado. Esta concesión Santiago-Viña es relativamente de bajo riesgo, lo que se refleja en que la Concesionaria Rutas del Pacífico no solicitó ingreso mínimo garantizado, en relación a los ingresos a percibir.
- A pesar que los proponentes entienden de estos negocios, es de suyo complejo determinar de antemano el costo total de la inversión en construcción a partir del anteproyecto referencial. Por ello, el resultado que se obtenga de una oferta mal estudiada es de cargo y responsabilidad de su autor, el cual incluso puede haber presentado una oferta temeraria con la expectativa de ganar y, posteriormente, obtener por la vía de modificaciones, mayores retornos
- El propósito del MOP es que la obra se ajuste a un estándar mínimo, cuya esencia está en el anteproyecto referencial licitado, en un juego en el cual el Fisco busca la mejor obra y el proponente gastar lo menos para ganar lo más posible. Siendo como su nombre lo indica, un anteproyecto referencial, la Concesionaria está consciente, desde el momento que decide ofertar, que se le ha entregado un estudio inacabado donde no es válida la exigencia de "veracidad y exactitud" que tiene un proyecto de Ingeniería definitivo
- En el contrato se dice que el responsable del proyecto definitivo es el concesionario y que su costo es intransferible. Si gasta menos, el ahorro le beneficia, si gasta más, debe asumirlo. No siempre es un perjuicio el mayor



costo, es parte del negocio y por consiguiente debe considerarse en imprevistos y tratarse como tal.

Estas consideraciones deben reflejarse en la sentencia, especialmente en el caso de los servicios afectados, ya que se hace mención explícita que su costo será de cargo del concesionario, hecho que ha sido reconocido en el informe pericial de la empresa Ingeniería Cuatro Ltda.

Si no se puede alegar ignorancia de una obligación específica existente en el contrato y era evidente en el proyecto referencial que no están definidos ni el costo ni la cantidad de servicios a modificar, la Concesionaria debió incluir la partida en aquellas de alta variabilidad y asumirlas en los imprevistos. Aunque el MOP podría tener responsabilidad en la mantención de la información sobre el tema, éste resuelve, sin ninguna duda, usar el mercado (la licitación) para traspasar el problema a los proponentes, de manera que ellos lo incluyan en su proyección de costos y asuman su evaluación.

También corresponde a los riesgos del negocio lo que ocurre en el punto N°3 de prueba (Exigencias superiores a las consideradas en las bases). Resulta evidente que para hacer la oferta, el interesado debía revisar el lugar por donde se construiría la obra y en esas circunstancias, es muy difícil no darse cuenta que las calles de servicio eran otro componente del costo de construcción de difícil pronóstico. Si ello ocurría, el concesionario debió incluir esta partida en aquellas de alta variabilidad y costearlas con holgura.

Por último, el cambio de especificaciones asociados a otras reparticiones del MOP y que están contempladas en el punto de prueba N° 2 (Obras solicitadas por la Inspección Fiscal), ellas han ocurrido por cambios en la normativa destinadas a cautelar la seguridad de terceros y/o de los propios usuarios de la



vía y en ningún caso se puede suponer intención de gravar adicionalmente al concesionario. Entonces, debieran haberse contemplado en las contingencias propias del contrato de construcción y en ningún caso solicitarse su devolución.

En síntesis, no se puede renegociar un contrato acudiendo a criterios de justicia, equidad, buena fe, imprevisión, etc., cuando ha sido el mercado, por la vía de la licitación competitiva, quién definió al ganador. Esto cambia las reglas ya que el negocio es a entero riesgo del concesionario, especialmente cuando el precio final de adjudicación no ha sido definido de antemano por el MOP y surge de un proceso libre y transparente.

Un tercer tema de carácter general dice relación con los gastos incurridos por la empresa en todas las inversiones sujetas de esta reclamación. En efecto, sin entrar en la discusión acerca de la pertinencia de su cancelación, ellos incluyen un 30% de gastos generales y utilidades, lo que implica que es de conveniencia directa del concesionario efectuar dichas obras tal como ocurría con el tema de los servicios donde se estaba cobrando un 45% de gastos generales y utilidades.

En el caso del punto de prueba N°1 (Cambios solicitados por la concesionaria) no solo existen beneficios asociados a una menor mantención futura y un mayor tráfico por la vía sino que, en caso de recibir su reembolso, éste incluirá su correspondiente 30% de gastos generales y utilidad. Tampoco ha sido acreditado en el juicio arbitral las razones por las que una empresa -con fines de lucro- entrega más de lo ofrecido a su cliente. La deducción lógica en una economía de mercado, es que lo hace en su beneficio, los que pueden incluir: tener una imagen mejor frente a futuros "clientes" (Chile, otros países, empresas que requieren estos servicios, etc.), porque su responsabilidad social corporativa así lo exige o sencillamente porque sus costos de mantención futuros bajarán o mejorará su recaudación de ingresos.



[Handwritten signature]

Por otra parte se ha hecho mención que el MOP recibirá una obra más valiosa en su patrimonio producto de las modificaciones recogidas, lo cual ha sido reconocido por el peritaje de Ingeniería Cuatro. Sin embargo, el fallo debiera considerar los beneficios que también recibirá la concesionaria y reducir, en la parte correspondiente, los desembolsos del MOP.

Aún cuando no ha quedado demostrado fehacientemente en el juicio arbitral, que las obras del punto de prueba N°2 han sido solicitadas por la Inspección Fiscal, incluyendo una declaración del Sr. Inspector Fiscal en relación a que "si algunos de los conceptos reclamados hubieran sido tan evidentes, se habrían incorporado a ellos (a los Convenios complementarios)", este comisionado considera razonable incluir en la indemnización solicitada por el concesionario, las partidas correspondientes a las Paradas de Buses, Iluminación y Pasarelas Peatonales, en los términos planteados por el peritaje antes mencionado, dado que ellas han sido reconocidas por la defensa del MOP.

Considerando el gran valor que el fallo de la Comisión le otorga al informe pericial evacuado en los autos, por Ingeniería Cuatro Ltda., en el sentido que éste tiene un "bagaje para discernir sobre procedimientos de estudios también constructivos que permitan calificar si las obras son adicionales o no", parece contradictorio que no se tome en cuenta su opinión en orden a que "las Bases establecen que los costos del proyecto y construcción de las obras de modificaciones de servicios, deben ser asumidos por la concesionaria", por la vía que esto constituye "un tema de derecho", ya que entendemos que toda las cuestiones sometidas a este Tribunal, son de derecho. Este Tribunal debe declarar si es admisible el propósito de la Concesionaria para recibir una indemnización a cambio de sus inversiones, y que califica de adicionales, en contraposición a lo que plantea la contraparte, el MOP.



[Handwritten signature]

Además, se debió tomar en cuenta que existe otra interpretación del informe en derecho que se ha utilizado para validar el traspaso del costo de cambio de servicios al concesionario. La Sra. Dolores Rufián, autora del informe aportado por la demandante, dice textualmente "en algunos casos el MOP determina este gasto como fijo, no existiendo para el concesionario ningún riesgo en su determinación y, en otros como en este caso, y en general, la mayoría de los gastos que enfrenta el concesionario en el contrato, el gasto es indeterminado en las bases y el concesionario asume el riesgo de determinación del mismo"¹. Más aún nadie ha desacreditado que la licitación incluía estos gastos como de cargo de la Concesionaria.

En mi opinión, el informe pericial no se pronuncia sobre el fondo, esto es, el momento en el cual se producen las diferencias entre el anteproyecto preliminar, el proyecto de ingeniería elaborado por la Concesionaria y aquel que fue ejecutado en definitiva. Ello es crucial para aclarar el concepto de obra adicional, sobre el cual no se pronuncia inequívocamente el perito, concentrándose en temas de costos y de construcción.

Por último, este comisionado considera razonable y ajustado al contrato que se pague por parte del MOP la cifra asociada a las exigencias medioambientales ejecutadas efectivamente y que en caso de ser exigidas otras, ellas también sean de cargo exclusivo del MOP.

De esta forma, este miembro no puede prestar su voto favorable respecto de una sentencia que reste todo valor a los conceptos planteados y cuya resumen es:

No está acreditado que la concesionaria haya solicitado previamente a su ejecución, el pago de las obras como adicionales

¹ Pág 25 Primer párrafo

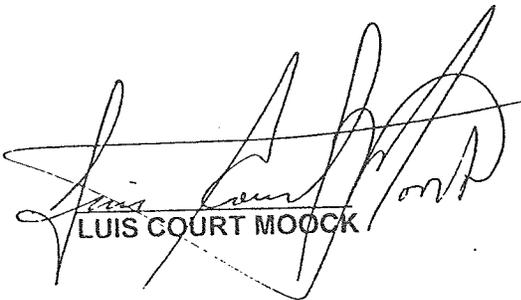


[Handwritten signature]

No se reconoce en ningún momento el que la concesionaria ha obtenido en licitación un negocio con riesgos

Cada vez que solicita la devolución de la inversión en alguna obra, la Concesionaria obtiene gastos generales y utilidades adicionales a las normalmente consideradas.

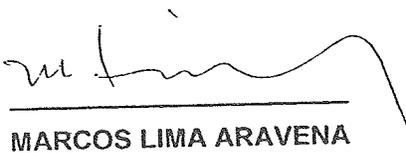
En razón de las consideraciones anteriores, y fundamentalmente, por no haberse acreditado por la demandante los perjuicios que dice haber sufrido como consecuencia directa e inmediata de un hecho imputable a su contraparte contractual, este comisionado es de la opinión de rechazar toda la demanda interpuesta en contra del Ministerio de Obras Públicas por Rutas del Pacífico S.A., con excepción de aquellos aspectos que han sido reconocidos de responsabilidad del MOP, a criterio de este comisionado.



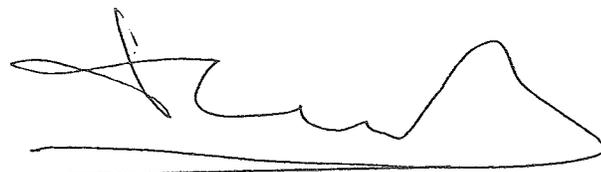
LUIS COURT MOOCK



MANUEL CERECEDA VIDAL



MARCOS LIMA ARAVENA



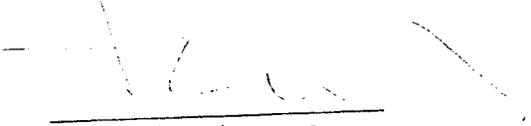
AUTORIZA ESTA ACTUACION
Ricardo Silva Larenas
Secretario Abogado – Actuario



COMISION ARBITRAL
CONCESION "INTERCONEXION VIAL
SANTIAGO - VALPARAISO - VIÑA DEL MAR"

NOTIFICACION DE SENTENCIA ARBITRAL
(Demanda Balance de Obras)

Señor Mauricio Gatica Sotomayor (Representante legal Sociedad Concesionaria Rutas del Pacifico S.A.). En Agustinas 853, piso 2, Santiago, Notifico a Ud personalmente, la Sentencia Arbitral que se adjunta en copia.



Ricardo Silva Larenas
Secretario Abogado

Santiago, 8 de junio de 2005



ANEXO N° 2

Modelo de Resolución DGOP para pago de Sentencias Arbitrales.





GOBIERNO DE CHILE
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

Ref.: Valores devengados a la “Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A.” por cuota i de 3, a pagarse el ___ de ____ de 200x, según lo establecido en el convenio complementario N° 5 de la obra pública fiscal denominada “Interconexión Vial Santiago-Valparaíso-Viña del Mar”.

SANTIAGO,

- VISTOS:
- El DFL MOP N° 850, de 1997, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 15.840, de 1964, Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y del DFL N° 206, de 1960, Ley de Caminos.
 - El D.S. MOP N° 900, de 1996, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL MOP N° 164, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas.
 - El D.S. MOP N° 956, de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones.
 - El Decreto Supremo MOP N° 756, de fecha 29 de mayo de 1998, que adjudicó el contrato de concesión para la ejecución, conservación y explotación de las obras públicas fiscales comprendidas



entre los kilómetros 0,000 y 109,600 del balizado existente en la calzada izquierda de la Ruta 68, incluyéndose las obras correspondientes al Troncal Sur, entre los kilómetros 86.850 y 107,911 y la Ruta 60 – CH (Camino Las Palmas o Rodelillo - El Salto) entre los kilómetros 0,0 y 10,7; obra denominada “Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar”.

- El Decreto Supremo MOP N° 1899, de fecha 16 de mayo de 2000, que modificó el régimen jurídico del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada “Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar” para hacerle aplicable las normas establecidas en el D.S. MOP N° 956, de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones.
- El Decreto Supremo MOP N° 20, de fecha 26 de enero de 2000, que aprobó el Convenio Complementario N° 1, de fecha 03 de septiembre de 1999, de modificación del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada “Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar”.
- El Decreto Supremo MOP N° 1078, de fecha 13 de julio de 2001, que aprobó el Convenio Complementario N° 2, de fecha 07 de junio de 2001, de modificación del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada “Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar”.
- El Decreto Supremo MOP N° 5, de fecha 03 de enero de 2002, que aprobó el Convenio Complementario N° 3, de fecha 15 de noviembre de 2001, de modificación del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada “Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar”.
- El Decreto Supremo MOP N° 466, de fecha 13 de mayo de 2003, que aprobó el Convenio Complementario N° 4, de fecha 29 de abril de 2003, de modificación del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada “Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar”.
- El Decreto Supremo MOP N° XXX, de fecha XX de XXXX de 2006, que aprobó el Convenio Complementario N° 5, de fecha XX de XXXX de 2006, de modificación del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada “Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar”.
- La Resolución N° 520 de 1996 de la Contraloría General de la República que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Resolución N° 55 de 1992.

CONSIDERANDO:

- Que en virtud de lo establecido en el convenio complementario N° 5 del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada “Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar”, el monto adeudado por el MOP a la Sociedad Concesionaria se pagará en tres cuotas cuyo valor y fecha de pago se señala en el numeral 3.1 del referido convenio.



- Que el mismo convenio complementario en su numeral 3.2 consigna que, dentro del plazo de 30 días contados desde la publicación en el Diario Oficial del Decreto Supremo que aprobó el convenio Complementario N° 5, por cada una de las tres cuotas aludidas anteriormente, el Director General de Obras Públicas emitirá una Resolución que reconozca los valores devengados que serán pagados por el MOP.
- Que la publicación del Decreto Supremo en el Diario Oficial se efectuó con fecha YY de YYYYYY de 2006.

RESUELVO:

DGOP N° _____ / (Exento)

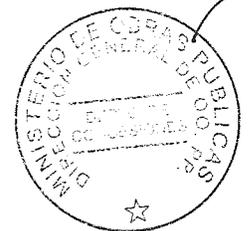
1. **ESTABLECESE** que el valor devengado en beneficio de la “Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A.”, correspondiente a la **cuota i de 3** de las señaladas en el numeral 3.1 del convenio complementario N° 5, equivale a la cantidad de U.F. **xxx.xxx**.
2. **DISPONESE** que la suma indicada en el número precedente deberá ser pagada de modo irrevocable e incondicional por el Ministerio de Obras Públicas el **xx de xxx de 200x**, en pesos chilenos de acuerdo al valor de la unidad de fomento del día de pago efectivo.
3. **ESTABLECESE** que una vez tramitada la presente Resolución, un ejemplar de la misma deberá ser suscrito ante un Notario Público por el representante legal de la sociedad concesionaria y por el Inspector Fiscal, el que quedará en poder de la “Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A.”.
4. **DISPONESE** que el MOP sólo pagará la suma indicada en el número 1 precedente, a quien presente la Resolución, debidamente suscrita, de acuerdo a lo señalado en el número 3 anterior, sea éste la sociedad concesionaria o un tercero. En este último caso, el tercero deberá cumplir además con las siguientes condiciones:
 - a) Haber cumplido con todos los requisitos y formalidades, que, de conformidad con la legislación general aplicable, sean necesarios para efectuar el cobro y para que se verifique el pago.
 - b) Acreditar al Sr. Director General de Obras Públicas, como representante del Ministerio de Obras Públicas, con a lo menos 20 días de antelación al día de vencimiento del plazo fijado para el pago, el cumplimiento de lo señalado en la letra a) anterior.

ANOTESE Y COMUNIQUESE



ANEXO N° 3

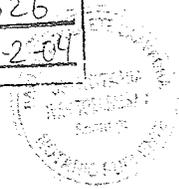
**Ítem 1: Copia de Resolución DGOP (Exenta)
N° 1381, de fecha 15 – 07 – 03.**



PROTOCOLIZADO N° 326
 REP. N° 2406-04 DE 13-2-04



GOBIERNO DE CHILE
 MINISTERIO DE HACIENDA
 OFICINA DE PARTES



9011
 MINISTERIO DE HACIENDA
 OFICINA DE PARTES
 24 JUL 2003
 RECIBIDO

Ref.: Modifica por razones de interés público obras y servicios que indica de la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar", sector iii) Troncal Sur y Ruta 60-CH (Camino Las Palmas).

Santiago, 15 JUL. 2003

CONTRALORIA GENERAL
 TOMA DE RAZON

RECEPCION

DEPART. JURIDICO	
DEPT. T.R. Y REGISTRO	
DEPART. FINANCIERO	
SUB-DEPT. C. CENTRAL	
SUB-DEPT. CUENTAS	
SUB-DEPTO. C.F.Y. BIENES NAC.	
DEPART. AUDITORIA	
DEPART. V.G.P. U.Y.T.	
SUB-DEPTO. MUNICIPI.	

REFRENDACION

REF. POR S: _____
 IMPETIAC: _____
 ANOT. POR S: _____
 IMPETIAC: _____
 REFERENCIO: _____

MAURICIO GATICAS SOTOMAYOR
 Gerente General
 SOCIEDAD CONCESIONARIA
 RUTAS DEL PACIFICO S.A.

Vistos:

- El DFL 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 DFL N°206, de 1960, Ley de Caminos.
- El D.S. MOP N°900 de 1996, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL MOP N°164, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas.
- El D. S. MOP N°956, de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, en especial el artículo 69°.
- El D. S. MOP N°756 de fecha 29 de Mayo de 1998, que adjudicó el contrato de concesión para la ejecución, conservación y explotación de la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar".
- El D. S. MOP N°1899 de 16 de Mayo de 2000, que modificó el régimen jurídico del contrato de concesión para hacerle aplicable el DS MOP N°956, Reglamento de la Ley de Concesiones de Obras Públicas.
- El D. S. MOP N°20 de 26 de Enero de 2000 que aprueba convenio complementario de fecha 03 de septiembre de 1999.
- El D. S. MOP N°1078 de 13 de julio de 2001 que aprueba convenio complementario de fecha 07 de junio de 2001.

CON ESTA FECHA AUTORIZO LA FIRMA DE DON MAURICIO GATICAS SOTOMAYOR C.N.I. N° 7.953.406-6 EN REPRESENTACION DE SOCIEDAD CONCESIONARIA RUTAS DEL PACIFICO S.A., QUIEN FIRMO EN SEÑAL DE ACEPTACION. Santiago, 13 de Febrero de 2004. FIEL DEL ORIGINAL D.G.O.R. MGM

Ministerio Fideicomiso Subvenciones
 Oficina Partes
 D.G.O.R.

33 NOTARIA
 WALTER TORREALBA



- El D. S. MOP N°5 de 3 de enero de 2002 que aprueba convenio complementario de fecha 15 de noviembre de 2001.
- Resolución DGOP (exenta) N° 2142, de 11 de noviembre de 2002.
- Resolución DGOP (exenta) N° 2159, de 11 de noviembre de 2002.
- La Carta Stgo Valpo 226/03 del 9 de junio de 2003 de Rutas del Pacifico S. A.
- El Oficio del Inspector Fiscal N° 4773/03 de 20 de junio de 2003.
- El Oficio del Inspector Fiscal N° 4823 del 08 de julio de 2003 y su anexo 1.
- La Carta Stgo Valpo 258 del 9 de julio de 2003, de Rutas del Pacifico S. A.
- La Resolución N° 520 de 1996, de la Contraloría General de la República que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Resolución N°55 de 1992.

CONSIDERANDO:

Que la Sociedad Concesionaria a través de Carta Stgo Valpo 258 de 9 de julio de 2003, solicita que se autorice la Puesta en Servicio Provisoria del sector iii) de la concesión con exclusión de las obras que señala, que no se encuentran terminadas a esa fecha, por las razones que indica.

Que por Oficio ORD N°4823 de 08 de julio de 2003 del Inspector Fiscal, se indica que las obras indicadas en el anexo 1 del documento de la especie, que se excluyen no afectan el nivel de servicio de la Ruta.

Que el artículo 69 del Reglamento de la Ley de Concesiones de Obras Públicas establece que el Ministerio de Obras Públicas, desde que se perfeccione el contrato, podrá modificar, por razones de interés público, las características de las obras y servicios contratados y, como consecuencia, deberá compensar al concesionario con las indemnizaciones necesarias en caso de perjuicio.

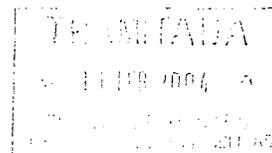
Que dado el avance en la ejecución de las obras del Sector iii) Troncal Sur y Ruta 60-CH (Camino Las Palmas) de la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar" y lo informado por el Inspector Fiscal de la obra, se estima de interés público que dichas obras sean habilitadas a los usuarios a fin de incrementar el estándar de ésta, para lo cual se hace necesario excluir de la próxima Puesta en Servicio Provisoria del Sector aludido la ejecución de las que este documento se individualizan.

Que dado el interés público expresado en el párrafo anterior y que la suscripción y tramitación de un convenio complementario sobre la materia implica tiempos superiores a los requeridos, es que se ha hecho necesaria la dictación del presente acto administrativo.

RESUELVO:

DGOP (Exento) N° _____

1381



1. EXCLÚYESE de exigibilidad para la Puesta en Servicio Provisoria del Sector iii) Troncal Sur y Ruta 60-CH (Camino Las Palmas) de la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago Valparaíso – Viña del Mar" las obras señaladas a continuación:





2.2.1.2 OBRAS ORIGINALES TRONCAL SUR

2.2.1.2.4 INTERSECCIONES DESNIVELADAS				
Sector	Km Inicio	Tipo	Estado Actual	Plazo Máximo
Conexión Uno Norte - Troncal Sur	107,400	Paso Superior	Pendiente	09.08.03
Conexión Álvarez- Limache	106,700	A Nivel	Pendiente	6 Meses después entrega obras 4º Etapa MERVAL en el sector

2.2.1.2.7 CIERROS PERIMETRALES					
Km Inicio	Km Final	Longitud (m)	Lado	Estado Actual	Plazo Máximo
87,260	100,000	12,740,0	Derecho	Pendiente	31.07.03
87,260	100,000	12,740,0	Izquierdo	Pendiente	31.07.03

2.2.1.3 OBRAS ORIGINALES RUTA 60 CH

Sector	Estado Actual	Plazo Máximo
Construcción Retorno a Desnivel, Vía Las Palmas	Pendiente	1 Mes después entrega de terrenos

2.2.1.4 SERVICIOS ESPECIALES OBLIGATORIOS			Plazo Máximo
2.2.1.4.2	Servicios Generales	Pendiente	Año 2005, segundo semestre.

2. ESTABLÉCESE que el plazo para la ejecución de las obras antes indicadas será en los plazos máximos indicados para cada una de ellas y que se señalan en el numeral 1. En caso de que la Sociedad Concesionaria no cumpla con este plazo le serán aplicables las multas establecidas en el artículo 1.8.1, detalladas en la tabla 1.2, letra b) del artículo 1.6.8.1 de las Bases de Licitación, relativas al Plazo Máximo de Puesta en Servicio Provisoria de la Obra del sector iii - Troncal Sur y Ruta 60 CH.

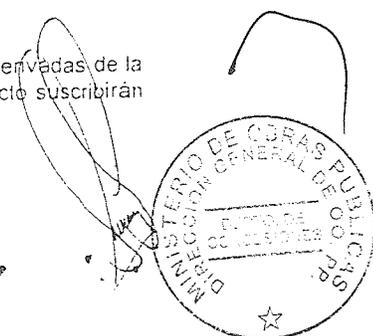
En el tiempo intermedio entre el término de las obras indicadas en el numeral 1 y la fecha de celebración del convenio complementario a que alude el numeral 4, el inspector fiscal del contrato podrá recepcionar dichas obras, previa comprobación de su correcta ejecución.

3. DÉJASE CONSTANCIA que las modificaciones de obras y servicios introducidas en la presente Resolución no darán derecho a la Sociedad Concesionaria a compensaciones o indemnización alguna, no pudiendo en consecuencia, ésta efectuar reclamación fundada en las materias de que trata la presente resolución.

Exceptuarse de lo anterior, las reclamaciones fundadas en los cierros perimetrales de que trata el numeral 1, materia respecto de la cual la Sociedad Concesionaria hizo expresa reserva para reclamar ante las instancias que estime pertinentes. Lo anterior, no constituye en caso alguno un reconocimiento por parte del Ministerio de Obras Públicas, respecto de la procedencia de las acciones que la Sociedad Concesionaria hace reserva.

4. ESTABLÉCESE que la regulación de los plazos y demás condiciones particulares derivadas de la presente resolución serán materia de un Convenio Complementario que para el efecto suscribirán

CON ESTA FECHA AUTORIZO LA FIRMA DE DON MAURICIO GATICA SOTOMAYOR C.N.I. Nº 7.951.068-6 EN REPRESENTACION DE SOCIEDAD CONCESIONARIA AVIRILAS DEL PACIFICO S.A., QUE FIRMO EN SEÑAL DE ACEPTACION. Santiago, 13 de Febrero de 2004.



las partes del contrato de concesión, en un plazo no mayor de 6 meses, contados de la total tramitación de la presente resolución.

5. ESTABLÉCESE que dentro del plazo de 5 días contados desde la fecha de tramitación de la presente Resolución, tres transcripciones de ésta deberán ser suscritas ante Notario por la Sociedad Concesionaria en señal de aceptación de su contenido, debiendo protocolizar ante el mismo uno de los ejemplares. Dos de las transcripciones debidamente suscritas deberán entregarse, una en la Oficina de Partes de la Dirección General de Obras Públicas y otra en la Coordinación de Administración de Contratos de Concesión de la Coordinación General de Concesiones, ambas con una copia autorizada de la protocolización efectuada.

En caso de no cumplimiento de la obligación contenida en el párrafo anterior, cesará la autorización de Puesta en Servicio Provisional del sector iii - Troncal Sur y Ruta 60 Ch, entregada mediante el correspondiente acto administrativo.

6. COMUNÍQUESE la presente Resolución a la Sociedad Concesionaria, a la Coordinación General de Concesiones, a la Coordinación de Administración de Contratos de Concesión, al Inspector Fiscal, Fiscalía del MOP y demás de Servicios que corresponda.

Vº Bº Sr. Ministro de Obras Públicas

ANÓTESE Y COMUNÍQUESE

GERMÁN MILLAN-PÉREZ

Director General de
Obras Públicas

MINISTRO

MINISTERIO DE HACIENDA
Vº Bº Sr. Ministro de Hacienda

CERTIFICO QUE ESTE DOCUMENTO
DE 4 PAGINAS SE PROTOCOLIZA BAJO
EL REPERTORIO N° 240604 DE FECHA
13-2-04 Y AGREGO AL FINAL DE
MIS REGISTROS DEL MISMO MES CON EL
N° 326

IVAN TORREALBA ACVEDO

NOTARIO PÚBLICO

NOTARÍA
IVAN TORREALBA A.
Santiago

NOTARIO SUPLENTE

MAURICIO GATICA SOTOMAYOR
Gerente General
SOCIEDAD CONCESIONARIA
RUTAS DEL PACIFICO S.A.

CON ESTA FECHA AUTORIZO LA FIRMA DE DON MAURICIO GATICA SOTOMAYOR C.N.I. N° 7.951.606-6 EN REPRESENTACION DE SOCIEDAD CONCESIONARIA RUTAS DEL PACIFICO S.A., QUIEN FIRMO EN SEÑAL DE ACEPTACION. Santiago, 13 de febrero de 2004
MGM

PAZ TORREALBA ACVEDO
33ª NOTARIA
IVAN TORREALBA A.
Santiago

LA PRESENTE COPIA ES TESTIGO FIEL DE SU ORIGINAL

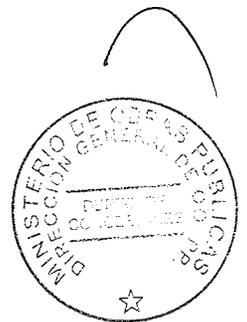
17 FEB 2004

IVAN TORREALBA ACVEDO
NOTARIO PÚBLICO

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS
DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS
Santiago

ANEXO N° 3

Ítem 2: Copia de Resolución DGOP (Exenta)
N° 1623, de fecha 30 – 06 – 04.



El Decreto Supremo MOP N° 1078 de 13 de julio de 2001 que aprueba convenio complementario de fecha 07 de junio de 2001.

El Decreto Supremo MOP N° 5 de 3 de enero de 2002 que aprueba convenio complementario de fecha 15 de noviembre de 2001.

La Resolución DGOP N° 1381 de fecha 15 de julio de 2003 que modifica por razones de interés público obras y servicios que indica de la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar", sector iii) Troncal Sur y Ruta 60 CH (Camino Las Palmas).

La Resolución DGOP (Exenta) N° 1405 de fecha 17 de Julio de 2003 que autoriza Puesta en Servicio Provisoria del sector iii) Troncal Sur y Ruta 60 CH (Camino Las Palmas) de la Obra Pública Fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar".

La Carta Stgo - Valpo 486/03 de fecha 12 de Diciembre de 2003 de Sociedad Concesionaria Ruta del Pacífico S.A.

La Carta Stgo - Valpo 500/03 de fecha 31 de Diciembre de 2003 de Sociedad Concesionaria Ruta del Pacífico S.A.

El Of. N° 424/03 de fecha 31 de Diciembre de 2003 de Inspector Fiscal del Contrato de Concesión.

El Ord. 00912 de fecha 14 de Mayo de 2004 de Inspector Fiscal del Contrato de concesión.

El Acta de fecha 28 de Mayo de 2004, de la Comisión de Autorización de Puesta en Servicio Definitiva del sector iii) Troncal Sur y Ruta 60 CH (Camino Las Palmas) de la Obra Pública Fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar".

La Resolución N° 520 de 1996, de la Contraloría General de la República que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Resolución N° 55 de 1992.

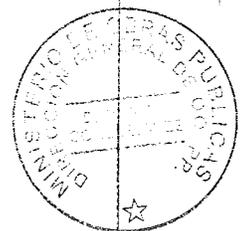
CONSIDERANDO:

Que por Carta Stgo - Valpo 486/03 de fecha 12 de Diciembre de 2003, la Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A., solicita al Director General de Obras Públicas el otorgamiento de la Puesta en Servicio Definitiva del Sector iii) Troncal Sur y Ruta 60 CH (Camino Las Palmas) de la Obra Pública Fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar".

Que mediante Carta Stgo - Valpo 500/03 de fecha 31 de Diciembre de 2003, la Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A. hace referencia a las obras faltantes y a aquellas que se encuentran ejecutadas.

Que mediante oficio Ord. N° 424/03 de fecha 31 de Diciembre de 2003, el Inspector Fiscal del contrato informa sobre el estado de las obras del sector iii) Troncal Sur y Ruta 60 CH (Camino Las Palmas) En el informe que se adjunta al documento aludido, se señalan fechas estimativas de término de las obras y detalla las razones por las cuales su ejecución no ha concluido, entre las cuales se encuentra el no haber podido disponer de accesos a terrenos.

Que la Comisión de Autorización de Puesta en Servicio Definitiva del sector iii) Troncal Sur y Ruta 60 CH (Camino Las Palmas), con fecha 07 de Enero de 2004, se constituyó en terreno y de acuerdo a lo informado por el Inspector Fiscal tomó conocimiento de lo informado mediante Ord. N° 424/03 de fecha 31 de Diciembre de 2003.



Que la Comisión de Autorización de Puesta en Servicio Definitiva del sector iii) Troncal Sur y Ruta 60 CH (Camino Las Palmas) solicitó a la Inspección Fiscal un informe respecto del estado de situación de lo informado en Ord. N° 424/03



Que mediante Ord. N° 912 de fecha 14 de Mayo de 2004, el Inspector Fiscal informa que de las situaciones pendientes informadas mediante Carta Stgo - Valpo N° 500 de fecha 31 de diciembre de 2003, la Sociedad Concesionaria mantiene la condicionalidad de 3 de las 5 obras originalmente diferidas de la Puesta en Servicio Provisoria de mencionado sector, situación que de acuerdo a la Inspección fiscal no afecta la funcionalidad del Sector iii) del contrato, además respecto de las observaciones señaladas en Ord N° 424, se indica que estas fueron atendidas.

Que la Comisión de Autorización de Puesta en Servicio Definitiva del sector iii) Troncal Sur y Ruta 60 CH (Camino Las Palmas), habiendo tomado conocimiento de lo informado por la Inspección Fiscal en Ord N° 912, estima procedente recomendar la Puesta en Servicio Definitiva de las obras del sector iii) Troncal Sur y Ruta 60 CH (Camino Las Palmas), previa regularización administrativa de los aspectos señalados en el punto 5° de la referida Acta

Que el artículo 69, N° 1, del Reglamento de la Ley de Concesiones dispone: "El Ministerio de Obras Públicas, desde que se perfeccione el contrato, podrá modificar, por razones de interés público, las características de las obras y servicios contratados y, como consecuencia, deberá compensar al concesionario con las indemnizaciones necesarias en caso de perjuicio."

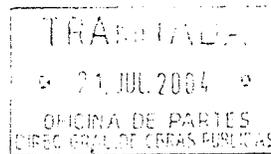
Que en atención a lo informado por la Inspección fiscal del contrato y por la Comisión de Puesta en Servicio Definitiva del sector iii) Troncal Sur y Ruta 60 CH (Camino Las Palmas), en cuanto a los motivos por los cuales las obras se encuentran inconclusas, se estima de interés público otorgar la Puesta en Servicio Definitivo del sector iii) Troncal Sur y Ruta 60 CH (Camino Las Palmas), excluyendo las obras inconclusas individualizadas en carta Stgo-Valpo 500/03, a objeto de mejorar la seguridad y serviciabilidad del tránsito de personas y vehículos en la vía.

Que se hace necesaria la dictación del presente acto administrativo debido a que la suscripción y tramitación de un convenio complementario que regule la materia, implica plazos superiores a los disponibles.

RESUELVO

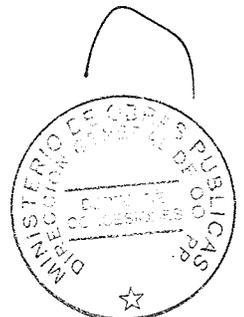
1623

DGOP N° _____ / (Exento)



EXCLUYESE por razones de interés público de la Puesta en Servicio Definitiva del sector iii) Troncal Sur y Ruta 60 CH (Camino Las Palmas) de la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar" las siguientes obras:

Obras del Proyecto	Tipo
Intersección Desniveleada conexión Alvarez - Lininche	Obra original Ruta Troncal Sur
Construcción Retorno a Desnivel Vía Las Palmas	Obras Originales Ruta 60 CH
Servicios Generales	Servicios Especiales Obligatorios



2. ESTABLECESE que la Sociedad Concesionaria deberá ejecutar las obras individualizadas en el Punto 1 anterior, dentro de los plazos que indique el Inspector Fiscal mediante anotación en Libro de Obras, lo que deberá ser informado por este al Director General de Obras Públicas, no pudiendo reclamarse por parte del concesionario, mayores costos producto de la ejecución diferida de las obras que por esta resolución se excluyen.
En caso de incumplimiento de dichos plazos, se aplicarán las multas establecidas en el artículo 1.6.8.1 de las Bases de Licitación.

3. ESTABLECESE que la Sociedad Concesionaria deberá dar cumplimiento a todas las normas del contrato de concesión durante la ejecución de las obras, manteniendo el nivel de servicio de la Obras y resguardando los estándares de seguridad de la ruta.

4. DISPÓNESE que la regulación de las materias que trata la presente Resolución, serán objeto de un convenio complementario que deberá ser suscrito entre las partes en un plazo no superior a 6 meses contados desde la total tramitación de la presente Resolución.

5. ESTABLECESE que, dentro del plazo de 15 días contados desde la completa tramitación de la presente Resolución, la Sociedad Concesionaria deberá contratar las garantías y seguros que correspondan para las obras que por este acto se excluyen, manteniendo vigente, en tanto ello no ocurra, las actuales garantías y seguros del contrato para estas obras. Las garantías y seguros que se contraten deberán cumplir con todos los requisitos establecidos en la normativa del contrato de concesión, lo que será verificado por el Inspector Fiscal.

OTÓRGASE un plazo de 5 días hábiles contados desde la total tramitación de la presente resolución, a Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A. para suscribir ante notario tres transcripciones de la misma, en señal de aceptación de su contenido, debiendo protocolizar ante el mismo uno de sus ejemplares. Dentro del mismo plazo, una de las tres transcripciones será entregada en la Oficina de Partes de la Dirección general de Obras Públicas y la otra en la Coordinación General de Concesiones, ambas con una copia autorizada de la protocolización efectuada.

DISPÓNESE que las obras que por este acto se excluyen, deberán ser incorporadas a la Puesta en Servicio Definitiva de la Obra, mediante Resolución del Director General de Obras, previo informe del Inspector Fiscal del contrato, que de cuenta que la ejecución de las obras ha sido recibida a entera conformidad.

6. COMUNÍQUESE la presente Resolución a la Sociedad Concesionaria, a la Coordinación General de Concesiones, a la Coordinación de Administración de Contratos de Concesión, a la Fiscalía del MOP, al Inspector Fiscal y demás servicios que corresponda.

CONCESIONARIA RUTAS DEL PACIFICO S.A. CANCELAN FIRMO EN SEÑAL DE ACEPTACION. - Santiago 23 de Julio de 2004 -

NOTARIO PUBLICO
Mauricio Gatica Sotomayor
Santiago - Chile

LA PRESENTE COPIA ES TESTIMONIO FIEL DE SU ORIGINAL

NOTES Y COMUNIQUESE

SANTIAGO 23 JUL 2004

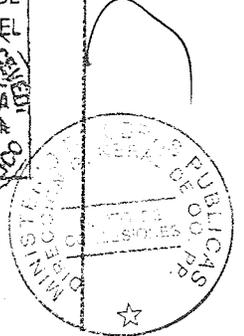
CERTIFICO: QUE ESTE DOCUMENTO DE 4 PAGINAS SE PROTOCOLIZA BAJO EL REPERTORIO N° 12.524 DE FECHA 23/07/04 Y AGREGO AL FINAL DE MIS REGISTROS DEL MISMO MES CON EL N° 27

NOTARIO PUBLICO

Mauricio Gatica Sotomayor
Gerente General
SOCIEDAD CONCESIONARIA RUTAS DEL PACIFICO S.A.

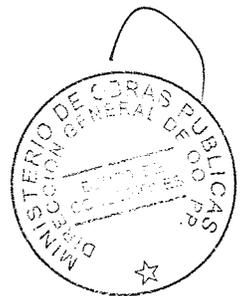
Director General de Obras Públicas
Ministerio de Obras Públicas
Ministerio de Hacienda

N° B° Sr. Ministro de Obras Públicas



ANEXO N° 3

Ítem 3: Copia de Resolución DGOP (Exenta)
N° 3172, de fecha 17 – 10 – 05.





GOBIERNO DE CHILE
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

ALCALDE & C.

11 NOV 2005

MINISTERIO DE HACIENDA
OFICINA DE PARTES
3172
RECIBIDO
20 OCT 2005

CONTRALORIA GENERAL
TOMA DE RAZON

RECEPCION

DEPART. JURIDICO		
DEPT. R. Y REGISTRO		
DEPART. CONTABIL.		
SUB. DEP. C. CENTRAL		
SUB. DEP. E. CUENIAS		
SUB. DEP. C. P. Y BIENES NAC.		
DEPART. AUDITORIA		
DEPART. V. O. P. U. Y L.		
SUB. DEP. MUNICIPAL		

REFRENDACION

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

[Handwritten signature]

MARCO SATEA MATOMAYOR
Gerente General
SOCIEDAD CONCESIONARIA
RUTAS DEL PACIFICO S.A.

Ref.: Modifica por razones de interés público y urgencia obras y servicios que indica en la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar".

SANTIAGO, 17 OCT. 2005

N° _____/

- VISTOS:**
- El DFL MOP N° 850, de 1997, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 15.840, de 1964, Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y del DFL N° 206, de 1960, Ley de Caminos.
 - El Decreto Supremo MOP N° 900, de 1996, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL MOP N° 164, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas.
 - El Decreto Supremo MOP N° 956, de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones, en especial el artículo 69°.
 - El Decreto Supremo MOP N° 756, de fecha 29 de mayo de 1998, que adjudicó el contrato de concesión para la ejecución, conservación y explotación de las obras públicas fiscales comprendidas entre los kilómetros 0,000 y 109.600 del balizado existente en la calzada izquierda de la Ruta 68, incluyéndose las obras correspondientes al Troncal Sur, entre los kilómetros 86.850 y 107.911 y la Ruta 60 - CH (Camino Las Palmas o Rodelillo - El Salto) entre los kilómetros 0,0 y 10,7; obra denominada "Interconexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar".

PROCESO OF. DE PARTES DGOP N° 405335

DIRECCION DE PRESUPUESTOS
DIRECTOR
MINISTERIO DE HACIENDA

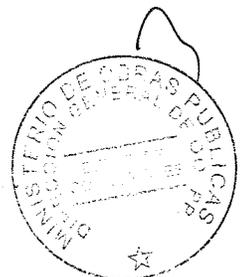
Comercio Judicial Rubrica
Oficial Partes
D.G.O.P.

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS
DIRECCION GENERAL DE OBRAS
PUBICAS

- El Decreto Supremo MOP N° 1899, de fecha 16 de mayo de 2000, que modificó el régimen jurídico del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar" para hacerle aplicable las normas establecidas en el D.S. MOP N° 956, de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones
- El Decreto Supremo MOP N° 20, de fecha 26 de enero de 2000, que aprobó el Convenio Complementario N° 1, de fecha 03 de septiembre de 1999, de modificación del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar".
- El Decreto Supremo MOP N° 1078, de fecha 13 de julio de 2001, que aprobó el Convenio Complementario N° 2, de fecha 07 de junio de 2001, de modificación del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar".
- El Decreto Supremo MOP N° 5, de fecha 03 de enero de 2002, que aprobó el Convenio Complementario N° 3, de fecha 15 de noviembre de 2001, de modificación del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar".
- El Decreto Supremo MOP N° 466, de fecha 13 de mayo de 2003, que aprobó el Convenio Complementario N° 4, de fecha 29 de abril de 2003, de modificación del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar".
- La Resolución DGOP (Exento) N° 1623, de fecha 30 de junio de 2004, que excluyó de la Puesta en Servicio Definitiva del sector iii) Troncal Sur y Ruta 60 CH (Camino Las Palmas) por razones de interés público, la obra Conexión Álvarez - Limache.
- Los Oficios Ord. N° 352/05 y 0353/05 del Inspector Fiscal del Contrato de fechas 14 de septiembre de 2005 y 15 de septiembre de 2005, respectivamente.
- El Oficio Ord. N° 1744 de fecha 14 de septiembre de 2005 del Coordinador de Desarrollo y Gestión de Contratos de Concesión en Etapa de Explotación.
- La carta Nigo - Valpo 459/05 de fecha 15 de septiembre de 2005 de la Sociedad Concesionaria
- La Resolución N° 520 de 1996 de la Contratoría General de la República que fijó el texto refundido, consolidado y sistematizado de la Resolución N° 55 de 1992

CONSIDERANDO:

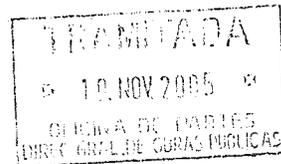
- Que mediante Resolución DGOP (Exento) N° 1623, de fecha 30 de junio de 2004, se excluyó de la Puesta en Servicio Definitiva del sector iii) Troncal Sur y Ruta 60 CH (Camino Las Palmas), por razones de interés público, la obra Conexión Álvarez - Limache.
- Que mediante Oficio Ord. N° 352/05 de fecha 14 de septiembre de 2005, el Inspector Fiscal del Contrato informa sobre el costo del proyecto que permite la solución de la Conexión Troncal Sur con el Par Vial Álvarez - Limache, indicando que para su financiamiento se deberá considerar el valor de \$17.000 del proyecto original. En su Oficio el Inspector Fiscal señala que este proyecto se encuentra plenamente aprobado por las instancias técnicas



correspondientes, señalando que según opinión técnica de Sectra V Región es la única viable, dado el proyecto Merval IV Etapa, obra pronta a entrar en operación.

- Que mediante Oficio Ord. N° 1744 de fecha 14 de septiembre de 2005, el Coordinador de Desarrollo y Gestión de Contratos de Concesión en Etapa de Explotación, informa al Inspector Fiscal la aceptación a la ejecución del proyecto Conexión del Troncal Sur con el Par Vial Álvarez - Limache, en los términos que indica.
- Que mediante Oficio Ord. N° 0353/05 de fecha 15 de septiembre de 2005, el Inspector Fiscal del Contrato informa a la Sociedad Concesionaria respecto a propuesta del MOP.
- Que mediante carta Stgo - Valpo 459/05 de fecha 15 de septiembre de 2005, la Sociedad Concesionaria acepta ejecutar las obras asociadas al proyecto Conexión del Troncal Sur con el Par Vial Álvarez - Limache, en las condiciones propuestas por el MOP.
- Que los artículos 19 de la Ley de Concesiones de Obras Públicas y 69, en especial N° 1 y N° 4, del Reglamento de dicha Ley establecen que el Ministerio de Obras Públicas, desde que se perfeccione el contrato, podrá modificar, por razones de interés público y urgencia, las características de las obras y servicios contratados.
- Que se ha estimado de interés público la ejecución del proyecto Conexión del Troncal Sur con el Par Vial Álvarez - Limache, dado que permitirá la adecuada inserción del proyecto concesionado en su área de influencia, permitiendo su conexión armónica con la ciudad de Viña del Mar, acorde a los estándares del Proyecto IV Etapa, obra pronta a entrar en operación.
- Que por las razones de interés público expresadas precedentemente y teniendo en cuenta que la suscripción y tramitación de un convenio complementario sobre la materia implica tiempos superiores a los requeridos, es que se ha hecho necesaria la dictación del presente acto administrativo.

RESUELVO:
3172
DGOP N° _____ / (Exento)

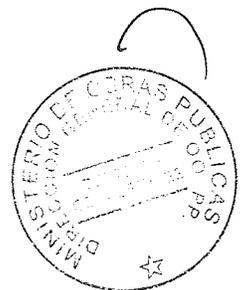


MAURICIO GÁLVEZ SOTOMAYOR
Gerente General
**SOCIEDAD CONCESIONARIA
RUTAS DEL PACÍFICO S.A.**

1. ESTABLÉCESE que "Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A." ejecutará las obras del Proyecto denominado "Conexión del Troncal Sur con el Par Vial Álvarez - Limache".

El valor máximo para la ejecución de todas las inversiones asociadas a dicho proyecto se fija en la cantidad de UF 48.483,70 (Cuarenta y Ocho Mil Cuatrocientas Ochenta y Tres Coma Setenta Unidades de Fomento).

Se deja expresa constancia que para efectos del financiamiento de las inversiones necesarias para la ejecución de dicho proyecto, se considerará el monto de UF 17.000, que será de cargo de la Sociedad Concesionaria, según el proyecto original considerado en el contrato de concesión. En consecuencia, el MOP deberá compensar a la Sociedad Concesionaria, en los términos del respectivo convenio complementario, la diferencia que resulte entre el monto definitivo de las inversiones, que no puede exceder de UF 48.483,70, y el monto de UF 17.000. En el respectivo convenio complementario se fijará el mecanismo de cuentas que permita contabilizar el avance de las obras y la compensación que efectuó el MOP.



2. ESTABLÉCESE que el plazo máximo para la ejecución de las obras será de 3 meses, y se contará desde el día en que la Sociedad Concesionaria suscriba este instrumento en señal de aceptación, según se dispone en el numeral 4. En caso de atraso se aplicará a la Sociedad Concesionaria una multa de 5 UTM por cada día de atraso.
3. ESTABLÉCESE que las modificaciones de obras y servicios de que trata la presente resolución y demás condiciones particulares derivadas de ella, serán materia de un Convenio Complementario que para el efecto suscribirán las partes del contrato de concesión, en un plazo no superior a 3 meses contados de la fecha de la total tramitación de la presente resolución.
4. ESTABLECESE que dentro del plazo de 5 días hábiles contados desde la fecha de tramitación de la presente Resolución, tres transcripciones de ésta deberán ser suscritas ante Notario por "Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A." en señal de aceptación de su contenido, debiendo protocolizar ante el mismo uno de los ejemplares. Dos de las transcripciones debidamente suscritas deberán entregarse, una en la Oficina de Partes de la Dirección General de Obras Públicas y otra en la Coordinación de Desarrollo y Gestión de Contratos de Concesión en Etapa de Explotación de la Coordinación General de Concesiones, ambas con una copia autorizada de la protocolización efectuada.
5. COMUNIQUESE la presente Resolución a "Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A.", a la Dirección General de Obras Públicas, a la Coordinación General de Concesiones, a la Coordinación de Desarrollo y Gestión de Contratos de Concesión en Etapa de Explotación y al Inspector Fiscal de la obra.

ANOTESE Y COMUNIQUESE


 CARVAJAL ORTÚÑEZ
 Director General de Obras Públicas


 V. B. Sr. Ministro de Obras Públicas

JAIME ESTÉVEZ VALENCIA
 Ministro de Obras Públicas


 Sr. Ministro de Hacienda.

COPIA FIEL DEL ORIGINAL D.G.O.P

Vanessa Tardella Rabelar
Clara Patricia
 D.G.O.P

MAURICIO GARCÍA SOTOMAYOR
 Gerente General
 SOCIEDAD CONCESIONARIA
 RUTAS DEL PACÍFICO S.A.



ANEXO N° 3

Ítem 4: Copia de Resolución DGOP (Exenta)
N° 4109, de fecha 28 - 12 - 05.



GOBIERNO DE CHILE
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

MINISTERIO DE HACIENDA
OFICINA DE PARTES
4109
RECIBIDO

29 DIC. 2005

CONTRALORIA GENERAL
TOMA DE RAZON

RECEPCION

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

REFRENDACION

REF. F. J. H. _____
 IMPUTAC. _____
 ANEX. POR: _____
 IMPUTAC. _____
 DE DUC. O. T. O. _____
 002427

PROCESO OF. DE PARTES DGP

NO. 51213
 DIRECTOR
 MINISTERIO DE HACIENDA

Ref.: Modifica por razones de interés público y urgencia, obras y servicios que indica en la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar".

SANTIAGO, 28 DIC. 2005

Nº _____ /

- VISTOS:
- El DFL MOP Nº 850, de 1997, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley Nº 15.840, de 1964, Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y del DFL Nº 206, de 1960, Ley de Caminos.
 - El Decreto Supremo MOP Nº 900, de 1996, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL MOP Nº 164, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas.
 - El Decreto Supremo MOP Nº 956, de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones, en especial el artículo 69º.
 - El Decreto Supremo MOP Nº 756, de fecha 29 de mayo de 1998, que adjudicó el contrato de concesión para la ejecución, conservación y explotación de las obras públicas fiscales comprendidas entre los kilómetros 0,000 y 109,600 del balizado existente en la calzada izquierda de la Ruta 68, incluyéndose las obras correspondientes al Troncal Sur, entre los kilómetros 86,850 y 107,911 y la Ruta 60 - CH (Camino Las Palmas o Rodelillo - El Salto) entre los kilómetros 0,0 y 10,7; obra denominada Interconexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar".

MAURICIO GARCIA SAUNDERS
 Gerente General
 SOCIEDAD GERENCIAL
 RUTAS DEL PACIFICO S.A.

RODRIGUE SAavedra
 Notario
 NOTARIO SUPLENTE

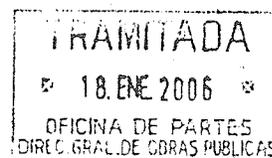
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS
 DIRECCION GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS

- La Resolución DGOP (Exento) N° 1381, de fecha 15 de julio de 2003 que modificó, por razones de interés público, obras y servicios en la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar".
- La carta Stgo-Valpo 622/05 de fecha 19 de diciembre de 2005 de la Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A.
- El Oficio N° 424/05 de fecha 19 de diciembre de 2005 del Inspector Fiscal.
- El Oficio N° 2299 de fecha 20 de diciembre de 2005 de la Coordinación de Desarrollo y Gestión de Contratos de Concesión en Etapa de Explotación, solicitando al Director General de Obras Públicas que resuelva.
- La Resolución N° 520 de 1996 de la Contraloría General de la República que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Resolución N° 55 de 1992.

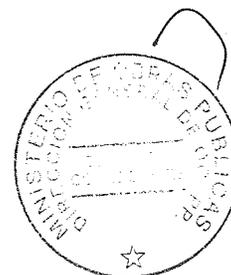
CONSIDERANDO:

- Que la Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A. a través de su carta Stgo-Valpo 622/05 de fecha 19 de diciembre de 2005 manifiesta al Inspector Fiscal de Explotación, que producto de los inconvenientes que indica, solicita prorrogar el plazo estipulado en la Resolución DGOP (Exento) N° 1381 de fecha 15 de julio de 2003, en su Resuelvo N° 1 para las obras de Servicios Generales descritas en el artículo 2.2.1.4.2 de las Bases de Licitación, en los términos que señala.
- Que mediante el Oficio N° 424/05 de fecha 19 de diciembre de 2005, el Inspector Fiscal informó a la Coordinación de Desarrollo y Gestión de Contratos de Concesión en Etapa de Explotación, que no tenía objeciones a la solicitud de la Sociedad Concesionaria, recomendando aceptarla en los términos que señala.
- Que el MOP estima de interés público que dichas obras sean habilitadas en el lugar más apropiado y con el estándar de servicio que requiere la autopista.
- Que teniendo en cuenta que la suscripción y tramitación del convenio complementario actualmente en estudio, implica tiempos superiores a los requeridos, es que se ha hecho necesaria la dictación del presente acto administrativo, sin perjuicio de la regulación de todos sus efectos mediante el respectivo convenio complementario
- Que el artículo 69° del Reglamento de la Ley de Concesiones de Obras Públicas establece que el Ministerio de Obras Públicas, desde que se perfeccione el contrato, podrá modificar por razones de interés público y urgencia, las características de las obras y servicios contratados.

RESUELVO:
4109
 DGOP N° _____ / (Exento)



1. **MODIFICASE** la estipulación derivada del Resuelvo N° 1 de la Resolución DGOP (Exenta) N° 1381 de fecha 15 de julio de 2003, en el sentido que el plazo máximo para la implementación de las áreas de servicio descritas en el artículo 2.2.1.4.2 Servicios Generales de las Bases de Licitación será el 31 de diciembre de 2006.



2. ESTABLECESE que en caso que la Sociedad Concesionaria no cumpla con este plazo, le serán aplicables las multas establecidas en el artículo 1.8.1 detalladas en la tabla 1.2 letra b) del artículo 1.6.8.1 de las Bases de Licitación, relativas al Plazo Máximo de Puesta en Servicio Provisoria de la Obra del Sector iii -Trocal Sur y Ruta 60 CH.
3. ESTABLECESE que las modificaciones de obras y servicios introducidas en la presente Resolución, no darán derecho a la Sociedad Concesionaria a compensaciones o indemnización alguna, no pudiendo en consecuencia efectuar reclamación fundada en las materias de que trata la presente Resolución.
4. ESTABLECESE que la regulación de los plazos, y demás condiciones particulares derivadas de la presente Resolución, serán materia de un convenio complementario que para el efecto suscribirán las partes del contrato de concesión, en un plazo máximo de 6 meses contados de la total tramitación de la presente Resolución. En dicho convenio deberá reflejarse, también, el efecto económico que significa el diferir la inversión correspondiente.
5. ESTABLECESE que dentro del plazo de 10 días hábiles contados desde la fecha de tramitación de la presente Resolución, tres transcripciones de ésta deberán ser suscritas ante Notario por "Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A." en señal de aceptación de su contenido, debiendo protocolizar ante el mismo uno de los ejemplares. Dos de las transcripciones debidamente suscritas deberán entregarse, una en la Oficina de Partes de la Dirección General de Obras Públicas y otra en la Coordinación de Administración de Contratos de Concesión de la Coordinación General de Concesiones, ambas con una copia autorizada de la protocolización efectuada.
6. COMUNIQUESE la presente Resolución a "Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A.", a la Dirección General de Obras Públicas, a la Coordinación General de Concesiones, a la Coordinación de Administración de Contratos de Concesión y al Inspector Fiscal de la obra.

ANOTESE Y COMUNIQUESE



MAURICIO GATICA SOTOMAYOR
Gerente General
SOCIEDAD CONCESIONARIA
RUTAS DEL PACIFICO S.A.



CARLOS RIQUELME OTTONE
Director General de Obras Públicas

Violata Barra Jaundax
Oficial Partes (S)
D. G. O. P.

JÁIME ESTÉVEZ VALENCIA
Ministro de Obras Públicas
Transportes y Telecomunicaciones
Vº Bº Sr. Ministro de Obras Públicas

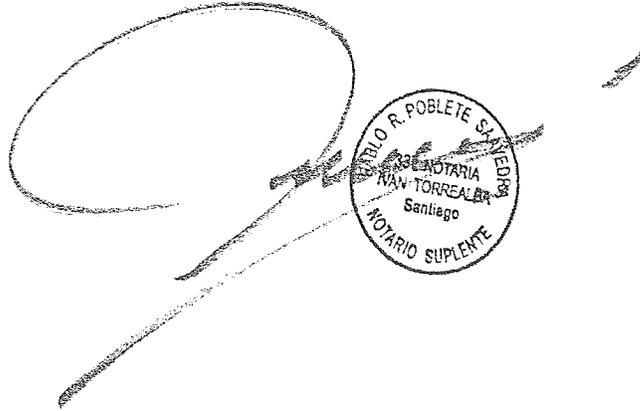
REPUBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE HACIENDA
Vº Bº Sr. Ministro de Hacienda.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS
DIRECCIÓN GENERAL DE O.P.P.

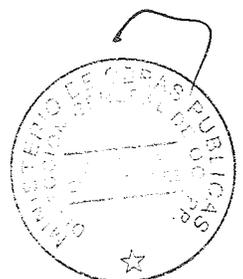
MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS
OFICINA DE PARTES
D. G. O. P.

AUTORIZACION A LA VUELTA

Autorizo la firma de don MAURICIO VICENTE GATICA SOTOMAYOR, C.I. N°7.951.606-6, en representación de SOCIEDAD CONCESIONARIA RUTA DEL PACIFICO S.A., quien firma en señal de aceptación. Santiago, Enero 23 de 2006.
ccf



A handwritten signature in dark ink is written over a circular notary stamp. The signature is a cursive-style name, likely 'Mauricio Vicente Gatica Sotomayor'. The circular stamp contains the following text: 'MAURICIO R. POBLETE S. JEDER' at the top, 'NOTARIO' in the center, 'RAV TORREALBA' below it, 'Santiago' below that, and 'NOTARIO SUPLENTE' at the bottom.



IVAN TORREALBA ACEVEDO
NOTARIO PUBLICO
HUERFANOS 979 OF. 501 - SANTIAGO

MGM

REPERTORIO N° 1023-06

3.

PROTOCOLIZACIÓN RESOLUCIÓN DE MODIFICACIÓN

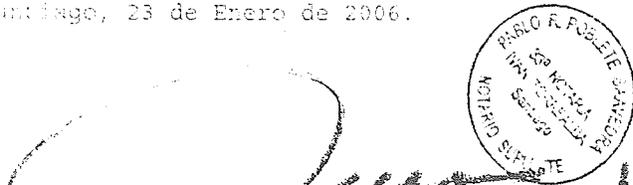
DE OBRA PUBLICA

INTERCONEXIÓN VIAL SANTIAGO -
VALPARAÍSO - VIÑA DEL MAR

4.167431

Protocolización de RESOLUCIÓN, en cuya Ref. dice: Modifica por razones de interés público y urgencia, obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar" entre el MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS a SOCIEDAD CONCESIONARIA RUTAS DEL PACIFICO S.A., el que se encuentra firmado, solicitado por el abogado don Nicolás Ossa Guzmán, que consta de cuatro páginas y se agrega al final de mis Registros Públicos del mes en curso, bajo el NUMERO TRESCIENTOS SESENTA Y NUEVE.

Santiago, 23 de Enero de 2006.



PABLO ROBERTO POBLETE SAAVEDRA

NOTARIO SUPLENTE



ANEXO N° 3

Ítem 5: Copia de Resolución DGOP (Exenta)
N° 2960, de fecha 11 – 12 – 03.



CC 138
Tarifas



GOBIERNO DE CHILE
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

MINISTERIO DE HACIENDA
OFICINA DE PARTES
12 DIC 2003
RECIBIDO

Ref: Modifica por razones de interés público obras y servicios que indica en la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar".

CONTRALORIA GENERAL
TOMA DE RAZON

RECEPCION

DEPART. JURIDICO		
DEPT. T.R. Y REGISTRO		
DEPART. CONTABIL.		
SUB DEPT. C. CENTRAL		
SUB DEPT. E CUENTAS		
SUB DEPT. C.F.Y BIENS. NAC.		
DEPART. AUDITORIA		
DEPART. V.O.P. U.Y.T.		
SUB DEPT. MUNICIPAL		

REFRENDACION

REF. POP. I _____
IMPUTAC. _____
ANOT. POP. S. _____
IMPUTAC. _____
DEBUC. DIC. _____

SANTIAGO, ... 11 DIC 2003

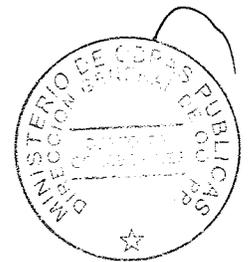
N° _____ /

- VISTOS:
- El DFL MOP N° 850, de 1997, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 15 840 de 1964, Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y del DFL N° 206, de 1960, Ley de Caminos.
 - El Decreto Supremo MOP N° 900, de 1996, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL MOP N° 164, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas.
 - El Decreto Supremo MOP N° 956, de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones, en especial el artículo 69°.
 - El Decreto Supremo MOP N° 756, de fecha 29 de mayo de 1998, que adjudicó el contrato de concesión para la ejecución, conservación y explotación de las obras públicas fiscales comprendidas entre los kilómetros 0,000 y 109,600 del balizado existente en la calzada izquierda de la Ruta 68, incluyéndose las obras correspondientes al Troncal Sur, entre los kilómetros 86,850 y 107,911 y la Ruta 60 - CH (Camino Las Palmas o Rodelillo - El Salto) entre los kilómetros 0,0 y 10,7; obra denominada "Interconexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar".

REPRESENTANTE GATICA SOTOMAYOR
Gerente General
SOCIEDAD CONCESIONARIA
RUTAS DEL PACIFICO S.A.

MM

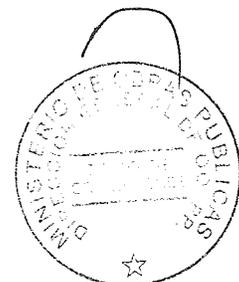
COPIA DEL DEL ANONCIAL D. G. O. P.
Almendra Sotelo R. R. R. R.
Oficial Partes
D.G.O.P.



- El Decreto Supremo MOP N° 1899, de fecha 16 de mayo de 2000, que modificó el régimen jurídico del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar" para hacerle aplicable las normas establecidas en el D.S. MOP N° 956, de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones.
- El Decreto Supremo MOP N° 20, de fecha 26 de enero de 2000, que aprobó el convenio complementario, de fecha 03 de septiembre de 1999, de modificación del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar".
- El Decreto Supremo MOP N° 1078, de fecha 13 de julio de 2001, que aprobó el convenio complementario, de fecha 07 de junio de 2001, de modificación del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar".
- El Decreto Supremo MOP N° 5, de fecha 03 de enero de 2002, que aprobó el convenio complementario, de fecha 15 de noviembre de 2001, de modificación del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar".
- El Decreto Supremo MOP N° 466, de fecha 13 de mayo de 2003, que aprobó el convenio complementario, de fecha 06 de abril de 2003, de modificación del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar".
- Las cartas Stgo-Valpo 412/03 y Stgo/Valpo 459/03 del 23 de octubre de 2003 y 26 de noviembre de 2003, respectivamente, de "Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A." mediante la cual solicita al MOP la modificación temporal de la estructura de cobro en las Plazas de Peaje Troncales de Lo Prado y Zapata, postergando la aplicación de la estructura de cobro señalada para ellas en el artículo 1.13.2 de las Bases de Licitación. Exponiendo que ello en ningún caso representa una alteración al régimen económico del contrato, por lo que renuncia desde ya a cualquier indemnización por ese concepto.
- El Oficio N° 328 del Inspector Fiscal de fecha 28 de noviembre de 2003, mediante el cual informa que no tiene objeciones a la solicitud de "Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A." recomendando aceptarla en los términos que señala.
- La Resolución N° 520 de 1996 de la Contraloría General de la República que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Resolución N° 55 de 1992.

CONSIDERANDO:

- Que, "Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A." mediante cartas Stgo-Valpo 412/03 y Stgo/Valpo 459/03 del 23 de octubre de 2003 y 26 de noviembre de 2003, respectivamente, solicita al MOP la modificación temporal de la estructura de cobro en las Plazas de Peaje Troncales de Lo Prado y Zapata, postergando la aplicación de la estructura de cobro señalada para ellas en el artículo 1.13.2 de las Bases de Licitación. Exponiendo que ello en ningún caso representa una alteración al régimen económico del contrato, por lo que renuncia desde ya a cualquier indemnización por ese concepto.

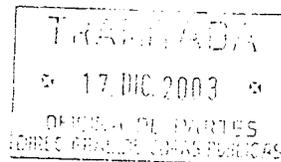


- Que, el Inspector Fiscal del contrato mediante Oficio N° 328 de fecha 28 de noviembre de 2003 informa que no tiene objeciones a la solicitud de "Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A." recomendando aceptarla en los términos que señala.
- Que se ha estimado de interés público evaluar los impactos de la aplicación de la estructura tarifaria para las Plazas de Peaje de Lo Prado y Zapata dispuesta en el artículo 1.13.2 de las Bases de Licitación sobre los flujos vehiculares, y su desplazamiento y concentración sobre la ruta, y analizar posibles optimizaciones a dicha estructura que garanticen la seguridad a los usuarios de la ruta en concesión.
- Que el artículo 69 del Reglamento de la Ley de Concesiones de Obras Públicas establece que el Ministerio de Obras Públicas, desde que se perfeccione el contrato, podrá modificar, por razones de interés público, las características de las obras y servicios contratados y, como consecuencia, deberá compensar al concesionario con las indemnizaciones necesarias en caso de perjuicio.
- Que en sus cartas antes individualizadas "Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A." indica que la modificación propuesta en ningún caso representa una alteración al régimen económico, por lo que renuncia desde ya a cualquier indemnización por ese concepto.
- Que por las razones de interés público expresadas precedentemente y teniendo en cuenta que la suscripción y tramitación de un convenio complementario sobre la materia implica tiempos superiores a los requeridos, es que se ha hecho necesaria la dictación del presente acto administrativo, sin perjuicio de la regulación de todos sus efectos mediante el respectivo Convenio Complementario.

RESUELVO:

2960

DGOP N° _____ / (Exento)



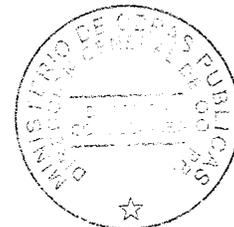
1. AUTORIZASE a "Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A." para cobrar en las Plazas de Peaje Troncales de Lo Prado y Zapata las tarifas establecidas en el N° 2 de la presente Resolución

Que conforme lo señala "Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A." en su carta Sigo/Valpo 459/03, antes citada, ésta renuncia desde ya a cualquier indemnización por la aplicación de las tarifas que se indica.

2. SEÑALANSE las tarifas máximas que está autorizada a cobrar "Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A." en las Plazas de Peaje Troncales de Lo Prado y Zapata, estas últimas a cobrar desde las 00 00 horas del 1° de Enero de 2004 y hasta el 31 diciembre de 2004, que constan en el siguiente cuadro:

CAL.	TIPO DE VEHICULO	TARIFA (S)	
		Horario Normal	Horario Fin de Semana
1	Motos y Motocicletas	300	400
2	Autos y Camionetas	1200	1700
3	Autos y Camionetas con remolque	1200	1700
4	Buses de 2 ejes	2000	2300
5	Camiones de 2 ejes	2000	2300
6	Buses de mas de 2 ejes	2900	3600
7	Camiones de mas de 2 ejes	2900	3600

MAURICIO GARCIA SOTO MAYOR
Gerente General
SOCIEDAD CONCESIONARIA
RUTAS DEL PACIFICO S.A.



ACS

"Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A." cobrará tarifas diferenciadas, entendiéndose por el Horario de Fin de Semana lo siguiente:

- Tarifa de Fin de Semana, categorías 1, 2, 3 es la tarifa entre las 17:00 hrs. del Viernes hasta las 23:59:59 hrs. del Domingo.
- Tarifa de Fin de Semana, categorías 4, 5, 6, 7 es la tarifa entre las 00:00 hrs. del Sábado hasta las 23:59:59 hrs. del Domingo.
- Cuando el día Viernes sea feriado, la tarifa de fin de semana se aplicará a contar de las 17:00 hrs. del día hábil anterior y si es Lunes, se aplicará hasta las 23:59:59 hrs. de ese día, o del día siguiente, si éste también fuera feriado.

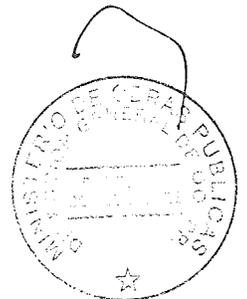
Se entenderá por Horario Normal el resto de los periodos horarios.

3. ESTABLECESE que las tarifas precedentemente indicadas deberán ser informadas a los usuarios en el tiempo y forma establecidas en las Bases de Licitación.
4. ESTABLECESE que se deberá contratar un estudio de demanda para evaluar los impactos de la aplicación de la estructura tarifaria para las Plazas de Peaje de Lo Prado y Zapata dispuesta en el artículo 1.13.2 de las Bases de Licitación y analizar posibles optimizaciones a dicha estructura. Dicho estudio deberá estar concluido a más tardar el 30 de septiembre de 2004. Serán contraparte de dicho estudio, además de la Sociedad Concesionaria, un representante del Ministerio de Obras Públicas y un representante del Ministerio de Hacienda. Los términos de referencia de dicho estudio deberán contar con la aprobación del Ministerio de Obras Públicas, a través del Inspector Fiscal.

La empresa consultora que ejecute el estudio deberá estar inscrita en el Registro de Consultores del MOP en primera categoría o primera superior en los tópicos correspondientes al Área 1 de Planificación y Factibilidad especialidad 1.3 Sistemas de Transporte y Área 2 de Administración especialidad 2.2 Estudios Económicos, Financieros y Tarifarios. Además, la empresa elegida deberá acreditar una antigüedad de al menos 30 meses en dicho registro.

El estudio antes mencionado será contratado por la Sociedad Concesionaria a su entero costo.

5. ESTABLECESE que las modificaciones de obras y servicios de que trata la presente resolución y demás condiciones particulares derivadas de la presente resolución, serán materia de un Convenio Complementario que para el efecto suscribirán las partes del contrato de concesión, en un plazo máximo de 6 meses, contados desde la fecha de total tramitación de la presente resolución.
6. ESTABLECESE que dentro del plazo de 5 días hábiles contados desde la fecha de tramitación de la presente Resolución, tres transcripciones de ésta deberán ser suscritas ante Notario por "Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A." en señal de aceptación de su contenido, debiendo protocolizar ante el mismo uno de los ejemplares. Dos de las transcripciones debidamente suscritas deberán entregarse, una en la Oficina de Partes de la Dirección General de Obras Públicas y otra en la Coordinación de Administración de Contratos de Concesión de la Coordinación General de Concesiones, ambas con una copia autorizada de la protocolización efectuada.



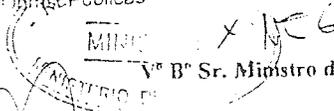
M

COMUNIQUESE la presente Resolución a "Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A.", a la Dirección General de Obras Públicas, a la Coordinación General de Concesiones, a la Coordinación de Administración de Contratos de Concesión y al Inspector Fiscal de la obra.

ANOTESE Y COMUNIQUESE



JUAN MILLAN PEREZ
Director General de
Obras Públicas



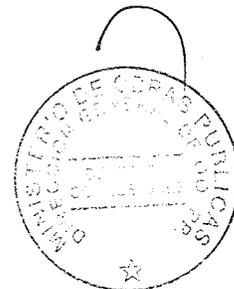
MOP X 126

Vº Bº Sr. Ministro de Obras Públicas

Vº Bº Sr. Ministro de Hacienda.

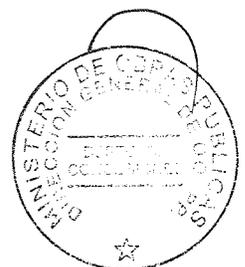


MAURICIO GATICA SOTOMAYOR
Gerente General
SOCIEDAD CONCESIONARIA
RUTAS DEL PACIFICO S.A.



ANEXO N° 3

**Ítem 6: Copia de Resolución DGOP (Exenta)
N° 3393, de fecha 20 – 12 – 04.**





GOBIERNO DE CHILE
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

PROTOCOLIZADO N° 6
REP. N° 3705 DE 04/01/05



MINISTERIO DE HACIENDA
OFICINA DE PARTES
3383
RECIBIDO

Ref.: Modifica por razones de interés público obras y servicios que indica en la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar".

SANTIAGO, 20 DIC 2004

N° _____ /

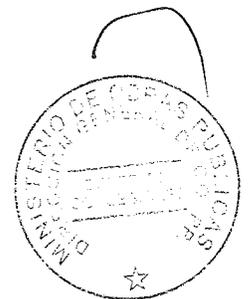
CONTRALORIA GENERAL	
TOMA DE RAZON	
RECEPCION	
DEPART. JURIDICO	
DEPART. REGISTRO	
DEPART. CONTABIL	
SUB DEPT. CENTRAL	
SUB DEPT. CUENTAS	
SUB DEPT. BIENES NAC.	
DEPART. AUDITORIA	
DEPART. M.O.P. U.T.	
SUB DEPT. MUNICIP.	
REFRENDACION	
REF. PUNA	

- VISTOS:
- El DFL MOP N° 850, de 1997, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 15.840, de 1964, Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y del DFL N° 20c, de 1960, Ley de Caminos.
 - El Decreto Supremo MOP N° 900, de 1996, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL MOP N° 164, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas.
 - El Decreto Supremo MOP N° 956, de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones, en especial el artículo 69°.
 - El Decreto Supremo MOP N° 756, de fecha 29 de mayo de 1998, que adjudicó el contrato de concesión para la ejecución, conservación y explotación de las obras públicas fiscales comprendidas entre los kilómetros 0,000 y 109,600 del balizado existente en la calzada izquierda de la Ruta 68, incluyéndose las obras correspondientes al Troncal Sur, entre los kilómetros 86.850 y 107,911 y la Ruta 60 - CH (Camino Las Palmas o Rodelillo - El Salto) entre los kilómetros 0,0 y 10,7; obra denominada "Interconexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar".

Mauricio García Sotomayor
Gerente General
SOCIEDAD CONCESIONARIA
RUTAS DEL PACIFICO S.A.

COPIA FIEL DEL ORIGINAL D.G.O.P.

Concepción Guadalupe Rubilar
Oficial Partes
D.G.O.P.



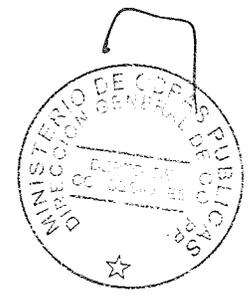
La Resolución DGOP (Exenta) N° 2960, de fecha 11 de diciembre de 2003 que modificó, por razones de interés público, obras y servicios en la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar".



- La Resolución DGOP (Exenta) N° 1386, de fecha 03 de junio de 2004 que modificó, por razones de interés público, obras y servicios en la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar".
- La carta Stgo-Valpo 588/04 de fecha 16 de diciembre de 2004 de Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A., mediante la cual solicita al MOP se prorrogue la actual estructura de cobro en las plazas de peaje troncales de Lo Prado y Zapata.
- La Resolución DGOP (Exenta) N° 3388, de fecha 17 de diciembre de 2004, que aplicó la clasificación de vehículos contenida en el Decreto MOP N° 2055 de fecha 17 de diciembre de 2001.
- La Resolución N° 520 de 1996 de la Contraloría General de la República que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Resolución N° 55 de 1992.

CONSIDERANDO:

- Que, mediante la Resolución DGOP (Exenta) N° 2960 de fecha 11 de diciembre de 2003, el MOP autorizó a Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A., la modificación temporal de la estructura de cobro en las Plazas de Peaje Troncales de Lo Prado y Zapata, postergando la aplicación de la estructura de cobro señalada para ellas en el artículo 1.13.2 de las Bases de Licitación.
- Que mediante la Resolución DGOP (Exenta) N° 1386, de fecha 3 de junio de 2004, el MOP amplió en 7 meses (a contar del 18 de junio de 2004) el plazo para suscribir el convenio complementario indicado en la Resolución DGOP (Exenta) N° 2960, de fecha 11 de diciembre de 2003. Esto es, hasta el 18 de enero de 2005.
- Que, según lo informado por Sociedad Concesionaria mediante la carta Stgo-Valpo 588/04 de fecha 16 de diciembre de 2004, el estudio de demanda contratado en virtud de lo señalado en el número 4 de la Resolución DGOP (Exenta) N° 2960 de fecha 11 de diciembre de 2003, requiere de al menos 3 meses adicionales para su conclusión, por lo cual solicita al MOP se prorrogue la actual estructura de cobro en las plazas de peaje troncales de Lo Prado y Zapata, sin perjuicio del reajuste que corresponde aplicar a partir del 1 de enero de 2005, exponiendo que ello en ningún caso representa una alteración al régimen económico del contrato, por lo que renuncia desde ya a cualquier indemnización por ese concepto.
- Que mediante el estudio de demanda aludido en el considerando anterior se ha estimado de interés público evaluar los impactos de la aplicación de la estructura tarifaria para las Plazas de Peaje de Lo Prado y Zapata dispuesta en el artículo 1.13.2 de las Bases de Licitación sobre los flujos vehiculares, y su desplazamiento y concentración sobre la ruta, y analizar posibles optimizaciones a dicha estructura que garanticen la seguridad a los usuarios de la ruta en concesión.
- Que por las razones de interés público expresadas precedentemente y teniendo en cuenta que la suscripción y tramitación de un convenio complementario sobre la materia implica tiempos superiores a los requeridos, es que se ha hecho necesaria la dictación del presente acto administrativo, sin perjuicio de la regulación de todos sus efectos mediante el respectivo Convenio Complementario.



EDRA
Y ALBA
MAGO
R/O SUPLENTE



- Que el artículo 69 del Reglamento de la Ley de Concesiones de Obras Públicas establece que el Ministerio de Obras Públicas, desde que se perfeccione el contrato, podrá modificar, por razones de interés público, las características de las obras y servicios contratados y, como consecuencia, deberá compensar al concesionario con las indemnizaciones necesarias en caso de perjuicio.
- Que atendido el evidente interés público que reviste el estudio de demanda indicado, así como sus conclusiones y los acuerdos que se deriven de ellas:

RESUELVO:
DGOP N° 3393 / (Exento)

TRAMITADA
N° 20.610.2004
OFICINA DE PARTES
DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS

1. AUTORIZASE a "Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A." para cobrar en las Plazas de Peaje Troncales de Lo Prado y Zapata las tarifas establecidas en el N° 2 de la presente Resolución.
2. SEÑALANSE las tarifas máximas que está autorizada a cobrar "Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A." en las Plazas de Peaje Troncales de Lo Prado y Zapata, desde las 00.00 horas del 1 de enero de 2005 y hasta el 30 de junio de 2005, que constan en el siguiente cuadro:

CAT.	TIPO DE VEHICULO	TARIFA (\$)	
		Horario Normal	Horario Fin de Semana
a)	Autos, Camionetas y Station Wagons, Autos, Camionetas y Station Wagons con uno o más ejes adicionales	1.200	1.800
b)	Camiones y Buses de 2 ejes, Maquinaria Agrícola, de Construcción y Camionetas con doble rueda trasera	2.000	2.300
c)	Camiones y Buses de más de 2 ejes	2.900	3.700
d)	Motos	300	400

"Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A." cobrará tarifas diferenciadas, entendiéndose por Horario de Fin de Semana lo siguiente:

- Tarifa de Fin de Semana, categorías a) y d) es la tarifa entre las 17:00 hrs. del Viernes hasta las 23:59:59 hrs. del Domingo.
- Tarifa de Fin de Semana, categorías b) y c) es la tarifa entre las 00:00 hrs. del Sábado hasta las 23:59:59 hrs. del Domingo.
- Cuando el día Viernes sea feriado, la tarifa de fin de semana se aplicará a contar de las 17:00 hrs. del día hábil anterior y si es Lunes, se aplicará hasta las 23:59:59 hrs. de ese día, o del día siguiente, si éste también fuera feriado.

[Handwritten signature]

Se entenderá por Horario Normal el resto de los periodos horarios.

3. ESTABLECESE que las tarifas precedentemente indicadas deberán ser informadas a los usuarios en el tiempo y forma establecidas en las Bases de Licitación.
4. ESTABLECESE que la etapa final del estudio de demanda se realizará sobre la base de términos de referencia que el MOP entregará a la Sociedad Concesionaria dentro de los 20 días contados desde la fecha de total tramitación de la presente resolución. En particular, dichos términos de referencia establecerán la información adicional base que

MAURICIO GATICA SOTOMAYOR
Gerente General
SOCIEDAD CONCESIONARIA
RUTAS DEL PACIFICO S.A.
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS
DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS

[Handwritten mark]

es necesario recolectar para su adecuada finalización y las estructuras y escenarios de tarifas a evaluar socialmente. Actuarán como contraparte de esta etapa del estudio un representante del MOP, un representante de la Secretaría Ejecutiva del Comité Interministerial de Inversiones en Infraestructura de Transporte (SECTRA) y un representante del Ministerio de Hacienda.

5. ESTABLECESE que la Sociedad Concesionaria Ejecutará a su cargo un plan de difusión e información al usuario respecto de la estructura tarifaria que el MOP determine aplicar basado en los resultados del estudio de demanda antes referido. Dicho plan deberá ser aprobado previamente por el Inspector Fiscal.
6. ESTABLECESE que las modificaciones de obras y servicios de que trata la presente resolución y demás condiciones particulares derivadas de la presente resolución y de las resoluciones DGOP (Exenta) N° 2960 de fecha 11 de diciembre de 2003 y DGOP (Exenta) N° 1386, de fecha 3 de junio de 2004, serán materia de un Convenio Complementario que para el efecto suscribirán las partes del contrato de concesión, en un plazo máximo de 7 meses, contados desde la fecha de total tramitación de la presente resolución.
7. SEÑALASE que conforme lo señala "Sociedad Concesionaria Rutas del Pacifico S.A." en su carta Stgo-Valpo 588/04 de fecha 16 de diciembre de 2004, antes citada, ésta renuncia desde ya a cualquier indemnización por la aplicación de las tarifas que se señala en el número 2 del presente Resuelvo.

ESTABLECESE que dentro del plazo de 5 días hábiles contados desde la fecha de tramitación de la presente Resolución, tres transcripciones de ésta deberán ser suscritas ante Notario por "Sociedad Concesionaria Rutas del Pacifico S.A." en señal de aceptación de su contenido, debiendo protocolizar ante el mismo uno de los ejemplares. Dos de las transcripciones debidamente suscritas deberán entregarse, una en la Oficina de Partes de la Dirección General de Obras Públicas y otra en la Coordinación de Administración de Contratos de Concesión de la Coordinación General de Concesiones, ambas con una copia autorizada de la protocolización efectuada.

COMUNIQUESE la presente Resolución a la "Sociedad Concesionaria Rutas del Pacifico S.A.", a la Dirección General de Obras Públicas, a la Coordinación General de Concesiones, a la Coordinación de Administración de Contratos de Concesión y al Inspector Fiscal de la obra.

CON ESTA FECHA AUTORIZO LA FIRMA DE DON MAURICIO GATICA SOTOMAYOR, C.N.I. N°7.951.606-6 por SOCIEDAD CONCESIONARIA RUTAS DEL PACIFICO S.A., QUIEN FIRMA EN SEÑAL DE ACEPTACION. - Santiago, 04 de Enero de 2005 -



CERTIFICO: QUE ESTE DOCUMENTO DE 4 PAGINAS SE PROTOCOLIZA BAJO EL REPERTORIO N° 33-21-2005 DE FECHA 04/01/05 Y AGREGO AL FINAL DE MIS REGISTROS DEL MISMO MES CON EL N° 6

IVAN TORREALBA ACEVEDO
 NOTARIO PÚBLICO
 G. M. TORREALBA ACEVEDO
 Director General de Obras Públicas
 Santiago

SANTIAGO - 6 ENE 2005

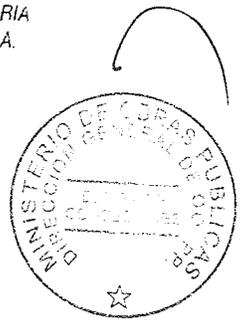
COMUNIQUESE A LA SOCIEDAD CONCESIONARIA RUTAS DEL PACIFICO S.A.

MAURICIO GATICA SOTOMAYOR
 Gerente General
 SOCIEDAD CONCESIONARIA RUTAS DEL PACIFICO S.A.

V° B° Sr. Ministro de Obras Públicas

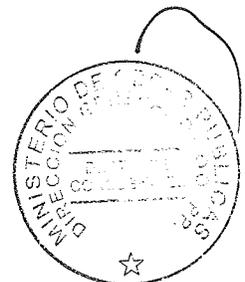


V° B° Sr. Ministro de Hacienda.



ANEXO N° 3

**Ítem 7: Copia de Resolución DGOP (Exenta)
N° 1751, de fecha 10 – 06 – 05.**





GOBIERNO DE CHILE
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

MINISTERIO DE HACIENDA
OFICINA DE PARTES
22 JUN 2005
RECIBIDO

CONTRALORIA GENERAL
TOMA DE RAZON
RECEPCION

DEPART. JURIDICO	
DEPART. FISCAL	
DEPART. CONTABIL.	
SUB-DEPT. CONTABIL.	
SUB-DEPT. E. LIBERIAS	
SUB-DEPT. E. Y F. INVIAC.	
DEPART. ADMINISTRACION	
DEPART. ECONOMIA	
SUB-DEPT. ECONOMIA	

REFRENDACION

REF. DEPT. _____
 DEPART. _____
 ANOT. DEPT. _____
 DEPART. _____

FECHA: _____

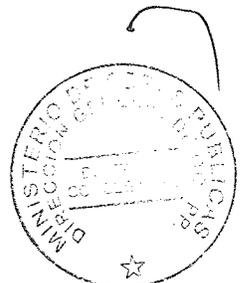
Ref: Modifica por razones de interés público obras y servicios que indica en la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago - Valparaiso - Viña del Mar".

SANTIAGO, 10 JUN, 2005

N° 1751 /

- VISTOS:
- El DFL MOP N° 850, de 1997, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 15.840, de 1964, Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y del DFL N° 206, de 1960, Ley de Caminos.
 - El Decreto Supremo MOP N° 900, de 1996, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL MOP N° 164, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas.
 - El Decreto Supremo MOP N° 956, de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones, en especial el artículo 69°.
 - El Decreto Supremo MOP N° 756, de fecha 29 de mayo de 1998, que adjudicó el contrato de concesión para la ejecución, conservación y explotación de las obras públicas fiscales comprendidas entre los kilómetros 0,000 y 109,600 del balizado existente en la calzada izquierda de la Ruta 68, incluyéndose las obras correspondientes al Troncal Sur, entre los kilómetros 86,850 y 107,911 y la Ruta 60 - CH (Camino Las Palmas o Rodelillo - El Salto) entre los kilómetros 0,0 y 10,7, obra denominada "Interconexión Vial Santiago - Valparaiso - Viña del Mar".

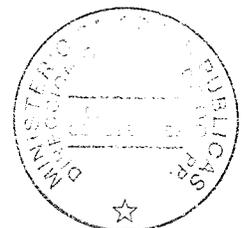
PROCESO OF. DE PARTES N° 271765
DOP



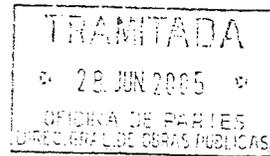
- La Resolución DGOP (Exenta) N° 2960, de fecha 11 de diciembre de 2003 que modificó, por razones de interés público, obras y servicios en la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar".
- La Resolución DGOP (Exenta) N° 1386, de fecha 03 de junio de 2004 que modificó, por razones de interés público, obras y servicios en la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar".
- La Resolución DGOP (Exenta) N° 3388, de fecha 17 de diciembre de 2004, que aplicó la clasificación de vehículos contenida en el Decreto MOP N° 2055 de fecha 17 de diciembre de 2001.
- La Resolución DGOP (Exenta) N° 3393, de fecha 20 de diciembre de 2004, que modificó, por razones de interés público, obras y servicios en la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar".
- La Resolución N° 520 de 1996 de la Contraloría General de la República que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Resolución N° 55 de 1992.

CONSIDERANDO.

- Que se ha estimado de interés público contar con análisis complementarios al estudio de demanda contratado en virtud de la Resolución DGOP (Exenta) N° 2960 de fecha 11 de diciembre de 2003, que garanticen la mejor oportunidad para la aplicación de la estructura tarifaria óptima
- Que el inciso N° 1 del artículo 69° del Reglamento de la Ley de Concesiones de Obras Públicas establece que el Ministerio de Obras Públicas, desde que se perfeccione el contrato, podrá modificar, por razones de interés público, las características de las obras y servicios contratados.
- Que el artículo 69 del Reglamento de Concesiones establece, en su número 4 que el Director General de Obras Públicas, con el Visto Bueno del Ministro de Obras Públicas y del Ministro de Hacienda, por razones de urgencia, podrá exigir la modificación de las obras y servicios desde el momento que lo estime conveniente.
- Que por las razones de interés público expresadas precedentemente y teniendo en cuenta que la suscripción y tramitación de un convenio complementario sobre la materia está condicionado a los resultados del estudio de demanda señalado, así como los análisis complementarios referidos a la oportunidad de la aplicación de la estructura tarifaria óptima, es que se ha hecho necesaria la dictación del presente acto administrativo, sin perjuicio de la regulación de todos sus efectos mediante el respectivo Convenio Complementario.



RESUELVO:
DGOP N° 1751 / (Exento)



1. AUTORIZASE a "Sociedad Concesionaria Rutas del Pacifico S.A." para mantener en las Plazas de Peaje Troncales de Lo Prado y Zapata las tarifas establecidas en el N° 2 de la Resolución DGOP (Exenta) N° 3393 de fecha 20 de diciembre de 2004 y que se señalan en el N° 2 siguiente.
2. SEÑALANSE las tarifas máximas que está autorizada a cobrar "Sociedad Concesionaria Rutas del Pacifico S.A." en las Plazas de Peaje Troncales de Lo Prado y Zapata, desde las 00:00 horas del 1 de julio de 2005 y hasta el 31 de marzo de 2006, que constan en el siguiente cuadro:

CAT.	TIPO DE VEHICULO	TARIFA (S)	
		Horario Normal	Horario Fin de Semana
a)	Autos, Camionetas y Station Wagons; Autos, Camionetas y Station Wagons con uno o más ejes adicionales	1.200	1.800
b)	Camiones y Buses de 2 ejes, Maquinaria Agrícola, de Construcción y Camionetas con doble rueda trasera	2.000	2.500
c)	Camiones y Buses de mas de 2 ejes	2.900	3.700
d)	Motos	500	400

"Sociedad Concesionaria Rutas del Pacifico S.A." cobrará tarifas diferenciadas, entendiéndose por Horario de Fin de Semana lo siguiente:

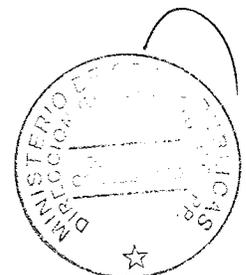
- Tarifa de Fin de Semana, categorías a) y d) es la tarifa entre las 17:00 hrs. del Viernes hasta las 23:59:59 hrs. del Domingo.
- Tarifa de Fin de Semana, categorías b) y c) es la tarifa entre las 00:00 hrs. del Sábado hasta las 23:59:59 hrs. del Domingo.
- Cuando el día Viernes sea feriado, la tarifa de fin de semana se aplicará a contar de las 17:00 hrs. del día hábil anterior y si es Lunes, se aplicará hasta las 23:59:59 hrs. de ese día, o del día siguiente, si este también fuera feriado.

Se entenderá por Horario Normal el resto de los períodos horarios.

Las tarifas indicadas en el cuadro precedente serán reajustadas a partir del 1 de enero de 2006, según la variación del I.P.C. entre el 1 de diciembre de 2004 y el 30 de noviembre de 2005, debiendo ser redondeadas a la centena más próxima.

3. ESTABLECESE que las tarifas precedentemente indicadas deberán ser informadas a los usuarios en el tiempo y forma establecidas en las Bases de Licitación.

f



4. ESTABLECESE que las modificaciones de obras y servicios de que trata la presente resolución y demás condiciones particulares derivadas de la presente resolución y de las resoluciones DGOP (Exenta) N° 3393 de fecha 20 de diciembre de 2004, DGOP (Exenta) N° 2960 de fecha 11 de diciembre de 2003 y DGOP (Exenta) N° 1386, de fecha 3 de junio de 2004, serán materia de un Convenio Complementario que para el efecto suscribirán las partes del contrato de concesión, en un plazo máximo que vence el 31 de diciembre de 2005.

5. DEJANSE sin efecto los plazos estipulados por las resoluciones DGOP señaladas en el N° 4 anterior, para la suscripción de un Convenio Complementario que regule la materia

6. ESTABLECESE que dentro del plazo de 5 días hábiles contados desde la fecha de tramitación de la presente Resolución, tres transcripciones de ésta deberán ser suscritas ante Notario por "Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A." en señal de aceptación de su contenido, debiendo protocolizar ante el mismo uno de los ejemplares. Dos de las transcripciones debidamente suscritas deberán entregarse, una en la Oficina de Partes de la Dirección General de Obras Públicas y otra en la Coordinación de Administración de Contratos de Concesión de la Coordinación General de Concesiones, ambas con una copia autorizada de la protocolización firmada.

7. COMUNIQUESE la presente Resolución a "Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A.", a la Dirección General de Obras Públicas, a la Coordinación General de Concesiones, a la Coordinación de Administración de Contratos de Concesión y al Inspector Fiscal de la obra.

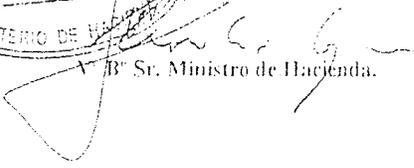
ANOTESE Y COMUNIQUESE


CARLOS RUBILAR OTTONE
 Director General de Obras Públicas

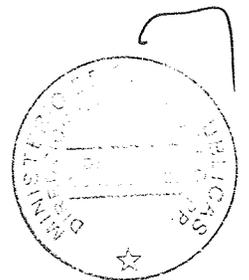

 V° B° Sr. Ministro de Obras Públicas

JAIME ESTÉVEZ VALENCIA
 Ministro de Obras Públicas



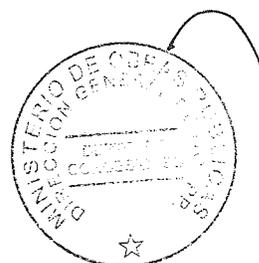

 V° B° Sr. Ministro de Hacienda.

Carolina Fabela Rubilar
 Fiscal Fiscal
 2005



ANEXO N° 3

**Ítem 8: Copia de Resolución DGOP (Exenta)
N° 869, de fecha 21 – 03 – 06.**



PROTOCOLIZADO N° 107 J
 REP. N° 4331 DE 17/05/06

GOBIERNO DE CHILE
 MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

MINISTERIO DE HACIENDA
 OFICINA DE PARTES
 21 ABR. 2006
 RECIBIDO

Ref.: Modifica por razones de interés público obras y servicios que indica en la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar".

CONTRALORIA GENERAL
 TOMA DE RAZON
 RECEPCION

SANTIAGO, 869
 N° _____ /

TRAMITADA
 15 MAY 2006
 OFICINA DE PARTES
 MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

DEPART. JURIDICO	
DEPART. Y REGISTRO	
DEPART. CONTABIL.	
SUB DEPT. C. CENTRAL	
SUB DEPT. E. CUENTAS	
SUB DEPT. G. P. Y BIENES NAC.	
DEPART. AUDITORIA	
DEPART. M.O.P. U y T.	
SUB DEPT. MUNICIPI	

- VISTOS:
- El DFL MOP N° 850, de 1997, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 15.840, de 1964, Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y del DFL N° 206, de 1960, Ley de Caminos.
 - El Decreto Supremo MOP N° 900, de 1996, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL MOP N° 164, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas.
 - El Decreto Supremo MOP N° 956, de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones, en especial el artículo 69°.
 - El Decreto Supremo MOP N° 756, de fecha 29 de mayo de 1998, que adjudicó el contrato de concesión para la ejecución, conservación y explotación de las obras públicas fiscales comprendidas entre los kilómetros 0,000 y 109,600 del balizado existente en la calzada izquierda de la Ruta 68, incluyéndose las obras correspondientes al Troncal Sur, entre los kilómetros 86,850 y 107,911 y la Ruta 60 - CH (Camino Las Palmas o Rodelillo - El Salto) entre los kilómetros 0,0 y 10,7; obra denominada "Interconexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar".

REFRENDACION

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

MAURICIO CATICA SOTOMAYOR
 Contralor General
 SOCIALES Y DESENVOLUPAMIENTO
 RUTAS DEL PACIFICO S.A.

DIRECCION DE PRESUPUESTOS
 DIRECTOR 21 MAR. 2006
 MINISTERIO DE HACIENDA

COPIA FIEL DEL ORIGINAL D.G.O.P.

Carolina Tudela Robilar
 Jefe de Oficina
 D.G.O.P.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS
 DIRECCION GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS
 DEPARTAMENTO DE CONCESIONES

2481



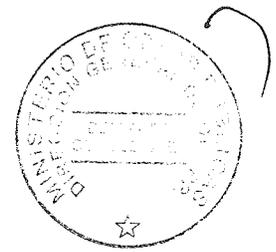
- La Resolución DGOP (Exenta) N° 2960, de fecha 11 de diciembre de 2003 que modificó, por razones de interés público, obras y servicios en la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar".
- La Resolución DGOP (Exenta) N° 1386, de fecha 03 de junio de 2004 que modificó, por razones de interés público, obras y servicios en la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar".
- La Resolución DGOP (Exenta) N° 3388, de fecha 17 de diciembre de 2004, que aplicó la clasificación de vehículos contenida en el Decreto MOP N° 2055 de fecha 17 de diciembre de 2001.
- La Resolución DGOP (Exenta) N° 3393, de fecha 20 de diciembre de 2004, que modificó, por razones de interés público, obras y servicios en la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar".
- La Resolución DGOP (Exenta) N° 1751, de fecha 10 de junio de 2005, que modificó, por razones de interés público, obras y servicios en la obra pública fiscal denominada "Interconexión Vial Santiago – Valparaíso – Viña del Mar".

La Carta Stgo-Valpo 49/03 de fecha 09 de febrero de 2006, de la Sociedad Concesionaria.

- El Oficio Ord. N° 021/06, de 9 de marzo de 2006, del Inspector Fiscal del contrato.
- El Oficio Ord. N° 338, de 10 de marzo de 2006, del Coordinador de Desarrollo y Gestión de Contratos de Concesión en Etapa de Explotación.
- La Resolución N° 520 de 1996 de la Contraloría General de la República que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Resolución N° 55 de 1992.

CONSIDERANDO:

- Que, mediante la Resolución DGOP (Exenta) N° 2960 de fecha 11 de diciembre de 2003 el MOP autorizó a Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A. la modificación temporal de la estructura de cobro en las Plazas de Peaje Troncales de Lo Prado y Zapata postergando la aplicación de la estructura de cobro señalada para ellas en el artículo 1.13.2 de las Bases de Licitación.
- Que mediante las resoluciones DGOP (exentas) N° 1386, 3393 y 1751 se prorrogó la vigencia de la estructura de cobro temporal indicada en el considerando anterior.





que según lo informado por Sociedad Concesionaria mediante la carta Stgo-Valpo 49/06 de fecha 09 de febrero de 2006, propuso la contratación de un nuevo estudio a su entero costo, en virtud de lo señalado en el número 4 de la Resolución DGOP (Exenta) N° 2960 de fecha 11 de diciembre de 2003, para lo cual se requiere de al menos 90 días para la aprobación por parte del MOP, la Secretaría Ejecutiva del Comité Ministerial de Inversiones en Infraestructura de Transporte (SECTRA) y del Ministerio de Hacienda de los Términos de Referencia del nuevo estudio, motivo por lo cual se solicita al MOP se prorrogue la actual estructura de cobro en las plazas de peaje troncales de Lo Prado y Zapata, exponiendo que ello en ningún caso representa una alteración al régimen económico del contrato, por lo que renuncia desde ya a cualquier indemnización por ese concepto.

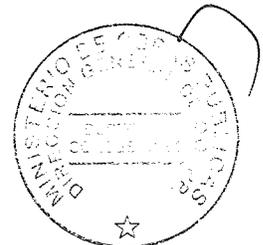
- Que el estudio aludido en el considerando anterior contempla una evaluación social y privativa de los impactos de la aplicación de la estructura tarifaria para las Plazas de Peaje de Lo Prado y Zapata dispuesta en el artículo 1.13.2 de las Bases de Licitación sobre los flujos vehiculares, y su desplazamiento y concentración sobre la ruta, analizando posibles optimizaciones a dicha estructura que garanticen la seguridad a los usuarios de la ruta en concesión.
- Que el Inspector Fiscal, mediante su Oficio Ord. N° 021/06, de 9 de marzo de 2006, ha recomendado técnicamente acoger lo propuesto por la Sociedad Concesionaria.
- Que el Coordinador de Desarrollo y Gestión de Contratos de Concesión en Etapa de Explotación, en su Oficio Ord. N° 338 de fecha 10 de marzo de 2006, ha acogido lo formulado por el Inspector Fiscal y viene en solicitar al Director General de Obras Públicas la dictación del presente acto administrativo.
- Que por las razones de interés público expresadas precedentemente y teniendo en cuenta que la suscripción y tramitación de un convenio complementario sobre la materia está condicionado a los resultados del estudio señalado en el primer considerando, es que se ha hecho necesaria la dictación del presente acto administrativo, sin perjuicio de la regulación de todos sus efectos mediante el respectivo Convenio Complementario.
- Que el inciso N° 1 del artículo 69° del Reglamento de la Ley de Concesiones de Obras Públicas establece que el Ministerio de Obras Públicas, desde que se perfeccione el contrato, podrá modificar, por razones de interés público, las características de las obras y servicios contratados y, como consecuencia, deberá compensar al concesionario con las indemnizaciones necesarias en caso de perjuicio.
- Que atendido el evidente interés público que reviste el estudio indicado, así como sus conclusiones y los acuerdos que se deriven de ellas:

RESUELVO:

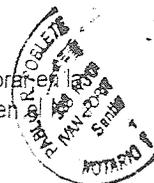
DGOP N° 869 / (Exento)



MAURICIO GATICA SOTOMAYOR
Gerente General
SOCIEDAD CONCESIONARIA
RUTAS DEL PACIFICO S.A.



1. **AUTORÍZASE** a "Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A." para cobrar en las Plazas de Peaje Troncales de Lo Prado y Zapata las tarifas establecidas en la siguiente.
2. **SEÑÁLANSE** las tarifas máximas que está autorizada a cobrar "Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A." en las Plazas de Peaje Troncales de Lo Prado y Zapata, desde las 00.00 horas del 1 de abril de 2006 y hasta el 31 de diciembre de 2006, que constan en el siguiente cuadro:
- 3.



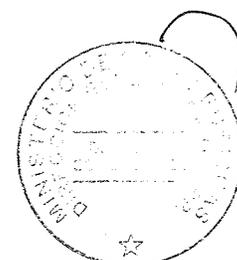
CAT.	TIPO DE VEHICULO	TARIFA (\$)	
		Horario Normal	Horario Fin de Semana
a)	Autos, Camionetas y Station Wagons; Autos, Camionetas y Station Wagons con uno o más ejes adicionales	1.200	1.900
b)	Camiones y Buses de 2 ejes, Maquinaria Agrícola, de Construcción y Camionetas con doble rueda trasera	2.100	2.400
c)	Camiones y Buses de mas de 2 ejes	3.000	3.800
d)	Motos	300	400

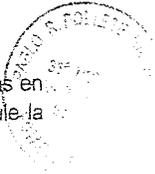
"Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A." cobrará tarifas diferenciadas, entendiéndose por Horario de Fin de Semana lo siguiente:

- Tarifa de Fin de Semana, categorías a) y d) es la tarifa entre las 17:00 hrs. del Viernes hasta las 23:59:59 hrs. del Domingo.
- Tarifa de Fin de Semana, categorías b) y c) es la tarifa entre las 00:00 hrs. del Sábado hasta las 23:59:59 hrs. del Domingo.
- Cuando el día Viernes sea feriado, la tarifa de fin de semana se aplicará a contar de las 17:00 hrs. del día hábil anterior y si es Lunes, se aplicará hasta las 23:59:59 hrs. de ese día, o del día siguiente, si éste también fuera feriado.

Se entenderá por Horario Normal el resto de los periodos horarios.

4. **ESTABLECESE** que las tarifas precedentemente indicadas deberán ser informadas a los usuarios en el tiempo y forma establecidas en las Bases de Licitación.
5. **ESTABLECESE** que las modificaciones de obras y servicios de que trata la presente resolución y demás condiciones particulares derivadas de la presente resolución y de las resoluciones DGOP (Exenta) N° 1751 de 10 de junio de 2005, DGOP (Exenta) N° 3393 de fecha 20 de diciembre de 2004, DGOP (Exenta) N° 2960 de fecha 11 de diciembre de 2003 y DGOP (Exenta) N° 1386, de fecha 3 de junio de 2004, serán materia de un Convenio Complementario que para el efecto suscribirán las partes del contrato de concesión, en un plazo máximo de 5 meses, contados desde la fecha de total tramitación de la presente resolución.





DÉJANSE sin efecto los plazos estipulados por las resoluciones DGOP señaladas en el N° 4 anterior, para la suscripción de un Convenio Complementario que regule la materia.

7. ESTABLÉCESE que en virtud de lo establecido en carta Stgo-Valpo 49/06, de la sociedad concesionaria, ésta contratará a su entero cargo y costo, un nuevo estudio de tarifas, sobre la base de Términos de Referencia que el MOP, la Secretaría Ejecutiva del Comité Ministerial de Inversiones en Infraestructura de Transporte (SECTRA) y el Ministerio de Hacienda deberán aprobar dentro de los 20 días hábiles contados desde la fecha de tramitación de la presente Resolución. En particular, dichos Términos de Referencia establecerán la información necesaria de disponer para su adecuado desarrollo y la consideración de las estructuras y escenarios de tarifas a evaluar social y privadamente. Actuarán como contraparte de este estudio, un representante del MOP, un representante de la Secretaría Ejecutiva del Comité Ministerial de Inversiones en Infraestructura de Transporte (SECTRA) y un representante del Ministerio de Hacienda.

8. ESTABLÉCESE que la Sociedad Concesionaria Ejecutará, a su cargo y costo, un plan de difusión e información al usuario respecto de la estructura tarifaria que el MOP determine aplicar basado en los resultados del estudio tarifario antes referido.

Dicho plan deberá ser aprobado previamente por el Inspector Fiscal.

9. SEÑÁLASE que conforme lo indica la "Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A." en su carta Stgo-Valpo 49/06 de fecha 09 de febrero de 2006, antes citada, ésta renuncia desde ya a cualquier indemnización por la aplicación de las tarifas que se señalan en el resuelvo número 2 de la presente Resolución.

10. ESTABLÉCESE que dentro del plazo de 5 días hábiles contados desde la fecha de tramitación de la presente Resolución, tres transcripciones de ésta deberán ser suscritas ante Notario por "Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A." en señal de aceptación de su contenido, debiendo protocolizar ante el mismo uno de los ejemplares. Dos de las mismas resoluciones debidamente suscritas deberán entregarse, una en la Oficina de Partes de la Dirección General de Obras Públicas y otra en la Coordinación de Desarrollo y Gestión de Contratos de Concesión en Etapa de Explotación de la Coordinación General de Concesiones, ambas con la copia autorizada de la protocolización efectuada

11. COMUNÍQUESE la presente Resolución a "Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A.", a la Dirección General de Obras Públicas, a la Coordinación General de Concesiones, a la Coordinación de Desarrollo y Gestión de Contratos de Concesión en Etapa de Explotación y al Inspector Fiscal de la obra.

ANÓTESE Y COMUNÍQUESE

MAURICIO GATICA SUTOMAYOR
Gerente General
SOCIEDAD CONCESIONARIA
RUTAS DEL PACÍFICO S.A.

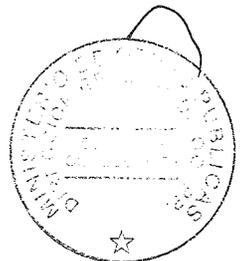
Vº Bº Sr. Ministro de Obras Públicas

EDUARDO BITRAN COLODRO
Ministro de Obras Públicas

CARLOS HUBILAN GONZALEZ
Inspector General de Obras Públicas



Vº Bº Sr. Ministro de Hacienda.



CON ESTA FECHA AUTORIZO LA FIRMA DE DON MAURICIO VICENTE GATICA SOTOMAYOR, C.I. N°7.951.606-6 por SOCIEDAD CONCESIONARIA RUTAS DEL PACIFICO S.A., QUIEN FIRMO EN SEÑAL DE ACEPTACION.- Santiago, 17 de Mayo de 2006.-

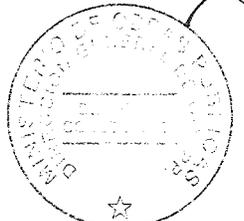
[Handwritten signature]


CERTIFICO: QUE ESTE DOCUMENTO DE 6 PAGINAS SE PROTOCOLIZA BAJO EL REPERTORIO N° 4331 DE FECHA 17/05/06 Y AGREGO AL FINAL DE MIS REGISTROS DEL MISMO MES CON EL N° 107

IVAN TORREALBA ACEVEDO
NOTARIO PUBLICO

[Handwritten signature]


[Handwritten signature]

ANEXO N° 3

**Ítem 9: Cumplimiento de las condiciones
señaladas en Resoluciones DGOP
N° 1381 y N° 1623.**



• **Puesta en Servicio Provisoria Troncal Sur**

Mediante Resolución (exenta) DGOP N° 1381 de fecha 15 de julio de 2003, por razones de interés público se excluyó la exigibilidad para Puesta en Servicio, las obras enunciadas a continuación y su estado de ejecución actual es el detallado en el cuadro adjunto

2.2.1.2 OBRAS ORIGINALES TRONCAL SUR

2.2.1.2.4 INTERSECCIONES DESNIVELADAS

Sector	Km Inicio	Tipo	Estado Actual
Conexión Uno Norte – Troncal Sur.	107,400	Paso Superior	Ejecutado
Conexión Alvarez- Limache	100,700	A Nivel	Ejecutado, siendo materia de regulación en el presente convenio

2.2.1.2.7 CIERROS PERJMETRALES

Km Inicio	Km Final	Longitud	Lado	Estado Actual
87.260.	100.000	12.740,0	Derecho	Ejecutado
87.260.	100.000	12.740,0	Izquierdo	Ejecutado

2.2.1.3 OBRAS ORIGINALES RUTA 60 CH

Sector	Estado Actual
Construcción Retorno a Desnivel Vía Las Palmas	Ejecutado

12.2.1.4 SERVICIOS ESPECIALES OBLIGATORIOS

Sector	Estado Actual
Servicios Generales	Pendiente, siendo materia de regulación en el presente convenio



- **Puesta en Servicio Definitiva Troncal Sur**

Mediante Resolución (exenta) DGOP N° 1623 de fecha 30 de junio de 2004, se excluyó, por razones de interés público, la exigibilidad para Puesta en Servicio Definitiva, las obras enunciadas a continuación y su estado de ejecución actual es el detallado en el cuadro adjunto

Obras de Proyecto	Tipo	Estado Actual
Intersección Desnivelada Conexión Álvares - Limache	Obra original Ruta Troncal Sur	Ejecutado , siendo materia de regulación en el presente convenio
Construcción Retorno a Desnivel Vía Las Palmas	Obra original Ruta 60 CH	Ejecutado
Servicios Generales	Servicios Especiales Obligatorios	Pendiente , siendo materia de regulación en el presente convenio




ANEXO 4

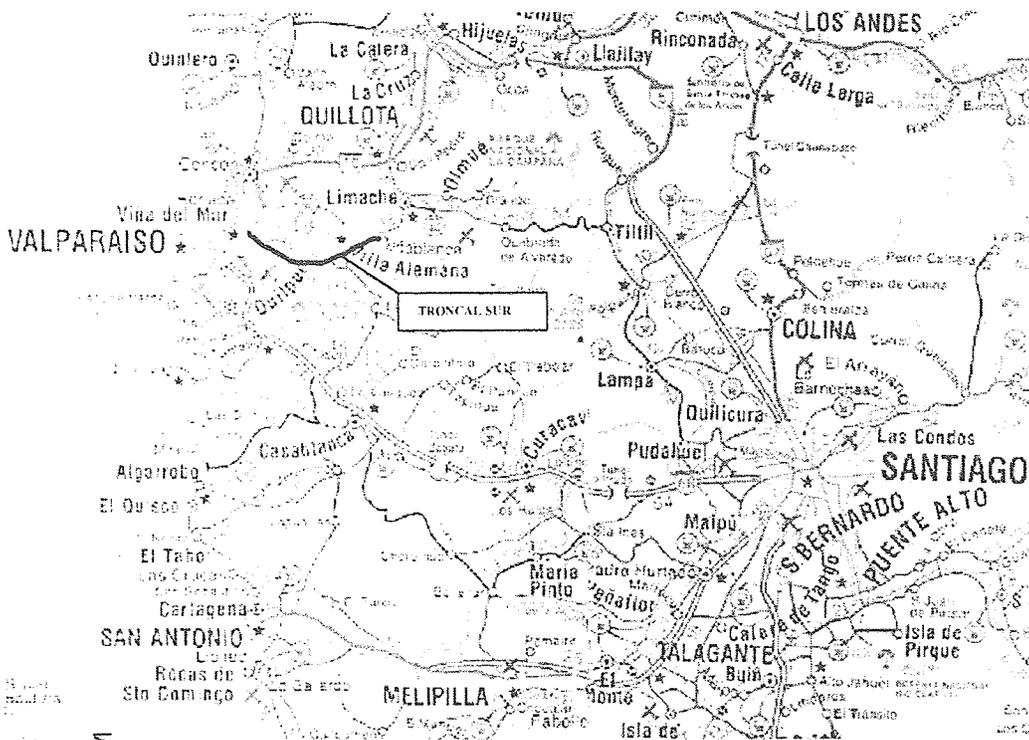
Obras Conexión Troncal Sur con Par Vial Álvares – Limache



• Ítem 1) Descripción de la Obra

La obra será ejecutada en base al estudio de ingeniería, elaborado para la Sociedad Concesionaria, por el Sr. Alonso Carrasco, específicamente la versión A, a continuación se da a conocer una breve descripción de las mismas.

Figura N°1.1.1 Plano de ubicación

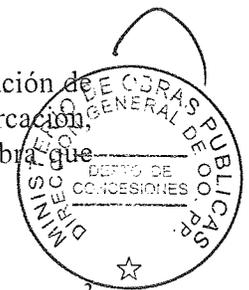


El proyecto corresponde a una modificación al proyecto inicialmente realizado por la consultora Testing Ingeniería de Proyectos Ltda., el cual se considera como referencia.

Las vías Limache y Álvares, al poniente de Lusitania, cuentan en la actualidad con un proyecto de pavimentación desarrollado por las obras del Estudio de Ingeniería de Detalle Proyecto IV Etapa Interconexión Vial Valparaíso – Viña del Mar, el cual se encuentra en construcción.

El proyecto desarrolla por lo tanto, la continuidad funcional entre la pavimentación correspondiente a las obras de la IV Etapa, la vialidad existente y la vía concesionada Troncal Sur.

El proyecto de ingeniería de detalle define las obras civiles necesarias para la ejecución de los rediseños geométricos, rediseños urbanos, semaforización, señalización y demarcación, cambios de servicios públicos, paisajismo, iluminación y, en general, cualquier obra que sea necesaria para materializar a cabalidad el proyecto.



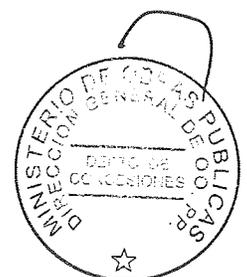
Cubicaciones

ITEM	DESCRIPCIÓN	UN.	CANTIDAD
5.200	PREPARACION DE LA FAJA		
5.201.a	REMOCION DE PAVIMENTO DE HORMIGON	m2	4.693,75
5.201.b	REMOCION DE PAVIMENTO ASFALTICO	m2	1.594,02
5.201.c	REMOCION DE ESTRUCTURAS	m3	10,82
5.201.e	REMOCION DE SOLERAS	m	2.074,00
5.201.e2	REMOCION DE ACERAS	m2	394,26
5.201.f	REMOCION DE CASETA DE PARADERO DE BUSES	un	1,00
5.201.g	REMOCION DE DEFENSAS CAMINERAS	m	144,00
5.201.h	REMOCION DE SEÑALES CAMINERAS	un	50,00
5.201.i	REMOCION DE CERCOS	m	868,00
5.201.l2	REMOCIÓN DE LUMINARIA	un	1,00
5.201.q	REMOCION DE ARBOLES	un	7,00
5.201.u	REACONDICIONAMIENTO DE CAMARAS DE INSPECCION	un	56,00
5.201.x	REACONDICIONAMIENTO DE SUMIDEROS	un	13,00
5.202	ROCE DESPEJE Y LIMPIEZA DE LA FAJA	km	1,94
5.300	MOVIMIENTO DE TIERRA		
5.303.b	RELLENO DE MEDIANA Y ACERAS	m3	377,29
5.301.c	EXCAVACION DE CORTE EN TERRENO COMUN	m3	3.378,63
5.302.a	EXCAVACION ESPECIAL	m3	420,02
5.303	TERRAPLENES	m3	750,26
5.304	RELLENO ESTRUCTURAL	m3	145,35
5.307	TERMINACION Y LIMPIEZA DE LA PLATAFORMA	km	1,94
5.308.a	PREPARACION DE LA SUBRASANTE	m2	9.179,59
5.400	SUBBASES Y BASE		
5.401.d	ESCARIFICACION Y RECOMPACTACION DE SUBRASANTE	m3	467,82
5.402.a	BASE GRANULAR CHANCADA CBR>= 80%	m3	2.755,81
5.500	REVESTIMIENTOS Y PAVIMENTOS		
5.501.a	IMPRIMACION BITUMINOSA	m2	10.557,98
5.502	RIEGO DE LIGA	m2	11.884,26
5.510.a	CONCRETO ASFALTICO DE RODADO	m3	668,91
5.510.b	CONCRETO ASFALTICO TIPO BINDER	m3	440,29
5.510.c	BASE ASFALTICA DE GRADUACION GRUESA	m3	122,08
5.510.e	BASE TRATADA CON CEMENTO	m3	297,14
5.511	PAVIMENTO DE HORMIGON	m2	1.980,91
5.512.	RELLENO DE JUNTAS Y GRIETAS	m	3.049,36
5.518.	CEPILLADO DE PAVIMENTO DE HORMIGÓN	m2	6.144,92
5.600	ESTRUCTURAS Y OBRAS CONEXAS		
5.601.b	HORMIGON ESTRUCTURAL H-25	m3	594,95
5.601.c	HORMIGON ESTRUCTURAL H-20	m3	32,07
5.601.d	HORMIGON ESTRUCTURAL H-5	m3	1,24
5.605	ACERO ESTRUCTURAL A 63 - 42 H	kg	2.696,00

CS



5.700 DRENAJE Y PROTECCION DE LA PLATAFORMA			
5.702.b	TUBO DE HORMIGON BASE PLANA D = 0.80 m	m	4,00
5.702.c	TUBO DE HORMIGON BASE PLANA D = 1.00 m	m	34,00
5.703.a	TUBO DE CEMENTO COMPRIMIDO D = 0.30 m	m	283,00
5.703.b	TUBO DE CEMENTO COMPRIMIDO D = 0.50 m	m	198,00
5.705.a	EMBUDOS PARA BAJADAS DE AGUA	un	4,00
5.705.b1	BAJADAS DE AGUA EN TUBO CORRUGADO MEDIA CAÑA D = 0.60 m	m	2,00
5.705.d	CAMARAS ALCANTARILLADO HORMIGON	un	1,00
5.705.f	SUMINISTRO Y COLOCACION DE ESCALINES	un	5,00
5.706.a	LIMPIEZA DE ALCANTARILLAS Y CAUCES	m	54,50
5.708.a	SUMIDEROS TIPO S - 1	un	10,00
5.708.b	SUMIDEROS TIPO S - 2	un	11,00
5.710.b	SUMINISTRO Y COLOCACION DE SOLERAS CON ZARPA, b = 0.45 m	m	390,00
5.710.c	SUMINISTRO Y COLOCACION DE SOLERAS TIPO A	m	1.980,00
5.712	REJILLA PARA SUMIDEROS	un	26,00
5.713.e1	FOSOS Y CONTRAFOSOS REVESTIDOS ANCHO BASAL 0.50 m	m	166,00
5.713.e4	FOSOS Y CONTRAFOSOS RECTANGULAR REVESTIDO, b = 0.35 m	m	14,00
5.720	TAPA DE CÁMARA	un	17,00
5.800 ELEMENTOS DE CONTROL Y SEGURIDAD			
5.801.c	VALLA METÁLICA	m	262,00
5.801.d	CERROS PERIMETRALES	m	325,00
5.802.a	DEFENSAS CAMINERAS SIMPLES	m	240,00
5.804.a	SEÑALES CAMINERAS INFORMATIVAS. PREVENTIVAS Y NORMATIVAS	un	61,00
5.804.d	SEÑALES INFORMATIVAS	un	21,00
5.804.f	DELINEADOR VERTICAL	un	7,00
5.804.k	REMOCIÓN Y RECOLOCACION DE SEÑALES	un	12,00
5.804.l	SEÑALES DIRECCIONALES	un	15,00
5.805.a	DEMARCAION DE PAVIMENTO LINEA CONTINUA	m	3.810,00
5.805.b	DEMARCAION DE PAVIMENTO LINEA SEGMENTADA	m	2.463,00
5.805.c	DEMARCAION DE PAVIMENTO SIMBOLOS	m2	815,55
5.807	TACHAS REFLECTANTES	un	279,00
5.807.b	TACHONES REFLECTANTES	un	88,00
5.808	ACERAS PEATONALES	m2	1.404,39
5.813	BARRERA DE CONTENCION DE HORMIGON	m2	290,00



Ítem 2) Presupuesto de Inversión

- Consolidado

	PROYECTO	DISEÑO ADOPTADO Versión Media
1	OBRAS VIALES	32.235,22
1.1	PAVIMENTACION	Se incluye en 1
2	SEÑALIZACION Y DEMARCACION	Se incluye en 1
2.1	SEMAFORIZACION	5.076,44
3	ILUMINACION	4.454,00
5	AGUAS LLUVIAS	Se incluye en 1
4	RESTITUCIÓN DE SERVICIOS:	2.450,00
5	PROYECTO DE URBANISMO Y PAISAJISMO	1.784,00
6	OTROS SERVICIOS AFECTADOS	-
7	PROYECTO	1.220,00
8	ADMINISTRACION, AUTOCONTROL	1.264,00
	TOTAL NETO	48.483,7

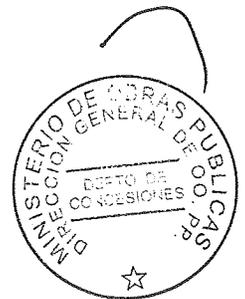


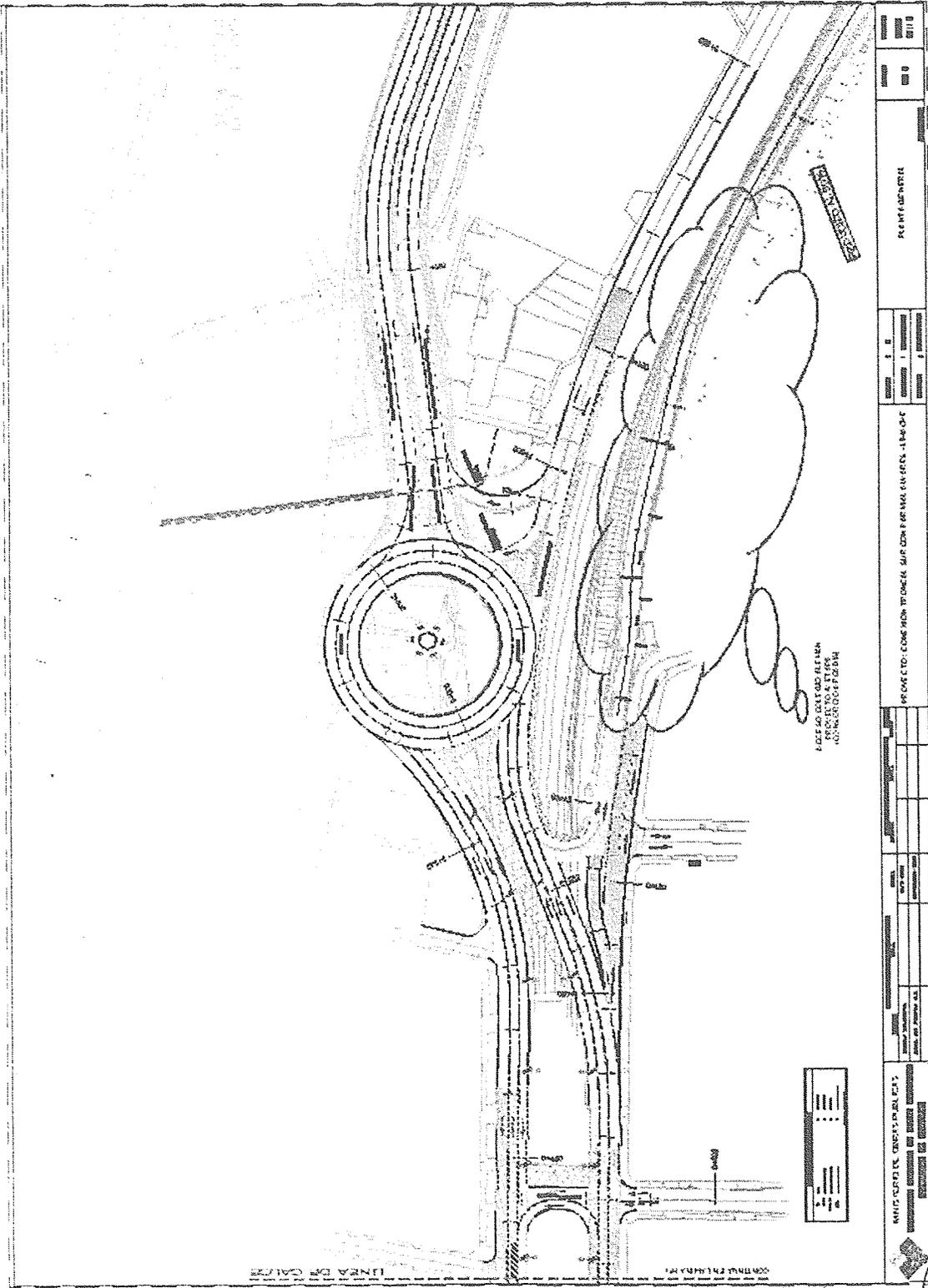
• Presupuesto Detallado de Obras

ITEM	DESCRIPCIÓN	UN.	CANTIDAD	P.U.	TOTAL
5,200	PREPARACION DE LA FAJA				
5.201.a	REMOCION DE PAVIMENTO DE HORMIGON	m ²	4.693,75	0,437	2.051,17
5.201.b	REMOCION DE PAVIMENTO ASFALTICO	m ²	1.594,02	0,229	365,03
5.201.c	REMOCION DE ESTRUCTURAS	m ³	10,82	0,115	1,24
5.201.e	REMOCION DE SOLERAS	m	2.074,00	0,230	477,02
5.201.e2	REMOCION DE ACERAS	m ²	394,26	0,086	33,91
5.201.f	REMOCION DE CASETA DE PARADERO DE BUSES	un	1,00	6,342	6,34
5.201.g	REMOCION DE DEFENSAS CAMINERAS	m	144,00	0,264	37,96
5.201.h	REMOCION DE SEÑALES CAMINERAS	un	50,00	0,233	11,65
5.201.i	REMOCION DE CERCOS	m	868,00	0,052	44,79
5.201.j2	REMOCION DE LUMINARIA	un	1,00	50,000	50,00
5.201.q	REMOCION DE ARBOLES	un	7,00	2,255	15,79
5.201.u	REACONDICIONAMIENTO DE CAMARAS DE INSPECCION	un	56,00	6,068	339,81
5.201.x	REACONDICIONAMIENTO DE SUMIDEROS	un	13,00	6,068	78,88
5.202	ROCE DESPEJE Y LIMPIEZA DE LA FAJA	km	1,94	67,500	131,01
5,300	MOVIMIENTO DE TIERRA				
5.303.b	RELLENO DE MEDIANA Y ACERAS	m ³	377,29	0,213	80,36
5.303.c	EXCAVACION DE CORTI EN TERRENO COMUN	m ³	4.170,77	0,233	971,79
5.302.a	EXCAVACION ESPECIAL	m ³	420,02	0,552	231,85
5.303	TERRAPLENES	m ³	1.325,62	0,390	516,99
5.304	RELLENO ESTRUCTURAL	m ³	145,35	0,895	130,09
5.307	TERMINACION Y LIMPIEZA DE LA PLATAFORMA	km	1,94	15,288	29,67
5.308.a	PREPARACION DE LA SUBRASANTE	m ²	9.179,59	0,020	183,59
5,400	SUBBASES Y BASE				
5.401.d	ESCARIIFICACION Y RECOMPACTACION DE SUBRASANTE	m ³	467,82	0,293	136,84
5.402.a	BASE GRANULAR CHANCADA CBR = 80%	m ³	2.755,81	0,590	1.625,93
5,500	REVESTIMIENTOS Y PAVIMENTOS				
5.501.a	IMPRIMACION BITUMINOSA	m ²	10.557,98	0,045	475,11
5.502	RIEGO DE LIGA	m ²	11.884,26	0,033	392,18
5.510.a	CONCRETO ASFALTICO DE RODADO	m ³	668,91	5,874	3.929,15
5.510.b	CONCRETO ASFALTICO TIPO BINDER	m ³	440,29	5,650	2.487,63
5.510.c	BASE ASFALTICA DE GRADUACION GRUESA	m ³	122,08	5,150	628,71
5.510.c	BASE TRATADA CON CEMENTO	m ³	297,14	0,979	290,90
5.511	PAVIMENTO DE HORMIGON	m ²	1.980,91	1,298	2.571,22
5.512	RELLENO DE JUNTAS Y GRIETAS	m	3.049,36	0,095	289,69
5.518	CEPILLADO DE PAVIMENTO DE HORMIGON	m ²	6.144,92	0,219	1.345,74
5,600	ESTRUCTURAS Y OBRAS CONEXAS				
5.601.b	HORMIGON ESTRUCTURAL H-25	m ³	594,95	4,300	2.558,28
5.601.c	HORMIGON ESTRUCTURAL H-20	m ³	32,07	3,800	121,87
5.601.d	HORMIGON ESTRUCTURAL H-5	m ³	1,24	3,300	4,08
5.605	ACERO ESTRUCTURAL A 63 - 42 H	kg	2.696,00	0,075	202,20



ITEM	DESCRIPCIÓN	UN.	CANTIDAD	P.U.	TOTAL
5.700	DRENAJE Y PROTECCIÓN DE LA PLATAFORMA				
5.702.b	TUBO DE HORMIGÓN BASE PLANA D = 0.80 m	m	4,00	3.368	13,47
5.702.c	TUBO DE HORMIGÓN BASE PLANA D = 1.00 m	m	34,00	4.511	153,37
5.703.a	TUBO DE CEMENTO COMPRIMIDO D = 0.30 m	m	283,00	0,915	258,95
5.703.b	TUBO DE CEMENTO COMPRIMIDO D = 0.50 m	m	198,00	2.792	552,82
5.705.a	EMBUDOS PARA BAJADAS DE AGUA	un	4,00	8.330	33,32
5.705.b1	BAJADAS DE AGUA EN TUBO CORRUGADO MEDIA CAÑA D = 0.60 m	m	2,00	2.271	4,54
5.705.d	CÁMARAS ALCANTARILLADO HORMIGÓN	un	1,00	67.075	67,08
5.705.f	SUMINISTRO Y COLOCACIÓN DE ESCALINES	un	5,00	0,281	1,41
5.706.a	LIMPIEZA DE ALCANTARILLAS Y CAUCES	m	54,50	0,219	11,94
5.708.a	SUMIDEROS TIPO S - 1	un	10,00	17.371	173,71
5.708.b	SUMIDEROS TIPO S - 2	un	11,00	13.473	148,20
5.710.b	SUMINISTRO Y COLOCACIÓN DE SOLERAS CON ZARPA. b = 0.45 m	m	390,00	1,115	434,73
5.710.c	SUMINISTRO Y COLOCACIÓN DE SOLERAS TIPO A	m	1.980,00	0,550	1.089,00
5.712	REJILLA PARA SUMIDEROS	un	26,00	4.393	114,22
5.713.c1	FOSOS Y CONTRAFOSOS REVESTIDOS ANCHO BASAL 0.50 m	m	166,00	1,953	324,26
5.713.c4	FOSOS Y CONTRAFOSOS RECTANGULAR REVESTIDO. b = 0.35 m	m	14,00	1,738	24,33
5.720	TAPA DE CÁMARA	un	17,00	4.122	70,07
5.800	ELEMENTOS DE CONTROL Y SEGURIDAD				
5.801.c	VALLA METÁLICA	m	262,00	1.532	401,38
5.801.d	CIERROS PERIMETRALES	m	325,00	1.759	571,68
5.802.a	DEFENSAS CAMINERAS SIMPLES	m	240,00	1.650	396,00
5.804.a	SEÑALES CAMINERAS INFORMATIVAS, PREVENTIVAS Y NORMATIVAS	un	61,00	2.970	181,17
5.804.d	SEÑALES INFORMATIVAS	un	21,00	9.450	198,45
5.804.i	DELINEADOR VERTICAL	un	7,00		
5.804.k	REMOCIÓN Y RECOLOCACIÓN DE SEÑALES	un	12,00	1.139	13,67
5.804.l	SEÑALES DIRECCIONALES	un	15,00	3.269	49,04
5.805.a	DEMARCACIÓN DE PAVIMENTO LINEA CONTINUA	m	3.810,00	0,203	773,43
5.805.b	DEMARCACIÓN DE PAVIMENTO LINEA SEGMENTADA	m	2.463,00	0,088	216,74
5.805.c	DEMARCACIÓN DE PAVIMENTO SIMBOLOS	m ²	815,55	1,026	836,76
5.807	TACHAS REFLECTANTES	un	279,00	0,216	60,26
5.807.b	TACHONES REFLECTANTES	un	88,00	0,326	28,69
5.808	ACERAS PEATONALES	m ²	1.404,39	0,946	1.328,55
5.813	BARRERA DE CONTENCIÓN DE HORMIGÓN	m ²	290,00	2,950	855,50
	TOTAL NETO				32.235,22





MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS		DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS		DIRECCIÓN DE CONCESIONES	
PROYECTO: CONDOMINIO TURÍSTICO SUP. CEN. P. DE MAR. C. DE CEN. - 1 de 0-4		ESTADO: GUAYAMA		MUNICIPIO: GUAYAMA	
AUTOR: []		FECHA: []		Escala: []	
TÍTULO: []		NÚMERO: []		FOLIO: []	

[Handwritten signature]



ANEXO N° 5

Área de Servicio Generales en Troncal Sur Sector iii)

Ítem 1: Descripción del Proyecto.



Área de Servicios Generales en Troncal Sur

- **Ítem 1) Descripción de las Obras**

Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico, en su oferta técnica, propuso la construcción de un Área de Servicio en el sector Troncal Sur, la que estaría provista de estacionamientos pavimentados, y además de la infraestructura de carácter obligatorio, tales como; servicios higiénicos, iluminación, áreas de recreo, de agua potable y energía eléctrica, es parte de esta propuesta complementarlas con las siguientes instalaciones:

- Estación de servicio de combustible, a ser instalado por un distribuidor autorizado.
- Estacionamiento para 40 automóviles y 10 autobuses. Estos estacionamientos se dispondrán separados entre sí. Su capacidad es superior a las exigidas en las Bases de licitación, de manera que sirva de zona de descanso para vehículos que precisen sólo detenerse para mitigar la tensión de la conducción prolongada.
- Restaurante, con comida rápida y zona de recreación infantil. Como medida de seguridad, no se permitirá el expendio de bebidas alcohólicas.
- Tiendas anexas al restaurante para la venta de productos de regalo, periódicos, productos típicos y de primera necesidad.
- Presupuesto de Inversión U.F. 11.000

La puesta en operación del sector implicó el estudio de los tipos de desplazamientos, tipo de usuario y necesidades reales, dichos análisis entregaron como resultado la necesidad de un nuevo diseño de área de servicio, la que difiere en tamaño, capacidad de estacionamientos y número de servicios, respecto de las actualmente existen en las autopistas concesionadas y la ofrecida en la Oferta Técnica. La razón fundamental del cambio se fundamenta en que los desplazamientos son de corto recorrido, de frecuencia periódica y los usuarios son residentes en las ciudades cercanas del sector, por lo que el área de servicio se transformará en una estación de paso

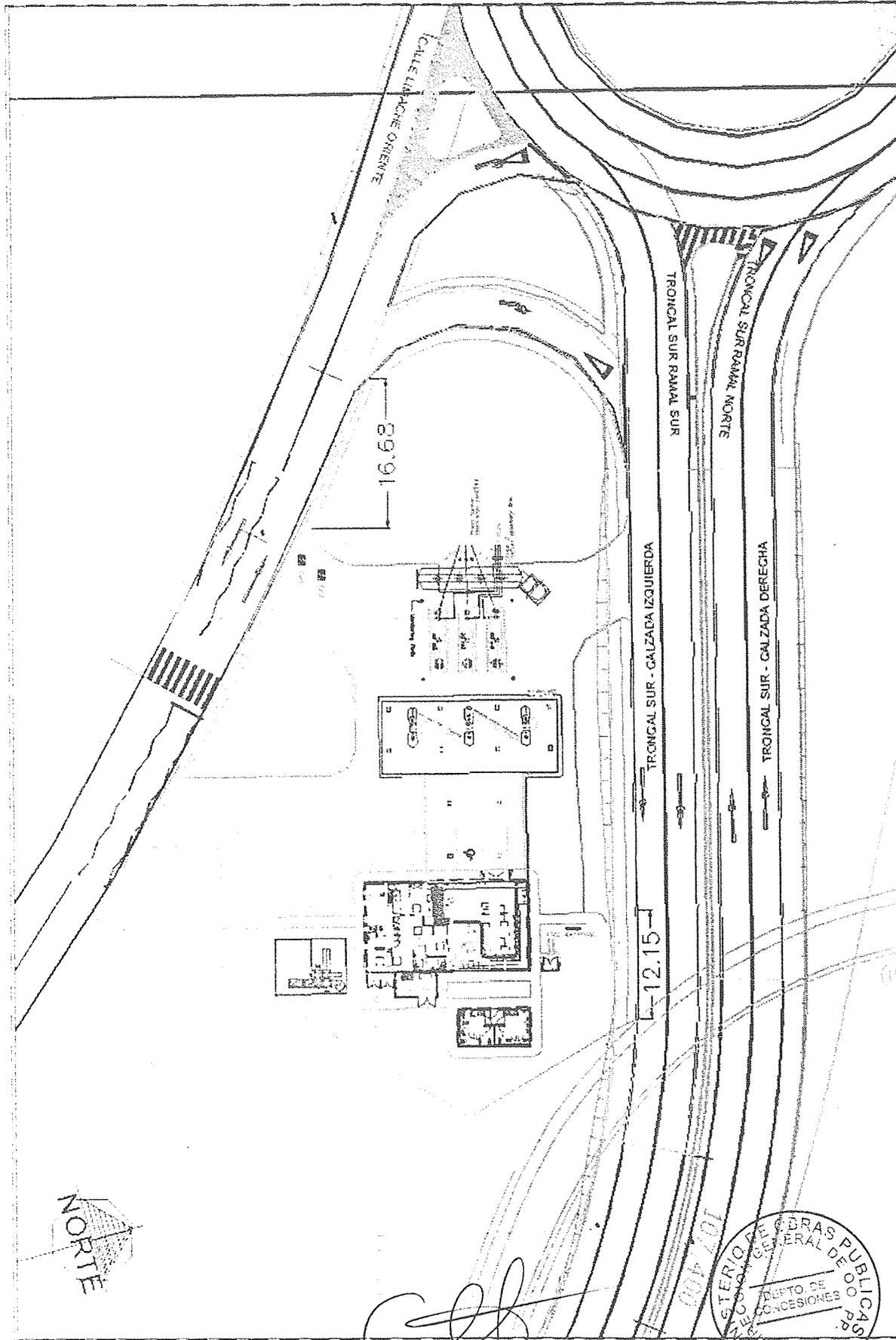


El diseño previsto es el siguiente (se adjunta plano de planta provisorio):

- Estación de servicio de combustible, a ser instalado por un distribuidor autorizado.
- Estacionamiento para automóviles y camiones.
- Servicios higiénicos
- Tiendas para la venta de productos generales y comida rápida

Dado que el Monto originalmente ofertado por la Sociedad Concesionaria correspondió a UF 11.000, se genera un saldo a favor del M.O.P., el que será compensado con la ejecución de algunas obras de seguridad vial que son prioritarias, su tratamiento y compensación se expone en Anexo 5 Ítem 2.





LITERO	N°	CL	PUNTO	VAL	E		PROYECTO: CONEXIÓN TRONCAL SUR RAMAL ALVARÉS - UIRAKHE	Escala	Fecha	Materia	Autor	Aprobado
					1	2						
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS DEPARTAMENTO DE CONCESIONES DIRECCIÓN DE VIALIDAD												

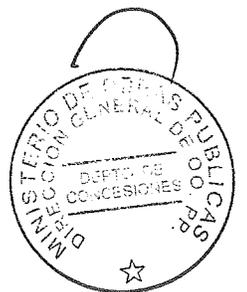


Handwritten mark resembling a stylized 'C' or a checkmark.

ANEXO N° 5

Área de Servicio Generales en Troncal Sur Sector iii)

Ítem 2: Compensación de Obras y Presupuestos asociados.



• Ítem 2 Compensación de obras y Presupuestos asociados

Las partes han acordado compensar el ahorro que dicha modificación genera mediante la ejecución de las obras que se identifica a continuación. De este modo la Sociedad Concesionaria acepta ejecutar las obras identificadas en este Anexo, asumiendo el costo de todas las inversiones asociadas a su ejecución, y las que se derivan de su incorporación al contrato de concesión, entre otros: costos de construcción, costos de administración, seguros adicionales, costos de conservación, mantenimiento, operación y explotación.

El siguiente Cuadro Resume los Montos que se compensan mediante el presente convenio, dejando constancia que la Sociedad Concesionaria asume a su entero costo la diferencia de Montos.

Ítem	Valor (UF)
Presupuesto Original Área de Servicios	11.000
Inversiones con las que se compensa	
Accesos a Área de Servicios	2.817,88
Pasarela Lo Vásquez	7.367,25
Mallas Antivandálicas	4.224,00
TOTAL	14.409,25

• Accesos a la nueva Área de Servicio Sector iii)

La inversión prevista, para la construcción de los accesos a la nueva área de servicio es de U.F. 2.817.88 de acuerdo al siguiente cuadro. La Sociedad Concesionaria acepta ejecutar la obra indicada, asumiendo el costo de todas las inversiones asociadas a su ejecución, y las que se derivan de su incorporación al contrato de concesión, entre otros: costos de construcción, costos de administración, seguros adicionales, costos de conservación, mantenimiento, operación y explotación.

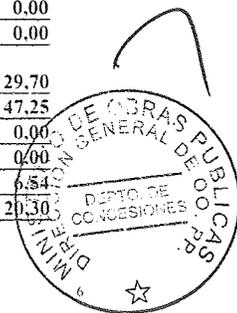
CUADRO RESUMEN DE CANTIDADES OBRAS PROYECTO VIAL

Nombre : Acceso Área de Servicio Troncal Sur

ITEM	DESCRIPCIÓN	UN.	CANTIDAD	P.U.	TOTAL
5.200	PREPARACION DE LA FAJA				1.013,76
5.201.a	REMOCION DE PAVIMENTO DE HORMIGON	m ²	0,00	0,437	0,00
5.201.b	REMOCION DE PAVIMENTO ASFALTICO	m ²	0,00	0,229	0,00
5.201.c	REMOCION DE ESTRUCTURAS	m ³	0,00	0,115	0,00
5.201.e	REMOCION DE SOLERAS	m	50,00	0,230	11,50
5.201.e2	REMOCION DE ACERAS	m ²	0,00	0,086	0,00
5.201.f	REMOCION DE CASETA DE PARADERO DE BUSES	un	0,00	6,342	0,00
5.201.g	REMOCION DE DEFENSAS CAMINERAS	m	0,00	0,264	0,00
5.201.h	REMOCION DE SEÑALES CAMINERAS	un	0,00	0,233	0,00



5.201.i	REMOCION DE CERCOS	m	0,00	0,052	0,00
5.201.j	TRASLADO POSTACION	un	1,00	1000,000	1.000,00
5.201.g	REMOCION DE ARBOLES	un	1,00	2,255	2,26
5.201.u	REACONDICIONAMIENTO DE CAMARAS DE INSPECCION	un	0,00	6,068	0,00
5.201.x	REACONDICIONAMIENTO DE SUMIDEROS	un	0,00	6,068	0,00
5.202	ROCE DESPEJE Y LIMPIEZA DE LA FAJA	km	0,00	67,500	0,00
5.300	MOVIMIENTO DE TIERRA			0,000	846,72
5.303.b	RELLENO DE MEDIANA Y ACERAS	m ³	0,00	0,213	0,00
5.301.e	EXCAVACION DE CORTE EN TERRENO COMUN	m ³	0,00	0,233	0,00
5.302.a	EXCAVACION ESPECIAL	m ³	0,00	0,552	0,00
5.303	TERRAPLENES	m ³	0,00	0,390	0,00
5.304	RELLENO ESTRUCTURAL	m ³	92,00	0,895	82,34
5.307	TERMINACION Y LIMPIEZA DE LA PLATAFORMA	km	50,00	15,288	764,38
5.308.a	PREPARACION DE LA SUBRASANTE	m ²	0,00	0,020	0,00
5.400	SUBBASES Y BASE			0,000	40,71
5.401.d	ESCARIFICACION Y RECOMPACTACION DE SUBRASANTE	m ³	0,00	0,293	0,00
5.402.a	BASE GRANULAR CHANCADA CBR >= 80%	m ³	69,00	0,590	40,71
5.500	REVESTIMIENTOS Y PAVIMENTOS			0,000	475,43
5.501.a	IMPRIMACION BITUMINOSA	m ²	460,00	0,045	20,70
5.502	IRIEGO DE LIGA	m ²	920,00	0,033	30,36
5.510.a	CONCRETO ASFALTICO DE RODADO	m ³	28,00	5,874	164,47
5.510.b	CONCRETO ASFALTICO TIPO BINDER	m ³	46,00	5,650	259,90
5.510.c	BASE ASFALTICA DE GRADUACION GRUESA	m ³	0,00	5,150	0,00
5.510.e	BASE TRATADA CON CEMENTO	m ³	0,00	0,979	0,00
5.511	PAVIMENTO DE HORMIGON	m ²	0,00	1,298	0,00
5.512	RELLENO DE JUNTAS Y GRIETAS	m	0,00	0,095	0,00
5.518	CEPILLADO DE PAVIMENTO DE HORMIGON	m ²	0,00	0,219	0,00
5.600	ESTRUCTURAS Y OBRAS CONEXAS			0,000	0,00
5.601.b	HORMIGON ESTRUCTURAL H-25	m ³	0,00	4,300	0,00
5.601.c	HORMIGON ESTRUCTURAL H-20	m ³	0,00	3,800	0,00
5.601.d	HORMIGON ESTRUCTURAL H-5	m ³	0,00	3,300	0,00
5.605	ACERO ESTRUCTURAL A 63 - 42 H	kg	0,00	0,075	0,00
5.700	DRENAJE Y PROTECCION DE LA PLATAFORMA			0,000	236,85
5.702.b	TUBO DE HORMIGON BASE PLANA D = 0.80 m	m	0,00	3,368	0,00
5.702.c	TUBO DE HORMIGON BASE PLANA D = 1.00 m	m	0,00	4,511	0,00
5.703.a	TUBO DE CEMENTO COMPRIMIDO D = 0.30 m	m	0,00	0,915	0,00
5.703.b	TUBO DE CEMENTO COMPRIMIDO D = 0.50 m	m	40,00	2,792	111,68
5.705.a	EMBUDOS PARA BAJADAS DE AGUA	un	0,00	8,330	0,00
5.705.b1	BAJADAS DE AGUA EN TUBO CORRUGADO MEDIA CAÑA D = 0.60 m	m	0,00	2,271	0,00
5.705.d	CAMARAS ALCANTARILLADO HORMIGON	un	0,00	67,075	0,00
5.705.f	SUMINISTRO Y COLOCACION DE ESCALINES	un	0,00	0,281	0,00
5.706.a	LIMPIEZA DE ALCANTARILLAS Y CAUCES	m	0,00	0,219	0,00
5.708.a	SUMIDEROS TIPO S - 1	un	0,00	17,371	0,00
5.708.b	SUMIDEROS TIPO S - 2	un	0,00	13,473	0,00
5.710.b	SUMINISTRO Y COLOCACION DE SOLERAS CON ZARPA, b = 0.45 m	m	0,00	1,115	0,00
5.710.c	SUMINISTRO Y COLOCACION DE SOLERAS TIPO A	m	50,00	0,550	27,50
5.712	REJILLA PARA SUMIDEROS	un	0,00	4,393	0,00
5.713.e1	FOSOS Y CONTRAFOSOS REVESTIDOS ANCHO BASAL 0.50 m	m	50,00	1,953	97,67
5.713.e4	FOSOS Y CONTRAFOSOS RECTANGULAR REVESTIDO, b = 0.35 m	m	0,00	1,738	0,00
5.720	TAPA DE CÁMARA	un	0,00	4,122	0,00
5.800	ELEMENTOS DE CONTROL Y SEGURIDAD			0,000	204,41
5.801.c	VALLA METÁLICA	m	0,00	1,532	0,00
5.801.d	CIERROS PERIMETRALES	m	0,00	1,759	0,00
5.802.a	DEFENSAS CAMINERAS SIMPLES	m	0,00	1,650	0,00
5.804.a	SEÑALES CAMINERAS INFORMATIVAS, PREVENTIVAS Y NORMATIVAS	un	10,00	2,970	29,70
5.804.d	SEÑALES INFORMATIVAS	un	5,00	9,450	47,25
5.804.j	DELINEADOR VERTICAL	un	0,00		0,00
5.804.k	REMOCION Y RECOLOCACION DE SEÑALES	un	0,00	1,139	0,00
5.804.l	SEÑALES DIRECCIONALES	un	2,00	3,269	6,54
5.805.a	DEMARCAACION DE PAVIMENTO LINEA CONTINUA	m	100,00	0,203	20,30



5.805.b	DEMARCACION DE PAVIMENTO LINEA SEGMENTADA	m	100,00	0,088	8,80
5.805.c	DEMARCACION DE PAVIMENTO SIMBOLOS	m2	50,00	1,026	51,30
5.807	TACHAS REFLECTANTES	un	100,00	0,216	21,60
5.807.b	TACHONES REFLECTANTES	un	0,00	0,326	0,00
5.808	ACERAS PEATONALES	m2	20,00	0,946	18,92
5.813	BARRERA DE CONTENCION DE HORMIGON	m2	0,00	2,950	0,00
TOTAL NETO					2.817,88

• **Pasarela de Lo Vásquez**

Considera una pasarela de hormigón, un paradero de buses en la calzada izquierda y el cierre de la mediana para desincentivar el cruce por la calzada. Se debe destacar que esta pasarela será para uso permanente en el sector, lo que en todo caso, para las festividades del 8 de diciembre será cerrada por motivos de seguridad, dada la afluencia masiva de la comunidad conocida por todos.

Al respecto, es importante señalar que no obstante haber considerado en la elaboración de la propuesta constructiva de esta solución, tanto la normativa chilena disponible, como una operación de cierre de su uso en la fecha descrita en el párrafo anterior, se deberá considerar en la aprobación de su resistencia estructural y final por el departamento respectivo, la singularidad de que cada año con motivo de esa celebración del día 8 de diciembre transitan por el sector cerca de 500.000 personas y podría, eventualmente, desbordarse y no obstante estar su uso restringido, igualmente sea usada y transitada, lo que será de responsabilidad de la Sociedad Concesionaria. Adjunto se encuentra una descripción y valorización inicial de dicha pasarela, la cual deberá entenderse a suma alzada, llave en mano, para todos los efectos. La Sociedad Concesionaria acepta ejecutar las obras identificadas, asumiendo el costo de todas las inversiones asociadas a su ejecución, y las que se derivan de su incorporación al contrato de concesión, entre otros: costos de construcción, costos de administración, seguros adicionales, costos de conservación, mantenimiento, operación y explotación.

Cuadro Resumen Pasarela Lo Vásquez

Ítem	Valor (UF)
Estructura	6.521,57
Paraderos	695,06
Iluminación	150,62
TOTAL	7.367,25

[Firma manuscrita]



CONCESIÓN INTERNACIONAL
INTERCONEXIÓN VIAL SANTIAGO - VALPARAÍSO - VIÑA DEL MAR
PRESUPUESTO DE INVERSIÓN

ESTRUCTURAS EN RUTA 68 - SECTOR "B"
PASARELA LO VASQUEZ

ITEM	DESCRIPCION	UNIDAD	PRECIO UNITARIO UF	CANTIDAD	TOTAL UF
PROYECTO DE ESTRUCTURAS : PASARELA LO VASQUEZ KM 78,000					
1	CEPAS PREFABRICADAS				
1.1	Cepas Prefabricadas Estandar 160 cm				
1.1.1	Cepas Prefabricadas 160 cm. Altura 674 cm	un	84,9486	1,0	84,95
1.1.2	Cepas Prefabricadas 160 cm. Altura 596 cm	un	78,0222	2,0	156,04
1.2	Cepas Prefabricadas Estandar 140 cm				
1.2.1	Cepas Prefabricadas 140 cm. Altura 377 cm	un	43,8379	2,0	87,68
1.3	Cepas Prefabricadas Especial 160 cm				
1.3.1	Cepas Prefabricadas 160 cm. Altura 786 cm	un	103,6284	2,0	207,26
2	VIGAS PRETENSADAS				
2.2	Viga Pret. VC-060, longitud máxima 20,0 m	m	14,0834	42,0	591,50
2.1	Viga Pret. VC-045, longitud máxima 16,5 m	m	13,4433	98,2	1.320,67
3	FUNDACIONES				
3.1	F. 330x330x50 c1 Instel	un	242,5421	3,0	727,63
3.2	F. 250x250x35 c1 Instel	un	155,5194	4,0	622,08
3.2	Estribos	un	88,5070	2,0	177,02
4	BARANDA METALICA GALVANIZADA				
4.1	Baranda Metálica Simple	m	4,7372	280,5	1.328,68
4.1	Cumula de Protección Atraveso	m	6,1455	140,2	861,84
4.2	Puertas Especiales Acceso	un	18,0780	2,0	36,16
5	PROYECTO INGENIERIA				
5.1	Topografía/Mecánica de Suelos-Proyecto	un	320,0778	1,0	320,08
TOTAL PROYECTO DE ESTRUCTURA UF.					6.521,57

CONCESIÓN INTERNACIONAL
INTERCONEXIÓN VIAL SANTIAGO - VALPARAÍSO - VIÑA DEL MAR
PRESUPUESTO DE INVERSIÓN

OBRAS DEL CAMINO EN RUTA 68 - SECTOR "B"
ILUMINACION PASARELAS PEATONALES

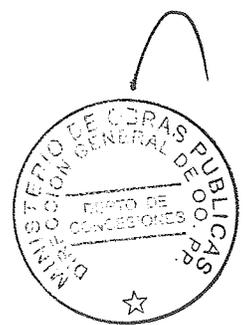
ITEM	DESCRIPCION	UNIDAD	PRECIO UNITARIO UF	CANTIDAD	TOTAL UF
PROYECTO DE ILUMINACION PASARELA LOS PANGUILES, KM. 32.650					
MATERIALES					
1	POSTE MET. 10 m GANCHO SIMPLE	c/u	12,16296	4,0	48,65
2	LUMINARIA 250W Na	c/u	6,52959	4,0	26,12
3	TUBERIA CONDUIT PVC 50 mm	tira 6m	0,10242	7,0	0,72
4	TUBERIA FE GALV. 2"	tira 3m	0,51212	18,0	9,22
5	CONDUCTOR 10 mm2	m	0,04353	300,0	13,06
6	CONDUCTOR 2,5 mm2	m	0,01236	80,0	0,99
7	CAMARAS DE DISTRIBUCION CLASE C	c/u	4,44321	3,0	13,33
8	HERRAS DE PROTECCION POSTE MET.	c/u	1,52051	4,0	6,08
MANO DE OBRA					
10	EXCAVACIONES TUBERIAS	m3	0,11655	40,0	4,66
11	COLOCACION POSTES	c/u	1,53637	4,0	6,15
12	TRANSPORTE DE POSTES	viajes	1,92047	4,0	7,68
13	TENDIDO DUCTO PVC	c/u	0,04592	40,0	1,84
14	TENDIDO DUCTO CONDUIT FE GALV.	c/u	0,04592	18,0	0,83
15	TENDIDO CONDUCTOR 10 mm2	m	0,01216	300,0	3,65
16	TENDIDO CONDUCTOR 2,5 mm2	m	0,01741	300,0	5,22
17	COLOCACION DE CAMARAS	c/u	0,23311	4,0	0,93
18	COLOCACION DE HERRAS	c/u	0,23311	4,0	0,93
TOTAL PROYECTO DE ILUMINACION UF.					150,06



CONCESIÓN INTERNACIONAL
INTERCONEXIÓN VIAL SANTIAGO - VALPARAÍSO - VIÑA DEL MAR
PRESUPUESTO DE INVERSIÓN

OBRAS DEL CAMINO EN RUTA 68 - SECTOR "B"
PARADAS DE BUSES

ITEM	DESCRIPCION	UNIDAD	PRECIO UNITARIO UF	CANTIDAD	TOTAL UF
A.4.1.1 OBRA VIAL: PARADA DE BUSES LO VASQUEZ, KM. 78,300 - DERECHA					
5.200	PREPARACION DE LA FAJA				
5.201.b	REMOCION DE PAVIMENTO ASFALTICO	m2	0.1152	50,0	5,76
5.201.c	REMOCION DE ESTRUCTURAS	m3	2.4326	2,5	6,08
5.300	MOVIMIENTO DE TIERRA				
5.302.a	EXCAVACION ESPECIAL	m3	0.9602	49,0	47,05
5.307	TERMINACION Y LIMPIEZA DE LA PLATAFORMA	G1	7.6819	1,0	7,68
5.308.a	PREPARACION DE LA SUBRASANTE	m2	0,0640	100,0	6,40
5.400	SUBBASES Y BASE				
5.402.a	BASE GRANULAR CHANCADA CBR = 80%	m3	1.6004	32,0	51,21
5.500	REVESTIMIENTOS Y PAVIMENTOS				
5.501.a	IMPRIMACION BITUMINOSA	m2	0,0768	100,0	7,68
5.502	REGO DE LIGA	m2	0,0384	200,0	7,68
5.510.a	CONCRETO ASFALTICO DE RODADO	m3	7,4258	5,0	37,13
5.510.b	CONCRETO ASFALTICO TIPO BINDER	m3	6,6576	8,0	53,26
5.510.d	BASE ASFALTICA DE GRADUACION ABIERTA	m3	6,6576	10,0	66,58
5.600	ESTRUCTURAS Y OBRAS CONEXAS				
5.601.b	HORMIGON ESTRUCTURAL H-25	m3	9,6574	2,5	24,14
5.700	DRENAJE Y PROTECCION DE LA PLATAFORMA				
5.701.c	CUNETA TIPO BADEN	m	1,0883	40,0	43,53
5.800	ELEMENTOS DE CONTROL Y SEGURIDAD				
5.801.c	TRASLADO Y CONSTRUCCION CIERRO URBANO	m	1,6679	160,0	266,86
5.802.k	REMOCION Y RECOLOCACION DE SENALES	Un	4,4601	1,0	4,46
5.805.a	DELMARACION DE PAVIMENTO LINEA CONTINUA	m	0,0448	40,0	1,79
5.805.b	DELMARACION DE PAVIMENTO LINEA SEGMENTADA	m	0,0384	40,0	1,54
5.807	TRASLADO CASSETAS PARA PARADEROS DE BUSES	Un	24,3259	1,0	24,33
5.807	TACHAS REFLECTANTES	Un	0,1429	30,0	4,29
5.808	TACERAS PEATONALES	m2	1,4083	20,0	28,17
TOTAL OBRA VIAL UF.					695,62

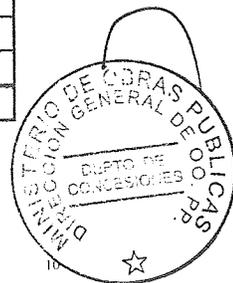


• Mallas antivandálicas.

Considera la instalación de malla de 3.0 m de altura, con quiebre superior de 30° en los últimos 0.75 m confinadas con bastidores de perfil metálico, ubicadas en 14 Pasos Inferiores de la Ruta 68 y 5, en la Autopista Troncal Sur. La instalación de estas obras, equivale a un total de 880 metros cuadrados de malla antivándalica. La Sociedad Concesionaria acepta ejecutar las obras identificadas, asumiendo el costo de todas las inversiones asociadas a su ejecución, y las que se derivan de su incorporación al contrato de concesión, entre otros: costos de construcción, costos de administración, seguros adicionales, costos de conservación, mantenimiento, operación y explotación.

Instalación Mallas Antivandálicas

Paso Inferiores Ruta 68					
Km	Nombre	Long. Estructura	Long. Malla	P. Unitario	
2-460	Tte. Cruz	56	112	2,4	268,8
11-541	Pudahuel	59	118	2,4	283,2
12-940	Ciudad De Los Valles	56	112	2,4	268,8
15-450	Lo Aguirre	55	110	2,4	264,0
31-100	Panguiles	60	120	2,4	288,0
33-540	María Pinto	56	112	2,4	268,8
46-320	Curacaví Poniente	55	110	2,4	264,0
59-904	Zapata Poniente	63	126	2,4	302,4
66-048	Algarrobo	67	134	2,4	321,6
68-832	Tapihue	57	114	2,4	273,6
72-026	Casablanca	82	164	2,4	393,6
79-870	Lo Orozco	63	126	2,4	302,4
101-500	Agua Santa	68	136	2,4	326,4
107-935	Calle Noruega	43	86	2,4	206,4
	SubTotal R. 68	840	1.680		4.032,0
Paso Inferiores Troncal Sur					
88-555	Los Arrayanes	8	16	2,4	38,4
92-078	Camino Municipal	8	16	2,4	38,4
93-297	El Rocío	8	16	2,4	38,4
94-515	Ramón Ángel Jara	8	16	2,4	38,4
95-695	Vía 2-9	8	16	2,4	38,4
	SubTotal Troncal Sur	40,0	80,0		192,0
	Total General	880,0	1.760,0		4.224,0



ANEXO 6

Sobre Acuerdo de Conciliación

**Ítem 1: Copia del Acta de Conciliación de
fecha 18 de enero de 2006 y del Acta de
Aceptación de propuesta de Conciliación de
fecha 16 de mayo de 2006**



DE COMÚN ACUERDO, ACEPTAN PROPUESTA DE CONCILIACIÓN.

Original
5-5-2006

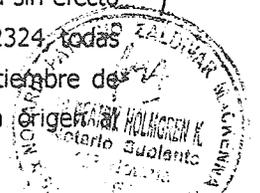

**SEÑOR PRESIDENTE DE LA COMISIÓN CONCILIADORA
CONCESIÓN INTERCONEXIÓN VIAL
SANTIAGO-VALPARAÍSO-VIÑA DEL MAR
(RECLAMACIÓN INCIDENTE TÚNEL ZAPATA)**

CARLOS RUBILAR OTTONE, en representación del **MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS**, en su calidad de Director General de Obras Públicas, y **MAURICIO GATICA SOTOMAYOR**, en representación de **SOCIEDAD CONCESIONARIA RUTAS DEL PACÍFICO S.A.**, a la H. Comisión Conciliadora decimos:

Que, las partes han concluido los análisis de la Propuesta de Conciliación que les formulara la H. Comisión por resolución de fecha 18 de enero de 2006.

Que, con el objeto de poner fin al conflicto pendiente, venimos, de común acuerdo en manifestar la aceptación de dicha Propuesta, en los siguientes términos:

- 1) La Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A., sin reconocer responsabilidad, falta, incumplimiento o negligencia alguna en los hechos en que el Director General de Obras Públicas se basó para aplicar las multas recurridas y, sin acoger o reconocer validez a los planteamientos formulados por el Ministerio de Obras Públicas en su defensa, se obliga a proyectar y a construir a su entero costo, riesgo y responsabilidad, obras adicionales de seguridad para el Túnel Zapata, por un monto total de 1.300 UTM (mil trescientas unidades tributarias mensuales) más IVA, las cuales se acordarán con el Ministerio de Obras Públicas, en un plazo no mayor a tres meses, contados desde la aceptación de la Propuesta de Conciliación que formuló la Comisión, a través de la suscripción de un Convenio Complementario.
- 2) La Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A. soportará los honorarios de los miembros de la Comisión Conciliadora y los que correspondan al Secretario de la misma, generados a propósito del presente procedimiento de conciliación.
- 3) El Ministerio de Obras Públicas, por su parte, sin acoger o reconocer validez a las argumentaciones planteadas por la Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A. en apoyo de la solicitud de intervención presentada por ésta ante la H. Comisión, dejará sin efecto las Resoluciones Exentas N° 2321, N° 2322, N° 2323 y N° 2324, todas de la Dirección General de Obras Públicas, de 02 de septiembre de 2004, que aprobaron e impusieron las multas que dieron origen al presente procedimiento de la especie.

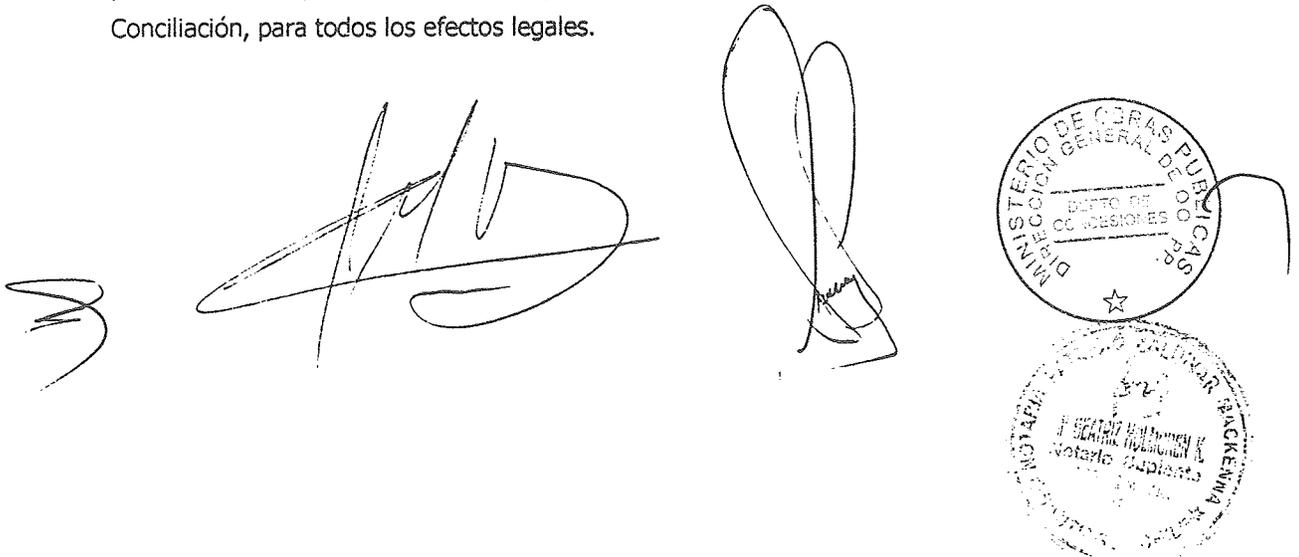


- 4) La Resolución Exenta del Director General de Obras Públicas, por la que se dejen sin efecto los actos administrativos indicados en el numeral 3) precedente, se dictará, dentro de los 30 días hábiles siguientes a la publicación en el Diario Oficial, del Decreto Supremo que apruebe el Convenio Complementario del Contrato de Concesión a que alude el numeral 1) del presente acuerdo.
- 5) Las partes acuerdan otorgarse total, completo y recíproco finiquito en relación con las materias reclamadas en el presente procedimiento de resolución de controversias, no pudiendo, ninguna de ellas, utilizar esta conciliación como precedente en reclamaciones o causas pendientes o futuras en las que éstas intervengan. Lo anterior, es sin perjuicio de las acciones que pueda adoptar el Ministerio de Obras Públicas para dirigir y fiscalizar a la Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A., o a quien, eventualmente y a futuro subrogue a ésta en el cumplimiento de sus obligaciones contractuales, en el estricto cumplimiento del Convenio Complementario indicado en el numeral 1) del presente acuerdo.

Que, por economía procesal, se pide a la H. Comisión, aprobar el acuerdo registrado en el presente escrito, teniendo a éste como suficiente Acta de Conciliación, para que se proceda a su Protocolización, según el artículo 14° de las Normas de Procedimiento.

POR TANTO,

A LA H. COMISIÓN ARBITRAL PEDIMOS: Se sirva tener por aceptada, por ambas partes la Propuesta de Conciliación en los términos señalados, aprobar dicho acuerdo y proceder a su protocolización, otorgando a éste el carácter de suficiente Acta de Conciliación, para todos los efectos legales.



This section contains three handwritten signatures and two official stamps. The first signature is on the left, the second is in the middle, and the third is on the right. The first stamp is circular and reads "MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS" and "DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS". The second stamp is circular and reads "SECRETARÍA EJECUTIVA" and "NOTARIO SUPLENTE".

COMISIÓN CONCILIADORA
“ CONCESIÓN INTERCONEXIÓN VIAL
SANTIAGO - VALPARAÍSO - VIÑA DEL MAR”

(Reclamación Incidente Túnel Zapata)

Ingresado en el
Repertorio con el
Nº 8572/25 MA: 2006
85580

Acta Audiencia de Conciliación

En Santiago de Chile, a 16 de mayo de 2006, siendo las 15:30 hrs., se reúne la Comisión Conciliadora de Contrato de Concesión de Obra Pública Fiscal denominada “Interconexión Vial Santiago-Valparaíso-Viña del Mar”, con la asistencia de los Señores LUIS COURT MOOCK, Ingeniero Civil, quien la Preside, ENRIQUE ALCALDE UNDURRAGA, Abogado, miembro designado por la Concesionaria “Rutas del Pacífico S.A.”, MARCOS LIMA ARAVENA, Ingeniero Civil Industrial, miembro designado por el Ministerio de Obras Públicas y Héctor Vilches Ruiz, Abogado, quien se desempeña como Secretario Abogado Suplente de la Comisión Conciliadora.

El Presidente da cuenta que con fecha 5 de mayo de 2006, las partes en conjunto presentaron un escrito en el cual ambas aprueban los términos de la Propuesta de Conciliación formulada por la Comisión.

El objeto de esta sesión es que los miembros de la Comisión Conciliadora y las partes suscriban el Acta de Conciliación aprobado por las partes, en los términos que se reproducen más adelante.

El Presidente de la Comisión manifiesta que de acuerdo a lo establecido en el artículo 14 de las Normas de Funcionamiento de la Comisión Conciliadora, lo que procede es que, una vez firmada el Acta por los miembros de la Comisión y las partes y autorizada por el Secretario, se proceda a la protocolización del acta. El Presidente propone que además se protocolice junto con el acta el escrito presentado por las partes con fecha 5 de mayo de 2006, en el cual manifiestan su aprobación a la proposición de conciliación.

A continuación se transcribe el Acta de Conciliación:

Acta de Conciliación

“1) La Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A., sin reconocer responsabilidad, falta, incumplimiento o negligencia alguna en los hechos en que el Director General de Obras Públicas se basó para aplicar las multas recurridas y, sin acoger o reconocer



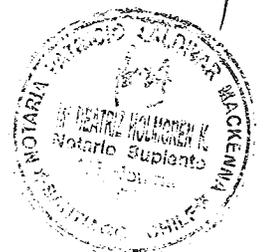
validez a los planteamientos formulados por el Ministerio de Obras Públicas en su defensa, se obliga a proyectar y a construir a su entero costo, riesgo y responsabilidad, obras adicionales de seguridad para el Túnel Zapata, por un monto total de 1.300 UTM (mil trescientas unidades tributarias mensuales) más IVA, las cuales se acordarán con el Ministerio de Obras Públicas, en un plazo no mayor a tres meses, contados desde la aceptación de la Propuesta de Conciliación que formuló la Comisión, a través de la suscripción de un Convenio Complementario.

2) La Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A. soportará los honorarios de los miembros de la Comisión Conciliadora y los que correspondan al Secretario de la misma, generados a propósito del presente procedimiento de conciliación.

3) El Ministerio de Obras Públicas, por su parte, sin acoger o reconocer validez a las argumentaciones planteadas por la Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A. en apoyo de la solicitud de intervención presentada por ésta ante la H. Comisión, dejará sin efecto las Resoluciones Exentas N° 2321, N° 2322, N° 2323 Y N° 2324, todas de la Dirección General de Obras Públicas, de 02 de septiembre de 2004, que aprobaron e impusieron las multas que dieron origen al procedimiento de la especie.

4) La Resolución Exenta del Director General de Obras Públicas, por la que se dejan sin efecto los actos administrativos indicados en el numeral 3) precedente, se dictará dentro de los 30 días hábiles siguientes a la publicación en el Diario Oficial, del Decreto Supremo que apruebe el Convenio Complementario del Contrato de Concesión a que alude el numeral 1) del presente acuerdo.

5) Las partes acuerdan otorgarse total, completo y recíproco finiquito en relación con las materias reclamadas en el presente procedimiento de resolución de controversias, no pudiendo, ninguna de ellas, utilizar esta conciliación como precedente en reclamaciones o causas pendientes o futuras en la que éstas intervengan. Lo anterior, es sin perjuicio de las acciones que pueda adoptar el Ministerio de Obras Públicas para dirigir y fiscalizar a la Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A., o a quien eventualmente y a futuro subrogue a ésta en el cumplimiento de sus obligaciones

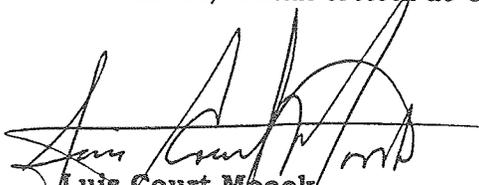


contractuales, en el estricto cumplimiento del Convenio Complementario indicado en el numeral 1) del presente acuerdo.”

Una vez leída el Acta por el Secretario, los Miembros de la Comisión Conciliadora acuerdan por unanimidad suscribir el Acta de Conciliación y le encomiendan al Secretario de la Comisión, recabar las firmas de la Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico y del Ministerio de Obras Públicas.

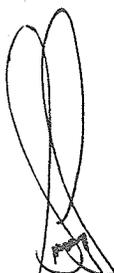
Finalmente, el Presidente manifiesta que habiéndose producido un acuerdo de conciliación entre las partes, lo que procede es declarar por terminada la actuación de la Comisión Conciliadora, en la reclamación conocida como “Incidente Túnel Zapata”.

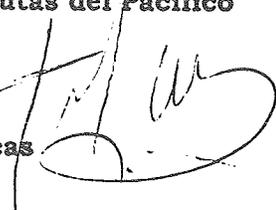
Siendo las 16:30 horas se pone término a la presente audiencia y para constancia, firman el Acta de Conciliación, todos los comparecientes.


Luis Court Moock
Presidente


Enrique Alcalde Undurraga

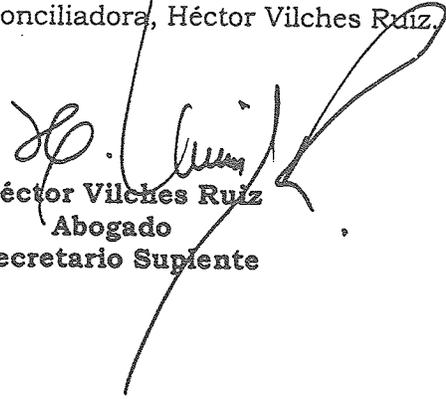

Marcos Lima Aravena


MAURICIO GARDÓ SOTOMAYOR 7.951.606-6.
Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico

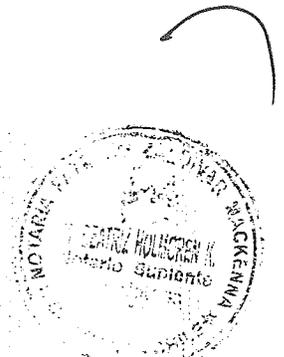

CARLOS RUBILAR OTAZÚ.
Ministerio de Obras Públicas



Autoriza el Acta de Conciliación, el secretario Abogado Suplente de la Comisión Conciliadora, Héctor Vilches Ruiz.



Héctor Vilches Ruiz
Abogado
Secretario Suplente



PATRICIO ZALDIVAR MACKENNA
NOTARIO PUBLICO DE SANTIAGO
DECIMA OCTAVA NOTARIA



Rep. N°8572/2006.-

I:85580

PROTOCOLIZACION
COMISION CONCILIADORA
CONCESION INTERCONEXION VIAL
SANTIAGO-VALPARAISO-VIÑA DE MAR

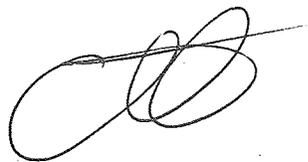
En Santiago de Chile, a veinticinco de mayo del dos mil seis, a petición de doña IVONNE LARA CORTES, chilena, soltera, secretaria, domiciliada en Bandera número trescientos cuarenta y uno, oficina ochocientos cincuenta y siete, Santiago, cédula nacional de identidad número siete millones setecientos tres mil cuatrocientos dos guión uno, yo, MARIA BEATRIZ HOLMGREN KUNCKELL, abogado, Notario Suplente de don Patricio Zaldívar Mackenna, Titular de la Décimo Octava Notaría de Santiago, con domicilio en Bandera número trescientos cuarenta y uno, oficina ochocientos cincuenta y siete, según Decreto Judicial de fecha dos de Mayo del dos mil seis, protocolizado con fecha tres del mismo mes y año, bajo el Repertorio número siete mil cuatrocientos quince/dos mil seis, efectuó la protocolización de COMISION CONCILIADORA CONCESION INTERCONEXION VIAL SANTIAGO-VALPARAISO-VIÑA DE MAR.- Este documento consta de seis hojas, el que queda protocolizado al final de mis registros bajo el Repertorio



ANEXO 6

Sobre Acuerdo de Conciliación

Ítem 2: Descripción de Obras de seguridad a ejecutar por la Sociedad Concesionaria.



Ítem 2) Descripción de las Obras

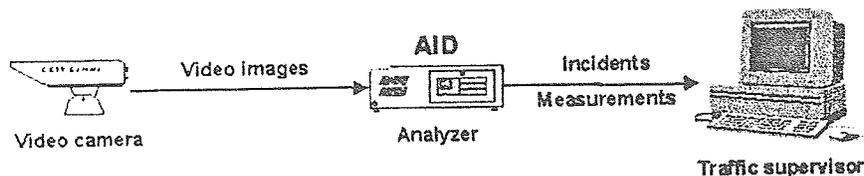
Mediante el presente convenio, y en virtud del acuerdo de conciliación señalado en el numeral 1.11 del presente convenio, la Sociedad Concesionaria acepta modificar y ampliar el contrato de concesión, asumiendo la obligación de ejecutar todas las inversiones y todos los gastos para la construcción, conservación y mantención, explotación y operación de las obras adicionales que a continuación se describen en los puntos 2.1 y 2.2.

2.1 SISTEMA DE DETECCIÓN AUTOMÁTICA DE INCIDENTES.

- **PRINCIPAL**

La Detección Automática de Incidencias (DAI) a través de video es una tecnología para la detección de incidencias en tiempo real basada en técnicas de procesamiento de imagen.

Utiliza imágenes de video cámaras de CCTV.



Esas imágenes son procesadas por un analizador mediante un algoritmo que extrae información pertinente: alarmas de incidentes y medidas de tráfico. Posteriormente, esta información es transmitida a un supervisor de control de tráfico.

- **VENTAJAS DEL SISTEMA DAI**

Proporciona una alarma rápidamente después de que la incidencia ocurra, incluso antes que las consecuencias del incidente puedan ser advertidas por el operador o un sistema tradicional de vigilancia. Permite a los usuarios estar prevenidos a tiempo y reduce el riesgo de accidentes múltiples.



La Detección Automática de Incidencias (DAI) a través de video es un sistema modular y flexible que elimina las restricciones impuestas por el uso de sensores de lazo: cierre de carriles para reparaciones, deterioro de la calzada.

Las imágenes despejan cualquier duda, permiten análisis detallados, y son fácilmente transmitidas.

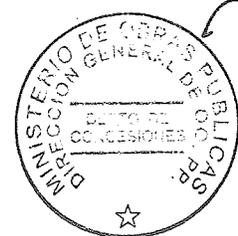
La extrema fiabilidad del sistema y el índice marginal de falsas alarmas permite una vigilancia totalmente automática.

Una simple cámara puede cubrir varios carriles a distancias de hasta 500 metros en el exterior y 300 metros en túneles. En el caso de los Túneles Zapata I y II se utilizarán separaciones mucho menores.

El sistema integra funciones elaboradas de auto diagnóstico para los componentes principales del sistema (cámaras, conexiones de vídeo, analizadores, servidor, red analizador-servidor) y permite el mantenimiento remoto.

El sistema:

- Procesa imágenes de cámaras de color o blanco y negro.
- Protocolos de comunicación y hardware Standard.
- *Interfase* de usuario amigable diseñado con y por operadores.
- Base de datos de secuencias de vídeo de incidencias.
- Medidas de tráfico por carril (velocidad, índice de ocupación, índice de flujo, longitud de la cola, etc.).
- Operativo las 24 horas del día en túneles, viaductos, carreteras para tráfico entrante, saliente
- mixto.
- Algoritmo único independiente de la iluminación y las condiciones climáticas.



Dada la importancia de contar con un sistema automatizado de detección de incidentes, el que permitirá dar alarmas tempranas ante cualquier evento se ha desarrollado la propuesta que implica la implementación del sistema en los Túneles Zapata I y II.

El detalle del funcionamiento de los sistemas y procesos, así como también de la obra física a ejecutar se encuentra en documento que se adjunta al presente Anexo, denominado "*Memoria del Sistema de Detección Automática de Incidentes (DAI) en Túneles Zapata I y II*" preparado por INDRA para Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A. en Junio de 2005, y que se adjunta, sin perjuicio de lo establecido en el numeral 5.4 del presente convenio.



2.2 SEÑALETICA DE ESCAPE.

El potencial de riesgo permite identificar no solamente la probabilidad de que ocurran incidencias, sino también su alcance. En definitiva, supone valorar el riesgo de verse implicado en un accidente y las consecuencias que cabe esperar, basándose en las siguientes consideraciones generales:

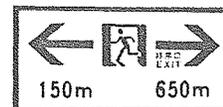
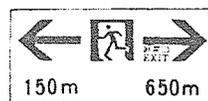
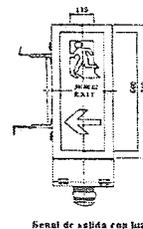
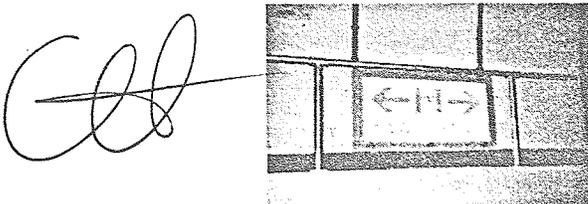
- A mayor volumen de tráfico, mayor riesgo de accidente o incendio.
- A mayor volumen de vehículos pesados, mayor riesgo de incendio.

El tipo de circulación y las condiciones del tráfico influyen en la capacidad de evacuación y salvamento.

De aquí la importancia de contar con una mejor señalización de las vías de evacuación y de la dirección o distancia a la próxima salida ya que de los análisis realizados en los últimos congresos internacionales de túneles se ha privilegiado el “autorescate” como una de las acciones más efectivas en la prevención de víctimas.

Por este motivo se ha desarrollado un proyecto de mejora de la señalización de los Túneles Zapata I y II, Lo Prado I y II, que se presenta esquemáticamente más abajo.

Específicamente la solución se basa en la instalación de señalización vertical, adosada a las paredes de los túneles, que indique la ubicación y distancia de la zona de escape más cercana, contará con equipos fluorescentes y respaldo de energía. Su altura será de acuerdo a la normativa de señales de seguridad en túneles y su distanciamiento será de 100 metros de forma alternada.



ANEXO 6

Sobre Acuerdo de Conciliación

Ítem 3: Presupuesto de obras de seguridad a ejecutar por la Sociedad Concesionaria.



Ítem 3) Presupuesto de las Obras

SISTEMA DE DETECCIÓN AUTOMÁTICA DE INCIDENTES

El presupuesto ha sido solicitado a la empresa integradora de sistemas de los túneles actuales (INDRA). El monto de la inversión corresponde a € 48.200, estimándose un costo aproximado neto de S 30.366.000, para dotar de DAI a los túneles Zapata I y II

SEÑALETICA DE ESCAPE.

El monto de la inversión corresponde a un valor neto de \$ 13.505.000, se considera la instalación de 74 unidades, en total para los 4 túneles, las que se distribuyen en forma alternada cada 100 m.

