

MINISTERIO DE HACIENDA
OFICINA DE PARTES

RECIBIDO

CONTRALORIA GENERAL
TOMA DE RAZON

RECEPCION

DEPART. JURIDICO		
DEPT. T. R. Y REGISTRO		
DEPART. CONTABIL.		
OFICINA DE PARTES		
DIRECCION GENERAL DE CONCESIONES		
C. CENTRAL		
SUB. DEP. E CUENTAS		
SUB. DEPTO. C. P. Y BIENES NAC.		
DEPART. AUDITORIA		
DEPART. V. O. P., U. y T.		
SUB. DEPTO. MUNICIPI.		

REFRENDACION

REF. POR \$ _____

IMPUTAC. _____

ANOT. POR \$ _____

IMPUTAC. _____

DEDUC. DTO. _____

APRUEBA CIRCULAR ACLARATORIA N° 11 DE LAS BASES DE LICITACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA “CONCESIÓN RUTA 5 TRAMO CHACAO - CHONCHI”, A EJECUTAR POR EL SISTEMA DE CONCESIONES.

SANTIAGO, 15 ABR 2025
RESOLUCIÓN (EXENTA) DGC N° 040 /

VISTOS:

- Las necesidades del Servicio.
- El D.F.L. MOP N° 850 de 1997, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 15.840 de 1964, Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y del D.F.L. N° 206 de 1960, Ley de Caminos, y sus modificaciones.
- El D.S. MOP N° 900 de 1996, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del D.F.L. MOP N° 164 de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas, y sus modificaciones.
- El D.S. MOP N° 956 de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, y sus modificaciones.
- El Oficio Gab. Pres. N° 442 de 19 de abril de 2021, de Su Excelencia el Presidente de la República, mediante el cual aprueba la ejecución de la obra pública fiscal denominada “Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi”, a través del sistema de concesiones.
- El Oficio Ord. N° 542 de 13 de abril de 2021, del señor Ministro de Hacienda, mediante el cual aprueba Bases de Licitación y Prospecto de Inversión del proyecto “Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi”.
- La Resolución DGC N° 25 de 23 de abril de 2021, que aprueba Bases de Licitación de la obra pública fiscal denominada “Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi”, a ejecutar por el sistema de concesiones.
- La Resolución DGC N° 103 de 3 de noviembre de 2021, que aprueba Circular Aclaratoria N° 1 de las Bases de Licitación de la obra pública fiscal denominada “Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi”, a ejecutar por el sistema de concesiones.
- La Resolución DGC N° 6 de 25 de enero de 2022, que aprueba Circular Aclaratoria N° 2 de las Bases de Licitación de la obra pública fiscal denominada “Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi”, a ejecutar por el sistema de concesiones.
- La Resolución DGC N° 15 de 11 de marzo de 2022, que aprueba Circular Aclaratoria N° 3 de las Bases de Licitación de la obra pública fiscal denominada “Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi”, a ejecutar por el sistema de concesiones.

N° Proceso: 19041849

- La Resolución DGC N° 29 de 28 de abril de 2022, que aprueba Circular Aclaratoria N° 4 de las Bases de Licitación de la obra pública fiscal denominada "Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi", a ejecutar por el sistema de concesiones.
- La Resolución DGC N° 67 de 5 de septiembre de 2022, que aprueba Circular Aclaratoria N° 5 de las Bases de Licitación de la obra pública fiscal denominada "Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi", a ejecutar por el sistema de concesiones.
- La Resolución DGC N° 9 de 28 de marzo de 2023, que aprueba Circular Aclaratoria N° 6 de las Bases de Licitación de la obra pública fiscal denominada "Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi", a ejecutar por el sistema de concesiones.
- La Resolución DGC N° 76 de 20 de noviembre de 2023, que aprueba Circular Aclaratoria N° 7 de las Bases de Licitación de la obra pública fiscal denominada "Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi", a ejecutar por el sistema de concesiones.
- La Resolución DGC N° 49 de 24 de mayo de 2024, que aprueba Circular Aclaratoria N° 8 de las Bases de Licitación de la obra pública fiscal denominada "Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi", a ejecutar por el sistema de concesiones.
- La Resolución DGC N° 120 de 7 de noviembre de 2024, que aprueba Circular Aclaratoria N° 9 de las Bases de Licitación de la obra pública fiscal denominada "Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi", a ejecutar por el sistema de concesiones.
- La Resolución DGC N° 10 de 8 de abril de 2025, que aprueba Circular Aclaratoria N° 10 de las Bases de Licitación de la obra pública fiscal denominada "Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi", a ejecutar por el sistema de concesiones.
- La Resolución N° 36 de 2024 de la Contraloría General de la República, que establece normas sobre exención del trámite de toma de razón.

CONSIDERANDO:

- Que, en virtud de lo dispuesto en los artículos 18 del D.S. MOP N° 956 de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, y 1.4.5 de las Bases de Licitación, las aclaraciones, rectificaciones, enmiendas o adiciones a las Bases de Licitación, así como las respuestas a las consultas formuladas al Director General de Concesiones de Obras Públicas sobre éstas, serán incluidas en comunicaciones denominadas Circulares Aclaratorias, dirigidas a todos los Licitantes y/o Grupos Licitantes;
- Que se ha estimado necesario, mediante Circular Aclaratoria N° 11, dar respuestas a las consultas formuladas por los Licitantes y/o Grupos Licitantes;

RESUELVO:

- I. **APRUÉBASE** la Circular Aclaratoria N° 11 de las Bases de Licitación de la obra pública fiscal denominada "Concesión Ruta 5 Tramo Chacao - Chonchi", a ejecutar por el sistema de concesiones, cuyo texto es el siguiente:

1. (001) De conformidad con el procedimiento de consultas y aclaraciones establecido en las Bases de Licitación para la "Concesión Ruta 5 Tramo Chacao - Chonchi" ("BALI") de la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas del Ministerio de Obras Públicas ("MOP"), y en virtud de lo dispuesto en el Artículo 1.4.5 de las BALI, por medio de la presente hacemos llegar a usted la siguiente consulta en relación con los antecedentes que deberán acompañar los licitantes y grupos licitantes para acreditar su patrimonio de conformidad con lo establecido en el Artículo 1.5.5. A), Documento N° 6 y en el Formulario N° 3 del Anexo N° 2, ambos de las BALI.

Al respecto, considerando que algunas empresas y fondos de inversión extranjeros preparan sus estados financieros anuales al 30 de junio de cada año, solicitamos permitir que la acreditación del patrimonio mínimo se pueda efectuar con los estados financieros auditados, en los términos requeridos por las BALI, al 30 de junio de 2021.

Sobre esta materia, cabe destacar que acceder a esta solicitud permitiría una participación en la licitación de un mayor número de licitantes, así como que el MOP pudiera contar con una información financiera más certera, ya que estaría preparada en una fecha más cercana a la fecha de presentación de las ofertas.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el numeral 2 del documento N° 6 del artículo 1.5.5 de las Bases de Licitación, previamente modificado por Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en cuanto a que si no existiesen estados financieros, se deberán entregar los estados financieros del constituyente o de uno o más socios, según corresponda, incluyendo las notas explicativas correspondiente a los 3 (tres) últimos ejercicios contables debidamente auditados por empresas externas, o si ello no fuera posible, los estados financieros del ejercicio contable inmediatamente anterior debidamente auditados.

2. (002) BALI, Artículo 1.5.5. En el Artículo 1.5.5. De las BALI, letra A) Documento N° 4, boleta(s) bancaria(s) de garantía de seriedad de la oferta.

De acuerdo al Ordinario N° 337 emitido por la Dirección General de Obras Públicas con fecha 3 de junio de 2020, se señala que: *"En las normas que se establezcan para regular las pertinentes licitaciones, tanto en las Bases Administrativas como en los respectivos Anexos Complementarios, según corresponda, en materia de garantías, se deberán incluir obligatoriamente tanto las opciones de boletas de garantía como de pólizas de seguro, sin que de ninguna manera quede limitada sólo a la primera de las alternativas citadas"*.

De esta forma, se consulta si es posible, al igual que ocurre con las garantías de construcción y garantías de operación, presentar póliza(s) de seguro como reemplazo de la(s) boleta(s) bancaria(s) de garantía de seriedad de la oferta.

Respuesta: Se mantiene lo indicado en el Documento N° 4 del artículo 1.5.5 de las Bases de Licitación, previamente modificado por Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en cuanto establece que los Licitantes o Grupos Licitantes deberán incluir una o más boletas bancarias de garantía de seriedad de la Oferta, con las características allí indicadas.

3. (003) BALI, Artículo 1.6.2. En el Artículo 1.6.2 de las BALI, en relación con la evaluación de las ofertas técnicas, se indica que no serán técnicamente aceptables las ofertas que no cumplan con lo indicado en el Reglamento de Concesiones y en las BALI. Por otra parte, se indica en el mismo Artículo, en relación con el Artículo 1.6.4 que, si se presentan ofertas separadas, pero realizadas por personas que están relacionadas en los términos indicados en la BALI, sólo seguirán adelante aquellas que sean técnicamente aceptables.

Atendido lo anterior, se solicita limitar o restringir la participación de empresas relacionadas, dado que, en los términos actualmente indicados en las BALI, ellas presentan una ventaja en

relación con otras empresas o consorcios. En atención a lo anterior, se solicita que a las personas relacionadas les sea aplicable lo dispuesto en el Artículo 1.5.6 de las BALI respecto a los Grupos Licitantes, esto es, que si a dos o más empresas relacionadas se les hubiere entregado un Formulario de Oferta Económica, original, foliado y firmado por el Director General de Concesiones de Obras Públicas (“DGC”), sólo pueda ser presentado por una de las sociedades relacionadas, debiendo ser devueltos los demás junto con la oferta económica que se presente.

Respuesta: No se acoge lo solicitado. Remítase a lo establecido en el artículo 1.5.6, modificado por Circulares Aclaratorias N° 8 y N° 10, en lo relativo a los formularios que se deben incluir en el sobre de Oferta Económica.

4. (004) BALI, Artículo 1.8.8.3. En el Artículo 1.8.8.3 de las BALI, en relación con la entrega de terrenos a expropiar, se establecen los plazos para la entrega de los terrenos expropiados, los que quedan condicionados a la obtención de la Resolución de Calificación Ambiental favorable del Proyecto (“RCA”) al menos 60 días antes del plazo de entrega señalado.

Si eventualmente del Estudio de Impacto Ambiental del Proyecto (“EIA”) del Proyecto, se tenga que intervenir tierras indígenas, se solicita confirmar si, en caso de haber obtenido la RCA favorable del Proyecto, no se haya logrado llegar a un acuerdo con la comunidad o propietario de dichos terrenos, se otorgarán aumentos de los plazos de construcción.

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en el artículo 1.8.8.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8, en cuanto su tercer párrafo establece “En el evento que el MOP no cumpla con los plazos máximos establecidos precedentemente para la entrega de los terrenos, éste compensará a la Sociedad Concesionaria otorgándole aumentos en los plazos de construcción, esto es, en los plazos máximos para las Puestas en Servicio Provisorias Parciales de las Obras correspondientes, igual al tiempo del atraso efectivo. Sin embargo, cualquier retraso en la aprobación de los Antecedentes de Expropiaciones señalados en el artículo 2.2.2.16 de las presentes Bases de Licitación y/o en los plazos de entrega de los terrenos indicados en el presente artículo, ya sea por retrasos en la entrega de la información solicitada al Concesionario o por tratarse de información errónea o incompleta o por cambios propuestos por el Concesionario en los Proyectos de Ingeniería de Detalle aprobados por el Inspector Fiscal o por cualquier otra causa imputable a la Sociedad Concesionaria, será de exclusiva responsabilidad de esta última.”

5. (005) BALI, Artículo 1.8.9 y Artículo 2.7.1.8. En el Artículo 1.8.9 de las BALI se establece la cantidad que la Sociedad Concesionaria deberá pagar al Estado por concepto de desembolsos, gastos o expensas que se originan con motivo de las expropiaciones o adquisiciones de los terrenos requeridos por el Estado para la ejecución de las obras que forman parte del Contrato de Concesión (UF1.125.000). Al respecto, se solicita:

- a) Aclarar si la cantidad señalada incluye el valor de otras medidas que se deba implementar para compensar impactos de relocalización de población identificadas durante la tramitación ambiental del Proyecto y recogidas en la correspondiente RCA; y
- b) Confirmar que el Plan de Compensación por Relocalización Habitacional señalado en el Artículo 2.7.1.8 de las BALI y que debe llevar a cabo la Sociedad Concesionaria, considerará como beneficiarios sólo a las familias allegadas y arrendatarias, residentes en las propiedades privadas o fiscales, que deberán relocalizarse por efectos de la expropiación y/o despeje de la faja, y no a los propietarios expropiados (con derecho a recibir el pago expropiatorio) que deberán relocalizarse.

Respuestas:

- a) Remítase a lo establecido en el artículo 2.7.1.8 de las Bases de Licitación, modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N°10, en particular, al numeral iii) Medidas de compensación, el cual establece que “Será obligación del Concesionario asumir los costos de compensación y traslado de las personas situadas en asentamientos humanos del Área de Concesión, que sea necesario relocalizar para la buena ejecución del proyecto dentro de los pazos establecidos en las presentes Bases de Licitación o para la adecuada gestión de las actividades propias de la Concesión. Ningún pago establecido en estas Bases de Licitación, ya sea por concepto de expropiaciones u otros, incluye los costos o gastos a que el Concesionario se encuentra obligado por los conceptos referidos en este artículo.”
 - b) Se confirma, remítase a lo dispuesto en el artículo 2.7.1.8 de las Bases de Licitación, modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N°10, en cuanto en el segundo párrafo, del numeral iii) se establece que “La Sociedad Concesionaria deberá implementar un Plan de Compensación por Relocalización Habitacional, dirigido a las familias allegadas y arrendatarias que deberán relocalizarse por efecto de la expropiación y/o despeje de la faja, que residen tanto en propiedades privadas como fiscales”.
6. (006) El Artículo 1.8.10.1 de las BALI, señala que la Sociedad Concesionaria deberá presentar al Inspector Fiscal el EIA del Proyecto, dentro del plazo de 30 días contado desde la aprobación del último Proyecto Vial de los Sectores, para su aprobación. Junto al EIA, la Sociedad Concesionaria deberá incorporar una valorización estimada de las medidas de mitigación, compensación o reparación ambiental que está proponiendo. Una vez aprobado por el Inspector Fiscal, la Sociedad Concesionaria debe someter el EIA al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (“SEIA”). Al respecto, se solicita aclarar:
- a) el procedimiento para ajustar este plazo en caso de que, después de aprobado el último Proyecto Vial, se haga necesario efectuar nuevas campañas ambientales en terreno y/o actividades propias de la evaluación ambiental que requieran plazos mayores a los 30 días señalados, para complementar el EIA; y
 - b) cómo se incorporarán a la valorización estimada de las medidas de mitigación, compensación o reparación ambiental propuestas, aquéllas que posteriormente deban incorporarse como resultado de la tramitación ambiental del Proyecto en el SEIA.

Respuestas

- a) Remítase a la rectificación N° 16 de la Circular Aclaratoria N° 3, en la cual se establece que “La Sociedad Concesionaria deberá presentar al Inspector Fiscal el EIA del Proyecto dentro del plazo máximo de 15 (quince) meses contados desde la publicación en el Diario Oficial del Decreto Supremo de Adjudicación de la Concesión.”
- b) Remítase a lo establecido en el artículo 1.8.10.1 modificado por Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8, donde se establece que “La Sociedad Concesionaria deberá remitir la(s) Adenda(s) y/o respuesta(s) al Inspector Fiscal, al menos, 20 (veinte) días antes de su ingreso al SEIA, acompañando una valorización estimada de las medidas de mitigación, compensación o reparación ambiental que se están proponiendo, adicionales a las incorporadas en el EIA”.

7. (008) BALI, Artículo 1.12.7. Distribución de Riesgos entre la Sociedad Concesionaria y el Estado. Se solicita confirmar que Y_t (o Y_t) no considera los ingresos de la Sociedad Concesionaria por concepto de recaudación de Tarifa de Compartición.

Respuesta: En el entendido que su consulta hace referencia al artículo 1.12.7.2 de las Bases de Licitación, no se confirma. Asimismo, Remítase a la rectificación N° 54 de la Circular Aclaratoria N° 8, mediante la cual se eliminó el artículo 1.12.2.1.2 “Pagos al Estado por Compartición de Ingresos”.

8. (009) BALI, Artículo 1.14.3. Tabla N° 17: Factores de Tarifas Compartición por Tipo de Vehículo. Se solicita confirmar que serán efectivamente los factores de la Tabla N°17 del Artículo 1.14.3 los que se utilizarán para la Tarifa de Compartición. Lo anterior, dado que parece extraño que tanto motos, como buses o camiones paguen la misma Tarifa de Compartición. Utilizando los factores que se aplicarán para las otras tarifas, se podría recaudar el mismo ingreso para el MOP por concepto de Compartición de Ingresos con una menor Tarifa Base Máxima Compartición.

Respuesta: No se confirma. Remítase a lo establecido en el artículo 1.14.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8. Además, remítase a la rectificación N° 54 de la Circular Aclaratoria N° 8, mediante la cual se eliminó el artículo 1.12.2.1.2 “Pagos al Estado por de Compartición de Ingresos”.

9. (010) BALI, Artículo 1.14.4. Formula FRAC para tarifa Troncal y Laterales Sector A. Como está dispuesto en las BALI, si bien se entiende la tarifa a cobrar, no queda claro exactamente qué parte de dicha tarifa finalmente es por compartición y qué parte corresponde a la tarifa base, ya que no se separa qué parte del fraccionamiento está asociado a cada una de dichas tarifas. Se sugiere separar la fórmula FRAC en dos para el caso del troncal y laterales del sector A, de forma de dar claridad cuál es la tarifa base y cuál es la tarifa de compartición. De esta forma, la fórmula T_c para el caso de troncal y laterales del sector A quedaría como “FRAC ($T_t \cdot F$) + FRAC ($T_{t,comp} \cdot F_{comp}$)”.

Respuesta: Remítase a lo establecido en los artículos 1.14.4.1 y 1.14.4.2 de las Bases de Licitación, previamente modificados mediante Circulares Aclaratorias N°8 y N° 10, en los cuales se señalan las tarifas a cobrar a los usuarios a partir de la Puesta en Servicio Provisional de las Obras Preexistentes y a partir de la Puesta en Servicio de la Totalidad de las Obras. A su vez, remítase a la rectificación N° 54 de la Circular Aclaratoria N° 8, mediante la cual se eliminó el artículo 1.12.2.1.2 “Pagos al Estado por Compartición de Ingresos”.

10. (016) Se entiende que hay una gran cantidad de materiales arqueológicos potenciales que se pueden encontrar durante el período del Proyecto en Chiloé a través del estudio.

Por favor aclarar si el Contratista tiene derecho a una Prórroga de Tiempo y a una Compensación de Costos para el caso mencionado arriba.

Respuesta: Respecto a hallazgos arqueológicos, remítase a la rectificación N° 35 de la Circular Aclaratoria N° 10 en la cual se define un plazo adicional beta (β), el cual se refleja en la Tabla N° 8 del artículo 1.9.2.7 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8, N° 9 y N° 10. Asimismo, remítase a la rectificación N° 34 de la Circular Aclaratoria N° 10 en la cual se incorpora el plazo beta (β) en la Tabla N° 7 del artículo 1.9.2.6 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10.

Por su parte, las Bases de Licitación no contemplan un mecanismo de compensación de costos por concepto de medidas de prevención. Sin perjuicio de lo anterior, remítase a la rectificación N° 45 de la Circular Aclaratoria N° 10 que incorpora a las Bases de

Licitación el artículo 1.12.7.3 sobre “Distribución de Riesgos por Hallazgos Arqueológicos Durante la Etapa de Construcción”, el cual establece un mecanismo de cobertura por parte del MOP de las medidas de contingencia que debe implementar el Concesionario durante la Etapa de Construcción con ocasión de los hallazgos arqueológicos y que sean adicionales a las establecidas en el numeral iii) del artículo 2.7.1.9 y en la RCA del proyecto.

11. (025) Referencia: Bases Administrativas. Artículo 1.6 BALI, sobre la Recepción de Ofertas y su evaluación.

Considerando la necesidad de contar con los antecedentes y resultados de la consulta indígena que el MOP está realizando en el área de influencia del proyecto, así como las definiciones relativas a eventuales atrasos en la entrada en operación del Puente Chacao y By pass Castro, el plazo establecido en las BALI para la preparación y presentación de ofertas es insuficiente.

En razón de lo anterior, solicitamos que se extienda el plazo para la presentación de las ofertas por al menos 120 días adicionales.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 1 de la Circular Aclaratoria N° 9.

12. (026) Referencia: Bases Administrativas. Artículo 1.7.3 BALI, sobre Constitución de la Sociedad Concesionaria.

El punto 4 del artículo 1.7.3 de las Bases de Licitación señala que el plazo de la sociedad será indefinido.

Con todo, sólo se podrá poner término a la sociedad una vez transcurridos 2 años contados desde la extinción de la Concesión. Al respecto, se solicita aclarar si se requiere indicar expresamente en la escritura pública de constitución de la sociedad la referida condición relativa al término de la sociedad.

Lo anterior en atención a que al momento de solicitar la inscripción de la sociedad en el Registro Especial de Entidades Informantes que mantiene la Comisión para el Mercado Financiero, en virtud del artículo 7° de la Ley de Mercado de Valores, dicha Comisión revisa y observa los requisitos legales sobre la determinación del plazo de duración de la Sociedad Concesionaria, versus la eventualidad que el MOP curse multas por alterar la duración de la Sociedad Concesionaria de acuerdo a lo regulado en las Bases de Licitación.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.7.3 de las Bases de Licitación, modificado por Circulares Aclaratorias N° 8 y N°10, en el cual se indica que -entre otros requisitos mínimos- en la escritura pública de constitución de sociedad, se deberá indicar el plazo de duración de la sociedad, el cual será indefinido y sólo se podrá poner término a la sociedad una vez transcurridos 2 (dos) años contados desde la extinción de la Concesión. Lo anterior, sin perjuicio de lo indicado en la Ley N° 18.046, sobre Sociedades Anónimas.

13. (028) Referencia: Bases Administrativas. Artículo 1.8.8.3 BALI, sobre las relaciones entre el Concesionario y El Ministerio de Obras Públicas, Terrenos necesarios para ejecutar las obras. Entrega de los Terrenos a Expropiar.

En el cuarto párrafo del artículo 1.8.8.3 de las Bases de Licitación, sobre la Entrega de los Terrenos a Expropiar, el MOP señala: “La entrega del área expropiada se materializará a través de entregas parciales de terreno de uno o más lotes expropiados los que el Inspector Fiscal entregará al Concesionario con prescindencia del programa de Ejecución de las Obras, lo cual deberá ser considerado por parte del Concesionario en la planificación de las obras. En caso que la Sociedad Concesionaria no considere en la planificación de sus obras este aspecto, serán de su entera responsabilidad, cargo y costo los atrasos, perjuicios, menores

rendimientos o mayores gastos generales que se produzcan por este concepto.” Al respecto, se solicita que aclare el MOP si entregara un cronograma de entregas parciales de los terrenos, para los efectos de incorporarlos en la planificación de las obras.

Respuesta: Remítase al artículo 1.8.8.3 modificado por Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8, en el que se establecen los plazos máximos para la entrega del 80% y 100% de los terrenos, así como los requisitos correspondientes.

14. (029) Referencia: Bases Administrativas. Artículo 1.8.19 Cambios de Servicios.

El artículo 1.8.19 BALI regula sobre los Cambios de Servicios existentes. Las letras a) y b) del artículo 1.8.19.2 hacen de cargo de la Sociedad Concesionaria proyectar, tramitar, gestionar y ejecutar la totalidad de los Cambios de Servicios existentes y de pagar por ellos, por cuenta y orden del MOP; sin perjuicio de operar la distribución de riesgos entre el MOP y la Sociedad Concesionaria, según si el importe total por este concepto supera UF 200.000.

Considerando la incidencia económica que pueden tener los costos asociados a cambios de servicios, se consulta al MOP si las actividades, tareas o trabajos de reforzamiento o protección de servicios públicos (ej. protección de aducciones), que no supongan el traslado o cambio de lugar, serán tratados como cambios de servicios o si, por el contrario, el MOP los tratará como costos inherentes de la obras de la Concesión y, por tal motivo, no sometidos al sistema de distribución de riesgos de la letra b) del artículo 1.8.19.2 BALI.

Respuesta: Remítase al N° 11 del artículo 1.2.2 de las Bases de Licitación en tanto define cambios de servicios existentes o cambios de servicios, señalando que “corresponde a aquellas labores de traslado, alteración, modificación o reposición de los Servicios Existentes Húmedos y No Húmedos y sus respectivos medidores y conexiones domiciliarias construidas por las Empresas de servicios y que resulta modificar o trasladar para ejecutar las obras del proyecto”, en consecuencia, se debe estar a lo definido en la referida norma para calificar una obra como cambio de servicios o no, siendo aplicable lo dispuesto en los Arts. 1.8.19 y siguientes y 2.2.2.11, ambos de las Bases de Licitación. En este sentido, se debe considerar que los pagos que realiza la Sociedad Concesionaria por cuenta y orden del MOP en materia de cambios de servicios corresponde únicamente a los casos en que las empresas propietarias de los servicios no dieran cumplimiento a su obligación legal de trasladar a su costo la ubicación de sus instalaciones cuando así se lo requiera el Director de Vialidad en conformidad a lo dispuesto en el Inc. final del Art. 41 del DFL 850, que establece “En caso de que por cualquier motivo sea necesario cambiar la ubicación de estas instalaciones del lugar en que fueron autorizadas, este traslado será hecho por cuenta exclusiva del respectivo propietario o en las condiciones que se hayan fijado al otorgar el permiso o contrato de concesión respectivo”.

15. (030) Referencia: Bases Administrativas. Artículo 1.8.19 Cambios de Servicios.

El párrafo final de la letra b) del artículo 1.8.19 dispone que “En caso que el monto total de los costos asociados a los Cambios de Servicios Existentes supere el monto total de UF 250.000 (...), la Sociedad Concesionaria deberá concurrir al pago del excedente, que será descontado en el valor del VPI_m de acuerdo a lo indicado en el artículo 1.7.6.1 de las presentes Bases de Licitación, siempre y cuando el Inspector Fiscal apruebe la correcta ejecución del Cambio de Servicio.” Por su parte, el artículo 1.7.6.1 establece la fórmula de cálculo del VPI_m, pero sin considerar dentro de sus variables los costos de operación y mantenimiento de la Concesión durante el mayor plazo de la Concesión, requerido para obtener tal compensación.

En consecuencia, y con el objetivo de que la compensación a que tiene derecho la Sociedad Concesionaria sea íntegra, se solicita al MOP complementar el mecanismo de compensación del exceso por sobre UF 250.000 que se pague por cambios de servicios, estableciendo que

el valor que se descuenta del VPI, considerará la compensación por los costos de operación y mantenimiento de la Concesión durante el mayor plazo de concesión.

Respuesta: Se mantiene el mecanismo de compensación establecido en los artículos 1.18.9.2 y 1.7.6.1 de las Bases de Licitación, éste último modificado por Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10.

16. (032) Referencia: Bases Administrativas. Artículo 1.9.1.2 BALI, sobre la Etapa de Construcción, Fase de Ingeniería, de los Proyectos de Ingeniería de Detalle ejecutados por el Concesionario.

En el artículo 1.9.1.2 de las Bases de Licitación, que regula los Proyectos de Ingeniería, y el proceso de aprobación, se señala que el Concesionario no podrá alterar las variables ya aprobadas por el Inspector Fiscal. Al respecto, se solicita confirmar que dicha prohibición también es aplicable al Inspector Fiscal respecto de variables ya aprobadas por él, que limiten sus observaciones a las efectuadas al primer proyecto.

Respuesta: No se confirma, dicha prohibición no aplica para el Inspector Fiscal. El Inspector Fiscal podrá observar dichos documentos a fin de que cumplan cabalmente con el Contrato de Concesión.

17. (033) Referencia: Bases Administrativas. Artículo 1.9.1.2 BALI, sobre la Etapa de Construcción, Fase de Ingeniería, de los Proyectos de Ingeniería de Detalle ejecutados por el Concesionario.

En el artículo 1.9.1.2 de las Bases de Licitación, que regula los Proyectos de Ingeniería, y el proceso de aprobación, se señala que, si luego del proceso de iteraciones que se produzcan con ocasión de las observaciones del MOP a la respectiva versión del Proyecto de Ingeniería, que no sean resueltas por la Sociedad Concesionaria, esta última deberá presentar el Proyecto de Ingeniería nuevamente. Al respecto, se solicita aclarar si el Inspector Fiscal puede incorporar nuevas observaciones a las hechas inicialmente al Proyecto de Ingeniería ingresado precedentemente, o debe limitarse a las observaciones hechas inicialmente al Proyecto anterior.

Respuesta: Remítase al artículo 1.9.1.2 modificado por Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en el cual se establece que “Si en definitiva cualquiera de dichos documentos no fuere aprobado por el Inspector Fiscal, la Sociedad Concesionaria deberá presentarlo nuevamente para su aprobación en cuyo caso regirá el procedimiento señalado en este párrafo hasta obtener la aprobación definitiva del Proyecto respectivo”.

18. (036) Referencia: Bases Administrativas. Artículo 1.12.3.3.3 Compensación o indemnización por nuevas inversiones.

En el referido artículo se establece que el MOP puede pagar las inversiones adicionales a través de un aumento en los Ingresos Totales de la Concesión o un aumento del plazo de la Concesión. Luego, el mismo artículo dispone que el valor de los costos de inversión, operación y mantención asociados serán determinados de común acuerdo entre el Concesionario y el MOP. Finalmente, a los efectos anteriores, el artículo establece que “La nueva inversión será considerada, para efectos de determinar el monto de compensación, como independiente de la inversión original, evaluando todos los efectos sobre los costos de inversión, de operación y mantenimiento marginales al proyecto original.”.

Considerando lo anterior, se solicita al MOP ratificar que en cualquier caso que se aumente el plazo de la Concesión, como factor de compensación de las inversiones adicionales, se considerarán siempre los costos de operación y mantenimiento de la Concesión durante dicho mayor plazo.

Respuesta: Remítase al artículo 1.12.3.3.3 modificado por Circular Aclaratoria N° 3, en el cual se establece que el valor de los costos de inversión, operación y mantención asociados, las estimaciones de flujos y demandas vehiculares y la tasa de descuento a utilizar serán determinados de común acuerdo entre el Concesionario y el MOP, debiendo en todo caso sujetarse a establecido en dicho artículo. Con todo, a falta de acuerdo total o parcial, las discrepancias podrán ser sometidas por las partes a consideración del Panel Técnico y si la recomendación del Panel no fuese acogida por las partes, la controversia podrá ser sometida a la Comisión Arbitral o Corte de Apelaciones de Santiago, según lo establecido en el artículo 36 bis de la Ley de Concesiones.

19. (044) En el artículo 1.9.1.1 DE LA INGENIERÍA DE LA OBRA, se establece en su primer párrafo que la Sociedad Concesionaria deberá entregar a su entero cargo y costo todas las copias que el Inspector Fiscal solicite y para todas las instancias de revisión. Además, en el artículo 2.2.5 PRESENTACIÓN DE LOS PROYECTOS DE INGENIERÍA DE DETALLE, se establece que se deberán entregar al menos 4 (cuatro) copias impresas, cada una con los archivos digitales de cada antecedente y documento que se desprenda del estudio, en CD o DVD u otro medio de respaldo digital. De lo anterior, se propone que se considere en el marco de lo dispuesto en la Ley N°21.180 de Transformación Digital del Estado, que todas las entregas que se deban realizar sean solamente en formato digital, excluyendo las ediciones impresas y físicas digitales (CD o DVD u otro medio de respaldo digital) en favor de plataformas digitales tales como BIM360.

Respuesta: Remítase al artículo 2.2.5, modificado por Circular Aclaratoria N° 3, en el cual se establece que la Sociedad Concesionaria deberá entregar todos los antecedentes, señalando que “En las entregas de informes para revisión, incluyendo las versiones corregidas, se deberán entregar todos los antecedentes en una copia impresa con los archivos digitales de cada antecedente y documento que se desprenda del estudio, en CD o DVD u otro medio de respaldo digital; además el Concesionario deberá indicar una dirección electrónica para acceder a la información digital respectiva”.

20. (045) En el artículo 1.9.1.2, de las presentes Bases de Licitación. Se establece en la Tabla N°6: Plazos máximos de entrega de Proyectos de Ingeniería de Detalle. En dichos plazos y como se establece en el tercer párrafo del citado artículo, se deben entregar los Proyectos de Ingeniería de Detalles incluidos los Modelos Tridimensionales, Coordinación de Especialidades y Obtención de Cantidades de Obras para la aprobación del Inspector Fiscal. En dicho proceso además como se indica en el cuarto párrafo el Proyecto Vial comprenderá el desarrollo de la Ingeniería Básica de cada subsector, las cuales deben ser previamente aprobadas por el Inspector Fiscal mediante el plan de trabajo que debe presentar la Sociedad Concesionaria. Por lo anterior es que al respecto se señala que por la cantidad de obras y magnitudes del proyecto a ejecutar incluyendo sus respectivas ingenierías básicas a nivel de estudio definitivo, es que se propone un aumento de plazos a los indicados para la mencionada Tabla N°6, en al menos 6 meses para la entrega de los Proyectos Viales y Otros Proyectos, para cada Sector.

Respuesta: Se mantiene lo dispuesto en el artículo 1.9.1.2 de las Bases de Licitación, modificado por Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10.

21. (046) Del cuarto párrafo del artículo 1.9.1.2, se solicita lo siguiente:

- a) Se solicita confirmar que los plazos máximos descritos en la Tabla N°6 del citado punto, corresponden a las obras de Ingeniería Básica, Estabilidad de Taludes, Diseño Geometría (Planta, Longitudinales y Transversales), Plantas Generales de emplazamiento tales como áreas de servicio generales y de atención de emergencias, planta de edificios de la SC y plazas de peaje. Además del proyecto de diseño de pavimentos y proyecto de saneamiento y drenaje;
- b) Se solicita que el diseño de las pasarelas peatonales y la geometría de las estructuras, además de las verificaciones hidráulicas de puentes, sean consideradas en los puntos de entrega de los denominados Otros Proyectos.

Respuestas:

- a) No se confirma, remítase al cuarto párrafo del artículo 1.9.1.2, modificado por Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en el cual se establecen los contenidos del Proyecto Vial a entregar, en los plazos indicados en la tercera columna de la Tabla N° 6.
- b) Se mantiene lo establecido en el artículo 1.9.1.2, modificado por Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, el cual dispone que el diseño de las pasarelas peatonales, la geometría de las estructuras y las verificaciones hidráulicas son parte del Proyecto Vial.

22. (050) Confirmar que los terrenos necesarios para ejecutar las obras se encuentran disponibles en su totalidad. En caso negativo, precisar cuándo se contará con ellos, y si existe un catastro de familias que residen en propiedades fiscales que requieran un plan de relocalización habitacional.

Respuesta: No se confirma, los terrenos no están disponibles en su totalidad actualmente, en tanto se precisa definir y realizar las expropiaciones que correspondan y la relocalización habitacional. Al respecto, remítase a lo dispuesto en el artículo 2.2.2.16, que señala que es la Sociedad Concesionaria la que deberá elaborar y preparar los antecedentes de expropiaciones. A su vez, remítase a lo indicado en el artículo 1.8.8.3, modificado por Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8, respecto a los plazos para la entrega de terrenos. Por otra parte, remítase al número iii) del artículo 2.7.1.8 de las Bases de Licitación, previamente modificado por Circular Aclaratoria N° 3, N° 8 y N° 10, el cual establece que la Sociedad Concesionaria deberá implementar un Plan de Compensación por Relocalización Habitacional, dirigido a las familias allegadas y arrendatarias que deberán relocalizarse por efecto de la expropiación y/o despeje de la faja, que residen tanto en propiedades privadas como fiscales.

23. (051) ¿Se acompañan títulos de los terrenos necesarios para ejecutar las obras y los roles respectivos?

Respuesta: Remítase a lo señalado en el artículo 1.9.1.2 de las Bases de Licitación, modificado por Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en particular en cuanto señala que el Concesionario deberá elaborar los Proyectos de Ingeniería de Detalle de todas las obras que conforman el Contrato de Concesión y preparar a su entero cargo, costo y responsabilidad los antecedentes de expropiaciones de acuerdo a los requerimientos establecidos en el artículo 2.2.2.16 de Bases de Licitación, considerando todos los antecedentes legales y planimétricos que se requieran para la completa y adecuada tramitación de la expropiación según el procedimiento establecido en el D.L. N° 2186 de 1978, los que deberán ser sometidos a la aprobación del Inspector Fiscal. A su vez, remítase a lo señalado en el artículo 2.2.2.16 de las Bases de Licitación, en cuanto

señala “Se deberán acompañar todos los antecedentes legales que respalden la información que aparece en los planos de expropiaciones. Esto incluirá un estudio de títulos con todos los antecedentes legales que resulten necesarios para verificar la situación jurídica en que se encuentran todos los terrenos necesarios para ejecutar las obras, sean estos privados o Bienes Nacionales (Bienes Fiscales y Bienes Nacionales de Uso Público), con los certificados de vigencia respectivos al momento de presentar los planos de expropiación”.

24. (057) Según BALI 1.8.1.10

Si durante la tramitación del EIA del Proyecto la Autoridad Ambiental emite uno o más Informes Consolidados de Aclaraciones, Rectificaciones o Ampliaciones (ICSARA) y/o solicita respuesta(s) a la(s) consulta(s) que surja(n) durante el proceso de participación ciudadana, la Sociedad Concesionaria deberá elaborar las respectiva(s) Adenda(s) y/o la(s) respectiva(s) respuesta(s). La Sociedad Concesionaria deberá remitir la(s) Adenda(s) y/o respuesta(s) al Inspector Fiscal, al menos, 20 (veinte) días antes de su ingreso al SEIA, acompañando una valorización estimada de las medidas de mitigación, compensación o reparación ambiental adicionales a las incorporadas en el EIA que se están proponiendo. El Inspector Fiscal tendrá un plazo de 10 (diez) días desde la presentación de la(s) respectiva(s) Adenda(s) y/o respuesta(s) para emitir observaciones, las cuales deberán ser debidamente incorporadas por la Sociedad Concesionaria.

Se solicita modificar estas condiciones, ya que las respuestas a los ICSARAs, que son las Adendas, cuentan con un plazo determinado por el SEIA, el cual muchas veces se solicita ampliar para dar respuesta a los requerimientos de los Servicios Públicos. El plazo de 20 días de antelación en que el Concesionario debe presentar el borrador de respuestas y la valorización, y los 10 días de entrega por parte de la Inspección Fiscal, puede incidir e interferir en el cómputo total de los plazos, para la evaluación del EIA del Proyecto Vial.

Respuesta: Se mantiene lo establecido en el artículo 1.8.10.1 de las Bases de Licitación, modificado por Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8, en tanto éste establece que la Sociedad Concesionaria deberá remitir la(s) Adenda(s) y/o respuesta(s) al Inspector Fiscal, al menos, 20 (veinte) días antes de su ingreso al SEIA, y que el Inspector Fiscal tendrá un plazo de 10 (diez) días desde la presentación de la(s) respectiva(s) Adenda(s) y/o respuesta(s) para emitir observaciones.

25. (058) ¿Qué sucedería en el caso de que el Inspector Fiscal instruya o elimine medidas dentro de una Adenda, que después pueden ser rechazadas en la Evaluación Ambiental? Esto dada la complejidad del escenario de evaluación ambiental, por la presencia de Comunidades Indígenas en el área del Proyecto.

Respuesta: Remítase al artículo 1.8.10.1 modificado por Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8, en el cual se establece que el Inspector Fiscal podrá emitir observaciones a la(s) Adenda(s), y/o respuesta(s) del proceso de evaluación, las cuales deberán ser debidamente incorporadas por la Sociedad Concesionaria en la Adenda o respuestas que luego remita al SEIA.

26. (059) Se solicita aumento de plazo de entrega de la oferta en al menos 60 días.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 1 de la Circular Aclaratoria N° 9.

27. (068) Art. 1.10.6 ALTERACIÓN EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

En este artículo se indica que “Cuando el Concesionario, como consecuencia de la realización, de los trabajos de conservación, prevea una alteración temporal en el Nivel de Servicio prestado, deberá comunicarlo por escrito al Inspector Fiscal con la finalidad de contar con su autorización con, a lo menos, 15 (quince) días de anticipación a la realización de las obras.

El Concesionario no podrá iniciar los trabajos sin la autorización expresa del Inspector Fiscal,...

Una vez autorizado por el Inspector Fiscal, el Concesionario deberá informar debidamente a los usuarios con, a lo menos, 7 (siete) días de antelación al inicio de los trabajos, utilizando para esto los medios de comunicación que estime conveniente además de su publicación en la página web indicada en el artículo 2.4.5.3 de las presentes Bases de Licitación."

Consulta: Si el Concesionario programa una actividad de conservación con anticipación de 15 días (con subcontratos, disposición de equipos...) y la tiene que informar a los usuarios con 7 días de antelación al inicio de trabajos, una vez autorizada por el Inspector Fiscal, se entiende que éste en un plazo máximo de 7 días deberá autorizarla expresamente. Se solicita confirmar esta apreciación.

Respuesta: El Inspector Fiscal deberá pronunciarse dentro de un plazo que sea concordante con los plazos establecidos en el artículo 1.10.6 de las Bases de Licitación.

28. (075) Art. 2.3.1.17 ESTACADO DE LA FAJA A EXPROPIAR

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

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

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

Estos trabajos de replanteo habrán de realizarse en terrenos que no están expropiados en ese momento. Cabe la posibilidad de que no se cuente con permiso para acometer estos trabajos de la totalidad de propietarios o alguno de ellos, y que no se autorice a la Sociedad Concesionaria a realizar el estacado.

Se solicita se reconsideren las obligaciones previstas en las Bases de Licitación y que la responsabilidad de la Sociedad Concesionaria sea sobre los trabajos que dejen de hacerse teniendo los permisos pertinentes con el plazo correspondiente.

Respuesta: Se mantiene lo establecido en el artículo 2.3.1.17 de las Bases de Licitación.

29. (079) Art. 2.4.3.2.3 CONSERVACIÓN DE OBRAS DE PAISAJISMO, RIEGO Y ESPACIO PÚBLICO

En el tercer párrafo se indica "En caso de ser necesaria la reposición de árboles, los nuevos ejemplares deberán ser de la misma especie y tener una altura similar al anterior".

Consulta: En caso de ser necesaria reposición de un árbol maduro, dependiendo de la especie, en vivero va a ser difícil y en ocasiones imposible encontrar un árbol de altura similar, pues en vivero se encuentran ejemplares jóvenes. Se solicita reconsiderar el requerimiento.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 95 de la Circular Aclaratoria N° 3 la cual modifica el artículo 2.4.3.2.3 de las Bases de Licitación, en particular en cuanto señala que "En caso de ser necesaria la reposición de árboles, los nuevos ejemplares deberán ser de la misma especie y tener al menos 2 (dos) años de crecimiento."

30. (080) Art. 2.7.1.9 PATRIMONIO CULTURAL Y ARQUEOLOGICO

En el apartado ii) Medidas de prevención se indica que *“durante las actividades de excavación, se deberá contar con la presencia de un arqueólogo y/o paleontólogo.”*.

Consulta: Se entiende que esta figura realizará su cometido en terreno supervisando, durante las labores de excavación, la posible aparición de restos arqueológicos y/o paleontológicos. Una vez realizadas las excavaciones, emitirá el correspondiente Acta de conformidad y continuarán los trabajos caso de no haberse detectado restos arqueológicos. En este caso, además, dejará de ser imprescindible la presencia del arqueólogo y/o paleontólogo en obra.

Respuesta: Remítase a lo señalado en el artículo 2.7.1.9 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en particular a la rectificación N° 139 de la Circular Aclaratoria N° 8 la cual se refiere a la presencia en terreno de Arqueólogos y el Paleontólogos, y en la cual se establece que durante las actividades de excavación u otras obras que signifiquen remoción de tierras, sobre todo en las áreas cercanas a parques naturales, esteros y humedales, se implementarán monitoreos permanentes de acuerdo con la periodicidad y los contenidos establecidos en la RCA del proyecto, que deberán ser ejecutados por arqueólogos y paleontólogos, con el objeto de detectar y proteger eventuales elementos de interés superficial. Los arqueólogos y paleontólogos que realicen los monitoreos deben generar informes que detallen las actividades supervisadas de acuerdo a la periodicidad establecida en la RCA.

31. (081) Art. 2.7.1.9 PATRIMONIO CULTURAL Y ARQUEOLOGICO

En el apartado ii) Medidas de prevención se indica que *“durante las actividades de excavación, se deberá contar con la presencia de un arqueólogo y/o paleontólogo.”*.

Consulta: Para la responsabilidad en la elección de incorporar, durante las excavaciones, la figura de un arqueólogo o un paleontólogo, será de la Sociedad Concesionaria o deberá contar, para esta elección, con la aprobación del Inspector Fiscal u otro órgano.

Se consulta, también si se podrá exigir, a la Sociedad Concesionaria, que se incorporen ambas figuras, un arqueólogo y un paleontólogo, durante las excavaciones.

Respuesta: La elección de arqueólogos y paleontólogos será responsabilidad de la Sociedad Concesionaria. Al respecto, remítase a la rectificación N° 139 de la Circular Aclaratoria N° 8, en la cual se establece que estos profesionales deberán cumplir con el perfil profesional establecido por el Consejo de Monumentos Nacionales (CMN) o el perfil que se encuentre vigente al momento de la contratación del profesional, definido por el organismo competente. Asimismo, según se establece en la citada rectificación, los monitoreos que deberán realizar estos profesionales se harán de acuerdo a la periodicidad y los contenidos establecidos en la RCA del proyecto, por lo cual depende de la RCA si se exige la presencia de ambos profesionales.

32. (082) CONSULTA GENERAL

En el proceso de licitación, ¿las respuestas a las consultas formuladas por los licitantes contenidas en las Circulares Aclaratorias modifican las Bases de Licitación?

En caso negativo, en el supuesto de que alguna respuesta en Circulares Aclaratorias modifique alguna fecha, plazo o dato respecto de lo indicado en Bases de Licitación, se desea saber que prevalecerá, si la respuesta que se proporcione en la Circular Aclaratoria o lo que figuraba en Bases de Licitación.

Respuesta: Las respuestas a las consultas formuladas por los Licitantes o Grupos Licitantes, contenidas en Circulares Aclaratorias exentas del trámite de toma de razón, no modifican las Bases de Licitación. Por su parte, se hace presente que las

modificaciones a las Bases de Licitación, respecto a plazos, fechas, exigencias y regulación en general, deben ser aprobadas por Circulares Aclaratorias y se sancionan mediante resolución del Director General de Concesiones, afectas a control de legalidad por parte de la Contraloría General de la República, previamente visadas por el Ministro de Hacienda.

33. (083) De conformidad con el procedimiento de consultas recogido en las Bases de Licitación de la obra pública fiscal denominada "Concesión Ruta 5 Tramo Chacao - Chonchi" ("BALI") y en virtud de lo dispuesto en el Artículo 1.4.5 de las BALI, solicitamos a Ud. aumentar, en al menos dos meses y medio, el plazo fijado en las BALI, para la presentación de las ofertas respecto a la referida concesión, dado que por asuntos operacionales derivados de la pandemia por el Covid-19, no hemos podido analizar el proyecto en la forma debida como para poder preparar y presentar nuestra oferta.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 1 de la Circular Aclaratoria N° 9.

34. (084) De conformidad con el procedimiento de consultas recogido en las Bases de Licitación de la obra pública fiscal denominada "Concesión Ruta 5 Tramo Chacao - Chonchi" ("BALI") y en virtud de lo dispuesto en el Artículo 1.4.5 de las BALI, solicitamos a Ud. aumentar, en al menos dos meses y medio, el plazo fijado en las BALI, para la presentación de las ofertas respecto a la referida concesión.

Lo anterior, por los motivos que pasamos a explicar y que consisten básicamente en que como licitante hemos presentado una serie de consultas sobre temas técnicos que son relevantes para evaluar el proyecto y respecto de las cuales necesitamos, con la debida anticipación, contar con una respuesta clara del Ministerio de Obras Públicas ("MOP"). Adicionalmente, se encuentran pendientes de envío por parte del MOP las respuestas a todas las demás consultas realizadas por los otros licitantes, cuya respuesta también es importante tener con una anticipación razonable a la fecha de presentación de las ofertas para poder analizar en forma integral el proyecto.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 1 de la Circular Aclaratoria N° 9.

35. (086) En relación con el numeral 1.9.2.7, Puesta en Servicio de las Obras, se establecen plazos máximos para poner en servicio los sectores A, B y C. Como es de su conocimiento, la obtención del permiso ambiental RCA, no depende de la Sociedad Concesionaria. En efecto, cumpliendo con los plazos máximos establecidos en las Bases para el desarrollo de las ingenierías, numeral 1.9.2.6, la obtención de la RCA depende de numerosos factores exógenos al mismo proyecto, que puede comprometer el cumplimiento de los plazos para terminar las obras. En virtud de lo anterior, solicitamos establecer en las bases de licitación que los plazos de la fase de construcción se gatillen a partir de la obtención del permiso ambiental RCA. Este mecanismo ha sido incorporado en otros contratos, por ejemplo, Concesión Américo Vespucio Oriente tramo Príncipe de Gales – Los Presidentes, AVO 2.

Respuesta: Se mantiene lo establecido en las Bases de Licitación. Sin perjuicio de lo anterior, remítase a las rectificaciones N° 27 y N° 28 de la Circular Aclaratoria N° 3; N° 38 y N° 39 de la Circular Aclaratoria N° 8 y N° 34 y N° 35 de la Circular Aclaratoria N° 10, todas las cuales modifican los artículos 1.9.2.6 y 1.9.2.7 de las Bases de Licitación, en tanto que los plazos máximos de las declaraciones de avance de obras serán contabilizados a partir de la fecha de publicación en el Diario Oficial del Decreto Supremo de Adjudicación, y que los plazos máximos para las Puestas en Servicio Provisorias Parciales de las Obras se contarán desde la fecha de inicio del plazo de Concesión indicado en el artículo 1.7.5 de las Bases de Licitación.

36. (087) En relación con el numeral 1.11.2, Causales de Extinción de la Concesión, solicitamos incorporar como causal de extinción la no obtención de la RCA después de un plazo razonable, una vez presentado el EIA respectivo. En efecto, como es de su conocimiento, la tramitación del permiso ambiental cada día está más complejo ya que grupos organizados se oponen por intereses particulares en contra del bien social general, que en ciertas ocasiones han sido acogidos por los tribunales ambientales. En virtud de lo anterior, solicitamos que se incorpore como causal de extinción de la concesión la no obtención de la RCA luego de un plazo de 2 años de entregado el EIA. Esta causal ha sido incorporado en otros contratos, por ejemplo, en la Concesión Vial Mejoramiento Ruta G-21, Camino a Farellones.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 43 de la Circular Aclaratoria N° 10, mediante la cual se adiciona el artículo 1.11.2.7 el cual regula la extinción anticipada durante la etapa de construcción por no obtención de la RCA del proyecto.

37. (088) En la jornada de trabajo realizada el 11 de agosto de 2021, se comentó la entrega de un Protocolo de Trabajo con el Consejo de Monumentos Nacionales (CMN) para el tratamiento de hallazgos arqueológicos en la isla durante la construcción de la obra para disminuir los riesgos de paralización. Se consulta si será entregado este protocolo con el CMN.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 5 de la Circular Aclaratoria N° 8 la cual modifica el artículo 1.4.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en que se elimina la “Guía Metodológica Protocolo Arqueológico y/o Paleontológico y Procedimiento Hallazgos No Previstos para Obras Concesionadas”.

38. (089) En relación con la Consulta Indígena que se encuentra en ejecución en la isla de Chiloé, se consulta sobre su estado y plan de entrega a los proponentes de sus resultados.

Respuesta: Se informa que la Consulta Indígena se encuentra finalizada y en concordancia con lo señalado en el artículo 2.7.1.8 de las Bases de Licitación, modificado por Circular Aclaratoria N° 3, N° 8 y N° 10, los “Protocolos de Acuerdo de Observaciones y Compensaciones del proceso de Consulta Indígena del proyecto “Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi” serán entregados por el Inspector Fiscal en un plazo no superior a 120 (ciento veinte) días contados desde la fecha de publicación en el Diario Oficial del Decreto Supremo de Adjudicación del Contrato de Concesión. Sin perjuicio de lo anterior, se hace presente que los “Protocolos de Acuerdo de Observaciones y Compensaciones del proceso de Consulta Indígena del proyecto “Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi” han sido puestos a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes a través de Oficio Ord. N° 195 de 22 de octubre de 2024, emitido por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos.

39. (090) De conformidad con el procedimiento de consultas recogido en las Bases de Licitación de la obra pública fiscal denominada “Concesión Ruta 5 Tramo Chacao - Chonchi” (“BALI”) y en virtud de lo dispuesto en el Artículo 1.4.5 de las BALI, solicitamos a Ud. aumentar, en al menos 5 semanas, el plazo fijado en las BALI, para la presentación de las ofertas respecto a la referida concesión, dado que a la fecha existen consultas y temas relevantes de aclarar en relación a esta concesión y se requerirá el debido tiempo para analizar las respuestas y aclaraciones que emita el Ministerio de Obras Públicas para una adecuada presentación de las ofertas.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 1 de la Circular Aclaratoria N° 9.

40. (095) En Relación a la consulta indígena que se efectuó hace unos meses, favor informar si lo anterior pueda tener algún impacto en la construcción, o consideraciones extras que no están consideradas actualmente en el proyecto, informar cómo se actuará en ese caso. Compartir actas de reuniones sostenidas.

Respuesta: Se informa que la Consulta Indígena se encuentra finalizada y en concordancia con lo señalado en el artículo 2.7.1.8 de las Bases de Licitación, modificado por Circular Aclaratoria N° 3, N° 8 y N° 10, los “Protocolos de Acuerdo de Observaciones y Compensaciones del proceso de Consulta Indígena del proyecto “Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi” serán entregados por el Inspector Fiscal en un plazo no superior a 120 (ciento veinte) días contados desde la fecha de publicación en el Diario Oficial del Decreto Supremo de Adjudicación del Contrato de Concesión. Sin perjuicio de lo anterior, se hace presente que los “Protocolos de Acuerdo de Observaciones y Compensaciones del proceso de Consulta Indígena del proyecto “Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi” han sido puestos a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficio Ord. N° 195 de 22 de octubre de 2024, emitido por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos.

41. (108) Se solicita postergar la entrega de la oferta a lo menos 5 semanas de las fechas indicadas en aclaración N°1.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 1 de la Circular Aclaratoria N° 9.

42. (109) En el marco del Proyecto de la obra pública fiscal denominada “Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi”, escribo a Ud. a fin de solicitar una ampliación del plazo de presentación de la oferta.

En nuestro interés como potencial inversionista de este proyecto y dado los temas de coyuntura, vemos como positivo una extensión en el plazo de presentación de oferta, extensión que nos permita obtener la confirmación de nuestros inversionistas y condiciones de financiamiento más representativas para el proyecto.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 1 de la Circular Aclaratoria N° 9.

43. (110) De conformidad con el procedimiento de consultas recogido en las Bases de Licitación de la obra pública fiscal denominada “Concesión Ruta 5 Tramo Chacao - Chonchi” (“BALI”) y en virtud de lo dispuesto en el Artículo 1.4.5 de las BALI, solicitamos a Ud. aumentar, en al menos seis semanas, el plazo fijado en las BALI, para la presentación de las ofertas respecto a la referida concesión.

Lo anterior, por los motivos que pasamos a explicar y que consisten básicamente en que como licitante hemos presentado una serie de consultas sobre temas técnicos que son relevantes para evaluar el proyecto y respecto de las cuales necesitamos, con la debida anticipación, contar con una respuesta clara del Ministerio de Obras Públicas (“MOP”). Adicionalmente, se encuentran pendientes de envío por parte del MOP las respuestas a todas las demás consultas realizadas por los otros licitantes, cuya respuesta también es importante tener con una anticipación razonable a la fecha de presentación de las ofertas para poder analizar en forma integral el proyecto.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 1 de la Circular Aclaratoria N° 9.

44. (115) Artículo 1.8.10 de las BALI, relacionado con la sustentabilidad del proyecto. En la reunión de trabajo sostenida el pasado 11 de agosto de 2021, los representantes de la Dirección General de Concesiones informaron acerca del desarrollo de una Consulta Indígena y de la suscripción de un Protocolo de Actuación con el Consejo de Monumentos Nacionales, lo que estaría finalizado en diciembre de 2021. En razón de lo anterior, se solicita que el MOP aporte a la brevedad los documentos asociados a ello, para efectos de ser incluidos en el análisis del proyecto y la debida preparación de las ofertas.

Respuesta: Se informa que la Consulta Indígena se encuentra finalizada y en concordancia con lo señalado en el artículo 2.7.1.8 de las Bases de Licitación, modificado por Circular Aclaratoria N° 3, N° 8 y N° 10, los “Protocolos de Acuerdo de Observaciones y Compensaciones del proceso de Consulta Indígena del proyecto “Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi” serán entregados por el Inspector Fiscal en un plazo no superior a 120 (ciento veinte) días contados desde la fecha de publicación en el Diario Oficial del Decreto Supremo de Adjudicación del Contrato de Concesión. Sin perjuicio de lo anterior, se hace presente que los “Protocolos de Acuerdo de Observaciones y Compensaciones del proceso de Consulta Indígena del proyecto “Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi” han sido puestos a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficio Ord. N° 195 de 22 de octubre de 2024, emitido por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos.

45. (121) Dado el nivel profundidad de los análisis que deben desarrollarse para preparar la oferta técnica y económica de la licitación y a la longitud del proyecto, se solicita postergar en 90 días la fecha de presentación de ofertas que está fijada para el 28/enero/2022.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 1 de la Circular Aclaratoria N° 9.

46. (122) Sobre la Tarifa Base Máxima Compartición descrita en el punto 1.14.2.1, se indica en las Bases de Licitación que “...la Sociedad Concesionaria deberá informar el reajuste anual al Inspector Fiscal con, a lo menos, 20 (veinte) días de anticipación al término de cada año calendario de explotación, mediante carta, indicando la tarifa que aplicará en el próximo periodo. Se consulta: ¿el Concesionario puede congelar o rebajar la Tarifa de Compartición?

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.14.2.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, el cual regula la “Tarifa Base Máxima Infraestructura Preexistente y Reajuste Tarifario”. A su vez, remítase a la rectificación N° 54 de la Circular Aclaratoria N° 8, mediante la cual se eliminó el artículo 1.12.2.1.2 “Pagos al Estado por Compartición de Ingresos”.

47. (123) En relación a la sección 1.14.7 Disminución de Tarifa, se debiera aclarar cómo se define Catástrofe y si la disminución de tarifa se aplica sobre la Tarifa Base Compartición o sobre la Tarifa Base, o ambas.

Respuesta: Remítase al Diccionario de la Real Academia Española, conforme al cual “catástrofe” se define como un suceso que produce gran destrucción o daño. Además, remítase a la rectificación N° 54 de la Circular Aclaratoria N° 8, mediante la cual se eliminó el artículo 1.12.2.1.2 “Pagos al Estado por Compartición de Ingresos”.

48. (126) Para el cálculo del IMG (Tabla N° 10) ¿se deben considerar los ingresos por concepto de la Tarifa de Compartición?

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 54 de la Circular Aclaratoria N° 8, mediante la cual se eliminó el artículo 1.12.2.1.2 “Pagos al Estado por Compartición de Ingresos”. Además, remítase a la rectificación N° 64 de la Circular Aclaratoria N° 8, mediante la cual se reemplaza la “Tarifa Base Compartición y Reajuste Tarifario”, por la “Tarifa Base Máxima Infraestructura Preexistente y Reajuste Tarifario”.

49. (127) Se solicita confirmar si dentro de los Ingresos mensuales devengados en concepto de cobro por peaje o tarifa deben ser considerados los ingresos por la Tarifa de Compartición, a la hora de estimar el VPI_M de acuerdo a lo señalado en 1.7.6.1.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 54 de la Circular Aclaratoria N° 8, mediante la cual se eliminó el artículo 1.12.2.1.2 “Pagos al Estado por Compartición de Ingresos”. Además, remítase a la rectificación N° 64 de la Circular Aclaratoria N° 8, mediante la cual se reemplaza la “Tarifa Base Compartición y Reajuste Tarifario”, por la “Tarifa Base Máxima Infraestructura Preexistente y Reajuste Tarifario”.

50. (128) Dado que no se menciona en las Bases de Licitación una Tarifa Base Mínima de Compartición, la Sociedad Concesionaria ¿podría dejar de cobrarla?

En el punto 1.14.4 Tarifas a Cobrar al Usuario, TC en Troncal del sector A puede ser menor o igual a la suma de Tarifa Máxima de Compartición y Tarifa Máxima Base, pero no queda claro si es que se puede reducir la tarifa máxima de compartición o esta se debe mantener fija y solo se puede reducir la Tarifa Máxima Base.

Por otra parte, en el punto 1.12.2.1.2 Pagos al Estado por Compartición de Ingresos, las Bases de Licitación indican que la Sociedad Concesionaria deberá pagar al Estado mensualmente “los ingresos mensuales percibidos por concepto del cobro a los usuarios de la Tarifa Base Máxima Compartición.” ¿Esto debe interpretarse como que la Tarifa de Compartición a cobrar debe ser la máxima indicada en las Bases de Licitación y no puede ser reducida?

Respuesta: Remítase a lo establecido en los artículos 1.14.4.1 y 1.14.4.2 de las Bases de Licitación, previamente modificados mediante Circulares Aclaratorias N° 8 y N° 10, respectivamente, en los cuales se señalan las tarifas a cobrar a los usuarios a partir de la Puesta en Servicio Provisoria de las Obras Preexistentes y a partir de la Puesta en Servicio de la Totalidad de las Obras. A su vez, remítase a la rectificación N° 54 de la Circular Aclaratoria N° 8, mediante la cual se eliminó el artículo 1.12.2.1.2 “Pagos al Estado por Compartición de Ingresos”. Además, remítase a la rectificación N° 64 de la Circular Aclaratoria N° 8, mediante la cual se reemplaza la “Tarifa Base Compartición y Reajuste Tarifario”, por la “Tarifa Base Máxima Infraestructura Preexistente y Reajuste Tarifario”.

51. (161) Dado aún la falta de antecedentes para el estudio de la licitación, ya sea: memoria de seguridad vial, memoria de paisajismo, memoria de iluminación, diseño de pavimentos, mecánica de suelos, defensas fluviales, planos horizontales del tramo 3 y 4 del estudio referencial, planos y memorias de pasarelas. Solicitamos aumento de plazo de la entrega de la oferta en al menos 60 días.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 1 de la Circular Aclaratoria N° 9.

52. (180) ASPECTOS TERRITORIALES – CONSULTA INDÍGENA

En la presentación del MOP de la Ruta 5 Tramo Chacao -Chiloe del 12 de agosto de 2021, se expone la realización de un Estudio de Asuntos Indígenas para el proyecto, cuyo objetivo principal es generar protocolos de acuerdo con las comunidades indígenas entrevistadas, que formarán parte de las BALI y que se entregarán antes de la recepción de ofertas técnicas.

Consulta:

Se solicita información sobre dichos protocolos, para conocer el alcance de los acuerdos y como pueden afectar al proyecto de Concesión, por si hubiese algún cambio de consideración.

Respuesta: Se informa que la Consulta Indígena se encuentra finalizada y en concordancia con lo señalado en el artículo 2.7.1.8 de las Bases de Licitación, modificado por Circular Aclaratoria N° 3, N° 8 y N° 10 los “Protocolos de Acuerdo de Observaciones y Compensaciones del proceso de Consulta Indígena del proyecto “Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi” serán entregados por el Inspector Fiscal en un plazo no superior a 120 (ciento veinte) días contados desde la fecha de publicación en el Diario Oficial del Decreto Supremo de Adjudicación del Contrato de Concesión. Sin perjuicio de lo anterior, se hace presente que los “Protocolos de Acuerdo de Observaciones y Compensaciones del proceso de Consulta Indígena del proyecto “Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi” han sido puestos a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficio Ord. N° 195 de 22 de octubre de 2024, emitido por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos.

- 53. (190)** Por favor confirmar que la futura posible necesidad de incorporación de pantallas acústicas fijas derivados de una futura RCA aplicable al proyecto, estará incluida en la distribución de riesgos por medidas medioambientales durante la construcción (Bali 1.12.7.1).

Respuesta: Remítase al artículo 1.12.7.1 modificado por Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8, en el cual se señala que el mecanismo de cobertura de las medidas ambientales por parte del MOP, corresponde a las medidas contenidas en la RCA que emane del EIA del Proyecto elaborado por el Concesionario, que deban implementarse durante la Etapa de Construcción y que sean adicionales a las medidas establecidas en las Bases de Licitación. Además, remítase a las rectificaciones N° 107 y N° 112 de la Circular Aclaratoria N° 10, en la cual se establece la cantidad máxima de pantallas que deberá implementar la Sociedad Concesionaria, sin perjuicio de las medidas de la RCA del EIA del Proyecto.

- 54. (204)** Si el trazado del proyecto referencial, se superpone a zonas ambientalmente protegidas (Ej. Humedales), edificios protegidos por el consejo de monumentos nacionales, concesiones marítimas, zonas de pesca protegidas etc., sectores con especies biológicamente protegidas, se consulta, si en la etapa de diseño e ingeniería de detalle, se permitirá modificar el trazado y la ubicación de las estructuras en esos sectores.

Respuesta: Remítase al artículo 1.4.4 modificado por Circular Aclaratoria N° 10, al artículo 1.9.1.1 y al artículo 1.9.1.2.1, todos de las Bases de Licitación, en tanto en ellos se regulan las modificaciones que podrá presentar la Sociedad Concesionaria a los Anteproyectos Referenciales.

55. (206) El trazado de la variante Ancud, cruza una zona de desarrollo inmobiliario reciente y una zona de bosque nativo protegido, se consulta si para evitar esos sectores, parte del trazado podrá adecuarse a la faja de expropiación no usada cuando se construyó la ruta 5 existente.

Respuesta: Remítase al artículo 1.4.4 modificado por Circular Aclaratoria N° 10, al artículo 1.9.1.1 y al artículo 1.9.1.2.1, todos de las Bases de Licitación, en tanto en ellos se regulan las modificaciones que podrá presentar la Sociedad Concesionaria a los Anteproyectos Referenciales.

56. (215) Se solicita ampliación de plazo en la entrega de la oferta en a lo menos 45 días, debido a que a la fecha aún no se cuenta con todos los antecedentes del anteproyecto referencial de R&Q.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 1 de la Circular Aclaratoria N° 9.

57. (223) Artículo 1.12.1.1 de las BALI, sobre el subsidio a la construcción. En relación al subsidio a la construcción, en la Tabla N°9 de las BALI, se establece la Fecha de Pago de cada una de las Cuotas y los montos de éstas, señalando respecto a la primera Cuota que esta será pagada dentro del plazo de 90 días desde que se cumpla la condición de aprobación del 30% de avance de las obras de todos los Sectores por parte del Inspector Fiscal. Considerando lo anterior, se solicita:

- a) Confirmar que el referido porcentaje de avance se refiere a la totalidad del Proyecto y no a que cada Sector deba tener un porcentaje de avance del 30% individualmente considerado; y
- b) Aclarar si lo anterior se debe a un error en la enumeración y el número de Cuotas de Subsidio a la Construcción que el MOP pagará a la Concesionaria corresponde a 9 por UF 450.000. Dado que en la referida tabla N°9, se duplica la Cuota N°4 del Subsidio.

Respuestas:

- a) Remítase a la rectificación N° 44 de la Circular Aclaratoria N° 10, en cuanto se establece la fecha de pago de la primera cuota de subsidio “Dentro del plazo de 90 (noventa) días desde que se cumpla la condición de aprobación, por parte del Inspector Fiscal, del 30% de avance general de las obras, conforme a lo señalado en el artículo 1.9.2.6.”
 - b) Remítase al artículo 1.12.1.1 de las Bases de Licitación, modificado previamente mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en cuanto se indica que el número de cuotas son 8 (ocho).
58. (224) Artículos 1.12.2.1.3, 1.12.7 y 1.12.7.2 de las BALI, en relación con el Ingreso Mínimo Garantizado (IMG). Considerando eventuales retrasos que podrían ocurrir en la entrada en operación del Puente Chacao, se solicita incorporar la cobertura de IMG desde la PSP del Sector A. lo anterior, para efectos de la viabilidad del financiamiento del proyecto, teniendo en cuenta una potencial pérdida de ingresos relevante en las etapas del proyecto y sus PSP.

Respuesta: Se mantiene lo establecido en el artículo 1.12.7.2 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 8 en el cual se señala que, para efectos del mecanismo de Ingresos Mínimos Garantizados, se establece como primer año calendario de explotación, aquel que comienza el 1° de enero del año en que se hubiere autorizado la Puesta en Servicio Definitiva de las Obras. A su vez, remítase a lo señalado en el artículo 1.7.6.1 previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N°3, N°8 y N° 10 y a lo señalado respecto a la componente *Comp_i* en el artículo 1.9.2.7, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8, N° 9 y N° 10.

59. (227) En relación a la consulta indígena, se consulta por el alcance de la empresa ante cambios de proyectos u obras nuevas exigidas por la comunidad, con el fin de valorizar.

Respuesta: Se informa que la Consulta Indígena se encuentra finalizada y en concordancia con lo señalado en el artículo 2.7.1.8 de las Bases de Licitación, modificado por Circular Aclaratoria N° 3, N° 8 y N° 10, los “Protocolos de Acuerdo de Observaciones y Compensaciones del proceso de Consulta Indígena del proyecto “Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi” serán entregados por el Inspector Fiscal en un plazo no superior a 120 (ciento veinte) días contados desde la fecha de publicación en el Diario Oficial del Decreto Supremo de Adjudicación del Contrato de Concesión. Sin perjuicio de lo anterior, se hace presente que los “Protocolos de Acuerdo de Observaciones y Compensaciones del proceso de Consulta Indígena del proyecto “Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi” han sido puestos a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficio Ord. N° 195 de 22 de octubre de 2024, emitido por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos.

Por su parte, considerando que la Consulta Indígena realizada por el MOP se llevó a cabo a propósito del proyecto en licitación y que los protocolos de acuerdo dicen relación con las obras a ejecutar en ese proyecto, es que de conformidad con lo previsto en el señalado artículo 2.7.1.8 de las Bases de Licitación, si existen cambios de proyecto u obras nuevas, será responsabilidad de la Sociedad Concesionaria el gestionar los requerimientos de la comunidad a través de la Unidad de Gestión.

60. (233) En relación al humedal denominado “Circuito Humedal Pudeto Bajo”, que constituye un Humedal Urbano, declarado por Resolución Exenta 784, M. de Medio Ambiente, de 2021.; se consulta por las implicancias de que el trazado propuesto para la ruta 5 atraviese dicho humedal, considerando que actualmente es un humedal protegido, lo que implicaría probable cambio del trazado de la ruta, lo que genera incertezas de los costos asociados.

Respuesta: Remítase al artículo 1.8.10.1 modificado por Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8, en el cual se establece que la Sociedad Concesionaria deberá elaborar, a su entero cargo, costo y responsabilidad, un Estudio de Impacto Ambiental para el Proyecto.

61. (235) En caso que exista un cambio de trazado por temas ambientales, ¿quién asume los costos de la modificación por posibles sobrecostes?

Respuesta: Remítase al artículo 1.9.1.1 y al artículo 1.9.1.2.1, ambos de las Bases de Licitación, en los cuales se regulan las modificaciones a los Anteproyectos Referenciales que podrá presentar la Sociedad Concesionaria. Asimismo, remítase al artículo 1.8.10.1 modificado por Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8, en el cual se establece que la Sociedad Concesionaria deberá elaborar, a su entero cargo, costo y responsabilidad, un Estudio de Impacto Ambiental para el Proyecto y al artículo 1.12.7.1 modificado por Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8, en tanto en él se regula un mecanismo de cobertura por parte del MOP de las medidas ambientales contenidas en la RCA que emane del EIA del Proyecto elaborado por el Concesionario conforme a lo indicado en el artículo 1.8.10.1 de las Bases de Licitación, que deban implementarse durante la Etapa de Construcción y que sean adicionales a las medidas establecidas en las Bases de Licitación.

62. (238) Se consulta por la exigencia en cuanto a la permanencia durante toda la etapa de construcción de profesional del área de arqueología.

Respuesta: Remítase a lo señalado en el artículo 2.7.1.9 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en particular la rectificación N° 139 de la Circular Aclaratoria N° 8 en tanto establece que los monitoreos e informes a realizar por estos profesionales serán de acuerdo con la periodicidad y los contenidos establecidos en la RCA del proyecto.

63. (271) Con respecto a numeral 1.8.10.1 de las BALI, páginas 66 y 67 en relación con Modificación de la RCA 1633/2002: ¿el alcance aplica sólo a los accesos al puente?

Respuesta: De conformidad con lo establecido en el artículo 1.8.10.1 modificado por Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8, las obras del Sector A podrían implicar cambios en la Resolución de Calificación Ambiental N° 1633/2002 dictada por la Comisión Regional del Medio Ambiente (COREMA).

64. (274) Con respecto a numeral 2.7.1.2 de las BALI, páginas 427-428 en relación con Ruido (emisiones acústicas): Se solicita eliminar estudio acústico, ya que el levantamiento de información de este componente ambiental y sus respectivas medidas de mitigación, control, y seguimiento, serán abordadas en el EIA. Este numeral de las BALI omite la elaboración, tramitación y cumplimiento de las futuras RCA del proyecto, por lo cual, se duplica información, y es redundante al someter una consideración adicional al EIA que deberá ser evaluado.

Respuesta: Se mantiene lo establecido en las Bases de Licitación, en cuanto se mantiene la exigencia del estudio acústico. Sin perjuicio de lo anterior, remítase a la Circular Aclaratoria N° 10, cuya rectificación N° 107 establece una cantidad máxima de barreras acústicas que implementar.

65. (296) Art. 2.4.9.1 MEDICIÓN CONTINUA DE FLUJO VEHICULAR

Según lo rectificado por la Circular Aclaratoria N° 3, el primer párrafo del artículo establece que *“Será obligación de la Sociedad Concesionaria disponer de puntos de conteo de tránsito permanente a lo largo de toda la ruta concesionada, los que deberán instalarse en todas las entradas, en todas las salidas y al menos 10 (diez) puntos de medición, por sentido, en la vía troncal, adicionales a los equipos de conteo de los Puntos de Cobro, debiendo, realizar mediciones de flujo vehicular, horario y velocidades de operación, por minuto, clasificado por sentido, pista y por tipo de vehículo, para las 24 (veinticuatro) horas del día y para cada mes del año, ininterrumpidamente.”*

Consulta:

A lo largo de la vía troncal se cuenta con entradas a la ruta en todas las incorporaciones por los ramales de enlaces, intersecciones a nivel y calles de servicio, y con salidas en los ramales de enlaces, atraviesos y calles de servicio conectados a las vías expresas. En total hay 15 enlaces y 3 intersecciones a nivel, así como gran cantidad de calles de servicio conectadas a la ruta. Esto implicaría una cantidad estimada total de puntos de conteo superior a 140 unidades.

En este contexto, se solicita aclarar la cantidad de puntos de medición o aforadores necesarios en esta Concesión y su ubicación.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 105 de la Circular Aclaratoria N° 10, en la cual se establece que será obligación de la Sociedad Concesionaria disponer de puntos de conteo de tránsito permanente a lo largo de toda la ruta concesionada, los que deberán instalarse en todas las entradas y en todas las salidas de los enlaces Manao, Cancha de Los Huasos, Caracoles, Quemchi, Piruquina y Rauco, así como también en los retornos Linao y Castro Sur, en el atraveso Mocopulli y en el Acceso Norte a Chonchi

y, al menos, 5 (cinco) puntos de medición, por sentido, en la vía troncal, adicionales a los equipos de conteo del Punto de Cobro, debiendo realizar mediciones de flujo vehicular, horario y velocidades de operación, por minuto, clasificado por sentido, pista y por tipo de vehículo, para las 24 (veinticuatro) horas del día y para cada mes del año, ininterrumpidamente.

66. (297) Art. 2.7.1.8 ASPECTOS SOCIOECONÓMICOS Y PROTECCIÓN A LA COMUNIDAD

Según lo rectificado por la Circular Aclaratoria N°3, la Sociedad Concesionaria deberá implementar una Unidad de Gestión integrada por:

- Un(a) Arquitecto(a) con al menos 2 (dos) años de experiencia en proyectos de edificación
- 2 (dos) profesionales con, al menos, 3 (tres) años de experiencia con comunidades indígenas Huilliches

Este equipo, durante el tiempo necesario para desarrollar su labor, deberá contar con instalaciones idóneas para desarrollar su labor, así como los medios necesarios y auxiliares, como vehículos, ofimática, viáticos, y gastos varios o generales.

Consultas:

- 1) Se consulta si hay una estimación de plazo, o plazos mínimos y/o máximos, durante el que se deba desarrollar el *Programa de Implementación y Ejecución de los Protocolos de Acuerdos*. Se entiende que una vez desarrollado el Programa se podrá dar por concluida esta Unidad de Gestión
- 2) Se desea saber si los costes en que incurrirá esta Unidad de Gestión se encuentran incluido en el monto total de UF 40.000 explicado en el epígrafe iv) Medidas de Compensación a Pueblos Indígenas de la Bases de Licitación y Circular Aclaratoria n°3. En este caso, se consulta por la forma en que se cuantificará el coste ocasionado.

Respuestas:

- 1) Remítase a lo establecido en el primer párrafo del numeral iv) “Medidas de Compensación a Pueblos Indígenas” del artículo 2.7.1.8 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en el cual se indica que “La Sociedad Concesionaria deberá implementar una Unidad de Gestión, la cual estará encargada de asegurar el cumplimiento de los “Protocolos de Acuerdo de Observaciones y Compensaciones del proceso de Consulta Indígena del proyecto “Concesión Ruta 5 Tramo Chacao - Chonchi”, consensuados con las comunidades indígenas en la Consulta Indígena del Proyecto, en el marco del Convenio N° 169 de la OIT”. Lo anterior implica que el objetivo de la Unidad de Gestión es asegurar el cumplimiento de los protocolos antes señalados, por lo que una vez implementados dicha Unidad cesará sus funciones.
- 2) Remítase a lo establecido en quinto párrafo del numeral iv) “Medidas de Compensación a Pueblos Indígenas” del artículo 2.7.1.8 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en el cual se indica que “La Sociedad Concesionaria será responsable de todos los costos que implique la implementación de esta Unidad en términos de financiamiento de los profesionales requeridos y la infraestructura y equipamiento que sean necesarios para que ejecuten su labor”. Asimismo, en relación a las UF 40.000 por las que se consulta, remítase a lo señalado en el párrafo décimo quinto del numeral iv) del artículo señalado, en el cual se establece que “Para efectos de la implementación y ejecución de los “Protocolos de Acuerdo de Observaciones y Compensaciones” el Concesionario pagará hasta un máximo de UF 40.000 (cuarenta mil Unidades de Fomento)”, por lo que este monto se refiere específicamente a los protocolos y no a la Unidad de Gestión.

67. (298) Art. 2.7.1.9 PATRIMONIO CULTURAL Y ARQUEOLÓGICO

Según lo rectificado por la Circular Aclaratoria N° 3, dentro de las Medidas de prevención se establece que *“la elaboración y ejecución de estas medidas será de exclusivo cargo, costo y responsabilidad de la Sociedad Concesionaria y deberá considerar al menos lo siguiente:*

- 380 (trescientos ochenta) sondajes arqueológicos.
- 500 (quinientos) rescates arqueológicos.
- 1 (una) bodega para almacenamiento.”

Igualmente, la Circular Aclaratoria N°3 se incorpora el Documento 12” Guía Metodológica Protocolo Arqueológico y/o Paleontológico y Procedimiento Hallazgos No Previstos en para Obras Concesionadas”

Consultas:

- 1) De la solicitud de sondajes y rescates arqueológicos, se entiende que en el proyecto habrá gran intervención de sitios arqueológicos y, por ende, habrá que solicitar los permisos necesarios al CMN para su realización, lo que en algunos casos puede suponer paralizaciones importantes en las obras. Se desea saber si habría algún mecanismo de compensación de plazos o económica, dado el perjuicio que supondría para el desarrollo de las obras las paralizaciones por trabajos arqueológicos
- 2) Se consulta si la bodega de almacenamiento de los bienes arqueológicos puede establecerse dentro del Depósito de Bienes Fiscales definido en el Art. 2.3.2.

Respuestas:

- 1) **Respecto a una prórroga de tiempo asociada a hallazgos arqueológicos, remítase a la rectificación N° 35 de la Circular Aclaratoria N° 10 en la cual se establece un plazo adicional beta (β), contenido en la Tabla N° 8 del artículo 1.9.2.7 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8, N° 9 y N° 10. Adicionalmente, remítase a la rectificación N° 34 de la Circular Aclaratoria N° 10 en la cual se incorpora el plazo beta (β) en la Tabla N° 7 del artículo 1.9.2.6 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10.**

Por su parte, las Bases de Licitación no contemplan un mecanismo de compensación de costos por concepto de medidas de prevención. Sin perjuicio de lo anterior, remítase a la rectificación N° 45 de la Circular Aclaratoria N° 10 que incorpora a las Bases de Licitación el artículo 1.12.7.3 sobre “Distribución de Riesgos por Hallazgos Arqueológicos Durante la Etapa de Construcción”, el cual establece un mecanismo de cobertura por parte del MOP de las medidas de contingencia que debe implementar el Concesionario durante la Etapa de Construcción con ocasión de los hallazgos arqueológicos y que sean adicionales a las establecidas en el numeral iii) del artículo 2.7.1.9 y en la RCA del proyecto.

- 2) **Remítase a lo señalado en el artículo 2.7.1.9 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en particular la rectificación N° 110 de la Circular Aclaratoria N° 10, en la cual se elimina la obligación de considerar 1 (una) bodega para almacenamiento.**

68. (303) Se solicita aumento de plazo de entrega de la oferta en al menos 180 días.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 1 de la Circular Aclaratoria N° 9.

69. (305) Sobre Circular Aclaratorio N°3, Aclaración 105 y 106, se solicita eliminar las cantidades mencionadas, un determinado número no garantiza la efectividad. Además, serán levantadas en el EIA.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 110 de la Circular Aclaratoria N° 10 que elimina las cantidades señaladas.

70. (307) ART. 2.7.1.9 PATRIMONIO CULTURAL Y ARQUEOLÓGICO

Dentro del epígrafe iii) Medidas de Contingencia se indica que en caso de encontrarse restos arqueológicos *“La Sociedad Concesionaria está obligada a suspender las obras en ese sector hasta asegurar el rescate de los materiales arqueológicos comprometidos en la porción de terreno a intervenir, previa autorización del Consejo de Monumentos Nacionales”*

En la Circular Aclaratoria N°3 se incorpora el Documento 12 “Guía Metodológica Protocolo Arqueológico y/o Paleontológico y Procedimiento Hallazgos No Previstos en para Obras Concesionadas” que indica que tras la realización de un rescate, para la continuidad de las obras “el CMN no tiene plazo establecido para dar respuesta oficial a este proceso” siendo responsabilidad de la SC “realizar todas las gestiones necesarias ante el CMN,..., con el fin de agilizar los procesos que permitan dar continuidad a las obras”.

En caso de aparecer restos arqueológicos y tener que paralizar las obras para su rescate, la planificación de las obras y las declaraciones de avance pueden verse seriamente afectadas.

Consulta

Se solicita tengan a bien considerar un mecanismo que regule el riesgo de mayores plazos por la intervención del CMN o bien se conceda una ampliación del plazo para obtener las autorizaciones de Puestas en Servicio Provisorias parciales y de los plazos de las declaraciones de avance previstas en las Bases de Licitación.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 5 de la Circular Aclaratoria N° 8 a través de la cual se elimina del artículo 1.4.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado por Circular Aclaratoria N° 3, la “Guía Metodológica Protocolo Arqueológico y/o Paleontológico y Procedimiento Hallazgos No Previstos para Obras Concesionadas.”

Respecto a hallazgos arqueológicos, remítase a la rectificación N° 35 de la Circular Aclaratoria N° 10 en la cual se define un plazo adicional beta (β), el cual se refleja en la Tabla N° 8 del artículo 1.9.2.7 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8, N° 9 y N° 10. Adicionalmente remítase a la rectificación N° 34 de la Circular Aclaratoria N° 10 en la cual se incorpora el plazo beta (β) en la Tabla N° 7 del artículo 1.9.2.6 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10.

71. (308) ART. 2.7.1.9 PATRIMONIO CULTURAL Y ARQUEOLÓGICO

Según lo rectificado por la Circular Aclaratoria N° 3, dentro de las Medidas de prevención se establece que *“la elaboración y ejecución de estas medidas será de exclusivo cargo, costo y responsabilidad de la Sociedad Concesionaria y deberá considerar al menos lo siguiente:*

- 380 (trescientos ochenta) sondajes arqueológicos.
- 500 (quinientos) rescates arqueológicos.
- 1 (una) bodega para almacenamiento.”

Consultas:

Teniendo en cuenta el tipo de actuaciones y en el supuesto que en el Plan de supervisión arqueológica/ paleontológica no se prevea la necesidad de realizar los 380 sondajes o los 500 rescates arqueológicos indicados en la Circular Aclaratoria n°3, se consulta si se deberá

considerar, igualmente, 380 sondeos arqueológicos y 500 rescates, o bien solo los que se establezcan como necesarios en el Plan de Supervisión.

Si como consecuencia del Plan de supervisión que se realice se prevé la necesidad de aumentar el número de sondeos y de rescates arqueológicos prevista en Bases de Licitación y Circular Aclaratoria n°3 (380 sondeos o los 500 rescates arqueológicos), se consulta si habrá mecanismos de compensación, o distribución de riesgos, para asumir el sobrecoste, y demoras en plazos, que esto conlleva.

Respuesta: Remítase al artículo 2.7.1.9 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en particular la rectificación N° 110 de la Circular Aclaratoria N° 10, que elimina la exigencia de sondeos y rescates arqueológicos.

Respecto a hallazgos arqueológicos, remítase a la rectificación N° 35 de la Circular Aclaratoria N° 10 en la cual se define un plazo adicional beta (β), contenido en la Tabla N° 8 del artículo 1.9.2.7 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8, N° 9 y N° 10. Adicionalmente, remítase a la rectificación N° 34 de la Circular Aclaratoria N° 10 en la cual se incorpora el plazo beta (β) en la Tabla N° 7 del artículo 1.9.2.6 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10.

Por su parte, las Bases de Licitación no contemplan un mecanismo de compensación de costos por concepto de medidas de prevención. Sin perjuicio de lo anterior, remítase a la rectificación N° 45 de la Circular Aclaratoria N° 10 que incorpora a las Bases de Licitación el artículo 1.12.7.3 sobre “Distribución de Riesgos por Hallazgos Arqueológicos Durante la Etapa de Construcción”, el cual establece un mecanismo de cobertura por parte del MOP de las medidas de contingencia que debe implementar el Concesionario durante la Etapa de Construcción con ocasión de los hallazgos arqueológicos y que sean adicionales a las establecidas en el numeral iii) del artículo 2.7.1.9 y en la RCA del proyecto.

72. (309) ART. 2.7.1.9 PATRIMONIO CULTURAL Y ARQUEOLÓGICO

En la Circular Aclaratoria N°3 se incorpora el Documento 12 “Guía Metodológica Protocolo Arqueológico y/o Paleontológico y Procedimiento Hallazgos No Previstos en para Obras Concesionadas” que indica el quipo profesional para llevar a cabo el Protocolo arqueológico y detalla que La Sociedad Concesionaria deberá contar con:

- Un Arqueólogo jefe, con al menos 5 años de experiencia profesional, ...
- Un Arqueólogo coordinador, con al menos 2 años de experiencia laboral...
- Un Conservador, con al menos 2 años de experiencia laboral, ...
- Un Historiador, con al menos 2 años de experiencia laboral, ...
- ... En base a lo anterior la Sociedad Concesionaria deberá evaluar la pertinencia de contar con un profesional paleontólogo y en caso de ser pertinente, dicho(s) profesional(s) deberá(n) contar con al menos 2 años de experiencia laboral, ...
- Otros profesionales que se estimen conveniente para llevar a cabo el protocolo y procedimientos

Consulta

Se desea saber si la exigencia del equipo de profesionales del Documento 12 es obligada o basta con la exigencia de las BALI que indica que se debe contar con la presencia de un arqueólogo y/o paleontólogo.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 5 de la Circular Aclaratoria N° 8 referido al artículo 1.4.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en que se elimina la “Guía Metodológica Protocolo Arqueológico y/o Paleontológico y Procedimiento Hallazgos No Previstos para Obras Concesionadas”. Por su parte, respecto a las exigencias de profesionales, remítase a lo señalado en el artículo 2.7.1.9 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en particular a la rectificación N° 139 de la Circular Aclaratoria N° 8 la cual se refiere a la presencia en terreno de arqueólogos y Paleontólogos, y en la cual se establece que durante las actividades de excavación u otras obras que signifiquen remoción de tierras, sobre todo en las áreas cercanas a parques naturales, esteros y humedales, se implementarán monitoreos permanentes de acuerdo con la periodicidad y los contenidos establecidos en la RCA del proyecto, que deberán ser ejecutados por arqueólogos y paleontólogos, con el objeto de detectar y proteger eventuales elementos de interés superficial. Los arqueólogos y paleontólogos que realicen los monitoreos deben generar informes que detallen las actividades supervisadas de acuerdo a la periodicidad establecida en la RCA.

73. (310) ART. 2.7.1.9 PATRIMONIO CULTURAL Y ARQUEOLÓGICO

En la Circular Aclaratoria N°3 se incorpora el Documento 12 “Guía Metodológica Protocolo Arqueológico y/o Paleontológico y Procedimiento Hallazgos No Previstos en para Obras Concesionadas” que indica que *“La ejecución del presente Protocolo, será de exclusivo cargo, costo y responsabilidad de la Sociedad Concesionaria y no podrán realizar reclamaciones ante el Ministerio de Obras Públicas, aludiendo a sobrecostos emanados de dichas actividades y procesos o por tiempos de demora en obtener los respectivos pronunciamientos del CMN”*.

Consulta

Se solicita tengan a bien considerar que los costos del Protocolo arqueológico sean incluidos en el Mecanismo de Compensación del artículo 1.12.7.1. para la distribución de riesgos por cobertura de medidas ambientales adicionales durante la etapa de construcción.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 5 de la Circular Aclaratoria N° 8 referida al artículo 1.4.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, mediante la cual se elimina la “Guía Metodológica Protocolo Arqueológico y/o Paleontológico y Procedimiento Hallazgos No Previstos para Obras Concesionadas”.

En relación a la distribución de riesgos asociados a hallazgos arqueológicos, remítase a la adición N° 45 de la Circular Aclaratoria N° 10 que incorpora a las Bases de Licitación el artículo 1.12.7.3 sobre “Distribución de Riesgos por Hallazgos Arqueológicos Durante la Etapa de Construcción”, el cual establece un mecanismo de cobertura por parte del MOP de las medidas de contingencia que debe implementar el Concesionario durante la Etapa de Construcción con ocasión de los hallazgos arqueológicos y que sean adicionales a las establecidas en el numeral iii) del artículo 2.7.1.9 y en la RCA del proyecto.

74. (311) Debido a las modificaciones realizadas en circular aclaratoria N°8, donde se incorporan cambios importantes en cuanto al modelo financiero y los aspectos técnicos, se necesita más tiempo para realizar los estudios pertinentes. Por este motivo es que se solicita ampliar el plazo de entrega de la licitación en 06 meses.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 1 de la Circular Aclaratoria N° 9.

75. (312) En la circular aclaratoria N°8 punto 1.14.2.1 TARIFA BASE MÁXIMA INFRAESTRUCTURA PREEXISTENTE Y REAJUSTE TARIFARIO se indica: *El valor de la Tarifa Base Máxima Infraestructura Preexistente para cada Punto de Cobro del Subsector A2 se reajustará el 1° de enero de cada año a partir de la Puesta en Servicio Provisoria Parcial de las Obras.*

Favor aclarar desde cuanto específicamente se debe reajustar la tarifa base máxima infraestructura preexistente debido a que el inicio del cobro de la tarifa comienza a regir a partir de la autorización de la puesta en servicio provisoria de las obras preexistentes.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 48 de la Circular Aclaratoria N° 10, en la cual se establece que el valor de la Tarifa Base Máxima Infraestructura Preexistente, se reajustará el 1° de enero de cada año de explotación o cada vez que se compruebe una inflación acumulada desde la última revisión tarifaria igual o superior al 15%.

76. (317) En relación con la licitación de la concesión denominada “Ruta 5 Chacao – Chonchi”, solicitamos a usted postergar la entrega de ofertas en al menos 6 semanas. La justificación de tal aplazamiento es producto que aún falta por conocer aspectos relevantes que afectan el contrato de concesión, como por ejemplo, el Protocolo definido con el Consejo de Monumentos Nacionales para el tratamiento de los hallazgos arqueológicos así como también los resultados de la Consulta Indígena.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 1 de la Circular Aclaratoria N° 9.

77. (038) En la Tabla n° 11 de las BALI’s se indica que la Plaza de Peaje Troncal Chacao se dispondrá en el sector A en los Dm’s 1.088.000 a 1.088.600. Según lo recogido en los ficheros isa de istram facilitados, la Plaza de Peaje se dispondría en el Dm 1.086.000 aprox. lo que se solicita aclarar.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 46 de la Circular Aclaratoria N° 10, en la cual se establece que la Plaza de Peajes “Troncal Chacao” se ubicará en el Subsector A2, entre los Dm 1.088.000 – Dm 1.088.600. Además, remítase a lo establecido en el artículo 1.4.3 de las Bases de Licitación, modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, N° 8 y N° 10, en cuanto a que los antecedentes entregados por el MOP señalados en dicho artículo, así como sus modificaciones y actualizaciones “tienen el carácter de indicativos, salvo que en las presentes Bases de Licitación se señale algo diferente. Será de total responsabilidad, cargo y costo de la Sociedad Concesionaria, la elaboración del Proyecto de Ingeniería de Detalle de acuerdo a los Estándares Técnicos exigidos en las Bases de Licitación y la materialización de las obras necesarias para el adecuado funcionamiento y cumplimiento de los Niveles de Servicio”.

Sin perjuicio de lo anterior, téngase presente lo dispuesto en el número ii) del artículo 1.2.5 de las Bases de Licitación, adicionado mediante Circular Aclaratoria N° 8, el cual establece que “Primará lo dispuesto en las Bases de Licitación y sus circulares aclaratorias por sobre lo establecido en la Oferta presentada por el Adjudicatario de la concesión, salvo que la Oferta contuviera aspectos superiores a lo exigido en las Bases de Licitación y sus circulares aclaratorias, lo que será calificado por el DGC, en cuyo caso primará la Oferta en tales aspectos”. En este mismo sentido, remítase a lo dispuesto en el artículo 1.9.1.1 de las Bases de Licitación, en cuanto establece que la Sociedad Concesionaria “deberá elaborar los Proyectos de Ingeniería de Detalle de todas las obras incluidas en las Bases de Licitación, en los Antecedentes Referenciales y/o en el(los) Anteproyecto(s) Alternativo(s) que forman parte de su Oferta Técnica, incluidas todas las copias que el Inspector Fiscal solicite y para todas las instancias de revisión, a su entero cargo, costo y responsabilidad conforme a los Estándares Técnicos establecidos en los Antecedentes Referenciales entregados por el MOP, las presentes Bases de Licitación y demás documentos que forman parte del Contrato de Concesión”.

78. (039) En la Tabla n° 11 de las BALI's se indica que la Plaza de Peaje Troncal Quemchi se dispondrá en el sector C en los Dm's 1.160.660 a 1.161.200. Según la tabla N° 44, en los mismos Dm's coincidentes con la Plaza de Peaje, se debe proyectar el Área de Servicios Generales de público general y el Área de Atención de Emergencias, por lo que se solicita se aclare la ubicación alternativa a dichas Áreas.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 61 de la Circular Aclaratoria N° 8, mediante la cual la plaza de peaje a la que alude la consulta dejó de formar parte de las obras a desarrollar por el Concesionario. Remítase a lo establecido en el artículo 1.13 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 10, en el cual se indica que la plaza de peaje troncal de la concesión estará ubicada en el Subsector A2 del Proyecto. Asimismo, remítase a lo establecido en el artículo 2.3.3.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en el cual se indica que las áreas de servicios generales y de atención de emergencias se ubicarán en el Sector C del Proyecto, entre el Dm 1.160.660 y el Dm 1.161.200 en el lado oriente de la ruta.

79. (066) Art. 1.9.2.5 INSTALACION DE FAENAS Y EQUIPAMIENTO DEL INSPECTOR FISCAL

En el tercer párrafo se expone *"A más tardar 60 (sesenta) días antes del inicio de las faenas en terreno en cada uno de los Sectores del Proyecto, la Sociedad Concesionaria deberá entregar al Inspector Fiscal para todo el tiempo que dure la ejecución de las obras, una oficina definitiva junto a la instalación de la faena principal del Sector correspondiente. Cada una de estas oficinas deberá cumplir las siguientes condiciones mínimas:..."*

Según lo anterior habría que disponer tres oficinas definitivas.

Considerando que el Sector A tiene una longitud aproximada de 5 Km, el Sector B de 59 y el Sector C de 62, con el fin de optimizar recursos, se consulta si se podría considerar una oficina definitiva común para los sectores A y B, ubicada en el sector A o en la Recta de Chacao, a implementar para el inicio de las obras del sector A.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 33 de la Circular Aclaratoria N° 10, en la cual se establece que la Sociedad Concesionaria deberá entregar al Inspector Fiscal, para todo el tiempo que dure la ejecución de las obras, una oficina definitiva junto a la instalación de faenas principal del Concesionario.

80. (131) Se solicita aclarar la responsabilidad de la sociedad concesionaria por posibles vicios ocultos que tenga la infraestructura preexistente o Baipás Castro; es decir, aquellos defectos que reduzcan o impidan el uso natural de ésta, según el artículo 1858 del Código Civil.

Se consulta por la inclusión dentro de las BALI de la manifestación expresa sobre que el MOP responderá por los vicios ocultos.

Respuesta: Se mantiene lo establecido en el artículo 1.8.7 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en el cual se señala que *"La Sociedad Concesionaria recibirá la infraestructura preexistente en el estado en que se encuentre en el momento de su entrega y será de su entera responsabilidad, cargo y costo, realizar las obras de mantenimiento de la infraestructura exigidas en los documentos que conforman el Contrato de Concesión"*.

81. (139) En el artículo 1.9.1.2, de las presentes Bases de Licitación. Se establece en la Tabla N°6: Plazos máximos de entrega de Proyectos de Ingeniería de Detalle. En dichos plazos y como se establece en el tercer párrafo del citado artículo, se deben entregar los Proyectos de Ingeniería de Detalles incluidos los Modelos Tridimensionales, Coordinación de Especialidades y Obtención de Cantidades de Obras para la aprobación del Inspector Fiscal, el desarrollo de la Ingeniería Básica de cada subsector, las cuales deben ser previamente

aprobadas por el Inspector Fiscal mediante el plan de trabajo que debe presentar la Sociedad Concesionaria.

Por lo anterior es que al respecto se señala que por la cantidad de obras y magnitudes del proyecto a ejecutar incluyendo sus respectivas ingenierías básicas a nivel de estudio definitivo, es que se propone un aumento de plazos a los indicados para la mencionada Tabla N°6, en al menos 3 meses para todos los sectores, quedando las entregas para el Sector A en 12 y 15 meses y de 17 y 19 meses para los Sectores B y C para el Proyecto Vial y Otros Proyectos respectivamente.

Respuesta: Se mantiene lo dispuesto en el artículo 1.9.1.2 de las Bases de Licitación.

82. (165) Art. 1.2 Antecedentes Generales. Art. 1.2.1 Legislación aplicable. Respecto a cuando los antecedentes referenciales y EE.TT no son específicas. Se solicita definir el orden de prelación de las normativas vigentes en las BALI.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.2.1, el cual dispone que, ante cualquier discrepancia en la interpretación de los documentos que conforman las Bases de Licitación y la normativa vigente que sea aplicable al Contrato de Concesión, primará lo dispuesto en dicha normativa. Además, remítase a lo establecido en el artículo 1.4.3, modificado por Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en cuanto a que los antecedentes entregados por el MOP señalados en dicho artículo, así como sus modificaciones y actualizaciones “tienen el carácter de indicativos, salvo que en las presentes Bases de Licitación se señale algo diferente. Será de total responsabilidad, cargo y costo de la Sociedad Concesionaria, la elaboración del Proyecto de Ingeniería de Detalle de acuerdo a los Estándares Técnicos exigidos en las Bases de Licitación y la materialización de las obras necesarias para el adecuado funcionamiento y cumplimiento de los Niveles de Servicio”. Sin perjuicio de lo anterior, téngase presente lo dispuesto en el número ii) del artículo 1.2.5 de las Bases de Licitación, adicionado mediante Circular Aclaratoria N° 8, en el cual se establecen las reglas a aplicar en caso de discrepancia entre lo dispuesto en las diferentes normas y documentos que conforman las Bases de Licitación y el Contrato de Concesión.

83. (181) Art. 1.9.2.5 INSTALACIÓN DE FAENAS Y EQUIPAMIENTO DEL INSPECTOR FISCAL

En el tercer párrafo se indica que “A más tardar 60 (sesenta) días antes del inicio de las faenas en terreno en cada uno de los Sectores del proyecto, la Sociedad Concesionaria deberá entregar al Inspector Fiscal para todo el tiempo que dure la ejecución de las obras, una oficina definitiva junto a la instalación de faena principal del Sector correspondiente.”

Consulta:

Se entiende que en el caso de que la Sociedad Concesionaria únicamente disponga de una instalación de faena central para los tres sectores, solamente se deberá entregar al Inspector Fiscal una oficina definitiva. Se solicita confirmar que el entendimiento es correcto.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 33 de la Circular Aclaratoria N° 10, en la cual se indica que la Sociedad Concesionaria deberá entregar al Inspector Fiscal para todo el tiempo que dure la ejecución de las obras, una oficina definitiva junto a la instalación de faenas principal del Concesionario.

84. (189) Documento de Referencia BALI. Numeral 2.7.1.8 "Aspectos Socioeconómicos y Protección a la Comunidad". Con respecto al Plan de Compensación por Relocalización Habitacional Asesoría legal, solicitamos las siguientes aclaraciones:
- a) Confirmar que el pago de 550 UF por familia en los tramos del proyecto está incluido dentro de la valoración de las medidas ambientales descritas en la distribución de riesgos por medidas medioambientales durante la construcción (Bali 1.12.7.1).
 - b) Existe un catastro de cuantas familias se verían afectadas por las futuras expropiaciones del proyecto.
 - c) Confirmar que el importe de 550 UF por familia es un importe acordado con las familias, no sujeto a modificación.

Respuestas:

- a) **No se confirma. Remítase al artículo 2.7.1.8, modificado por Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en el cual se establece que "El Concesionario pagará por concepto de bonos de compensación hasta UF 100.000 (cien mil Unidades de Fomento), no obstante, en caso que el monto efectivamente utilizado por concepto de compensaciones resulte menor a dicha cifra, el excedente será utilizado para materializar sólo medidas compensatorias durante la Etapa de Construcción de acuerdo a las instrucciones que dará el Inspector Fiscal mediante el Libro de Obras. En caso que el monto por concepto de estas compensaciones sea mayor a las UF 100.000 (cien mil Unidades de Fomento) señaladas anteriormente, el Concesionario deberá implementar, gestionar y pagar todos los bonos que el MOP autorice producto del proyecto. Los costos asociados a las compensaciones por este concepto que estén por sobre las UF 100.000 (cien mil Unidades de Fomento) que el Concesionario pague, serán reembolsados por el MOP a través de un pago a la Sociedad Concesionaria una vez que el Inspector Fiscal apruebe y verifique que dichos bonos fueron pagados...". Además, remítase al artículo 1.12.7.1, modificado por Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8, en el cual se establece que el mecanismo de cobertura por parte del MOP de las medidas ambientales contenidas en la RCA que emane del EIA del Proyecto, se aplica respecto a las medidas que deban implementarse durante la Etapa de Construcción y que sean adicionales a las medidas establecidas en las Bases de Licitación.**

Por último, remítase a la rectificación N° 138 de la Circular Aclaratoria N° 8, en tanto se establece la obligación de la Sociedad Concesionaria de pagar a cada beneficiario la cantidad de UF 1.100 (mil cien Unidades de Fomento).

- b) No se cuenta con un catastro de cuantas familias se verían afectadas por las futuras expropiaciones del Proyecto.**
- c) No se confirma. Remítase al artículo 2.7.1.8 modificado por Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en el cual se establece la obligación de la Sociedad Concesionaria de pagar a cada beneficiario la cantidad de UF 1.100 (mil cien Unidades de Fomento).**

85. (218) Artículo 1.8.2 de las BALI, del Inspector Fiscal. Teniendo en consideración que a contar de la primera PSP, coexistirán dos Inspectores Fiscales, se solicita aclarar y delimitar las funciones de los mismos, considerando que hay muchas facultades asignadas a ambos Inspectores que parecieran coincidir o superponerse.

Respuesta: No hay superposición o interferencia de facultades, pues cada Inspector Fiscal actúa en el ámbito de sus atribuciones. Al respecto, remítase a lo dispuesto en el Título V del D.S. MOP N° 956 de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, y en particular a los artículos 39 y 40, conforme a los cuales el Inspector Fiscal, tanto de la etapa de construcción como de la etapa de explotación, tendrá las atribuciones que en cada caso corresponda, en el marco de la fiscalización del contrato de concesión y orientadas a su cumplimiento y correcta ejecución.

86. (221) Artículo 1.8.8.3 de las BALI, relacionado con la entrega de los terrenos a expropiar, de acuerdo a dispuesto en las BALI, se solicita confirmar que en el evento que el MOP no cumpla con los plazos máximos establecidos para la entrega de los terrenos se otorgarán aumentos en los plazos para las Declaraciones de Avance de dichos Sectores establecidos en el artículo 1.9.2.6 y, en su caso, para las PSP Parciales de otros Sectores que pudieran verse afectados, así como en la PSP Total.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el párrafo tercero del artículo 1.8.8.3, modificado por Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8, en cuanto a que, en el evento que el MOP no cumpla con los plazos máximos allí indicados para la entrega de los terrenos, éste compensará a la Sociedad Concesionaria otorgándole aumentos en los plazos de construcción iguales al tiempo de atraso efectivo, en los plazos máximos para las Puestas en Servicio Provisorias Parciales de las Obras correspondientes.

87. (222) Artículos 1.8.19.1 y 1.8.19.2 de las BALI relacionado con los cambios de servicios. Del tenor literal de dichos artículos, podría concluirse que el MOP sólo reconocerá y eventualmente reembolsará los pagos efectuados directamente por la Sociedad Concesionaria a las Empresas de Servicios, y no los pagos que los contratistas de la Sociedad Concesionaria efectúen a las Empresas de Servicios, por lo que se solicita aclarar, si el MOP reconocerá y reembolsará, para todos los efectos técnicos y económicos del Contrato de Concesión, los pagos efectuados por los contratistas de la Sociedad Concesionaria, a las Empresas de Servicios por los Cambios de Servicios Existentes.

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en el artículo 1.9.2.9 de las Bases de Licitación, en tanto que el MOP se relaciona directamente con la Sociedad Concesionaria, razón por la cual éste reconocerá únicamente los pagos por concepto de cambios de servicios que previamente la Concesionaria haya sometido a la aprobación del Inspector Fiscal según lo dispuesto en la letra a) del artículo 1.8.19.2 de las referidas Bases. En cuanto a los reembolsos, estos se efectuarán a la sociedad concesionaria en los términos y condiciones establecidos en la cuarta viñeta de la letra b) del artículo 1.8.19.2 de las Bases de Licitación.

88. (285) Art. 1.9.1.2.3 INFORME DE REVISOR ESTRUCTURAL INDEPENDIENTE (Artículo de nueva incorporación en la Circular Aclaratoria n° 3)

En la Circular Aclaratoria N°3 se adiciona el numeral 1.9.1.2.3 "Informe de Revisor Estructural Independiente", estableciéndose una serie de requisitos profesionales y de experiencia para quien ejerza esta función.

Consulta:

Dada la exigencia de revisión estructural, verificación de cálculos/modelos y certificación que practicará el ingeniero revisor independiente de proyectos de ingeniería de detalle de las estructuras viales previa a la entrega al Inspector Fiscal, se solicita aclarar si estos proyectos deberán ser remitidos a la Dirección de Vialidad para su aprobación o será suficiente con la aprobación del Revisor Estructural Independiente.

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en el artículo 1.9.1.2.3 de las Bases de Licitación, incorporado mediante rectificación N° 21 de la Circular Aclaratoria N° 3 y modificado por Circular Aclaratoria N° 10, en cuanto exige la contratación por parte de la Sociedad Concesionaria de un Revisor Estructural Independiente, lo cual es sin perjuicio de las atribuciones del MOP durante el desarrollo del Contrato de Concesión. En este sentido, remítase a lo dispuesto en el artículo 2.2.2.4, modificado por Circulares Aclaratorias N° 3 y 10, el cual establece que los Proyectos de puentes y de estructuras viales deberán cumplir con las normas vigentes y contar con la aprobación del Inspector Fiscal, el cual, en el caso que así lo requiera, solicitará la opinión y/o aprobación de entidades

del MOP tales como el Departamento de Proyectos de Estructuras de la División de Ingeniería de la DV o el Departamento de Obras Fluviales de la Dirección de Obras Hidráulicas, según corresponda.

89. (290) Art. 1.10.14. DESARROLLO DE SISTEMA DE INFORMACION PARA AUTOMATIZAR LA ENTREGA DE INFORMACION AL MINISTERIO PUBLICO Y POLICIA (Artículo de nueva incorporación en la Circular Aclaratoria n° 3)

Se indica en el artículo que “La sociedad Concesionaria, a su entero cargo, costo y responsabilidad, deberá efectuar todos los desarrollos tecnológicos de sistemas de datos que sean necesarios para automatizar la disponibilidad y transferencia de datos que sean necesarios para automatizar la disponibilidad y transferencia de información que le requiera el Ministerio Público, la Policía de Investigaciones y/o Carabineros de Chile”

Consultas:

- 1) Se solicita mayor detalle sobre este Sistema de Información que habrá de implantarse en la Concesión. Se desea información sobre metodología, procedimientos, equipos (informáticos, comunicaciones, software, etc) e instrumentación a disponer.
- 2) Se pregunta por el alcance de este Sistema de Información, si se refiere a una metodología y tramitación a seguir con la información con los medios que se dispone o habrá que desarrollar algún sistema informático (hardware y software) específico.

Respuesta 1) y 2): Remítase a lo señalado en el artículo 1.10.14 de las Bases de Licitación, adicionado mediante la rectificación N° 36 de la Circular Aclaratoria N° 3 y modificado por Circular Aclaratoria N° 8, el cual establece que “La Sociedad Concesionaria, deberá efectuar todos los desarrollos tecnológicos de sistemas de datos que sean necesarios para automatizar la disponibilidad y transferencia de información que le requiera el Ministerio Público, la Policía de Investigaciones y/o Carabineros de Chile, en el contexto de sus respectivas facultades legales, para la prevención de delitos y la investigación de delitos cometidos contra vehículos o en que hayan tenido participación vehículos que transitan por la ruta concesionada, incluso en casos de flagrancia, y que en el cumplimiento de esta obligación, la Sociedad Concesionaria deberá atender a la especificación de los parámetros de servicios, datos y campos, y a los requerimientos tecnológicos de conectividad y seguridad de los sistemas de información institucionales, que al efecto le requiera el Ministerio Público, la Policía de Investigaciones y/o Carabineros de Chile. Será responsabilidad de la Sociedad Concesionaria recabar y mantener información actualizada acerca de los desarrollos o sistemas tecnológicos que dichas instituciones implementen en sus procedimientos”.

90. (137) En relación al riesgo Arqueológico de atraso en los plazos previstos y/o que se establezcan en el programa de trabajo o convenios entre organismos y que no sea imputable al concesionario, puede ser entendido como aquellos atrasos imputables al Fisco que deben ser compensados mediante el aumento del período de concesión igual a la paralización, según el artículo 22 N° 3 de la Ley de Concesiones, se consulta si será reflejado en las BALI.

Respuesta: Respecto a hallazgos arqueológicos, remítase a la rectificación N° 35 de la Circular Aclaratoria N° 10 en tanto se define un plazo adicional beta (β), contenido en la Tabla N° 8 del artículo 1.9.2.7 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8, N° 9 y N° 10. Adicionalmente, remítase a la rectificación N° 34 de la Circular Aclaratoria N° 10 mediante la cual se incorpora el plazo beta (β) en la Tabla N° 7 del artículo 1.9.2.6 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10.

91. (138) Además de la compensación por riesgo arqueológico de paralización o atrasos de obras mediante el aumento del período de concesión -y considerando las características de la zona- se consulta sobre la incorporación de la compensación económica en las bases de licitación por este tipo de riesgo imputable al Fisco, lo que también es permitido por el artículo recién citado.

Respuesta: Las Bases de Licitación no contemplan un mecanismo de compensación de costos por concepto de medidas de prevención. Sin perjuicio de lo anterior, remítase a la rectificación N° 45 de la Circular Aclaratoria N° 10 mediante la cual se incorpora a las Bases de Licitación el artículo 1.12.7.3 sobre “Distribución de Riesgos por Hallazgos Arqueológicos Durante la Etapa de Construcción”, el cual establece un mecanismo de cobertura por parte del MOP de las medidas de contingencia que debe implementar el Concesionario durante la Etapa de Construcción con ocasión de los hallazgos arqueológicos y que sean adicionales a las establecidas en el numeral iii) del artículo 2.7.1.9 y en la RCA del proyecto.

92. (012) BALI, Artículo 2.3.1.33, Atravesos de Animales. En relación a dicho Artículo se solicita:
- a) confirmar si para el diseño de estos atravesos se podrá utilizar como referencia lo señalado en el Volumen 4 del Manual de Carreteras, páginas 118 a 124, dado que el Artículo 2.3.1.33 de las BALI, solo hace mención a la ubicación de los cruces; y
 - b) aclarar cuál será el mecanismo de financiamiento de los costos asociados a atravesos de animales y sus medidas de mitigación de impacto ambiental adicionales que no sean parte del diseño del Proyecto y que deban ser evaluados ambientalmente como resultado del proceso de evaluación ambiental del Proyecto en el SEIA.

Respuestas:

- a) No se confirma. Remítase a lo señalado en el artículo 2.2.2.30 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante rectificación N° 76 de la Circular Aclaratoria N° 3 y rectificación N° 69 de la Circular Aclaratoria N° 10, en las cuales se detallan las características técnicas de los atravesos de animales.
 - b) Los atravesos de animales y las medidas de mitigación establecidas en el artículo 2.2.2.30 de las Bases de Licitación, previamente modificado por Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 10, forman parte de las obras del proyecto. Respecto de aquellas medidas ambientales contenidas en la RCA del proyecto que deban implementarse durante la Etapa de Construcción y que sean adicionales a las medidas establecidas en la Bases de Licitación, remítase a lo establecido en el artículo 1.12.7.1 de las Bases de Licitación, modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8.
93. (015) De acuerdo con la cláusula 2.2.2.5, establece que la Compañía Concesionaria deberá identificar y verificar todas las posibles intersecciones entre la ruta del Proyecto y la línea férrea propiedad de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE).

Sin embargo, no se pudo identificar ningún ferrocarril durante la visita al sitio a lo largo del Proyecto. Por favor aclare.

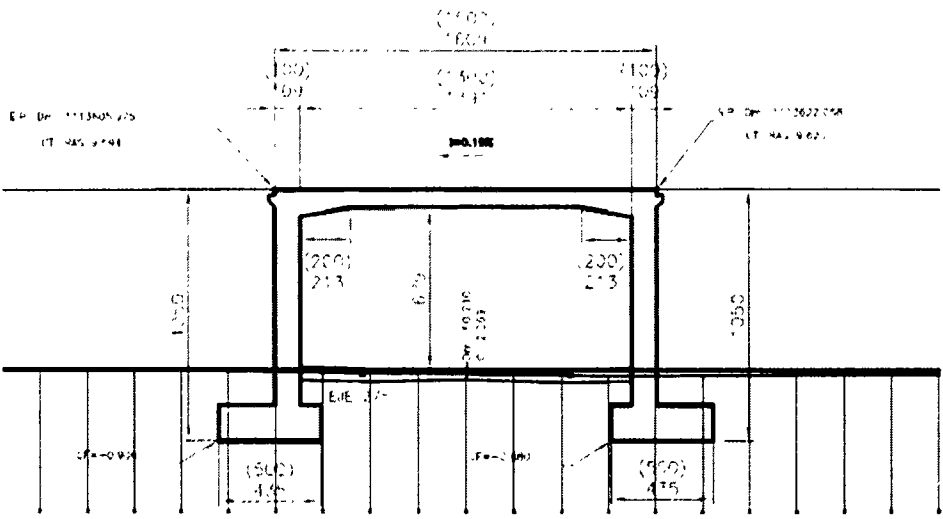
Respuesta: Remítase a las rectificaciones N° 62 y N° 77 de la Circular Aclaratoria N° 10, en tanto eliminan los artículos 2.2.2.5 y 2.3.1.31, respectivamente, ambos sobre cruces ferroviarios.

94. (042) Según el apartado 2.2.2.5 “Cruces ferroviarios” de las BALI’s, la Sociedad Concesionaria deberá identificar y verificar que todas las posibles intersecciones entre el trazado del Proyecto y la línea férrea propiedad de Empresa Ferrocarriles del Estado (EFE) que se encuentren sin uso e inhabilitadas, en caso contrario deberá construir y diseñar pasos que permitan el cruce con la ruta 5. En la Tabla N° 30, se indican 3 posibles intersecciones. Vista la documentación facilitada en los Anteproyectos Referenciales, no se detecta la presencia en los Dm’s indicados de intersección ferroviaria alguna. ¿no existen éstas y/o no se corresponden los Dm’s indicados en la tabla con las intersecciones que se indican como existentes?

Respuesta: Remítase a las rectificaciones N° 62 y N° 77 de la Circular Aclaratoria N° 10, en tanto eliminan los artículos 2.2.2.5 y 2.3.1.31, respectivamente, ambos sobre cruces ferroviarios.

95. (160) En artículo 2.2.2.5 Cruces Ferroviarios, se señala en su primer párrafo que “La Sociedad Concesionaria deberá identificar y verificar que todas las posibles intersecciones entre el trazado del Proyecto y la línea férrea de propiedad de Ferrocarriles del Estado (EFE) que se encuentren sin uso e inhabilitadas, en caso contrario deberá construir y diseñar pasos que permitan el cruce con la Ruta 5.” A su vez se detallan según Tabla N°30, tres puntos de intersecciones con el trazado propuesto en el estudio referencial, ubicadas en los Dm 1.113.617, Dm 1.130.200 y Dm 1.177.200. De lo anterior se consulta, se solicita confirmar o aclarar lo siguiente:

- a) Se solicita confirmar que si la línea está en desuso no será necesario implementar un cruce ferroviario.
- b) Se solicita confirmar que el denominado Atraveso Paso Superior Cancha Los Huasos ubicado en el Dm 1.113.617 de acuerdo con Tabla N°36 de las BALI corresponde a la Interferencia N°1 descrita en la Tabla N°30 de las BALI.
- c) En caso de confirmarse la consulta anterior, se solicita confirmar que la sección descrita y señalada en Antecedente Referencial y en la cual no se dispone de los elementos propios de una vía férrea si no que solamente los correspondientes a un eje vial, es la estructura que se debe construir sin tener que considerar el posible paso de eventuales ferrocarriles en algún futuro.



- d) Se solicita se entregue el antecedente con el cual se determinaron los tres puntos de intersección de ferrocarriles y se consulta si se tienen antecedentes de algún otro punto que se debiese examinar.
- e) Se solicita confirmar los tres puntos indicados en la Tabla N°30, toda vez que, de acuerdo con las visitas a terreno e imágenes satelitales, además de los antecedentes históricos, hace años que no transita un tren por la Isla Grande de Chiloé.

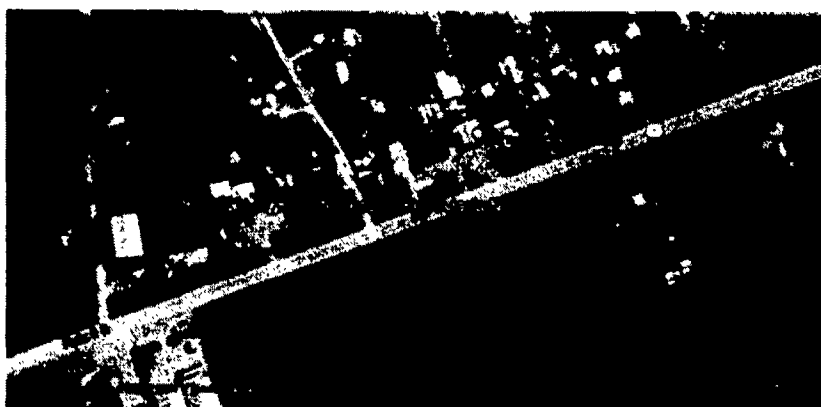
Cruce Ferroviario N°1 Dm 1.113.617 (Atravieso Cancha Los Huasos)



Cruce Ferroviario N°2 Dm 1.130.200



Cruce Ferroviario N°3 Dm 1.177.000



Respuestas:

- a) Se confirma. Remítase a las rectificaciones N° 62 y N° 77 de la Circular Aclaratoria N° 10, en tanto eliminan los artículos 2.2.2.5 y 2.3.1.31, respectivamente, ambos sobre cruces ferroviarios.
- b) No se confirma. Remítase a las rectificaciones N° 62 y N° 77 de la Circular Aclaratoria N° 10, en tanto eliminan los artículos 2.2.2.5 y 2.3.1.31, respectivamente, ambos sobre cruces ferroviarios y al Antecedente Referencial N° 3 “Antecedentes para la Ingeniería de Detalle, Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi” puesto a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC mediante Oficios Ords. N° 198 de 30 de octubre de 2024, N° 216 de 13 de diciembre de 2024, N° 17 de 27 de enero de 2024 y Ord. N° 43 de 14 de abril de 2025, en el cual se hace referencia, en el capítulo 3.2, al Enlace Cancha Los Huasos en el Dm 1.113.700.

- c) Remítase a las rectificaciones N° 62 y N° 77 de la Circular Aclaratoria N° 10, en tanto eliminan los artículos 2.2.2.5 y 2.3.1.31, respectivamente, ambos sobre cruces ferroviarios.
- d) Remítase a las rectificaciones N° 62 y N° 77 de la Circular Aclaratoria N° 10, en tanto eliminan los artículos 2.2.2.5 y 2.3.1.31, respectivamente, ambos sobre cruces ferroviarios.
- e) Remítase a las rectificaciones N° 62 y N° 77 de la Circular Aclaratoria N° 10, en tanto eliminan los artículos 2.2.2.5 y 2.3.1.31, respectivamente, ambos sobre cruces ferroviarios.

96. (067) Art. 1.9.2.5 INSTALACION DE FAENAS Y EQUIPAMIENTO DEL INSPECTOR FISCAL

En el tercer párrafo se expone *“A más tardar 60 (sesenta) días antes del inicio de las faenas en terreno en cada uno de los Sectores del Proyecto, la Sociedad Concesionaria deberá entregar al Inspector Fiscal para todo el tiempo que dure la ejecución de las obras, una oficina definitiva junto a la instalación de la faena principal del Sector correspondiente. Cada una de estas oficinas deberá cumplir las siguientes condiciones mínimas:...”*

Según lo anterior habría que disponer tres (3) oficinas definitivas, una en cada Sector (A, B y C), cada una de ellas:

- “Superficie mínima de 200 m2 ubicada en un lugar a convenir con el Inspector Fiscal. Esta oficina deberá considerar, como mínimo, una sala de reuniones para 20 (veinte) personas”.
- “Deberá estar dotada de servicios higiénicos, al menos 2 (dos) baños (uno de ellos habilitado para mujeres), agua potable, alcantarillado, calefacción, aire acondicionado, líneas telefónicas, teléfono y energía, cuyos costos serán de cargo de la Sociedad Concesionaria”.
- “Cada oficina y su respectiva sala de reuniones deberán estar equipadas con el mobiliario respectivo para su funcionamiento (escritorios, sillas, mesas, bibliotecas, otros) y se mantendrán provistas de los elementos necesarios para el uso del Inspector Fiscal”.
- “Cada oficina deberá contar con un equipo de generación eléctrica y teléfono satelital o similar debidamente instalados y operativos que permitan mantener el funcionamiento normal de las instalaciones y de las comunicaciones del Inspector Fiscal en caso de suceder desastres naturales o similares cuyos costos serán de cargo de la sociedad concesionaria”

“El concesionario deberá proveer al momento de la entrega de cada una de las” Tres (3) “oficinas definitivas durante todo el tiempo que dure la ejecución de las obras y para el uso exclusivo del Inspector Fiscal, (dos) computadores personales de última generación los cuales deberán contar con AutoCAD, Acrobat Profesional o compatible, en su última versión vigente, que posea planilla de cálculo y editor de textos licenciados, grabador de DVD, servicio de acceso exclusivo e independiente a internet mediante banda ancha, conexión WiFi; una impresora con calidad de láser y velocidad de impresión inferior a 20 (veinte) páginas por minuto, sistema de protección para variaciones de voltaje y teléfono. Dichos equipamientos deberán ser renovados por equipos de última generación al menos (tres) años”

- a) Se solicita corroborar si es cierta la interpretación de tener que disponer, para el período de obras de la concesión, estas tres (3) oficinas con el equipamiento descrito en las Bases de licitación.
- b) Se consulta también por la posibilidad de que se considere factible unificar instalaciones, a dos o incluso una oficina, quizás con mayor superficie y equipamiento.
- c) Igualmente, se consulta por la posibilidad de que alguna de estas oficinas pueda ser de menor superficie y equipamiento.

Respuestas:

- a) No se confirma. Remítase al artículo 1.9.2.5 modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 10, cuyo tercer párrafo establece que “(...) la Sociedad Concesionaria deberá entregar al Inspector Fiscal para todo el tiempo que dure la ejecución de las obras, una oficina definitiva junto a la instalación de faenas principal del Concesionario”.
 - b) Remítase a al artículo 1.9.2.5 de las Bases de Licitación, modificado previamente mediante Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 10, cuyo tercer párrafo establece que “(...) la Sociedad Concesionaria deberá entregar al Inspector Fiscal para todo el tiempo que dure la ejecución de las obras, una oficina definitiva junto a la instalación de faenas principal del Concesionario”.
 - c) Respecto de la superficie de la oficina, se mantiene lo establecido en el artículo 1.9.2.5 de las Bases de Licitación, previamente modificado por Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 10, el cual establece las condiciones mínimas que ésta debe cumplir.
97. (145) En el inicio de la concesión se encuentra obras del estribo sur del Puente Chacao. Se solicita aclarar que sucede con las mantenciones o la delimitación del área de la faja.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 59 de la Circular Aclaratoria N° 10, en la cual se establece “Además, el Dm de inicio del Proyecto (1.085.881) debe ser ajustado de modo que las obras de la Concesión no interfieran con la junta transversal de dilatación en el estribo sur del Puente Chacao”.

98. (136) Se consulta si el Presupuesto Oficial Estimado de la Obra de UF 12.100.000 considera costos de iluminación y paisajismo en todos los sectores del proyecto donde se requieren.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 6 de la Circular Aclaratoria N° 8, en tanto el Presupuesto Oficial Estimado de la Obra, asciende a la suma de UF 15.300.000 (quince millones trescientas mil Unidades de Fomento). Respecto de los costos de iluminación y paisajismo, éstos se encuentran incluidos en el Presupuesto Oficial ya que forman parte de las obras del Contrato de Concesión.

99. (228) En relación a los 1500m de cerco solicitado para los atravesos de animales, en página 272 de BALI, se consulta si esos largos son por cada lado del atraveso, o correspondería al total de cercos en cada atraveso.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 69 de la Circular Aclaratoria N° 10, la cual señala que “Se deberá instalar, para cada atraveso, un cerco de, al menos, 1.500 m de largo en cada lado de la calzada expresa (...)”.

100. (229) En relación a los atravesos de animales, en página 336, la Tabla N°43 indica observaciones del tipo “fragmentación del bosque nativo”, se solicita informar si esos atravesos deben tener alguna consideración especial.

Respuesta: Respecto a consideraciones ambientales asociadas a bosque nativo, remítase a lo señalado en el artículo 2.3.1.33 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante rectificación N° 78 de la Circular Aclaratoria N° 10, la cual señala que “en caso de que la RCA del Proyecto señale ubicaciones distintas a las indicadas en la Tabla N° 43 precedente, primará lo establecido en dicha resolución y, en consecuencia, la Sociedad Concesionaria deberá construir los atravesos de animales en las ubicaciones que dicha RCA señale”.

101. (230) En relación a los atraviesos de animales, en página 336, la Tabla N°43, se solicita indicar mayor detalle en cuanto a la estructuración, si estos serán del tipo “Puentes verdes” (ecoductos), o quedará a criterio del adjudicatario.

Respuesta: Remítase a lo señalado en el artículo 2.2.2.30 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante rectificaciones N° 76 y N° 69 de las Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 10 respectivamente, en las cuales se detallan las características técnicas de los atraviesos de animales.

102. (062) Art. 1.9.1.3.5 UNIDAD DE BIM

En este artículo se indica que “...la Unidad de BIM, en adelante UBIM, que estará encabezada por 2 (dos) profesionales, en calidad de Encargados de BIM, ... deberá estar constituida y operando plenamente para cumplir sus funciones a más tardar a los 90 (noventa) días después del inicio del plazo de la Concesión establecido en el artículo 1.7.5 de las presentes Bases de Licitación...”

Más adelante señala que “El Adjudicatario o el Concesionario, en su caso, deberá proponer al Inspector Fiscal los profesionales candidatos Encargados de BIM junto con sus antecedentes a más tardar 80 (ochenta) días después del inicio de la Concesión.

El Inspector Fiscal contará con un plazo de 10 (diez) días para aprobar la proposición o rechazarla fundadamente. En este último caso, el Concesionario deberá presentar una nueva proposición dentro de los 10 (diez) días siguientes contados desde la fecha del rechazo y el Inspector Fiscal dispondrá de idéntico plazo para su aprobación o rechazo. Este proceso se repetirá hasta que la proposición sea aprobada y será el mismo que se utilice en el caso de posterior reemplazo del o los encargados de BIM”.

Conforme lo anterior, el proceso de aprobación, en caso de un primer rechazo de los encargados, se podría retrasar hasta 30 días.

Teniendo en cuenta que es el Inspector Fiscal el que debe aprobar la incorporación de los Encargados de la UBIM, responsables de la unidad, y que este es un proceso que puede sufrir retrasos en caso de rechazo de los profesionales propuestos, con el fin de poder establecer su estructura organizacional, se solicita se tenga a bien considerar la constitución y operación de la UBIM en un plazo superior a los 90 días, para asegurar los nombramientos de los Encargados validados y aprobados por el Inspector Fiscal.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 24 de la Circular Aclaratoria N° 10, en la cual se modifica el título y el contenido del artículo 1.9.1.3.5 “Unidad de BIM”. Además, remítase a la rectificación N° 20 de la Circular Aclaratoria N° 10, en la cual se establece el artículo “Gestor BIM”, cuyo primer párrafo señala “el profesional responsable de la Gestión del BIM deberá ser propuesto al Inspector Fiscal, a más tardar 60 (sesenta) días después del inicio del plazo de la concesión”.

Por último, remítase a la rectificación N° 23 de la Circular Aclaratoria N° 10, que modifica el artículo 1.9.1.3.4, en tanto que su tercer párrafo establece que la Sociedad Concesionaria, a más tardar 90 (noventa) días después del inicio del plazo de la concesión, deberá presentar el “Plan de Ejecución BIM”.

103. (063) Art. 1.9.1.3.7. MODELOS TRIDIMENSIONALES

En el primer párrafo se expone que “... los Modelos Tridimensionales del Proyecto con una tipología y un nivel de detalle que le permita cumplir cabalmente con todos los Usos de BIM descritos en los artículos 1.9.1.3.1, 1.9.1.3.2, 1.9.1.3.3 y 1.9.1.3.4 de las presentes Bases de Licitación”

En el artículo no define o concreta el Nivel de Detalle del Modelo.

Se consulta el Nivel de Detalle que se exigirá a los modelos: el nivel de LOD (Level of Development) y de LOI (Level of Information) requerido.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 23 de la Circular Aclaratoria N°10, la cual establece que: “El Concesionario deberá desarrollar a su entero cargo, costo y responsabilidad un “Plan de Ejecución BIM” (PEB) el cual deberá contener todas las funcionalidades, características, procesos, metodologías, tecnología, estándares y recursos necesarios para dar cumplimiento a los usos BIM establecidos en el artículo 2.2.2.31.1 y al prototipo BIM definido en el artículo 2.2.2.31.6. Este Plan de Ejecución BIM será la guía que debe utilizar el Concesionario para la elaboración e implementación del BIM en el Contrato de Concesión”.

104. (064) Art. 1.9.1.3.9. ESPECIFICACIONES TECNICAS DEL SISTEMA

El artículo habla del Sistema BIM que operará durante toda la Concesión.

Se consulta si por “Sistema BIM” se entiende como una plataforma de colaboración y gestión de la información de todo el proyecto, esto es CDE (Common Data Environment), un gestor documental (accesos, permisos, extracción de datos, ...) o con este término engloba más funciones. Si es así favor indicar cuáles serán.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 70 de la Circular Aclaratoria N° 10, mediante la cual se adiciona el artículo 2.2.2.31.1 “Usos BIM”, el que regula los Usos BIM y sus definiciones, que serán exigidos para el BIM del contrato de concesión.

105. (065) Art. 1.9.2.2 PLAN DE AUTOCONTROL DE CALIDAD DE LAS OBRAS y Art. 1.10.12 PLAN DE AUTOCONTROL Y SEGUIMIENTO DE GESTIÓN DE LA CALIDAD

En el artículo 1.9.2.2, referente a la fase de construcción, se establece que *“Dentro de la estructura organizacional que la Sociedad Concesionaria desarrolle para la ejecución de las obras en la Etapa de Construcción, se deberá incluir una Unidad de Aseguramiento de la Calidad, en adelante UAC, que estará compuesta por la o las personas responsables de la implementación del Plan de Autocontrol en esta etapa. La UAC deberá estar constituida antes del inicio de la ejecución de las obras.”*.

En el artículo 1.10.12, referente a la fase de explotación, se establece que “Dentro de la estructura organizacional que establezca para la explotación de la Concesión, la Sociedad Concesionaria deberá incluir una Unidad de Aseguramiento de la Calidad (UAC), que estará compuesta por la o las personas responsables de la implementación y operación del Plan de Autocontrol y Seguimiento de Gestión en esta en esta etapa. La UAC deberá estar constituida y cumpliendo plenamente sus funciones a más tardar a más tardar dentro del plazo de 20 (veinte) días contados desde la aprobación de la primera actualización del Plan de Autocontrol y Seguimiento de Gestión de Calidad.”.

En la presente Concesión los períodos de Construcción y Explotación se solaparán y coexistirán simultáneamente desde la Puesta en Servicio Provisoria Parcial de las obras del Sector A .

Consulta: Por la cronología que presentan las fases de la Concesión podrá ser una única Unidad de Aseguramiento de la Calidad la que se encargue de la implementación de los planes de Autocontrol tanto de la Construcción como de la Explotación, No sería necesario duplicar la figura del Encargado de aseguramiento de la Calidad (EAC) y podrá ser un único responsable de esta UAC. Se pide confirmación de esta apreciación.

Respuesta: Se confirma. Remítase a la rectificación N° 24 de la Circular Aclaratoria N° 3 que modifica el artículo 1.9.2.2 de las Bases de Licitación, en particular, en cuanto establece que el Encargado de Aseguramiento de la Calidad puede ser el mismo para las etapas de construcción y explotación.

106. (289) Art. 1.9.1.3.5 UNIDAD DE BIM

En la Circular Aclaratoria N°3 se rectifica el segundo párrafo indicando que *“Dichos Encargados de BIM deberán ser un ingeniero civil, ingeniero civil industrial, arquitecto, constructor civil o ingeniero en construcción cuyas carreras hayan tenido una malla académica de, al menos, 10 (diez) semestres, y que posean a lo menos (dos) años de experiencia acreditada en trabajo con BIM ...”*

Consulta:

Se entiende, con la rectificación, que de los dos encargados de BIM, un ingeniero civil y un ingeniero informático, previstos en Bases de Licitación, en la Circular Aclaratoria n°3 desaparece la obligación de incorporar el ingeniero informático. Se solicita confirmar apreciación.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 24 de la Circular Aclaratoria N° 10, en la cual se reemplaza el título y el contenido del artículo 1.9.1.3.5. Además, remítase a la rectificación N° 20 de la Circular Aclaratoria N° 10, que regula el artículo “Gestor BIM”, la cual establece principalmente que, dentro de la estructura organizacional que establezca la Sociedad Concesionaria, se deberá incluir e identificar al responsable de la Gestión del BIM, el cual deberá estar disponible para tratar los temas de su competencia, directamente con el Inspector Fiscal y su asesoría.

107. (022) Referencia: Bases Administrativas. Artículo 1.3 BALI, sobre Descripción del Proyecto.

Respecto de la Tabla N°1 del artículo 1.3 de las Bases de Licitación, ¿es posible que el MOP determine con exactitud la longitud de cada tramo antes de presentarse las ofertas técnicas y económicas?

Considerando que, en este sentido, la obra no estaría determinada en un aspecto elemental en toda ruta concesionada como lo es la longitud de la misma, y que sin dichos antecedentes las ofertas económica y técnicas podrían ser inducidas a errores; además de las distintas dificultades que este tema puede generar para conseguir los respectivos financiamientos por la falta de precisión de la obra.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en el cual se establece que “La longitud de los Sectores y Subsectores definidos en la Tabla N° 1 es aproximada. La longitud final quedará definida en el Proyecto de Ingeniería de Detalle que desarrolle el Concesionario”. Sin perjuicio de lo anterior, remítase a la rectificación N° 59 de la Circular Aclaratoria N° 10, la cual señala que “el Dm de inicio del Proyecto (1.085.881) debe ser ajustado de modo que las obras de la Concesión no interfieran con la junta transversal de dilatación en el estribo sur del Puente Chacao”.

108. (306) ART. 1.4.3 ANTECEDENTES REFERENCIALES

En la Circular Aclaratoria N°3 se incorpora el “Diseño Conceptual de Plazas de peaje provisorias” visualizándose lo siguiente:

- Plaza de Peaje Provisoria 1: 1 vía de cobro de peaje manual en sentido Oriente- Poniente y 2 vías de cobro de peaje manual en sentido Poniente-Oriente.
- Plaza de Peaje Provisoria 2: 4 vías de cobro de peaje manual en sentido Sur -Norte y 4 vías de cobro de peaje manual en sentido Norte-Sur

Por tanto, se estiman en total 11 vías de cobro manual.

Teniendo en cuenta que estos peajes estarán en funcionamiento hasta que se entregue el Subsector A2, en el que ya se habrá instalado la plaza de peaje definitiva del sector A, estos equipos solo podrán ser reutilizados en la plaza de peaje del Sector C.

Consultas

- a) Se desea saber si realmente se deberán instalar 11 vías de cobro en las plazas de peaje provisorias del Subsector A3 para operación de la DV.
- b) En caso afirmativo, y teniendo en cuenta que son plazas de peaje provisionales, se solicita tengan a bien reconsiderar el número de vías de cobro.
- c) En caso negativo, indicar el número de vías de cobro que se deberán implementar en cada plaza de peaje provisorio.
- d) Además de las casetas de peaje, se consulta si se va a requerir alguna edificación adicional. En caso afirmativo, se solicita se indique el detalle de dicha edificación.

Respuestas:

- a) **No se confirma. El proyecto no considera plazas de peaje provisorias. Remítase a lo señalado en el artículo 1.15.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 8 y N° 10, en particular, lo establecido en el quinto párrafo de este artículo que señala “Será obligatorio en este sistema, implementar, al menos, 6 (seis) pistas de cobro que operen en el sentido de mayor flujo, dejando, al menos, 2 (pistas) para el sentido de tránsito contrario. Además, cada plaza de peaje deberá contar con una pista especial a cada lado de la ruta, que permita el tránsito de vehículos del tipo 7 indicado en la Tabla N° 13”.**
 - b) **No se confirma. El proyecto no considera plazas de peaje provisorias. Se mantiene lo señalado en el artículo 1.15.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 8 y N° 10, en particular, lo establecido en el quinto párrafo de este artículo que señala “Será obligatorio en este sistema, implementar, al menos, 6 (seis) pistas de cobro que operen en el sentido de mayor flujo, dejando, al menos, 2 (pistas) para el sentido de tránsito contrario. Además, cada plaza de peaje deberá contar con una pista especial a cada lado de la ruta, que permita el tránsito de vehículos del tipo 7 indicado en la Tabla N° 13”.**
 - c) **No se confirma. El proyecto no considera plazas de peaje provisorias. Remítase a lo señalado en el artículo 1.15.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 8 y N° 10, en particular, lo establecido en el quinto párrafo de este artículo, que señala “Será obligatorio en este sistema, implementar, al menos, 6 (seis) pistas de cobro que operen en el sentido de mayor flujo, dejando, al menos, 2 (pistas) para el sentido de tránsito contrario. Además, cada plaza de peaje deberá contar con una pista especial a cada lado de la ruta, que permita el tránsito de vehículos del tipo 7 indicado en la Tabla N° 13”.**
 - d) **Respecto a edificaciones, remítase a lo estipulado en el artículo 2.2.2.25 de las Bases de Licitación. Con respecto a los requerimientos relacionados a la plaza de peaje, remítase a lo señalado en el artículo 1.15.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 8 y N° 10, en particular, lo establecido en el tercer párrafo de este artículo, el cual señala que “La implementación de la tecnología de peaje manual para el cobro de peajes deberá incluir el suministro de todos los equipos, los servicios y los procesos para realizar todas las operaciones necesarias; además, deberá proporcionar un sistema con capacidad suficiente para garantizar el más alto grado de rendición de cuentas y auditabilidad”.**
- 109.** (103) En relación a lo indicado en las BALI (pág. 244), en donde el diseño de pavimento se debe efectuar conforme a lo establecido en la sección 3.604 del Manual de Carretera Vol.3, se consulta sobre la factibilidad de uso de losas cortas, considerando que el manual de carretera no lo establece.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 2.2.2.3.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en el cual se establece que “El diseño de los pavimentos rígidos (hormigón) se realizará conforme lo establecido en el tópico 3.604.2 del Manual de Carreteras”. Además, téngase presente lo señalado en el artículo 1.9.1.1 de las Bases de Licitación, en cuanto “La Sociedad Concesionaria será responsable de ejecutar la totalidad de los Proyectos de Ingeniería de Detalle, Modelos Tridimensionales, Microsimulaciones de Tránsito, Coordinación de Especialidades y Obtención de Cantidades de Obras que sean necesarios para la correcta ejecución de las obras, los que deberán ser sometidos a la revisión del Inspector Fiscal hasta su completa aprobación”. Con todo, la Sociedad Concesionaria deberá mantener las condiciones funcionales y estructurales de los pavimentos de acuerdo con lo establecido en los artículos 2.4.3.1.1, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 10, y 2.4.3.2.7, adicionado mediante Circular Aclaratoria N° 8 y modificado mediante Circular Aclaratoria N° 10, todos artículos de las Bases de Licitación.

110. (104) Considerando que las BALI establecen un nivel de servicio de 2.5, lo que influye directamente en la capacidad estructural, favor confirmar que este nivel se mantiene, a diferencia de lo indicado el estudio de RyQ.

Respuesta: En el entendido que la consulta se refiere al nivel de servicio final para el diseño de pavimentos nuevos flexibles y rígidos, remítase a lo establecido en el artículo 2.2.2.3.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en el cual se señala que tanto para pavimentos flexibles como rígidos el índice de serviciabilidad final será $P_f=2,5$. Asimismo, respecto del Antecedente Referencial N° 2 puesto a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC mediante Oficios Ords. N° 97 de 22 de junio de 2021 y N° 124 de 3 de agosto de 2021, remítase a lo establecido en el artículo 1.4.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en el cual se señala que “Los antecedentes entregados por el MOP señalados en el presente artículo, así como sus modificaciones y actualizaciones tienen el carácter de indicativos, salvo que en las presentes Bases de Licitación se señale algo diferente. Será de total responsabilidad, cargo y costo de la Sociedad Concesionaria, la elaboración del Proyecto de Ingeniería de Detalle de acuerdo a los Estándares Técnicos exigidos en las Bases de Licitación y la materialización de las obras necesarias para el adecuado funcionamiento y cumplimiento de los Niveles de Servicio”. Además, remítase a lo dispuesto en el artículo 2.2.2 de las Bases de Licitación, en el cual se señala que “Ante cualquier discrepancia entre lo establecido en las presentes Bases de Licitación y en los Antecedentes Referenciales indicados en el artículo 1.4.3 de las aludidas Bases, primará lo indicado en las presentes Bases de Licitación y en la(s) respectiva(s) RCA del Proyecto y/o sus actividades”.

111. (162) En Artículo 2.2.2.3.1 Pavimentos Nuevos de las BALI, se señala en su tercer párrafo que “Los Ejes Equivalentes (EE) mínimos por pista de diseño que deberá considerar la Sociedad Concesionaria (vida útil 20 (veinte) años) en el diseño de pavimentos nuevos, para todas las vías expresas, así como para los lazos, ramales y vías locales, serán los que se detallan en la Tabla N°29 del presente artículo.” Dicha tabla establece lo siguiente:

Tabla N° 29: Ejes Equivalentes Mínimos				
EE (Miles) por Sector				
Sector ⁽¹⁾	Carretera Expresa, Lazos y Ramales		Ejes secundarios de Enlaces, Vías Locales o Calles Locales	
	Hormigón	Asfalto	Hormigón	Asfalto
A	23.952	18.322	7.186	5.497
B	31.117	23.869	9.335	7.161
C	25.965	20.238	7.790	6.071

Nota (1). Sectores definidos en la Tabla N° 1 del artículo 1.3 de las presentes Bases de Licitación

A su vez en Ord. N°124, cuya materia fue entregar la segunda entrega de Antecedentes Referenciales, se hizo llegar el contenido del Anteproyecto en específico la carpeta 2.2 Criterios de Diseño de Pavimentos en este documento se entregó la definición de nuevos Ejes Equivalentes de acuerdo con la Tabla N°1 que indica lo siguiente:

Tabla N°1: Ejes Equivalentes Mínimos para Vías Locales o Calles de Servicio								
EE (Miles) por Sector								
Sector	Vías o Calles Locales							
	Tipo 1		Tipo 2		Tipo 3		Tipo 4	
	Hormigón	Asfalto	Hormigón	Asfalto	Hormigón	Asfalto	Hormigón	Asfalto
A	23.952	18.322	7.186	5.497	1.300	1.000	520	400
B	31.117	23.869	9.335	7.161	1.300	1.000	520	400
C	25.965	20.238	7.790	6.071	1.300	1.000	520	400

Estos Ejes Equivalentes para las denominadas vías locales o calles de servicio Tipo 1, son mayores a los reportados en la Tabla N°29 de las BALI, a su vez las Tipo 2 son iguales a las indicaciones de las BALI y finalmente las Tipo 3 y Tipo 4 son inferiores a la misma indicación.

Finalmente, y basado en la indicación del artículo 2.2.2 CRITERIOS DE DISEÑO PARA LOS PROYECTOS de las BALI, donde se establece en su segundo párrafo que “Ante cualquier discrepancia entre lo establecido en las presentes Bases de Licitación y en los Antecedentes Referenciales indicados en el artículo 1.4.3 de la Bases de Licitación, primará lo indicado en las presentes Bases de Licitación y en la(s) respectiva(s) RCA del Proyecto y/o sus actividades”

Por lo anterior se solicita confirmar que lo indicado en la Tabla N°29 de las BALI prevalecerá sobre lo indicado en la Tabla N°1 del Antecedente Referencial y por lo tanto para las vías locales o calles de servicio consideradas como Tipo 3 y Tipo 4, no es válido quedando como mínimo lo dispuesto en la Tabla N°29.

Respuesta: Respecto de los Ejes Equivalentes, remítase a lo establecido en la Tabla N° 29 del artículo 2.2.2.3.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en particular la rectificación N° 60 de la Circular Aclaratoria N° 10 en la cual se señalan los rangos de Ejes Equivalente Mínimos para el diseño de pavimentos nuevos de vías locales o calles de servicio, para pavimentos de hormigón y de asfalto. Asimismo, remítase a lo establecido en el artículo 1.4.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en el cual se señala que “Los antecedentes entregados por el MOP señalados en el presente artículo, así como sus modificaciones y actualizaciones tienen el carácter de indicativos, salvo que en las presentes Bases de Licitación se señale algo diferente. Será de total responsabilidad, cargo y costo de la Sociedad Concesionaria, la elaboración del Proyecto de Ingeniería de Detalle de acuerdo a los Estándares Técnicos exigidos en las Bases de Licitación y la materialización de las obras necesarias para el adecuado funcionamiento y cumplimiento de los Niveles de Servicio”. Con todo, estese a lo dispuesto en el artículo 2.2.2 de las Bases de Licitación, en el cual se señala que “Ante cualquier discrepancia entre lo establecido en las presentes Bases de Licitación y en los Antecedentes Referenciales indicados en el artículo 1.4.3 de las aludidas Bases, primará lo indicado en las presentes Bases de Licitación y en la(s) respectiva(s) RCA del Proyecto y/o sus actividades”.

112. (167) Art. 2. BASES TECNICAS. 2.1 INTRODUCCION

En el segundo párrafo se indica: "El Proyecto considera, en los tramos de mayor densidad poblacional, el desarrollo de variantes que difieren del actual trazado, con el propósito de lograr un mayor estándar para la Ruta, con el objeto de evitar el impacto que generarían las obras sobre las viviendas y población, aledañas a la actual Ruta 5."

Por otro lado, el antepenúltimo párrafo señala que: "Durante la Etapa de Explotación, una vez autorizadas la respectivas Puestas en Servicio Provisorias Parciales de las Obras de los Sectores B y C señalados en la Tabla N° 1 del artículo 1.3 de las presentes Bases de Licitación, quedarán excluidos del Contrato de Concesión los tramos de la actual Ruta 5 que sean reemplazados por la Variante Ancud y la Variante Pid Pid. La conservación de los referidos tramos a partir de la autorización de las respectivas Puestas en Servicio Provisorias Parciales pasará a tuición de la DV."

Consulta

- 1) De las variantes consideradas por el Proyecto, solo la variante de Puntra actúa como Par Vial. Por lo tanto, se entiende necesaria la conservación de la calzada preexistente para uno de los sentidos de tránsito (sur-Norte).

Favor confirmar. En el caso afirmativo, se solicita señalar si en la calzada preexistente hay que realizar obras de mejoramiento y rehabilitación antes de la PSP del sector B.

- 2) Para los tramos de Ruta 5 actual en las zonas del resto de las variantes Quempillen, Butalcura y Mocopulli, todas ellas bidireccionales, se solicita confirmar si hay que realizar obras de mejoramiento y rehabilitación antes de las respectivas PSP, y por otro lado, si se debe conservar la calzada preexistente como si fuese calzada de Ruta 5, al igual que las respectivas variantes.

Respuestas:

- 1) **Se confirma. Remítase a lo establecido en el artículo 2.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, el cual establece que "quedarán excluidos del Contrato de Concesión los tramos de la actual Ruta 5 que sean reemplazados por la Variante Ancud, la Variante Mocopulli Corta y la Variante Pid Pid". Asimismo, estese a lo indicado en el numeral iv) del artículo 1.8.7 de las Bases de Licitación, adicionado mediante Circular Aclaratoria N° 8 y modificado por Circular Aclaratoria N° 10, en el cual se señala que "El proyecto considera el mejoramiento preliminar inicial de la calzada preexistente en los Sectores B y C, como un paso previo a la rehabilitación definitiva indicada en 2.3.1.20 y a la ampliación a segundas calzadas que se señala en 2.3.1.1.3", lo que implica el desarrollo de los proyectos preliminares de mejoramiento de los pavimentos y de la seguridad vial de los Sectores B y C.**
- 2) **Remítase a lo establecido en el numeral iv) del artículo 1.8.7 de las Bases de Licitación, adicionado mediante Circular Aclaratoria N° 8 y modificado por Circular Aclaratoria N° 10, en el cual se señala que "El proyecto considera el mejoramiento preliminar inicial de la calzada preexistente en los Sectores B y C, como un paso previo a la rehabilitación definitiva indicada en 2.3.1.20 y a la ampliación a segundas calzadas que se señala en 2.3.1.1.3", lo que implica el desarrollo de los proyectos preliminares de mejoramiento de los pavimentos y de la seguridad vial de los Sectores B y C.**

113. (183) En el caso de los tramos de Ruta 5 que se mantienen. ¿Es posible que la nueva calzada paralela a esos tramos tenga una tipología distinta de paquete estructural? Por ejemplo, mantener una calzada con asfalto y la calzada nueva en hormigón, o viceversa.

Respuesta: Sí, es posible que los tramos de Ruta 5 que se mantienen tengan una tipología distinta a la(s) nueva(s) calzada(s). En este sentido, téngase presente lo señalado en el artículo 1.9.1.1 de las Bases de Licitación, el cual establece que “La Sociedad Concesionaria será responsable de ejecutar la totalidad de los Proyectos de Ingeniería de Detalle, Modelos Tridimensionales, Microsimulaciones de Tránsito, Coordinación de Especialidades y Obtención de Cantidades de Obras que sean necesarios para la correcta ejecución de las obras, los que deberán ser sometidos a la revisión del Inspector Fiscal hasta su completa aprobación”. Además, remítase a lo establecido en la Tabla N° 29 del artículo 2.2.2.3.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10. Con todo, la Sociedad Concesionaria deberá mantener las condiciones funcionales y estructurales de los pavimentos de acuerdo con lo establecido en los artículos 2.4.3.1.1, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 10, y 2.4.3.2.7, adicionado mediante Circular Aclaratoria N° 8 y modificado por Circular Aclaratoria N° 10, todos artículos de las Bases de Licitación.

114. (202) En relación a lo indicado en las BALI (pág. 244), en donde el diseño de pavimento se debe efectuar conforme a lo establecido en la sección 3.604 del Manual de Carretera Vol.3, se consulta si esta indicación incluye la solución en base a losas con geometría optimizada o TCP, lo anterior, considerando que el By Pass de Castro se está ejecutando con dicha solución y ese tramo formara parte de la concesión.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 2.2.2.3.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en el cual se señala que “El diseño de los pavimentos rígidos (hormigón) se realizará conforme lo establecido en el tópico 3.604.2 del Manual de Carreteras”. Además, téngase presente lo señalado en el artículo 1.9.1.1 de las Bases de Licitación, por cuanto “La Sociedad Concesionaria será responsable de ejecutar la totalidad de los Proyectos de Ingeniería de Detalle, Modelos Tridimensionales, Microsimulaciones de Tránsito, Coordinación de Especialidades y Obtención de Cantidades de Obras que sean necesarios para la correcta ejecución de las obras, los que deberán ser sometidos a la revisión del Inspector Fiscal hasta su completa aprobación”. Con todo, la Sociedad Concesionaria deberá mantener las condiciones funcionales y estructurales de los pavimentos de acuerdo con lo establecido en los artículos 2.4.3.1.1, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 10, y 2.4.3.2.7, adicionado mediante Circular Aclaratoria N° 8 y modificado por Circular Aclaratoria N° 10, todos artículos de las Bases de Licitación.

115. (203) Respecto al nivel de servicio a considerar en el diseño de pavimentos, se observa que hay discrepancias entre lo indicado en las BALI y el Proyecto Referencial de R&Q, para efectos de la valorización de la inversión, se solicita señalar el valor.

Respuesta: En el entendido que su consulta hace referencia al nivel de servicio final para el diseño de pavimentos nuevos flexibles y rígidos, remítase a lo establecido en el artículo 2.2.2.3.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en el cual se señala que tanto para pavimentos flexibles como rígidos el índice de serviciabilidad final será $P_f=2,5$. Asimismo, respecto del Antecedente Referencial N° 2 puesto a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC mediante Oficios Ords. N° 97 de 22 de junio de 2021 y N° 124 de 3 de agosto de 2021, remítase a lo establecido en el artículo 1.4.3 de las Bases de Licitación, previamente

modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en el cual se señala que “Los antecedentes entregados por el MOP señalados en el presente artículo, así como sus modificaciones y actualizaciones tienen el carácter de indicativos, salvo que en las presentes Bases de Licitación se señale algo diferente. Será de total responsabilidad, cargo y costo de la Sociedad Concesionaria, la elaboración del Proyecto de Ingeniería de Detalle de acuerdo a los Estándares Técnicos exigidos en las Bases de Licitación y la materialización de las obras necesarias para el adecuado funcionamiento y cumplimiento de los Niveles de Servicio”. Además, remítase a lo dispuesto en el artículo 2.2.2 de las Bases de Licitación, en el cual se señala que “Ante cualquier discrepancia entre lo establecido en las presentes Bases de Licitación y en los Antecedentes Referenciales indicados en el artículo 1.4.3 de las aludidas Bases, primará lo indicado en las presentes Bases de Licitación y en la(s) respectiva(s) RCA del Proyecto y/o sus actividades”.

116. (242) Para los pasos superiores presentes en el proyecto, cuál será el tratamiento para el camino que atraviesa la ruta 5, en cuanto al tipo de carpeta de rodadura a considerar, además de obras exigidas.

Respuesta: Las Bases de Licitación no exigen un tipo de carpeta de rodadura en particular para los caminos que cruzan a la Ruta 5. Remítase a lo establecido en el artículo 2.2.2.3.1, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10 respecto al diseño de pavimentos nuevos y al artículo 2.2.2.3.2, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 8, respecto a la rehabilitación y mejoramiento de pavimentos.

117. (279) El numeral 2.2.2.3.2 "REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DE PAVIMENTOS" señala en su último párrafo que "En caso que el proyecto de rehabilitación indicara una intervención menor a 0,05m de carpeta asfáltica, la Sociedad Concesionaria deberá realizar como mínimo un recapado asfáltico de 0,05 m de espesor de carpeta asfáltica".

Se solicita confirmar si esta disposición solo es aplicable a los sectores en los que se detecte que es necesaria una rehabilitación o si será solicitada a "Todo Evento", es decir, 5 cm mínimo sobre todo el pavimento existente, independiente de su estado."

Respuesta: Se confirma que esta disposición solo es aplicable en aquellos casos en que se detecte la necesidad de realizar una rehabilitación. En este sentido, remítase a lo establecido en el artículo 2.2.2.3.2 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 8, en el cual se señala que “Para el análisis de los pavimentos preexistentes, la Sociedad Concesionaria deberá preferir la utilización de métodos no destructivos mediante mediciones con deflectómetro de impacto (*Falling Weight Deflectometer*, FWD) complementadas con algunas calicatas y la medición del Índice de Rugosidad Internacional (IRI)”, y además, que “La Sociedad Concesionaria propondrá al Inspector Fiscal las obras de rehabilitación y mejoramiento de pavimento, para cumplir con los Estándares Técnicos y Niveles de Servicio contenidos en las Bases de Licitación”.

118. (292) Art. 2.2.2.3.1. PAVIMENTOS NUEVOS

En la circular Aclaratoria N° 3 se reemplazan el cuarto párrafo de este artículo y la tabla N° 29 Ejes Equivalentes Mínimos estableciendo, que los ejes equivalentes para Vías Locales o Calles de Servicio tiene las mismas exigencias que la calzada expresa y los lazos y ramales de enlaces.

Consultas:

- 1) Se solicita confirmar apreciación anterior
- 2) En la tabla N° 29 columna de Vías Locales o Calles de Servicio, en la definición de los EE se incorporan dos valores para todos los sectores, 520 para Hormigón y 400 para Asfalto. Favor aclarar estos valores.

Respuestas 1) y 2): No se confirma. Remítase a lo establecido en el artículo 2.2.2.3.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en particular la rectificación N° 60 de la Circular Aclaratoria N° 10, en la cual se señalan los rangos de Ejes Equivalente Mínimos para el diseño de pavimentos nuevos de vías locales o calles de servicio, para pavimentos de hormigón y de asfalto.

- 119. (101)** Favor detallar lo que debe incorporar el área de control de página 269 sección 2.2.2.21 de las BALI, ¿cuántos m2 se deben considerar?, cantidad de estacionamientos, tipo de edificación, etc.

Respuesta: Remítase a las rectificaciones N° 91 y N° 119 de la Circular Aclaratoria N° 8, en cuanto eliminan el Área de Control.

- 120. (085)** En relación con el numeral 1.8.1.1, Garantía de Construcción, entendemos que las boletas de garantía bancaria o pólizas de seguro de garantía deben estar vigentes hasta la Puesta en Servicio Provisionaria de la Totalidad de las Obras más 6 meses, las cuales pueden tomarse por períodos de uno o dos años renovables, siempre manteniendo en todo momento vigente la garantía establecida en las bases en poder del MOP. Favor confirmar que se pueden entregar boletas o pólizas por plazos menores al plazo total del período de construcción, ya que en el mercado financiero no se pueden obtener boletas o pólizas por un período tan extenso.

Respuesta: No se confirma. Se mantiene lo establecido en el artículo 1.8.1.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8. La garantía de construcción deberá permanecer vigente hasta la Puesta en Servicio Provisionaria de la Totalidad de las Obras, más 6 (seis) meses, y además, puede ser reemplazada cuando el Inspector Fiscal apruebe la Declaración de Avance de Obras respectiva.

- 121. (112)** Artículo 1.8.1.1. de las BALI, en relación con la garantía de construcción, se solicita aclarar si las garantías y/o pólizas de seguros señaladas en las BALI pueden ser tomadas por un tercero en favor de la Concesionaria, con beneficio final del MOP.

Respuesta: No se confirma. Remítase al artículo 1.8.1 de las Bases de Licitación, el cual señala que respecto de las garantías del contrato “El Adjudicatario o bien el Concesionario, según corresponda, deberá constituir las garantías de construcción y de explotación en los plazos indicados en los artículos 1.8.1.1 y 1.8.1.2 de las presentes Bases de Licitación, respectivamente, pudiendo ser tomadores de las garantías el Adjudicatario o la Sociedad Concesionaria, según corresponda”.

122. (114) Artículo 1.8.10 de las BALI, relacionado con la sustentabilidad del proyecto, se solicita complementar dicha sección, aclarando que los retrasos que puedan ocurrir producto de la tramitación por parte de las autoridades y en particular de la Autoridad Ambiental, no imputables a la sociedad concesionaria, serán compensados a ésta y la forma que se hará dicha compensación.

Respuesta: Remítase al artículo 1.9.2.7 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8, N° 9 y N° 10, y al artículo 1.9.2.6 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en cuanto se regula el mecanismo de ampliación de los plazos de construcción para los distintos sectores del proyecto, considerando la variable ambiental y la posibilidad de hallazgos arqueológicos.

123. (130) 1.9.2.6 INICIO DE CONSTRUCCIÓN DE LAS OBRAS Y DECLARACIONES DE AVANCE

El Concesionario sólo podrá dar inicio a la construcción de las obras una vez que disponga de la Resolución de Calificación Ambiental, de conformidad a lo establecido en 1.8.10.1; le haya sido entregado por parte del MOP al menos el 80% de los terrenos a expropiar de acuerdo a lo establecido en 1.8.8.3. de las presentes Bases de Licitación; y se haya dado cumplimiento a los demás requisitos establecidos en estas para dar inicio a la ejecución de las obras, debiendo consignar dicho inicio en el Libro de Obras.

Se consulta si este porcentaje del 80% aplica por sector (A, B y C).

Respuesta: Remítase al artículo 1.8.8.3 de las Bases de Licitación, modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3 y N° 8, el cual señala que el Inspector Fiscal “hará entrega a la Sociedad Concesionaria de los terrenos necesarios para ejecutar las obras de cada uno de los Sectores B y C definidos en la Tabla N° 1 del artículo 1.3 de las presentes Bases de Licitación, consignando dicha entrega en el Libro respectivo, en un plazo máximo de 18 (dieciocho) meses para la entrega del 80% y de 22 (veintidós) meses para la entrega del 100% de dichos terrenos...”.

124. (216) Artículo 1.2.1 de la BALI, en relación con la legislación aplicable. Teniendo en cuenta la redacción de la nueva Constitución Política de Chile que se encuentra en curso, y considerando la naturaleza de largo plazo del Contrato de Concesión, solicitamos:

- a) Aclarar las protecciones aplicables al proyecto que permitan su viabilidad en los términos de las BALI, como asimismo de la Ley de Concesiones de Obras Públicas y normativa aplicable vigente a la fecha del presente proceso; y
- b) Aclarar cómo se reestablecería el equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión producto de cambios de ley, que puedan incluir, entre otros, variaciones en materias impositivas, tributarias, laborales y ambientales.

Respuestas a) y b): El día 4 de septiembre de 2022 a través de un plebiscito nacional, fue rechazada la propuesta de nueva Constitución Política de la República.

125. (217) Artículo 1.8.1 de las BALI, en relación con la garantía de construcción, señala: *"Una vez que haya sido acreditada la ejecución del 30%, 50% u 80% de la obra de la totalidad de cada uno de los Sectores A, B, o C definidos en la Tabla N°1 del 1.3, mediante la correspondiente Declaración de Avance conforme a lo señalado en 1.9.2.6, la Garantía de Construcción podrá ser reemplazada hasta por 10 (diez) boletas de garantía según lo dispuesto en 1.8.1.3, todos los artículos de las presentes Bases de Licitación, debiendo dar cumplimiento a las demás condiciones de acuerdo a lo exigido en el primer y tercer párrafo del presente artículo."*

En relación a lo anterior, se solicita aclarar si los porcentajes señalados en el artículo anteriormente citado, se refieren al avance considerando la totalidad de las obras del proyecto, es decir, que el proyecto en su conjunto alcance el 30%, 50% y 80%, o si el avance de cada uno de los sectores, es decir, que cada uno de los sectores alcance los porcentajes establecidos (30%, 50% y 80% según corresponda).

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.8.1.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8. En particular, remítase a la rectificación N° 9 de la Circular Aclaratoria N° 3, en tanto se establece que una vez que haya sido acreditada la ejecución del 30%, 50% u 80% de la obra de la totalidad de los Sectores A, B o C definidos en la Tabla N° 1 del artículo 1.3, mediante la correspondiente Declaración de Avance conforme a lo señalado en 1.9.2.6 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, la garantía de construcción podrá ser reemplazada.

126. (234) En relación a la probable disminución de la jornada laboral, además del aumento de cotización en cuanto a leyes sociales a cargo del empleador, se consulta por las responsabilidades del mandante al respecto.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.7.7.6.1 de las Bases de Licitación, adicionado mediante Circular Aclaratoria N°8, cuyo párrafo segundo establece que “El Concesionario tendrá la responsabilidad total y exclusiva respecto de sus trabajadores en lo relativo al cumplimiento de sus obligaciones laborales y tendrá la responsabilidad que establezcan las leyes laborales vigentes respecto de los trabajadoresde sus contratistas y subcontratistas”.

127. (276) Se solicita considerar extensión de plazo de la evaluación ambiental, para los plazos de la PSP. Se consideran insuficientes.

Respuesta: Remítase al artículo 1.9.2.7 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante rectificación N° 28 de la Circular Aclaratoria N° 3, rectificación N° 39 de la Circular Aclaratoria N° 8, rectificación N° 3 de la Circular Aclaratoria N° 9 y rectificación N° 35 de la Circular Aclaratoria N° 10, en cuanto se regula un mecanismo de ampliación de los plazos de construcción para los distintos sectores del proyecto, considerando la variable ambiental y la posibilidad de hallazgos arqueológicos.

128. (277) En el artículo 1.9.1.2, de las presentes Bases de Licitación. Se establece en la Tabla N°6: Plazos máximos de entrega de Proyectos de Ingeniería de Detalle. En dichos plazos y como se establece en el tercer párrafo del citado artículo, se deben entregar los Proyectos de Ingeniería de Detalles incluidos los Modelos Tridimensionales, Coordinación de Especialidades y Obtención de Cantidades de Obras para la aprobación del Inspector Fiscal. En dicho proceso además como se indica en el cuarto párrafo el Proyecto Vial comprenderá el desarrollo de la Ingeniería Básica de cada subsector, las cuales deben ser previamente aprobadas por el Inspector Fiscal mediante el plan de trabajo que debe presentar la Sociedad Concesionaria.

Por lo anterior es que al respecto se señala que por la cantidad de obras y magnitudes del proyecto a ejecutar incluyendo sus respectivas ingenierías básicas a nivel de estudio definitivo, es que se solicita un aumento de plazos a los indicados para la mencionada Tabla N°6, en al menos 3 meses para la entrega del Subsector A y de 6 meses para los Subsectores B y C.

Respuesta: Remítase al artículo 1.9.1.2 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en particular, la rectificación N° 20 de la Circular Aclaratoria N° 3 que modifica plazos de entrega.

129. (280) En relación con el numeral 1.9.2.7 Puesta en Servicio Provisoria de las obras y de acuerdo a lo estudiado del proyecto los plazos mencionados en tabla N°8 se consideran insuficientes. En consultas anteriores, se solicita aumento de plazo por conceptos de ingeniería y obtención de la RCA, solicitamos considerar además sólo por concepto de construcción 9 meses adicionales por sector.

Respuesta: Remítase al artículo 1.9.2.7 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante rectificación N° 28 de la Circular Aclaratoria N° 3, rectificación N° 39 de la Circular Aclaratoria N° 8, Circular Aclaratoria N° 9 y rectificación N° 35 de la Circular Aclaratoria N° 10, en cuanto se regula un mecanismo de ampliación de los plazos de construcción para los distintos sectores del proyecto, considerando la variable ambiental y la posibilidad de hallazgos arqueológicos.

130. (174) Art. 2.2.2.20 ÁREAS DE SERVICIOS GENERALES Y ÁREAS DE ATENCIÓN DE EMERGENCIAS

En el primer párrafo se indica que *“La Sociedad Concesionaria deberá diseñar, al menos, las Áreas de Servicios Generales y las Áreas de Atención de Emergencias ..., distinguiendo según corresponda, Áreas de Servicios Generales para el uso exclusivo de transportistas y Áreas de Servicios Generales para el uso de público en general, y de Atención de Emergencias para el uso de público en general. La superficie útil mínima de cada una de estas áreas debe ser de 6.000 m2.”*

Por otro lado, en el Art. 2.3.3.1, la tabla N° 44 indica los emplazamientos aproximados de estas áreas. Así, en el sector C se emplaza el Área de atención de emergencias junto con el área de Servicios Generales de Público General, en la misma ubicación (1.160.600 a 1.161.200), adyacente al área de peaje troncal de Quemchi.

Consulta:

Se desea saber si hay algún diseño conceptual de esta zona (Dm. 1.160.600 a Dm. 1.161.200), ya que además de las Áreas de Atención de emergencias y Servicios generales, y del peaje troncal de Quemchi, a ambos lados de las calzadas expresas habría calles de servicio locales bidireccionales, según la tabla entregada con el Antecedentes referencial N°2 (2.1 Diseño Vial) entregado mediante el ORD N° 097.

Respuesta: Respecto del diseño, la información disponible ha sido puesta a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC mediante Oficios Ord. N° 97 de 22 de junio de 2021, Ord. N° 124 de 3 de agosto de 2021, Ord. N° 75 de 7 de abril de 2022, Ord. N° 79 de 14 de junio de 2024, Ord. N° 198 de 30 de octubre de 2024, Ord. N° 200 de 8 de noviembre de 2024, Ord. N° 216 de 13 de diciembre de 2024, Ord. N° 17 de 27 de enero de 2025 y Ord. N° 43 de 14 de abril de 2025. Sin perjuicio de lo anterior, remítase a lo establecido en el artículo 2.2.2.20 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10. Asimismo, remítase a lo establecido en el artículo 1.13 de las Bases de Licitación, modificado por Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en el cual se señala que solo existirá una plaza de peaje troncal bidireccional denominada “Troncal Chacao”, ubicada en el Subsector A2 de la Concesión.

131. (060) Art. 1.8.7. INFRAESTRUCTURA PREEXISTENTE QUE SE ENTREGA AL CONCESIONARIO

En el punto i) De la Entrega de la infraestructura Preexistente, conforme a la sectorización definida en la Tabla N° 1 del 1.3 y a los Antecedentes Referenciales indicados en 1.4.3, ambos de las Bases de Licitación, se indica que el Inspector Fiscal hará entrega a la sociedad concesionaria de un Inventario de la Infraestructura Preexistente correspondiente a las obras del Acceso Sur Puente Chacao para el Sector A y otro correspondiente a las obras del Baipás

Castro en el subsector C2 y, como se indica más adelante, la Sociedad Concesionaria *“...recibirá la Infraestructura Preexistente en el estado en que se encuentre en el momento de su entrega y será de su entera responsabilidad, cargo y costo realizar las obras de mantenimiento de la infraestructura exigidas en los documentos que conforman el Contrato de Concesión.”*

- a) Se consulta si los inventarios enunciados recogerán, aparte de las infraestructuras y elementos existentes, también el estado en que se encuentran.
- b) Se consulta si estos Inventarios se consensuarán con la Sociedad Concesionaria en cuanto a los elementos que incluye y su estado en el momento de la entrega.

Respuestas:

- a) Remítase al artículo 1.8.7 modificado por Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en el cual se establece que el Inventario de la Infraestructura Preexistente del Sector A y del Baipás Castro corresponderá a las obras que la componen, y que la Sociedad Concesionaria recibirá dicha infraestructura en el estado en que se encuentre en el momento de su entrega, siendo de su entera responsabilidad, cargo y costo, realizar las obras de mantenimiento de la infraestructura exigidas en los documentos que conforman el Contrato de Concesión.
 - b) El Inspector Fiscal hará entrega al Concesionario, del Inventario de la Infraestructura Preexistente del Sector A y del Baipas Castro, mediante anotación en el Libro de Obras, conforme lo señalado en el numeral i) del artículo 1.8.7 de las Bases de Licitación previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10. Por lo anterior, en la entrega de la infraestructura preexistente, no se consensuarán con la Sociedad Concesionaria los elementos que se incluyen, ni su estado en el momento de la entrega.
132. (019) Según la cláusula 1.9.1.2, hay un límite de tiempo para la aprobación y respuesta.
- Sin embargo, existe el riesgo de retrasos posteriores de la EIA / RCA y la entrega de terrenos a menos que haya un hito de ingeniería de detalle.
- Al respecto, por favor aclare lo siguiente:
- 1) Requisito de Hito para la aprobación del diseño detallado
 - 2) Aprobación parcial de EIA / RCA y estudio territorial para minimizar el impacto en los procesos posteriores antes de la aprobación de la ingeniería del proyecto vial completo.

Respuestas:

- 1) Remítase al artículo 1.9.1.2 modificado por Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en el cual se regulan los plazos de entrega, revisión y corrección del proyecto de ingeniería de detalle.
- 2) Remítase al artículo 1.8.10.1 modificado por Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8 en el cual se establece que la Sociedad Concesionaria deberá presentar al Inspector Fiscal el EIA del Proyecto dentro del plazo máximo de 15 (quince) meses contados desde la publicación en el Diario Oficial del Decreto Supremo de Adjudicación de la Concesión y en el que se establecen los plazos de entrega, revisión y corrección del EIA, las respectivas Adendas y/o la(s) respectiva(s) respuesta(s) y la RCA del proyecto.

133. (047) Dentro del artículo 2.2.1 NORMAS Y DOCUMENTOS DE DISEÑO, se establece el uso del Manual de Vialidad Urbana: Recomendaciones para el diseño de infraestructura vial urbana (REDEVU), del MINVU. Sin embargo, en el punto 2.2.2.2 DISEÑO GEOMÉTRICO, no se señala su posible uso quedando como válido solamente el Manual de Carreteras, del Ministerio de Obras Públicas. Se solicita confirmar la posibilidad del uso del REDEVU en el Diseño Geométrico de la concesión. Además, se solicita confirmar en qué tipo de vialidades se permitirá su implementación.

Respuesta: Respecto al diseño geométrico, remítase a lo dispuesto en el artículo 2.2.2.2 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 4, N° 8 y N° 10, en particular lo señalado en el primer párrafo, según el cual “La Sociedad Concesionaria deberá realizar los diseños geométricos en planta, alzado y sección transversal con Estándares Técnicos iguales o superiores a los incluidos en los Antecedentes Referenciales señalados en el artículo 1.4.3, ajustándose a lo señalado en los capítulos 3.200, 3.300, 3.400 y 3.500 del Manual de Carreteras, Volumen N° 3. La velocidad del Proyecto (VP), junto con el resto de los parámetros de diseño geométrico, serán como mínimo las indicadas en dichos antecedentes y deberán cumplir con lo señalado en el Manual de Carreteras para las calzadas proyectadas y/o calzadas preexistentes, cuyo estándar se considere mejorar en el Proyecto de Concesión, y en las calzadas preexistentes que mantiene su uso de acuerdo con lo señalado en el Antecedente Referencial N° 3 de la Tabla N° 2 del artículo 1.4.3, se podrá mantener su geometría en planta, alzado y bombeo, debiendo corregirse si corresponde, su berma y peralte, siendo necesario ejecutar en cualquier caso las transiciones correspondientes. No obstante lo anterior, durante el desarrollo de los proyectos de ingeniería de detalle, la Sociedad Concesionaria deberá proponer restricciones puntuales de velocidad con el fin de evitar una intervención mayor provocada, por ejemplo, por una rectificación de trazado que no haya sido identificada dentro de las obras a ejecutar conforme lo establecido en las presentes Bases de Licitación. La categoría a considerar para el diseño geométrico de la ruta es la de Carretera Primaria, de acuerdo a la clasificación del tópico 3.103.201 del Volumen N° 3 del Manual de Carreteras.”

Respecto de las normas y documentos de diseño, remítase a lo dispuesto en el artículo 2.2.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en particular lo señalado en el primer párrafo, según el cual los Proyectos de Ingeniería de Detalle que debe confeccionar la Sociedad Concesionaria deberán cumplir, según se indique para cada especialidad o situación, los Estándares Técnicos contenidos en las presentes Bases Técnicas, en la Oferta Técnica del Licitante Adjudicatario, en la documentación técnica vigente, ya sean normas legales, reglamentarias o técnicas o documentos de diseño, según se indique en cada caso.

134. (120) En la sección 1.2.3 Identificación del Postulante (página 11) dice “R&Q Ingeniería y Concesiones S.A.”, pero el nombre correcto es “R&Q Ingeniería Concesiones e Infraestructura S.A.” Lo mismo ocurre en 1.4.3 Antecedentes Referenciales, Tabla N° 2, en la que el nombre del autor de los estudios no es exacto. Se solicita corregir.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 1 de la Circular Aclaratoria N° 3.

135. (129) En el caso que el costo de las expropiaciones de los terrenos necesarios para ejecutar las obras contenidas en las presentes Bases de Licitación y en los Antecedentes Referenciales señalados en el artículo 1.4.3 de las Bases de Licitación resulte INFERIOR a UF 1.125 .000 (un millón ciento veinticinco mil Unidades de Fome1110), ¿será a cargo del MOP la devolución de esta diferencia a la sociedad concesionaria?

Respuesta: No se realizarán devoluciones de los pagos por concepto de Expropiaciones y Adquisiciones, en caso que el costo resulte inferior. Remítase al artículo 1.8.9 de las Bases de Licitación, modificado mediante Circular Aclaratoria N° 8.

136. (166) Art. 1.8.18 Nuevos accesos a la vía concesionada y obras requeridas por terceros dentro del área de concesión. Se solicita confirmar si los nuevos accesos deben cumplir con los estándares de los antecedentes referenciales.

Respuesta: Remítase al artículo 1.8.18, en particular, la letra h) en la cual se establece que “Los nuevos accesos o conexiones a la vía en Concesión deberán cumplir con la normativa vigente sobre la materia, en particular en los aspectos técnicos y de seguridad vial, debiendo además mantener los Estándares Técnicos definidos en los Antecedentes Referenciales señalados en las presentes Bases de Licitación y en el artículo 1.4.3 de las referidas Bases. Dichos proyectos deberán someterse a la aprobación del Inspector Fiscal, quien solicitará los pronunciamientos y aprobaciones que sobre la materia señale la normativa vigente”.

137. (179) Art. 2.3.3.1 ÁREAS DE SERVICIOS GENERALES Y ÁREAS DE ATENCIÓN DE EMERGENCIAS

La Tabla N° 44 de las BALI indica los emplazamientos aproximados de Áreas de Servicios Generales para el uso exclusivo de transportistas y Áreas de Servicios Generales para el uso de público en general, y de Atención de Emergencias para el uso de público en general, pero no define los estacionamientos totales de las áreas de servicios generales.

Consulta:

Se solicita indicar el número y tipo de estacionamientos totales de las Áreas de Servicios Generales o si bien queda a criterio de la Sociedad Concesionaria.

Respuesta: Remítase al artículo 2.2.2.20 de las Bases de Licitación, modificado por Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en particular a la rectificación N° 70 de la Circular Aclaratoria N° 3 en la cual se indica la cantidad de estacionamientos.

138. (186) Documento de Referencia BALI. Numeral 2.3.3.1 “Áreas de Servicios Generales y Áreas de Atención de Emergencia. Para las áreas de Servicios Generales y Áreas de Atención de Emergencias indicadas en la tabla N°44 de las BALI existe algún requerimiento de superficie mínima a cumplir en el diseño a desarrollar por el Concesionario.

Respuesta: No existe un requerimiento de superficies mínimas, el Área de Servicios Generales y Área de Atención de Emergencias deberá considerar la superficie necesaria para la implementación del equipamiento y servicios establecidos en 2.2.2.20 y 2.3.3.1, ambos modificados previamente a través de Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10.

139. (225) Artículo 2.4 de las BALI, relacionado con la explotación de la Concesión, al final del segundo párrafo, indica que:

“Una vez autorizadas las Puestas en Servicio Provisorias Parciales de las Obras de los Sectores B y C señalados en la Tabla N°1 del artículo 1.3 de las presentes Bases de Licitación, quedarán excluidos del Contrato de Concesión los tramos de la actual Ruta 5 que sean reemplazados por la Variante Ancud y la Variante Pid Pid correspondientes al Sector respectivo. A partir de ese momento, la conservación de los referidos tramos pasará a tuición de la DV.”

Considerando lo dispuesto en el párrafo anterior, entendemos que el resto de las Variantes indicadas en las BALI; así como también su paso por la Ciudad de Castro, y la conservación de la Ruta 5 actual, estará a cargo del Contrato de Concesión, por favor confirmar o aclarar.

En el mismo sentido se consulta, quien estará a cargo de la conservación de las zonas donde se consideran mejoramientos menores, y la Ruta 5 ni siquiera es considerada Calle de Servicio; por favor, aclarar.

Respuesta: No se confirma, remítase a la rectificación N° 2 de la Circular Aclaratoria N° 10, en la cual se establece que una vez obtenida la Puesta en Servicio Provisoria Parcial del Sector B conforme a lo señalado en 1.10.1 letra B, el tramo entre el Km 1.111 y el Km 1.120 de la actual Ruta 5, asociado al trazado de la variante Ancud, quedará excluido del Contrato de Concesión y su conservación pasará a tuición de la DV y que una vez obtenida la Puesta en Servicio Provisoria Parcial del Sector C conforme a lo señalado en 1.10.1 letra B, el tramo entre los Km 1.167 y Km 1.170 de la actual Ruta 5, asociado al trazado de la “Variante Mocopulli Corta” y el tramo entre los Km 1.175 y Km 1.179 de la actual Ruta 5, asociado al trazado de la “Variante Pid Pid”, quedarán excluidos del Contrato de Concesión y su conservación pasará a tuición de la DV. Lo anterior, también se ratifica en la rectificación N° 80 de la Circular Aclaratoria N° 10. Por lo anterior, la conservación de las restantes variantes estará a cargo de la Sociedad Concesionaria.

Asimismo, remítase al artículo 1.8.7 modificado por Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en el cual se establece que la infraestructura preexistente que se entregará a la Sociedad Concesionaria correspondiente al Subsector C.2, tramo que se ubica entre el Dm 1.187.548 hasta el Dm 1.202.400 de la Faja Fiscal de la Ruta 5, correspondiente a las obras del Baipás Castro actualmente en construcción por la DV, es decir, el tramo correspondiente a la actual Ruta 5, asociado al trazado que atraviesa por el centro de la ciudad de Castro, no forma parte de la Concesión.

140. (275) Con respecto a numeral 2.7.1.8 de las BALI, páginas 433-436 en relación con Aspectos socioeconómicos y protección a la comunidad: el método estandarizado del MOP para fijar un valor a la adquisición de una solución habitacional para los relocalizados, no conversa con el estándar del SEIA sobre los planes de reasentamiento. Se solicita reformular el procedimiento, incluyendo la ampliación de plazo, considerando la insularidad del área del proyecto y las posibles dificultades de tramitación legal en los CBR y otras entidades relacionadas con el proceso.

Respuesta: Se mantiene lo establecido en el artículo 2.7.1.8 modificado por Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10.

141. (278) En el artículo 1.9.1.1 DE LA INGENIERÍA DE LA OBRA, se establece en su primer párrafo que la Sociedad Concesionaria deberá entregar a su entero cargo y costo todas las copias que el Inspector Fiscal solicite y para todas las instancias de revisión. Además, en el artículo 2.2.5 PRESENTACIÓN DE LOS PROYECTOS DE INGENIERÍA DE DETALLE, se establece que se deberán entregar al menos 4 (cuatro) copias impresas, cada una con los archivos digitales de cada antecedente y documento que se desprenda del estudio, en CD o DVD u otro medio de respaldo digital.

De lo anterior, se propone que se considere en el marco de lo dispuesto en la Ley N°21.180 de Transformación Digital del Estado, que todas las entregas que se deban realizar sean solamente en formato digital, excluyendo las ediciones impresas y físicas digitales (CD o DVD u otro medio de respaldo digital) en favor de plataformas digitales tales como BIM360

Respuesta: Remítase al artículo 2.2.5, modificado por Circular Aclaratoria N° 3, el cual dispone que “En las entregas de informes para revisión, incluyendo las versiones corregidas, se deberán entregar todos los antecedentes en una copia impresa con los archivos digitales de cada antecedente y documento que se desprenda del estudio, en CD o DVD u otro medio de respaldo digital; además el Concesionario deberá indicar una dirección electrónica para acceder a la información digital respectiva...”.

142. (313) En la circular aclaratoria N°8 punto 1.11.2.5 EXTINCIÓN ANTICIPADA DE LA CONCESIÓN se indica: $r = \text{Equivalente a } r_j \text{ definida en el artículo 1.7.6.1 para la fórmula de cálculo del } VPI_m$.

Favor aclarar, debido a que r_j no figura en la formula actualizada de 1.7.6.1.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 41 de la Circular Aclaratoria N° 10, en la cual se define “r”.

143. (314) En la circular aclaratoria N°8 punto 1.11.2.5 EXTINCIÓN ANTICIPADA DE LA CONCESIÓN se indica:

m : Mes en que se declara la calificación de extinción anticipada de la Concesión por parte del DGC contado desde la Puesta en Servicio Provisoria de las Obras Preexistentes ($m=1$).

VPI_{m-1} : Corresponde al Valor Presente de los Ingresos de la Sociedad Concesionaria (expresados en UF), calculado en el mes “ $m-1$ ” de Concesión, contado desde la fecha de autorización de la primera Puesta en Servicio Provisoria Parcial de las Obras, establecida en el artículo 1.10.1, (el mes en que se autoriza la primera Puesta en Servicio Provisoria Parcial de las Obras es $m=1$), y actualizado al mes anterior al de dicha autorización de Puesta en Servicio Provisoria Parcial de las Obras.

Favor aclarar desde cuando se calcula el VPI_{m-1} para este punto, considerando $m=1$.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 41 de la Circular Aclaratoria N° 10, en la cual se establece la indemnización en función del Valor Presente de los Ingresos de la Sociedad Concesionaria (expresados en UF), calculado en el mes “n” de Concesión.

144. (100) ¿Cuántos estacionamientos de camiones se consideran en las áreas de servicios generales para transportistas, ya que el diseño de baños y duchas dependerá de eso?

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 122 de la Circular Aclaratoria N° 8, que modifica el artículo 2.3.3.1, eliminando las Áreas de Servicios Generales exclusivas para transportistas.

145. (037) Referencia: Bases Administrativas. Artículo 1.12.4 BALI, Aspectos Tributarios.

La letra a) del artículo 1.12.4 dispone que el servicio de construcción deberá ser facturado por la Sociedad Concesionaria al MOP desde el inicio de la Concesión y cada 4 (cuatro) meses. Para ello el Concesionario deberá presentar al Inspector Fiscal una relación escrita y detallada de los documentos que conforman el costo de construcción del período y la base imponible del IVA, acompañando un respaldo digital de los respectivos documentos que acrediten el pago por parte del Concesionario de los bienes y/o derechos que adquiera durante el período informado. Una vez que el Inspector Fiscal apruebe dicho costo, el Concesionario estará facultado para emitir la correspondiente factura dirigida al MOP, la cual deberá entregar al Inspector Fiscal.

Se consulta al MOP si el mecanismo de devolución del IVA de construcción se realizará efectivamente desde el inicio de la Concesión (artículo 1.7.5 BALI), previa aprobación del costo por el Inspector Fiscal, o si, por el contrario, tal devolución del IVA se realizará a la Sociedad Concesionaria, a partir de la fecha en que se inicien físicamente las obras.

Respuesta: Remítase a la letra a) del artículo 1.12.4 de las Bases de Licitación, modificado por Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8, en la cual se establece que “El servicio de construcción deberá ser facturado por la Sociedad Concesionaria al MOP desde el inicio de la Concesión y cada 4 (cuatro) meses”.

146. (321) Referencia 1: Bases Administrativas. Artículo 1.8.10.1 EL PROYECTO Y SU RELACIÓN CON EL SEIA. Referencia 2: Ord. 026-2025. Estudio Ambiental Final Ruta 5 Chacao – Chonchi

De acuerdo con el Estudio Ambiental (EA) de carácter informativo enviado mediante Ord. 026 – 2025, en su Capítulo 7: “ANÁLISIS DEL ART. 11 DE LA LEY 19.300 DE BASES GENERALES DEL MEDIO AMBIENTE” se señala la afectación del Artículo 8 del D.S. N°40/2012 Reglamento del SEIA que indica que se debe realizar un proceso de Consulta Indígena cuando el proyecto genere una “afectación de los sistemas de vidas de grupos humanos pertenecientes a pueblos indígenas en cuanto a la extensión, magnitud o duración de la intervención de las áreas donde ellas habitan” y entendiendo que el MOP ya realizó un proceso de Consulta Indígena, se solicita confirmar si se deberá llevar a cabo la ejecución de una Consulta Indígena durante el proceso de evaluación ambiental del Estudio de Impacto Ambiental (EIA) en el Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA) adicional a la ya realizada por el Ministerio de obras públicas.

Respuesta: No se confirma. Remítase a lo dispuesto en el cuarto párrafo del artículo 1.8.10.1, previamente modificado por las Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8, en cuanto que “Si durante la tramitación del EIA del Proyecto la Autoridad Ambiental emite uno o más Informes Consolidados de Aclaraciones, Rectificaciones o Ampliaciones (ICSARA) y/o solicita respuesta(s) a la(s) consulta(s) que surja(n) durante el proceso de participación ciudadana, la Sociedad Concesionaria deberá elaborar las respectiva(s) Adenda(s) y/o la(s) respectiva(s) respuesta(s)...”; de forma que la potestad de requerir realizar una nueva consulta indígena o complementar la ya realizada, corresponde al SEA en el marco del proceso de evaluación ambiental.

147. (323) Referencia 1: Bases Administrativas. Artículo 1.8.10.1 EL PROYECTO Y SU RELACIÓN CON EL SEIA. Referencia 2: Bases Administrativas. Artículo 1.3 DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO. Referencia 3: Bases Técnicas. Artículo 2.7.2.1 RUIDO

Con relación al trazado denominado “Bypass Castro”, correspondiente al subsector C2, el cual se entregará a la Sociedad Concesionaria como infraestructura preexistente en operación, y debido que su trazado está cercano a sectores poblados, específicamente en las localidades de Gamboa y Licaldad, consultamos al MOP si en esos sectores, la infraestructura preexistente constará con pantallas acústicas permanentes ya implementadas.

Respuesta: La infraestructura preexistente asociada al trazado correspondiente al subsector C.2 definido en el artículo 1.8.7, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, no contará con pantallas acústicas permanentes previamente implementadas. A su respecto, remítase al “Proyecto de Ingeniería de Detalle By Pass Castro” entregado como Antecedente Informativo a los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficio Ord. N° 195 de 22 de octubre de 2024. Con todo, téngase presente las medidas de mitigación para emisiones acústicas establecidas en el artículo 2.7.1.2, previamente modificado por Circular Aclaratoria N° 10.

148. (324) Referencia 1: Bases Técnicas. Artículo 2.7.1.8 ASPECTOS SOCIOECONÓMICOS Y PROTECCIÓN A LA COMUNIDAD. Referencia 2: Ord. 195-2024. Protocolos de Acuerdo Consulta Indígena

Con relación a los Protocolos de Acuerdo de Consulta Indígena mencionados en el último párrafo del numeral iv) “Medidas de Compensación de Pueblos Indígenas” y enviados mediante 4ta entrega de Antecedentes Informativos en el Ord. 195-2024, solicitamos al MOP confirmar que todas las observaciones y/o peticiones planteadas en el proceso de Consulta Indígena que no fueron acogidas por parte del ministerio, se encuentran aceptadas por las distintas comunidades y en caso de que algunas de esas peticiones tuviesen que ejecutarse o materializarse de todas formas y que su costo hace que se exceda de las UF 40.000

(cuarenta mil Unidades de Fomento) indicadas como máximo, este costo adicional será reembolsado a la Sociedad Concesionaria tal como se indica en el último párrafo del numeral antes mencionado.

Por otro lado, consultamos al MOP si hay algún compromiso que forme parte de los Protocolos de Acuerdo de la Consulta Indígena que haya sido ejecutado o esté en proceso de ejecución

Respuesta: Remítase al artículo 2.7.1.8, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N°8 y N° 10, en cuanto establece que la Sociedad Concesionaria deberá implementar una Unidad de Gestión, la cual estará encargada de asegurar el cumplimiento de los “Protocolos de Acuerdo de Observaciones y Compensaciones del proceso de Consulta Indígena del proyecto “Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi”, consensuados con las comunidades indígenas en la Consulta Indígena del Proyecto. En virtud de lo anterior, la Sociedad Concesionaria debe implementar los acuerdos y compromisos contenidos en los referidos Protocolos, por lo que todos aquellos requerimientos de las comunidades indígenas que no fueron acordados ni contemplados en dichos Protocolos, no son responsabilidad del Concesionario y no serán reembolsados por el MOP.

En cuanto a eventuales costos adicionales, la regulación del artículo 2.7.1.8 en referencia, regula los costos asociados a la implementación y ejecución de los referidos Protocolos. En este sentido, remítase a lo señalado en último párrafo del numeral iv) “Medidas de Compensación de Pueblos Indígenas”, en cuanto el Concesionario pagará un monto máximo de UF 40.000 UF (cuarenta mil Unidades de Fomento) por la implementación y ejecución de los Protocolos y, en caso que dicho monto sea mayor a UF 40.000 (cuarenta mil Unidades de Fomento), el costo adicional será reembolsado por el MOP a la Sociedad Concesionaria, según las condiciones y en la forma descritos en el artículo en comento.

Por último, se señala que a la fecha el MOP no cuenta con antecedentes sobre compromisos relacionados a los “Protocolos de Acuerdo de Observaciones y Compensaciones del proceso de Consulta Indígena del proyecto “Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi” que se hayan ejecutado o que se encuentren el proceso de ejecución.

149. (325) Referencia 1: Bases Técnicas. Artículo 2.2.2.30 ATRAVIESOS DE ANIMALES

Respecto a los Atraviesos de Animales indicados en la Tabla N°43 del artículo 2.2.2.30, específicamente a los atravesos N°2, 3, 4 y 5 de la mencionada tabla, consultamos al MOP si dichos atravesos deben emplazarse sobre el trazado nuevo (variantes), sobre el trazado existente de la actual Ruta 5 o sobre ambos trazados.

Adicionalmente, se solicita al MOP incluir dichas obras en el documento, ARN°3 Antecedentes Referencial N°3 “Antecedentes para la Ingeniería de Detalle “Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi. Punto 3 Obras a Realizar

Respuesta: Remítase al artículo 2.2.2.30, previamente modificado mediante las Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 10; el cual señala que la “Sociedad Concesionaria deberá diseñar, a su entero cargo, costo y responsabilidad, los proyectos de atravesos de animales con el objeto de otorgar movilidad a las distintas especies silvestre a ambos lados del hábitat fragmentado por el trazado del Proyecto, permitiéndoles cruzar tanto sobre la vía expresa como sobre las calles de servicio”; y a la Tabla N° 43 “Atravesos de Animales” del artículo 2.3.1.33, previamente modificado por Circular Aclaratoria N° 10.

Además, remítase al capítulo 3.12 del Antecedentes Referencial N° 3 “Antecedentes para la Ingeniería de Detalle, Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi”, entregado a los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficio Ord. N° 43 de 14 de abril de 2025.

150. (326) Referencia 1: Bases Técnicas. Artículo 2.2.2.30 ATRAVIESOS DE ANIMALES. Referencia 2: Bases Técnicas. Artículo 2.4.3.2.3 CONSERVACIÓN DE OBRAS DE PAISAJISMO, RIEGO Y ESPACIO PÚBLICO

Respecto a los Atraviesos de Animales indicados en la Tabla N°43 del artículo 2.2.2.30, consultamos al MOP si dichas áreas, por sus características, serán consideradas como obras de paisajismo y por lo tanto formarán parte de la mantención rutinaria de la Sociedad Concesionaria. Asimismo, de requerirse una mantención periódica y debido a que no hay antecedentes respecto a este tipo de atravesos en Chile, solicitamos al MOP aclarar los protocolos y procedimientos de dichas mantenciones, ya que la presencia constante de trabajadores de la Sociedad Concesionaria en esas zonas puede generar una perturbación en la fauna objetivo, teniendo como consecuencias que ésta no haga uso de los atravesos.

Respuesta: Los atravesos de animales indicados en la Tabla N° 43 del artículo 2.3.1.33 previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 10, no forman parte de las áreas de paisajismo señaladas en el Antecedente Referencial N° 3; no obstante que sí forman parte del área de concesión.

Con respecto a las mantenciones, remítase a lo establecido en el artículo 2.4.1.1, previamente modificado por Circular Aclaratoria N° 10, el cual señala que “El objetivo principal que persigue la formulación de los Planes de Conservación de las Obras, es mantener en buen estado los pavimentos, el sistema de iluminación, los elementos de seguridad, los puentes y estructuras, el sistema de drenaje y saneamiento, el paisajismo y los espacios públicos y, en general, todos los elementos que forman parte del Área de Concesión, para garantizar las adecuadas condiciones de seguridad, operación y confort de las vías”; en concordancia con lo dispuesto en el artículo 2.4.1.2 respecto del Programa de Conservación de Obras que deberá someterse a la aprobación del Inspector Fiscal.

151. (329) Referencia 1: Bases Técnicas. Artículo 2.7.1 PLAN DE MANEJO AMBIENTAL Y TERRITORIAL MÍNIMO DURANTE LA CONSTRUCCIÓN. Referencia 2: Bases Administrativas. Artículo 1.12.7.1 DISTRIBUCION DE RIESGOS POR COBERTURA DE COSTOS DE MEDIDAS AMBIENTALES ADICIONALES DURANTE LA ETAPA DE CONSTRUCCIÓN

En relación con los predios que estén catalogados como suelos de uso agrícolas de categoría I, II y III que sean afectados producto del diseño del proyecto, tanto en los sectores donde se desarrollan las variables como donde hay rectificaciones de trazado, y que, producto de la tramitación ambiental deban ser compensados, solicitamos al MOP confirmar que dicha compensación formará parte de la Distribución de Riesgos por Cobertura de Costos de Medidas Ambientales Adicional Durante la Etapa de Construcción del artículo 1.12.7.1 de las Bases de Licitación, dado que no existe mención ni información respecto a estos suelos en ninguno de los antecedentes referenciales ni circulares aclaratorias enviadas por el MOP.

Respuesta: Se confirma. El mecanismo de cobertura por parte del MOP de las medidas ambientales contenidas en la RCA que emane del EIA del Proyecto elaborado por el Concesionario conforme a lo indicado en el artículo 1.8.10.1, previamente modificado por Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8, que deban implementarse durante la Etapa de Construcción y que sean adicionales a las medidas establecidas en las Bases de Licitación, forman parte de la cobertura de distribución de riesgos establecida en el artículo 1.12.7.1 previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8.

152. (341) Referencia 1: Bases Técnicas. Artículo 2.2.2.19 CENTRO DE CONTROL

Favor aclarar nuestro entendimiento que puesto que el artículo 2.2.2.19 de las Bases de Licitación, fue eliminado no es necesario contar con el requerimiento de disponibilidad de comunicación con el Centro de Control exigido en el artículo 2.4.9.1.

En el caso de ser requerido favor definir la disponibilidad que debería tener la comunicación del sistema de Medición Continua de Flujo Vehicular establecido en el artículo 2.4.9.1, con el Centro de Control

Respuesta: Se aclara que el artículo 2.2.2.19, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8, no ha sido eliminado.

153. (346) Referencia 1: Bases Técnicas. Artículo 2.4.5.1 ESTÁNDAR DEL SERVICIO DE OPERACIÓN DE LAS PLAZAS DE PEAJE.

En relación al artículo 2.4.3.1 de las Bases de Licitación, en particular en las consideraciones para el cálculo de los incumplimientos al estándar de servicio, que dice:

“...Consideraciones:

- que se produzca Longitudes de Cola superiores a 85 m, en más de una ocasión en un día en una misma Vía de Cobro, en ese día sólo se contabilizará un (1) evento de incumplimiento, siempre y cuando la Longitud de Cola de Vehículos sea menor a 160 m. En caso que en una Vía de Cobro se produzca una Longitud de Cola de Vehículos mayor o igual a 160 m, durante ese día se contabilizará un (1) evento de incumplimiento adicional.
- En caso que en un mismo día se produzca Longitudes de Cola superiores a 85 m, en más de una Vía de Cobro, cualesquiera sean, en ese día se contabilizará un (1) evento de incumplimiento adicional..”

Se solicita al MOP:

- a) Considerar la inclusión de la variable tiempo en el cálculo, toda vez que, de la manera en que ha sido definido el indicador, serán considerados como eventos de incumplimiento las colas que sean registradas durante milésimas de segundo. Esto podría no reflejar a cabalidad la serviciabilidad de la plaza de peaje, puesto que, al establecer como criterio la dimensión de la cola, el sistema implementado, al detectar que un vehículo se encuentra sobre la marca de los 85 m o 160 m, enviará la alerta de incumplimiento a la Bitácora del SIC-NS aun cuando los vehículos estén avanzando. En este sentido, se sugiere definir un tiempo límite de duración de la cola antes de que sea considerada como incumplimiento.
- b) Reconsiderar los criterios de incumplimiento del indicador de servicio, pues, durante un mismo día, se pueden dar hasta 3 incumplimientos a la Longitud de Cola. Ante esta situación, resulta extremadamente complejo dar cumplimiento al Estándar de Servicio, puesto que los incumplimientos admisibles para alcanzar el 100% de cumplimiento es de 0 días para meses de 28 días y de 1 día para meses de 29 a 31 días, mientras que, para alcanzar un 40% de cumplimiento del estándar, los incumplimientos admisibles se encuentran entre 1 y 9 días para meses de 28 días, y entre 2 y 10 días para meses de 29 a 31 días.

En un mismo día se pueden dar hasta 3 incumplimientos, basta que en un día se produzcan congestiones en la Plaza de Peaje para perder estándar de servicio del mes. Esto podría ser particularmente crítico durante la temporada alta.

En este sentido, creemos que lo más adecuado sería considerar, a lo más, un incumplimiento por día.

- c) Se solicita al MOP aclarar si la Plaza de Peaje que será entregada como infraestructura preexistente está diseñada para canalizar el flujo de vehículos de tal manera que, durante el horario punta, no sean excedidas las colas de vehículos consideradas como incumplimientos.

Respuestas:

- a) En el entendido que su consulta hace referencia al artículo 2.4.5.4.1, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 10, se mantiene lo establecido en las Bases de Licitación.
- b) En el entendido que su consulta hace referencia al artículo 2.4.5.4.1, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 10, se mantiene lo establecido en las Bases de Licitación.
- c) No se cuenta con la información consultada. Se hace presente, que los niveles de servicio serán considerados a partir de la Puesta en Servicio de la Totalidad de las Obras conforme lo dispuesto en el artículo 2.4.5.4, modificado por Circular Aclaratoria N° 10, por lo tanto el Concesionario contará con el tiempo suficiente para adecuar las plazas de peaje para el cumplimiento del estándar señalado en artículo 2.4.5.4.1, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 10. Sin perjuicio de lo anterior, remítase a la información puesta a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficio Ord. N° 42 de 14 de abril de 2025, emitido por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos.

154. (017) Se encuentra que las carreteras de Bypass Castro ya han sido construidas por otros durante el estudio del sitio. (Dm 1187000 - 1187540)

Por favor aclare si las carreteras anteriores todavía forman parte del alcance del trabajo del Contratista. De lo contrario, por favor proporcione los planos actualizados para nuestra preparación de licitación.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.3, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en el cual se señala que “El Proyecto considera, además, la operación y mantención de aproximadamente 14,5 kilómetros de camino con perfil de una calzada bidireccional, correspondientes al Baipás Castro, obra a cargo del MOP”. Además, el Concesionario debe considerar lo estipulado en el artículo 2.2.2.18, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8, en lo relativo a la incorporación de teléfonos S.O.S; y lo establecido en el artículo 2.3.1.20.1, previamente modificado por Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, respecto del mejoramiento de la calzada.

Asimismo, la información disponible asociada al proyecto de ingeniería de detalle de la obra “Terminación Construcción By Pass Castro, Ruta 5 Sector Llau Llau – Ruta 5 Sector Alcaldeo, Tramo DM. 850 – DM. 16.860, Comuna Castro, Provincia de Chiloé, Región de Los Lagos” ha sido puesta a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes como Antecedentes Informativos por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC mediante Oficio Ord. N° 195 de 22 de octubre de 2024.

155. (020) Referencia: Bases Administrativas. Artículo 1.3 BALI, sobre Descripción del Proyecto.

En el artículo 1.3 de las Bases de Licitación, “Descripción del Proyecto”, en su segundo párrafo, se menciona que el proyecto contempla un total “aproximado” de 126 kilómetros de trazado de régimen de concesión, de los que se consideran 110 kilómetros de mejoramiento y ampliación de doble calzada.

Al respecto, se solicita confirmar el total de kilómetros exactos del trazado del régimen de concesión.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.3, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10. Respecto a la consulta relativa a la exactitud de los kilómetros, remítase a lo señalado en el cuarto párrafo del artículo antes mencionado donde se indica que “La longitud de los Sectores y Subsectores definidos en la Tabla N° 1 es aproximada. La longitud final quedará definida en el Proyecto de Ingeniería de Detalle que desarrolle el Concesionario. Sin perjuicio de lo anterior, respecto del Dm de inicio del proyecto (1.085.881) se debe considerar lo señalado en el segundo párrafo del artículo 2.2.2.2”.

156. (021) Referencia: Bases Administrativas. Artículo 1.3 BALI, sobre Descripción del Proyecto.

En el artículo 1.3 de las Bases de Licitación, "Descripción del Proyecto", en su tercer párrafo, se menciona que el proyecto contempla la operación y mantención de "aproximadamente" 16 kilómetros en perfil de doble calzada del Baipás Castro que ejecuta Vialidad, respecto de lo cual se solicita precisar.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.3, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en el cual se señala que "El Proyecto considera, además, la operación y mantención de aproximadamente 14,5 kilómetros de camino con perfil de una calzada bidireccional, correspondientes al Baipás Castro, obra a cargo del MOP".

157. (027) Referencia: Bases Administrativas. Artículo 1.8.7 BALI, sobre Las Relaciones entre el Concesionario y el Ministerio de Obras Públicas, Infraestructura Preexistente que se entrega al Concesionario.

Respecto del artículo 1.8.7 de las Bases de Licitación, por favor aclarar la forma en que el MOP compensará tanto en plazos y costos asociados a la Sociedad Concesionaria para el caso eventual que se retrasen indistintamente las obras del Puente Chacao, así como el By pass de Castro en su terminación y ejecución. En lo que respecta a la compensación de plazos por estos atrasos, nos referimos a los impactos de ellos en el plazo máximo para obtener la Puesta de Servicio Provisoria, así como también sus efectos en el Plazo Total de la Concesión.

Respuesta: Respecto de las obras del Puente Chacao, remítase a lo señalado en el artículo 1.7.6.1, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10 y a lo señalado respecto a la componente *Comp*, en el artículo 1.9.2.7, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8, N° 9 y N° 10. En cuanto a los plazos asociados a las obras del Puente Chacao y el Baipás Castro no se cuenta con ningún mecanismo de compensación de plazos por eventuales atrasos.

158. (034) Referencia: Bases Administrativas. Artículo 1.9.2.7 BALI, sobre la Fase de Construcción, Puesta en Servicio Provisoria de las Obras; Artículo 1.7.6, sobre Adjudicación e Inicio del Contrato, Duración de la Concesión.

Solicitamos se incluya en las BALI una regulación especial en la cual se otorgue plazo adicional para las Puestas en Servicio Provisorias y plazo total de la concesión, si se producen atrasos, no imputables a la concesionaria, de las obras del Puente Chacao, By pass Castro, obtención de la RCA o se entorpezca la normal ejecución de las obras producto de hallazgos arqueológicos o problemas territoriales no contemplados en las BALI.

Respuesta: En relación con su consulta, se hace presente que para los casos de "obtención de la RCA" del proyecto y eventuales "hallazgos arqueológicos" no previstos, remítase a lo establecido en el artículo 1.9.2.7, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8, N° 9 y N° 10, y en cuya regulación se definen las compensaciones para cada caso.

159. (072) Art. 2. BASES TECNICAS. 2.1 INTRODUCCION

En la letra z) del sexto párrafo se indica: "Conservación o mantención de la totalidad de las obras comprendidas en los Sectores definidos en la Tabla N° 1 del artículo 1.3 de las presentes Bases de Licitación durante todo el periodo de Concesión, y, en el caso del Baipás Castro, desde el término del contrato de construcción, actualmente vigente. Lo anterior incluye infraestructura, instalaciones, equipamiento y sistemas."

Consulta: Se solicita la fecha de término de la Construcción del Baypas de Castro. Se solicita como antecedente el proyecto del Baypass de Castro para conocer la infraestructura, los equipamientos y sistemas que hay que mantener: pavimentos, estructuras, paraderos, iluminación, teléfonos de emergencia, Paneles de mensajería variable,... entre otros.

Respuesta: En relación con su primera consulta, no se cuenta con una fecha de término de las obras asociadas al Baipás Castro. Sin perjuicio de lo anterior, respecto de oportunidad de entrega de las obras del trazado del Baipás Castro (subsector C.2), remítase a lo establecido en el artículo 1.8.7 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10.

Por su parte, la información disponible asociada al proyecto de ingeniería de detalle de la obra “Terminación Construcción By Pass Castro, Ruta 5 Sector Llau Llau – Ruta 5 Sector Alcaldeo, Tramo DM. 850 – DM. 16.860, Comuna Castro, Provincia de Chiloé, Región de Los Lagos” ha sido puesta a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes como Antecedente Informativo por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC mediante Oficio Ord. N° 195 de 22 de octubre de 2024.

160. (073) Art. 2.2.2.18 SISTEMA DE CITOFONIA DE EMERGENCIA O TELEFONOS S.O.S.

En el tercer párrafo de este artículo se indica *“La distancia entre los Teléfonos S.O.S. a lo largo del trazado será en promedio cada 2,5 km. En los tramos de doble calzada, éstos se ubicarán de preferencia uno frente al otro y en los tramos de calzada simple, éstos se ubicarán alternadamente uno a cada lado de la ruta... Los Teléfonos S.O.S. deberán proyectarse para los Sectores definidos en N° 1 del artículo 1.3 de las presentes Bases de Licitación”*.

Se consulta sobre si el Baipás Castro actualmente en construcción contempla citofonía de emergencia o se debe considerar el diseño de teléfonos S.O.S para los 16 km de calzada simple bidireccional, cada 2,5 km alternativamente a cada lado de la calzada.

Favor indicar.

Respuesta: La infraestructura preexistente asociada al “Baipás Castro”, no contempla un sistema de citofonía de emergencia. En ese sentido, remítase a la rectificación N° 68 de la Circular Aclaratoria N° 3 que modifica el artículo 2.2.2.18, la cual indica respecto del sistema de citofonía de emergencia o teléfono S.O.S, que se deberá considerar “el tramo Baipás Castro”.

Con todo, se hace presente que la información disponible asociada al proyecto de ingeniería de detalle “Terminación Construcción By Pass Castro, Ruta 5 Sector Llau Llau – Ruta 5 Sector Alcaldeo, Tramo DM. 850 – DM. 16.860, Comuna Castro, Provincia de Chiloé, Región de Los Lagos” ha sido puesta a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes como Antecedente Informativo por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC mediante Oficio Ord. N° 195 de 22 de octubre de 2024.

161. (096) En relación a la entrega del subsector C.2, donde existe un contrato de obra pública de terminación del By Pass Castro, de acuerdo a lo visto en terreno, confirmar en qué fecha se estima la entrega de este sector.

Respuesta: No se cuenta con una fecha de término de las obras asociadas al “Baipás Castro. Sin perjuicio de lo anterior, respecto de oportunidad de entrega de las obras del trazado del Baipás Castro (subsector C.2), remítase a lo establecido en el artículo 1.8.7, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10.

162. (111) Artículos 1.3 y 1.8.7 de las BALI, en relación con el Puente Chacao, se solicita:

- a) Aclarar la fecha de recepción estimada de las obras, el programa de obras oficial vigente, así como también del avance físico actualizado de los trabajos, incluyendo información acerca de cualquier contingencia existente o que se tenga conocimiento a la fecha que conlleve a nuevos retrasos o reprogramaciones en la puesta en marcha del Puente Chacao;

- b) Aclarar e informar acerca de las compensaciones para el restablecimiento del equilibrio al Contrato de Concesión que contempla el Ministerio de Obras Públicas ("MOP"), para con la sociedad concesionaria, en caso de que el Puente Chacao tenga un retraso que repercuta en la puesta en servicio provisoria de las obras del Sector A. Lo anterior, dado que el financiamiento de las obras de la concesión en la mayoría de los casos, estará condicionado a las protecciones que la sociedad concesionaria tenga en relación con potenciales atrasos;
- c) Aclarar la situación en que quedarán las barcazas y sus embarcaderos después del inicio de operación del Puente Chacao, restricciones de funcionamiento o cualquier contingencia y/o reclamación que sea de conocimiento del MOP; y
- d) Aclarar e informar acerca de las restricciones operativas de paso del Puente Chacao que puedan afectar el tráfico (cargas peligrosas, peso máximo de circulación, restricciones de altura/ancho, etc.), y el tratamiento respectivo que se les dará a ellas.

Respuestas:

- a) **Se hace presente que la situación por la que se consulta no forma parte de los antecedentes disponibles dentro del marco de la licitación "Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi". Sin perjuicio de lo anterior, respecto de oportunidad de entrega de las obras del Sector A, remítase a lo establecido en el artículo 1.8.7 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10.**
 - b) **En caso de atraso en el término de la Marcha Blanca del contrato de obra pública denominado "Diseño y Construcción del Puente Chacao, Región de Los Lagos" adjudicado mediante resolución DGOP N° 201 de 2013, remítase a lo establecido en el artículo 1.7.6.1 de las Bases de Licitación previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10 y a lo señalado respecto a la componente *Comp*, en el artículo 1.9.2.7, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8, N° 9 y N° 10.**
 - c) **Se hace presente que la situación por la que se consulta no forma parte de los antecedentes disponibles dentro del marco de la licitación "Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi".**
 - d) **Se hace presente que la situación por la que se consulta no forma parte de los antecedentes disponibles dentro del marco de la licitación "Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi".**
- 163. (113) Artículo 1.8.7 de las BALI, en relación con el By pass Castro, se solicita:**
- a) Informar y aclarar acerca del programa de obras del By pass Castro, con que información de recepción de obras se contará, los compromisos y/o garantías del constructor que sean aplicables al MOP y a la concesionaria;
 - b) Aclarar la responsabilidad del mantenimiento del mismo, teniendo en cuenta que las obras seguirán en construcción a la fecha de presentación de las ofertas;
 - c) Informar la ingeniería de detalles de ese tramo y los criterios de diseño utilizados.

Respuestas:

- a) **La información disponible asociada al proyecto de ingeniería de detalle "Terminación Construcción By Pass Castro, Ruta 5 Sector Llau Llau – Ruta 5 Sector Alcaide, Tramo DM. 850 – DM. 16.860, Comuna Castro, Provincia de Chiloé, Región de Los Lagos" ha sido puesta a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes como Antecedente Informativo por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC mediante Oficio Ord. N° 195 de 22 de octubre de 2024.**

b) Con respecto a la entrega y mantenimiento de la infraestructura preexistente asociada al Baipás Castro, remítase respectivamente a la letra c) del numeral i) “De la Entrega de la Infraestructura Preexistente” y al numeral ii) “Plan de Mantenimiento de la Infraestructura Preexistente”, ambos numerales del artículo 1.8.7, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10.

c) La información disponible asociada al proyecto de ingeniería de detalle “Terminación Construcción By Pass Castro, Ruta 5 Sector Llao Llao – Ruta 5 Sector Alcaldeo, Tramo DM. 850 – DM. 16.860, Comuna Castro, Provincia de Chiloé, Región de Los Lagos” ha sido puesta a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes como Antecedente Informativo por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC mediante Oficio Ord. N° 195 de 22 de octubre de 2024.

164. (132) Asimismo se consulta el tratamiento de los atrasos en la entrega de la infraestructura existente del Baipás Castro, que no vemos especificados en las BALI, y cómo se compensará a la Sociedad Concesionaria.

Respuesta: No se considera un mecanismo de compensación respecto de las obras del “Baipás Castro”. En ese sentido, se hace presente lo establecido en el artículo 1.9.2.7, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8, N° 9 y N° 10.

165. (134) En relación a los riesgos de la Construcción del Puente Chacao, Región de Los Lagos, se solicita indicar cómo se compensará a la Empresa Concesionaria si existen retrasos en el término de la obra pública que impida al MOP la entrega de infraestructura pre-existente al Concesionario, en particular, el sector A (1.8.7 de las Bases de Licitación) y por lo tanto que impida la habilitación de la plaza de peaje denominada Troncal Chacao y sus peajes laterales.

Respuesta: En caso de atraso en el término de la Marcha Blanca del contrato de obra pública denominado “Diseño y Construcción del Puente Chacao, Región de Los Lagos” adjudicado mediante resolución DGOP N° 201 de 2013, remítase a lo establecido en el artículo 1.7.6.1 previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10 y a su vez lo dispuesto en el artículo 1.9.2.7 previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8, N° 9 y N° 10; el cual indica que “(...) en el evento que el término de la Marcha Blanca del contrato “Diseño y Construcción del Puente Chacao, Región de Los Lagos” adjudicado mediante resolución DGOP N° 201 de 2013 y/o la entrega por parte del MOP de la infraestructura preexistente asociada a las obras de los Subsectores A1 y A2, sea posterior al mes 34 (treinta y cuatro) de la concesión, el MOP compensará a la Sociedad Concesionaria por los ingresos no percibidos durante ese periodo.”.

166. (135) En relación a los riesgos de la Operación del Puente Chacao, Región de Los Lagos, se solicita indicar cómo se compensará a la Empresa Concesionaria si existen impedimentos para su funcionamiento, que afecten gravemente la recaudación en la plaza de peaje denominada Troncal Chacao y sus peajes laterales.

Respuesta: En caso de atraso en el término de la Marcha Blanca del contrato de obra pública denominado “Diseño y Construcción del Puente Chacao, Región de Los Lagos” adjudicado mediante resolución DGOP N° 201 de 2013, remítase a lo establecido en el artículo 1.7.6.1, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, respecto a la componente Compí y a su vez lo señalado en el artículo 1.9.2.7, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8, N° 9 y N° 10; el cual indica que “(...) en el evento que el término de la Marcha Blanca del contrato “Diseño y Construcción del Puente Chacao, Región de Los Lagos” adjudicado mediante resolución DGOP N° 201 de 2013 y/o la entrega por parte del MOP de la infraestructura preexistente asociada a las obras de los Subsectores A1 y A2, sea posterior al mes 34

(treinta y cuatro) de la concesión, el MOP compensará a la Sociedad Concesionaria por los ingresos no percibidos durante ese periodo.”.

167. (140) Se solicita confirmar que en el tramo del Sector C denominado baipás Castro actualmente en construcción por la Dirección de Vialidad del MOP, no se deben realizar ningún tipo de obras viales ni complementarias como puntos SOS.

Respuesta: No se confirma. Remítase a lo establecido en el artículo 2.3.1.20.1, modificado por Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10; y lo dispuesto en el artículo 2.2.2.18, modificado por Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8.

168. (173) Art. 2.2.2.17 ACCESOS PRIVADOS

En el primer párrafo se indica que la Sociedad Concesionaria deberá realizar un catastro de la totalidad de los accesos privados preexistentes a lo largo de todo el trazado del Proyecto al momento de realizarse los Proyectos de Ingeniería de Detalle.

Con el ORD. N° 159 el MOP ha hecho entrega de una monografía de accesos del año 2015 del Dm 1091,765 al Dm 1205,395.

Consulta:

Se consulta si la Dirección de Vialidad del MOP posee catastro de accesos privados de las obras del Acceso Sur Puente Chacao para el Sector A (Dm 1.085,881 a Dm 1.091,100) y/o de las obras del Baipás Castro en el subsector C2 (Dm 1.187.548 a Dm 1.202.020), obras actualmente en ejecución.

En caso afirmativo, favor entregar.

Respuesta: La información con que cuenta el MOP fue puesta a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante los Oficios Ord. N° 97 de 22 de junio de 2021, Ord. N° 124 de 3 de agosto de 2021, Ord. N° 75 de 7 de abril de 2022, Ord. N° 79 de 14 de junio de 2024, Ord. N° 198 de 30 de octubre de 2024, Ord. N° 200 de 8 de noviembre de 2024, Ord. N° 216 de 13 de diciembre de 2024, Ord. N° 17 de 27 de enero de 2025 y Ord. N° 43 de 14 de abril de 2025, todos emitidos por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos.

169. (220) Artículo 1.8.7 de las BALI, en relación con la infraestructura preexistente que se entrega a la Sociedad Concesionaria, teniendo en consideración que las BALI establecen como requisito previo para la entrega de la infraestructura del Sector A y del Subsector C el término, respectivamente, del contrato de obra pública denominado "Diseño y Construcción del Puente Chacao, Región de Los Lagos" adjudicado mediante resolución DGOP No 201 de 2013, y "Terminación Construcción By Pass Castro, Ruta 5 Sector LLau LLao, Ruta 5 Sector de Alcaldeo, Comuna Castro y Chonchi, Provincia de Chiloé, Región de Los Lagos" o Baipás Castro adjudicado mediante resolución DGOP N° 18 de 2020", se solicita indicar cuál es la fecha prevista para el término de los referidos contratos.

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en la rectificación 27 de la Circular Aclaratoria N° 8, la cual reemplaza la letra a) del número i) del artículo 1.8.7; el cual señala “a) Sector A: La infraestructura preexistente entre el Dm 1.085.881 y el Dm 1.087.080 de la Faja Fiscal de la Ruta 5, correspondiente al Subsector A1, se entregará al Concesionario mediante anotación en el Libro de Obras por parte del Inspector Fiscal, una vez que él mismo haya comunicado, mediante anotación en el referido Libro de Obras, acerca de la desafectación por parte del MOP, de ese tramo del contrato de obra pública denominado “Diseño y Construcción del Puente Chacao, Región de Los Lagos” adjudicado mediante resolución DGOP N° 201 de 2013 o bien, el término de este contrato, lo primero que ocurra (...)”.

170. (345) Referencia 1: Bases Técnicas. Artículo 2.4.3.2.3 CONSERVACIÓN DE PAISAJISMO, RIEGO Y ESPACIO PÚBLICO. Referencia 2: MANUAL DE MANEJO DE ÁREAS VERDES SOSTENIBLE PARA PROYECTOS Y OBRAS CONCESIONADAS.

En relación al artículo 2.4.3.2.3 de las Bases de Licitación, se consulta por la aplicabilidad de los plazos establecidos para subsanar los incumplimientos a las exigencias de conservación indicadas en las letras a), b) y c). Independiente de si se tratase de un hecho fortuito o no, de acuerdo a lo establecido en el “Manual de Manejo de Áreas Verdes Sostenible para Proyectos y Obras Concesionadas” del MOP, particularmente en el capítulo 4, hay actividades que son de carácter estacional, por lo que, de realizarlas en períodos del año no favorables podría entorpecer e incluso imposibilitar el correcto desarrollo de las especies vegetales. Por ejemplo, la mejor época para trasplantar es de mediados de otoño a inicios de la primavera, y la más desfavorable es durante el verano, puesto que la probabilidad de que el árbol no logre asentarse será muy alta.

En este sentido, se solicita aclarar qué criterio primará, si los plazos exigidos en las Bases de Licitación o las recomendaciones del citado Manual, toda vez que, si no se dan las condiciones adecuadas para el desarrollo de la especie, las operaciones de conservación no serán efectivas.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 2.2.2.13, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8, en el cual se señala que “el Proyecto de Ingeniería de Detalle que realice la Sociedad Concesionaria deberá cumplir con lo señalado en el Manual de Manejo de Áreas Verdes Sostenible para Proyectos y Obras Concesionadas del MOP”. Además, téngase presente lo señalado en el artículo 1.9.1.1, por cuanto “La Sociedad Concesionaria será responsable de ejecutar la totalidad de los Proyectos de Ingeniería de Detalle, Modelos Tridimensionales, Microsimulaciones de Tránsito, Coordinación de Especialidades y Obtención de Cantidades de Obras que sean necesarios para la correcta ejecución de las obras, los que deberán ser sometidos a la revisión del Inspector Fiscal hasta su completa aprobación”.

171. (353) Referencia 1: ORD 017-2025, ARN°2, Rediseño Eje Troncal del Proyecto, carpeta KMZ indicativo del proyecto. Referencia 2: ORD 017-2025, ARN°3, Antecedentes Referencial N 3 Antecedentes para la Ingeniería - 27.01.25

a) En el entendido que el KMZ es indicativo, igualmente se realizar una comparación entre la Tabla N°20 Calles de servicio y el plano kmz de la referencia 1, se observa que las calles mostradas en la siguiente imagen se encuentran diseñadas, pero no están en la tabla N° 20,

Tabla N° 20: Calles de Servicio									
Sector	Costado	Ancho [m]	Tip	Longitud [m]	Ubicación		Estado	Observación	
B	Derecho	6	Bidireccional	690	1,125,900	1,128,180	Nueva	Ya está diseñada (Eje 413, L=876 m), no está en el listado	
	Izquierdo	6	Bidireccional	820	1,125,480	1,126,300	Nueva	Ya está diseñada (Eje 418, L=902 m), no está en el listado	
	Izquierdo	6	Bidireccional	220	1,129,280	1,129,500	Nueva	Ya está diseñada (Eje 26, L=444 m), no está en el listado	
	Derecho	6	Bidireccional	340	1,130,010	1,130,350	Nueva	Ya está diseñada (Eje 370, L=330 m), no está en el listado	
	Izquierdo	6	Bidireccional	180	1,135,100	1,135,280	Nueva	Ya está diseñada (Eje 434, L=170 m), no está en el listado	
	Izquierdo	6	Bidireccional	240	1,137,050	1,137,290	Nueva	Ya está diseñada (Eje 450, L=240 m), no está en el listado	
	Derecho	6	Bidireccional	180	1,137,040	1,137,220	Nueva	Ya está diseñada (Eje 448, L=171 m), no está en el listado	
	Izquierdo	6	Bidireccional	1060	1,138,600	1,139,660	Nueva	Ya está diseñada (Eje 1018, L=1135 m), no está en el listado	
	Izquierdo	6	Bidireccional	500	1,141,940	1,142,500	Nueva	Ya está diseñada (Eje 464, L=552 m), no está en el listado	
	Izquierdo	6	Bidireccional	210	1,142,730	1,142,940	Nueva	Ya está diseñada (Eje 1012, L=252 m), no está en el listado	
C	Derecho	6	Bidireccional	740	1,145,490	1,146,200	Nueva	Ya está diseñada (Eje 379, L=732 m), no está en el listado	
	Derecho	6	Bidireccional	70	1,160,060	1,160,130	Nueva	Ya está diseñada (Eje 403, L=76 m), no está en el listado	
	Derecho	6	Bidireccional	420	1,174,440	1,174,880	Nueva	Ya está diseñada (Eje 1013, L=506 m), no está en el listado	

b) Por el contrario, en la siguiente imagen se muestran las calles de servicio que están en el listado de la tabla N°20 pero no están diseñadas ni en el kmz ni los planos entregados en el en la referencia 1.

Tabla N° 20: Calles de Servicio									
Sector	Costado	Ancho [m]	Tip	Longitud [m]	Ubicación		Estado	Observación	
A	Derecho	6	Bidireccional	688	1,087,932	1,089,620	Nueva	No está diseñada en plano dmz y kmz	
	Izquierdo	6	Bidireccional	471	1,088,527	1,089,000	Nueva	No está diseñada en plano dmz y kmz	
B	Derecho	6	Bidireccional	200	1,132,860	1,133,080	Nueva	No está diseñada en plano dmz y kmz	
	Izquierdo	6	Bidireccional	230	1,154,950	1,155,180	Nueva	No está diseñada en plano dmz y kmz	
C	Derecho	6	Bidireccional	200	1,193,000	1,193,200	Nueva	No está diseñada en plano dmz y kmz	
	Derecho	6	Bidireccional	50	1,171,100	1,171,650	Nueva	No está diseñada en plano dmz y kmz	
	Izquierdo	6	Bidireccional	500	1,181,800	1,182,100	Nueva	No está diseñada en plano dmz y kmz	

Como se explica en los puntos a) y b) se consulta al MOP, si las calles de servicio indicadas en la Tabla N°20 son las únicas que se debe considerar en el proyecto.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 2.3.1.7 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8, en el cual se señala que “La Sociedad Concesionaria deberá obligatoriamente construir, como mínimo, todas las calles de servicio y veredas peatonales en las cantidades y ubicaciones señaladas en el Antecedente Referencial N° 3 de la Tabla N° 2 del artículo 1.4.3, así como sus modificaciones y actualizaciones”. Asimismo, téngase presente lo señalado en el artículo 1.9.1.1 de las Bases de Licitación, por cuanto “La Sociedad Concesionaria será responsable de ejecutar la totalidad de los Proyectos de Ingeniería de Detalle, Modelos Tridimensionales, Microsimulaciones de Tránsito, Coordinación de Especialidades y Obtención de Cantidades de Obras que sean necesarios para la correcta ejecución de las obras, los que deberán ser sometidos a la revisión del Inspector Fiscal hasta su completa aprobación”.

172. (372) Referencia 1: Bases Administrativas, Artículo 1.8.7 INFRAESTRUTURA PREEXISTENTE QUE SE ENTREGA AL CONCESIONARIO. Referencia 2: Modificada en CAN°3 Resolución DGCN°0049 de fecha 24 mayo 2024. Referencia 3: Bases Técnicas. Artículo 2.4.3.1.1 COMPONENTE 1: PAVIMENTO. Referencia 4: Bases Técnicas. Artículo 2.4.3.1.2 COMPONENTE 2: SISTEMA DE ILUMINACIÓN. Referencia 5: Bases Técnicas. Artículo 2.4.3.1.1 COMPONENTE 3: ELEMENTOS DE SEGURIDAD. Referencia 6 : Bases Técnicas. Artículo 2.4.3.2.1 CONSERVACION DE PUENTES Y ESTRUCTURAS. Referencia 7: Bases Técnicas. Artículo 2.4.3.2.2 CONSERVACION DEL SISTEMA DE DRENAJE Y SANIAMIENTO

Los citados artículos señalan que las exigencias establecidas en las tablas contenidas en ellas para los Pavimentos, Sistemas de Iluminación y Elementos de Seguridad Vial (Ref. 3, 4 y 5), en el caso de la Conservación de Puentes y Estructuras una serie de exigencias mínimas en sus elementos constitutivos (Ref. 6) y en el caso de la Conservación del Sistema de Drenaje y Saneamiento una serie de exigencias para sus elementos (Ref. 7), todos preexistentes, deben ser cumplidas por el Concesionario en el Área de la Concesión, durante la fase 1 de la explotación.

Al respecto, se solicita al MOP informar si los pavimentos preexistentes, los sistemas de iluminación preexistentes, los elementos de seguridad vial preexistentes, los elementos constitutivos de los puentes y estructuras preexistentes y elementos constitutivos del drenaje y saneamiento, pertenecientes a la “Concesión Ruta 5 Tramo Chacao -Chonchi”, que serán entregados al Adjudicatario o al Concesionario, formando parte de las obras preexistentes, cumplirán a la fecha de entrega, las exigencias mínimas que permitan asegurar el cumplimiento a las exigencias contenidas en los artículos de la Ref. 3, 4, 5, 6 y 7.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.8.7 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en el cual se señala que “La Sociedad Concesionaria recibirá la infraestructura preexistente en el estado en que se encuentre en el momento de su entrega y será de su entera responsabilidad, cargo y costo, realizar las obras de mantenimiento de la infraestructura exigidas en los documentos que conforman el Contrato de Concesión”. Respecto del estado de la infraestructura preexistente, se hace presente lo indicado en los antecedentes entregados en carácter de antecedentes informativos a los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante los Oficios Ord. N° 154 de 9 de septiembre de 2021 y Ord. N° 195 de 22 de octubre de 2024, ambos emitidos por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos.

173. (373) Referencia 1: Bases Técnicas. Artículo 2.2.2.6 DISEÑO DE PASARELAS PEATONALES. Referencia 2: Antecedente Referencial. Carpeta 2.7 Criterios de Diseño de Iluminación, adjunto al Ord. N° 124/21. Referencia 3: Antecedente Referencial. Antecedente Referencial N°3, adjunto al Ord. N° 017/25. Referencia 4: Manual de Carreteras. Artículo 6.705.3, Tabla 6.705.3.A, Iluminancia Media y Mínima Recomendadas, Volumen 6, Edición 2024.

El párrafo 4to del artículo 2.2.2.6 de las BALI dispone:

“Las pasarelas deberán incluir elementos de seguridad del tipo valla antivandalismo que impidan la caída de personas y/o de objetos a la Ruta; deberán contar además con iluminación propia conforme se señala en los tópicos 6.703.9 y 6.705.3 del Manual de Carreteras, Volumen N° 6, pavimento antideslizante y deberán permitir el tránsito de sillas de rueda, coches de bebé, bicicletas, en especial en las rampas de acceso. Tanto en el pasillo como en las rampas de acceso, la pasarela deberá estar dotada de cubierta superior y elementos laterales de protección del viento y lluvia, los cuales serán de material transparente, policarbonato alveolar o similar para la intemperie y con inhibidor UV; para la seguridad de las personas, el diseño deberá considerar la visión completa del pasillo peatonal tanto por sus propios usuarios como de aquellos que transitan por las calzadas de la vía. Para protección de los usuarios, las rampas de acceso a las pasarelas deberán estar orientadas preferentemente en forma ascendente en sentido contrario al flujo vehicular de la calzada de la ruta y, en la medida que sea posible, hacia el lado desde el cual con mayor frecuencia acceden los peatones. Además, se deberá implementar el diseño de escaleras como alternativa a las rampas a ambos lados de la pasarela, para permitir el uso de personas que no deseen transitar por las rampas.”

El Informe “Criterios de Diseño para el Proyecto de Iluminación”, adjunto a la Ref.2, señala en su ítem 1.2.5 “Pasarelas peatonales, Refugios Peadonales, Cruces y Atravesos”, que una iluminación exclusiva para pasarelas descubiertas.

Se consulta, En el entendido que la pasarela deberá estar dotada de “cubierta superior y elementos laterales de protección”, los cuales serán de material transparente, según se describe en la Ref. 1, solicitamos su pronunciamiento para el tipo de parámetro lumínico que será exigible en los diseños de Ingeniería Definitiva, en atención a que se debiera, o no, considerar “cubierta” en las pasarelas horizontales, escaleras y rampas, para la iluminación media y mínima, respectivamente.

En relación con las Pasarelas Peatonales señaladas en la Tabla N° 15 de la Ref. 3, solicitamos nos pueda proporcionar los proyectos eléctricos de cada una de ellas, que permitan determinar los alcances de los circuitos peatonales que conectarían con los paraderos-pasarelas, paraderos-pasos superiores o inferiores, señalados en Tabla N°21 del mismo Ref.3.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 2.2.2.6 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en el cual se indica que “la pasarela deberá estar dotada de cubierta superior y elementos laterales de protección del viento y lluvia, los cuales serán de material transparente, policarbonato alveolar o similar para la intemperie y con inhibidor UV; para la seguridad de las personas, el diseño deberá considerar la visión completa del pasillo peatonal tanto por sus propios usuarios como de aquellos que transitan por las calzadas de la vía”. Asimismo, téngase presente lo señalado en el artículo 1.9.1.1 de las Bases de Licitación, por cuanto “La Sociedad Concesionaria será responsable de ejecutar la totalidad de los Proyectos de Ingeniería de Detalle, Modelos Tridimensionales, Microsimulaciones de Tránsito, Coordinación de Especialidades y Obtención de Cantidades de Obras que sean necesarios para la correcta ejecución de las obras, los que deberán ser sometidos a la revisión del Inspector Fiscal hasta su completa aprobación”.

En relación a los proyectos electricos, remítase a los Antecedentes Referenciales N° 2 y N° 3 puestos por el MOP a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficios Ord. N° 97 de 22 de junio de 2021, Ord. N° 124 de 3 de agosto de 2021, Ord. N° 79 de 14 de junio de 2024, Ord. N° 198 de 30 de octubre de 2024, Ord. N° 200 de 8 de noviembre de 2024, Ord. N° 216 de 13 de diciembre de 2024, Ord. N° 17 de 27 de enero de 2025 y Ord. N° 43 de 14 de abril de 2025.

174. (394) Referencia: Bases de Licitación Pública - Administrativas. Artículo 2.4.4.2. COMPONENTE 2: SEÑALIZACION VARIABLE

En el párrafo 8, Método de Constatación [MC₂] dice:

“Para determinar el porcentaje mensual de disponibilidad de las señales variables de la vía expresa DIS, ecuación 11, se considerará la señal como “disponible” si cuenta con el 100% de su superficie en correcto funcionamiento, con capacidad de desplegar el mensaje. Excepcionalmente, y sólo en el caso de señales de tipo pictograma, se considerará una señal disponible si cuenta con al menos un 60% de su superficie operativa y funcionando...”

Se solicita evaluar cambios en la exigencia de disponibilidad de la señalización variable, puesto que la tecnología actual no tendría la capacidad de identificar los módulos del panel que están efectivamente encendidos u operativos. De acuerdo con nuestra experiencia, el sistema de control electrónico de estos paneles es capaz de identificar la existencia de módulos o pixeles con falla, pero no la cantidad ni superficie.

Respuesta: Se mantiene lo establecido en el artículo 2.4.4.2 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 10.

175. (076) Art. 2.2.2.20 Y Art. 2.3.3.1 ÁREAS DE SERVICIOS GENERALES Y ÁREAS DE ATENCIÓN DE EMERGENCIAS

En el artículo 2.2.2.20 se señala que *“La superficie útil mínima de cada una de estas áreas debe ser de 6.000 m².”*

En la Tabla N° 44 se indica que entre los DM 1.160.660 y el 1.161.200 se emplazará un Área de Servicios Generales de público en general y un Área de Atención de Emergencias.

Se consulta si las Áreas de Servicios Generales y de Atención de Emergencias del Dm. aprox. 1.160, pueden compartir equipamientos, por ejemplo, grupos electrógenos y CCTV. Del mismo modo, si se puede reducir la superficie a menos de 12.000 m², puesto que compartirán zonas de viales, estacionamientos y paisajismo.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 2.2.2.20 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en el cual se establece que *“Las áreas del Sector C indicadas en la Tabla N° 44 del artículo 2.3.3.1 de las presentes Bases de Licitación, deberán tener conexión únicamente a la vía expresa, y se podrán compartir equipamientos y otros elementos previa aprobación del Inspector Fiscal, considerando en todo momento las exigencias mínimas indicadas en el presente artículo y en el referido artículo 2.3.3.1”.*

176. (077) Art. 2.3.3.1 ÁREAS DE SERVICIOS GENERALES Y ÁREAS DE ATENCIÓN DE EMERGENCIAS

En la Tabla N° 44 se definen aproximadamente los emplazamientos de las Áreas de Servicios Generales y Áreas de Atención de Emergencias, no obstante no se indica el lado de la ruta donde se deberían ubicar.

Se consulta por el lado de la ruta donde se deben ubicar las Áreas de Servicios Generales y Áreas de Atención de Emergencias o si es indiferente.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 79 de la Circular Aclaratoria N° 10, en la que se establece que las Áreas de Servicios Generales y de Atención de Emergencias se emplazarán en el lado oriente de la ruta.

177. (176) Art. 2.3.1.7 CALLES DE SERVICIO Y VEREDAS PEATONALES

En este artículo se indica que La Sociedad Concesionaria deberá construir como mínimo las calles de servicio que se detallan en los Antecedentes Referenciales indicados en el artículo 1.4.3 de las presentes Bases de Licitación.

En el Antecedente Referencial N° 2 (2.1 Diseño Vial) entregado mediante el ORD N° 097, se entrega una tabla de calles de servicio. En dicha tabla, se define la siguiente calle lado izquierdo:

Nº	Costado	Ancho	Tipo	Longitud	Dm inicio	Dm fin
43 ⁽¹⁾	Derecho	6	Bidireccional	3500	1.158.360	1.161.826

Nota (1): Calles de Servicios que podría presentar alguna inconsistencia con los planos de diseño geométrico, primara lo dispuesto en la presente tabla.

Esta calle no viene definida de esta longitud en el plano de Diseño geométricos, si no como dos calles más cortas y sin conexión entre ellas. No obstante, según el plano, la calle podría estar conectada en el DM 1.158.360 y en el dm 1.161.826 al enlace Caicumeo (DM 1.161.827) que permite todos los movimientos hacia y desde la Ruta 5.

Consulta:

Teniendo presente que el peaje troncal de Quemchi se ubica en el sector 1.160.660-1.161.200, esta calle podría constituir una evasión del peaje. Se solicita confirmación de que la calle N° 43 no estará unida a la Ruta 5 de manera que pueda darse una evasión del peaje troncal de Quemchi.

Se solicita los planos de planta de la calle de servicio n° 43 en este sector.

Respuesta: No se confirma. La plaza de peaje a la que alude la consulta no forma parte de las obras del proyecto. Remítase a lo establecido en el artículo 1.13 previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, respecto de la ubicación de la plaza de peaje “Troncal Chacao” y las plazas de peaje Laterales “Puente Chacao” y “Villa Chacao”.

En relación a las calles de servicio consideradas en el proyecto, se hace presente lo dispuesto en el artículo 2.3.1.7 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8, en el cual se señala que “La Sociedad Concesionaria deberá obligatoriamente construir, como mínimo, todas las calles de servicio y veredas peatonales en las cantidades y ubicaciones señaladas en el Antecedente Referencial N° 3 de la Tabla N° 2 del artículo 1.4.3, así como sus modificaciones y actualizaciones”. Asimismo, remítase al Antecedente Referencial N° 3 “Antecedentes para la Ingeniería de Detalle, Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi”, puesto a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficios Ord. N° 79 de 14 de junio de 2024, Ord. N° 216 de 13 de diciembre de 2024, Ord. N° 17 de 27 de enero de 2025 y Ord. N° 43 de 14 de abril de 2025, todos emitidos por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos.

178. (177) Art. 2.3.1.7 CALLES DE SERVICIO Y VEREDAS PEATONALES

En este artículo se indica que La Sociedad Concesionaria deberá construir como mínimo las calles de servicio que se detallan en los Antecedentes Referenciales indicados en el artículo 1.4.3 de las presentes Bases de Licitación.

En el Antecedente Referencial N° 2 (2.1 Diseño Vial) entregado mediante el ORD N° 097, se entrega una tabla de calles de servicio. Se definen dos calles nuevas en el lado izquierdo:

Nº	Costado	Ancho	Tipo	Longitud	Dm inicio	Dm fin
42	Izquierdo	6	Bidireccional	5.695	1.155.840	1.161.600
44	Izquierdo	6	Bidireccional	702	1.161.600	1.162.220

Estas calles son paralelas a la ruta y se encuentran conectadas entre sí en el Dm 1.161.600.

En principio, la calle N° 42 llega a la altura del Retorno a Nivel Butalcura (1.155.400 a 1.155.960), pero no está conectada con la Ruta.

La calle N° 44 está conectada al enlace Caicumeo (DM 1.161.827) que permite todos los movimientos hacia y desde la Ruta 5.

Consulta:

Teniendo presente que el peaje troncal de Quemchi se ubica en el sector 1.160.660-1.161.200, estas calles podrían constituir una evasión del peaje. Se solicita confirmación de que estas calles N° 42 y N° 44 no están unidas a la Ruta 5 de manera que pueda darse una evasión del peaje troncal de Quemchi.

Respuesta: No se confirma. La plaza de peaje a la que alude la consulta no forma parte de las obras del proyecto. Remítase a lo establecido en el artículo 1.13, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, respecto de la ubicación de la plaza de peaje “Troncal Chacao” y las plazas de peaje Laterales “Puente Chacao” y “Villa Chacao”.

En relación con las calles de servicio consideradas en el proyecto, remítase al artículo 2.3.1.7, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8, en el cual se señala que “La Sociedad Concesionaria deberá obligatoriamente construir, como mínimo, todas las calles de servicio y veredas peatonales en las cantidades y ubicaciones señaladas en el Antecedente Referencial N° 3 de la Tabla N° 2 del artículo 1.4.3, así como sus modificaciones y actualizaciones”. Asimismo, remítase al Antecedente Referencial N° 3 “Antecedentes para la Ingeniería de Detalle, Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi”, puesto a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficios Ord. N° 79 de 14 de junio de 2024, Ord. N° 216 de 13 de diciembre de 2024, Ord. N° 17 de 27 de enero de 2025 y Ord. N° 43 de 14 de abril de 2025, todos emitidos por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos.

179. (185) Documento de Referencia BALI. Numeral 2.2.2.13 “Paisajismo, Riego y Espacio Público. Favor indicar en qué lugares se debe considerar obras de paisajismo, en el punto 2.2.2.13 de las bases de licitación solo hace referencia a zonas de Miradores, Áreas de Servicios Generales, Áreas de Atención de Emergencias, Plaza de Pesaje y Edificio Concesionaria. Indicar si se deben considerar obras de paisajismo en enlaces u otros lugares del proyecto.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 2.2.2.13, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8, en el cual se señala que “La Sociedad Concesionaria deberá desarrollar los proyectos de paisajismo, riego y espacio público en todos los lugares señalados en el Antecedente Referencial N° 3 de la Tabla N° 2 del artículo 1.4.3”. Asimismo, remítase al Antecedente Referencial N° 3 “Antecedentes para

la Ingeniería de Detalle, Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi”, puesto a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficios Ord. N° 79 de 14 de junio de 2024, Ord. N° 216 de 13 de diciembre de 2024, Ord. N° 17 de 27 de enero de 2025 y Ord. N° 43 de 14 de abril de 2025, todos emitidos por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos.

180. (078) Art. 2.3.3.2 RED DE CITOFONÍA DE EMERGENCIAS O TELÉFONOS S.O.S.

En el segundo párrafo se indica *“Esta red de Teléfonos S.O.S. deberá estar en funcionamiento para la autorización de la respectiva Puesta en Servicio Provisoria Parcial de las Obras, la que estará dotada de...”*

Consulta: Siendo el sector A el primer sector en obtener la Puesta en Servicio Provisoria Parcial de las obras, de unos 5,2 Km, se consulta si se ha de poner en servicio la red de teléfonos para 4 postes S.O.S máximo.

Considerando que cada 5 km hay que instalar una señal informativa tipo paleta que sea legible a una distancia de 50 m, instalando una en cada extremo del tramo A por sentido de circulación, indicando el número de teléfono móvil que comunique con la Central de Llamados de Emergencia a ubicar en el Centro de Control, en caso en que un usuario requiera asistencia, quizá fuese suficiente hasta la Puesta en Servicio Provisoria de la Totalidad de las obras.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 2.3.3.2, en el cual se señala que **“Esta red de Teléfonos S.O.S. deberá estar en funcionamiento para la autorización de la respectiva Puesta en Servicio Provisoria Parcial de las Obras”**.

181. (098) En página 263 de las BALI, sección 2.2.2.18 SISTEMA DE CITOFONÍA DE EMERGENCIA O TELEFONOS S.O.S, se indica que se deberá implementar cada 5km una señal informativa tipo paleta, en la que se indique el N° de teléfono que comunique con la central de llamados de emergencia, pero en página 265, último párrafo, indica que las señales están distanciadas cada 10km. Favor aclarar.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 2.2.2.18, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8, en el cual se señala que **“se deberá implementar cada 5 km una señal informativa tipo paleta que sea legible a una distancia de 50 m”**. Asimismo, remítase a la rectificación N° 68 de la Circular Aclaratoria N° 3, mediante la cual fue eliminado el último párrafo del artículo 2.2.2.18 a que refiere la consulta.

182. (099) Favor aclarar si los postes SOS deben estar uno frente a otro; o alternados en cada calzada.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 2.2.2.18, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8, en el cual se señala respecto de los Teléfonos S.O.S. que **“En los tramos de doble calzada, éstos se ubicarán de preferencia uno frente al otro y en los tramos de calzada simple, incluyendo el tramo del Baipás Castro ubicado aproximadamente entre el Dm 1.187.548 y Dm 1.202.400, éstos se ubicarán alternadamente uno a cada lado de la ruta”, y además que “En los sectores de doble calzada, éstos se ubicarán de preferencia uno enfrente del otro, con aceptaciones de desfases no superiores a 100 metros”**.

183. (152) Para los tramos de variante que se deben considerar, Quempillén, Ancud, Puntra, Butalcura, Mocopulli y Pid Pid, se solicita confirmar lo siguiente:

- a) Para el caso de la única variante que funcionará como par vial como es el caso de la Variante Puntra. Se solicita confirmar que no se deben hacer actuaciones sobre la actual Ruta 5, pero si se deberá considerar para la mantención y operación de la concesión.
- b) En los casos de las variantes bidireccionales y de doble calzada como es la de Ancud, se solicita confirmar que no se deben efectuar intervenciones en la actual Ruta 5.
- c) En los casos de las variantes bidireccionales y de doble calzada como es la de Ancud, se solicita confirmar que la actual Ruta 5 no será parte de la futura concesión y solamente quedará dentro del área concesionada los tramos de variante proyectados más los accesos a la actual Ruta 5.

Respuestas:

- a) No se confirma. Remítase a lo establecido en el artículo 1.8.7, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en el cual se señala que “El proyecto considera el mejoramiento preliminar inicial de la calzada preexistente en los Sectores B y C, como un paso previo a la rehabilitación definitiva indicada en 2.3.1.20 y a la ampliación a segundas calzadas que se señala en 2.3.1.1.3”.
- b) No se confirma. Remítase a lo establecido en el artículo 1.8.7, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en el cual se señala que “El proyecto considera el mejoramiento preliminar inicial de la calzada preexistente en los Sectores B y C, como un paso previo a la rehabilitación definitiva indicada en 2.3.1.20 y a la ampliación a segundas calzadas que se señala en 2.3.1.1.3”.
- c) No se confirma. Remítase a lo establecido en el artículo 1.3, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en el cual se señala que “una vez obtenida la Puesta en Servicio Provisoria Parcial del Sector B conforme a lo señalado en 1.10.1 letra B, el tramo entre el Km 1.111 y el Km 1.120 de la actual Ruta 5, asociado al trazado de la variante Ancud, quedará excluido del Contrato de Concesión y su conservación pasará a tuición de la DV”. Asimismo, el referido artículo señala que “una vez obtenida la Puesta en Servicio Provisoria Parcial del Sector C conforme a lo señalado en 1.10.1 letra B, el tramo entre los Km 1.167 y Km 1.170 de la actual Ruta 5, asociado al trazado de la “Variante Mocopulli Corta” y el tramo entre los Km 1.175 y Km 1.179 de la actual Ruta 5, asociado al trazado de la “Variante Pid Pid”, quedarán excluidos del Contrato de Concesión y su conservación pasará a tuición de la DV”.

184. (318) Referencia 1: Bases de Licitación

Se solicita amablemente al MOP y en virtud del extenso historial de entrega de antecedentes, tanto referenciales como informativo, indicar la prelación entre los documentos entregados, teniendo en consideración que, “cualquier discrepancia en la interpretación del contrato primará lo dispuesto en las bases de licitación y sus circulares aclaratorias”.

Respuesta: Remítase al artículo 1.4.3 previamente modificado por Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, donde se establece que “Los antecedentes entregados por el MOP señalados en el presente artículo, así como sus modificaciones y actualizaciones tienen el carácter de indicativos, salvo que en las presentes Bases de Licitación se señale algo diferente. Será de total responsabilidad, cargo y costo de la Sociedad Concesionaria, la elaboración del Proyecto de Ingeniería de Detalle de acuerdo a los Estándares Técnicos exigidos en las Bases de Licitación y la materialización de las obras necesarias para el adecuado funcionamiento y

cumplimiento de los Niveles de Servicio”. Además, téngase presente lo dispuesto en el artículo 1.2.4, previamente modificado por Circular Aclaratoria N° 3, respecto de la discrepancia entre los documentos del contrato de concesión.

Por último, respecto a los antecedentes informativos puestos a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC mediante Oficios Ord. N° 103 de 2 de julio de 2021, Ord. N° 154 de 9 de septiembre de 2021, Ord. N° 92 de 5 de julio de 2024, Ord. N° 195 de 22 de octubre de 2024, Ord. N° 26 de 7 de febrero de 2025, Ord. N° 27 de 13 de febrero de 2025 y Ord. N° 42 de 14 de abril de 2025, como se indica en los citados oficios corresponden a antecedentes de carácter informativo y no forman parte de ninguno de los antecedentes referenciales señalados en el artículo 1.4.3 de las Bases de Licitación, ni de los documentos que conforman el contrato de concesión, por lo que los análisis y estimaciones que efectúen los Licitantes y Grupos Licitantes de estos antecedentes serán bajo su propia responsabilidad, no pudiendo en ningún caso responsabilizar al MOP por la entrega de estos.

185. (319) Referencia 1: Bases Administrativas. Artículo 1.3 DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO. Referencia 2: Ord. 017-2025. Antecedente Referencial N°3, Antecedentes para la Ingeniería de Detalle. Referencia 3: RCA N°1633/2002. Referencia 4: Estudio de Impacto Ambiental del proyecto "Puente Sobre el Canal de Chacao, X Región. Chile"

Con relación a la RCA N°1633/2002 asociada a la obra pública fiscal denominada “Diseño y Construcción del Puente Chacao, Región de Los Lagos”, se exige entre otras cosas, la mantención de las vías de acceso al Puente (repavimentaciones, reparación de asfaltos y hormigones, limpieza de obras de arte, unión de juntas, etc.), la mantención de la superestructura del Puente (inspección y reparación de las superficies de rodado, de los macizos de anclaje, de las obras de seguridad, de los cables soportantes del puente y la mantención superficial y bajo el agua de las pilas), la habilitación de un sistema de locomoción colectiva entre las localidades de Pargua y Chacao, así como también la mantención del museo propuesto en el capítulo 6 del Estudio de Impacto Ambiental, denominado “Impactos y Medidas de Manejo Ambiental”, por lo que es parte integrante de la RCA N°1633/2002, y por lo tanto, fiscalizable por la Superintendencia de Medioambiente. Todas estas actividades se encontrarían fuera del Área de Concesión del Proyecto.

Dado lo anterior, y que tanto las obras de mantención específicas y especiales que puede requerir un puente como el Puente Chacao, de las cuales no se cuenta con un detalle lo que hace imposible estimarlas, como también a las mantenciones que puede requerir un museo que todavía no se conoce cuál es el alcance de este, que son actividades de alta complejidad y que están fuera de la operación de una Autopista Concesionada, se solicita al MOP revocar el traspaso de la RCA mencionada.

Respuesta: Se hace presente que en las Bases de Licitación y sus Circulares Aclaratorias, no se establece el traspaso de la titularidad de la RCA N° 1633/2002 a la Sociedad Concesionaria.

186. (320) Referencia 1: Bases Administrativas. Artículo 1.8.10.1 EL PROYECTO Y SU RELACIÓN CON EL SEIA. Referencia 2: Resolución Exenta N°1633/2002. RESOLUCIÓN DE CALIFICACIÓN AMBIENTAL DEL PROYECTO: PUENTE SOBRE EL CANAL DE CHACAO, X REGIÓN CHILE

En el mismo tenor de la consulta anterior, y en relación a la Resolución Exenta N°1633/2002 “RESOLUCIÓN DE CALIFICACIÓN AMBIENTAL DEL PROYECTO: PUENTE SOBRE EL CANAL DE CHACAO, X REGIÓN CHILE”, en particular el Estudio de Impacto Ambiental, parte integrante del citado documento, que señala lo siguiente en su artículo 2.3.3 Descripción de las Principales Actividades y Obras de la Etapa de Explotación:

“...2.3.3.4 Mantención de Obras

La mantención de la obra implica todas aquellas actividades que se deberán realizar en el transcurso de la Concesión para que ésta sea operativa. Estas actividades corresponden a:

- Mantención de las Vías de Acceso: Implica repavimentaciones, reparación de asfalto y hormigones, limpieza de obras de arte, unión de juntas y todas aquellas acciones que aseguren la plena operatividad de las vías.
- Mantención de la Superestructura: Implica la inspección y reparación de las superficies de rodado, de los macizos de anclaje, de las obras de seguridad, de los cables soportantes del puente y la mantención superficial y bajo el agua de las pilas.
- Mantención del Área de Servicios: Implica las reparaciones menores (pintura, pavimento, iluminación) que se efectuarán en los edificios administrativos e instalaciones diversas, en áreas verdes, áreas de recreación y comercio."

Se consulta al MOP si, en virtud de lo señalado en el artículo 1.8.10.1, donde se traspasa la titularidad de la RCA al Concesionario, la obra pública fiscal denominada "Diseño y construcción del Puente Chacao, Región de Los Lagos" será parte del Área de Concesión y/o será obligación su operación y mantenimiento durante el período de Concesión. En dicho caso, se solicita reconsiderar la obligación de mantener las obras asociadas a la citada obra pública, pues, dada la complejidad de la infraestructura, la conservación preventiva y correctiva representa un elevado sobre costo en relación al alcance indicado en las Bases de Licitación, pudiendo incluso comprometer la viabilidad económica de la Concesión para los oferentes.

Respuesta: Se hace presente que en las Bases de Licitación y sus Circulares Aclaratorias, no se establece el traspaso de la titularidad de la RCA N° 1633/2002 a la Sociedad Concesionaria.

187. (322) Referencia 1: Bases Administrativas. Artículo 1.8.10.1 EL PROYECTO Y SU RELACIÓN CON EL SEIA. Referencia 2: Bases Administrativas. Artículo 1.3 DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO. Referencia 3: Bases Administrativas. Artículo 1.12.7.1 DISTRIBUCION DE RIESGOS POR COBERTURA DE COSTOS DE MEDIDAS AMBIENTALES ADICIONALES DURANTE LA ETAPA DE CONSTRUCCIÓN

Con relación al trazado denominado "Bypass Castro", correspondiente al subsector C2, el cual se entregará a la Sociedad Concesionaria como infraestructura preexistente en operación, consultamos al MOP si el mencionado Bypass debe formar parte del Estudio de Impacto Ambiental (EIA) que debe ingresar al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA) y que por lo tanto exista la posibilidad que la autoridad ambiental solicite la paralización de la operación de este subsector debido a faltas, elementos o condiciones que exijan ser subsanadas. Asimismo, solicitamos aclarar si las obras o mandatos que surjan a partir de la tramitación ambiental de este bypass formarían parte del mecanismo de Distribución de Riesgos por Cobertura de Costos de Medidas Ambientales Adicionales durante la Etapa de Construcción del artículo 1.12.7.1

Por otra parte, y en caso de que el ingreso del Bypass Castro al SEIA sea obligatorio, solicitamos que se remita toda la información relacionada a ese proyecto para poder evaluar todos los componentes ambientales y desarrollar una línea base robusta.

Respuesta: En primer lugar, remítase al artículo 1.3, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, donde se establece que el Proyecto considera la operación y mantención del Baipás Castro, obra a cargo del MOP. En ese sentido, se deberá considerar lo dispuesto en el artículo 1.8.10.1 previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8, donde se establece que la Sociedad Concesionaria deberá elaborar el "EIA del Proyecto", el cual deberá incluir todos los Sectores señalados en la Tabla N° 1 del artículo 1.3, por lo cual el EIA del Proyecto deberá considerar la operación y mantención del Baipás Castro.

Por último, remítase al artículo 1.12.7.1, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8, donde se establece un mecanismo de cobertura por parte del MOP para las medidas ambientales contenidas en la RCA que emane del EIA del Proyecto, que deban implementarse durante la Etapa de Construcción y que sean adicionales a las medidas establecidas en las Bases de Licitación.

La información disponible asociada al proyecto de ingeniería de detalle “Terminación Construcción By Pass Castro, Ruta 5 Sector Llau Llau – Ruta 5 Sector Alcaldeo, Tramo DM. 850 – DM. 16.860, Comuna Castro, Provincia de Chiloé, Región de Los Lagos” ha sido puesta a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes como Antecedente Informativo por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC mediante Oficio Ord. N° 195 de 22 de octubre de 2024.

188. (327) Referencia 1: Bases Técnicas. Artículo 2.7.1.2 RUIDO (EMISIONES ACÚSTICAS)

En relación con el numeral i. “Medidas de Mitigación” del artículo 2.7.1.2, específicamente lo relacionado con la implementación de las barreras acústicas temporales, y para asegurar la igualdad de condiciones en las ofertas económicas entre todos los licitantes, solicitamos al MOP indicar una cantidad de metros lineales de barreras acústicas temporales a considerar.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 107 de la Circular Aclaratoria N° 10.

189. (328) Referencia 1: Bases Técnicas. Artículo 2.7.1.6 FLORA Y VEGETACIÓN. Referencia 2: Bases Técnicas. Artículo 2.2.2.13 PAISAJISMO, RIEGO Y ESPACIO PÚBLICO

Según lo mencionado en el artículo 2.7.1.6, numeral i. Medidas de mitigación, párrafo segundo, que indica

“...Dichos Planes de reforestaciones podrán formar parte del diseño de Paisajismo señalado en el artículo 2.2.2.13 de las presentes Bases de Licitación, pudiendo asimismo implementarse en las mismas áreas indicadas para el diseño.”

Consultamos al MOP si, en caso de que se decida implementar los planes de reforestación en las áreas de paisajismo, éstos deben cumplir con los porcentajes de cobertura vegetal y cobertura no vegetal (80% y 20% respectivamente) y con los porcentajes mínimos asociados a especies arbóreas (60%) y arbustivas (40%), indicados en el Manual de Manejo de Áreas Verdes Sostenible para Proyectos y Obras Concesionadas.

Asimismo, se consulta al MOP si las áreas de paisajismo utilizadas para el plan de reforestación formarán parte de la mantención rutinaria que efectúe la Sociedad Concesionaria o en su defecto después de dos años, según la exigencia de los planes de reforestación que señala que se requiere que se cumpla y verifique una tasa de supervivencia igual o superior al 75% del número de individuos comprometidos en los respectivos planes de manejo. Esta verificación debe realizarse no antes de que dichos individuos cumplan dos años de vida desde su plantación o regeneración natural, según lo indicado en la Ley N°20.283, mencionada en el artículo 2.7.1.6. En ese momento, se daría por finalizado y ejecutado el plan de reforestación, y las áreas pasarían a la conservación rutinaria de la Sociedad Concesionaria.

Respuesta: Remítase al artículo 2.2.2.13, modificado por Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8, donde se establece que el Proyecto de Ingeniería de Detalle de Paisajismo, Riego y Espacio Público que realice la Sociedad Concesionaria deberá cumplir con lo señalado en el “Manual de Manejo de Áreas Verdes Sostenible para Proyectos y Obras Concesionadas” del MOP.

Además, remítase al artículo 2.4.3.2.3 modificado por Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 10, donde se establece que la Sociedad Concesionaria deberá mantener las áreas verdes y jardines definidos en los Proyectos de paisajismo, riego y espacio público de acuerdo con lo indicado en el artículo 2.2.2.13 y aprobados por el Inspector Fiscal.

190. (330) Referencia 1: Bases Técnicas. Artículo 2.7.1.9 PATRIMONIO CULTURAL Y ARQUEOLÓGICO. Referencia 2: Bases Administrativas. Artículo 1.12.7.1 DISTRIBUCION DE RIESGOS POR COBERTURA DE COSTOS DE MEDIDAS AMBIENTALES ADICIONALES DURANTE LA ETAPA DE CONSTRUCCIÓN. Referencia 3: CA N°8 – Resolución DGC N°0049 del 24.05.2024, numeral 59

En relación con lo señalado en el artículo 2.7.1.9, punto ii) Medidas de prevención, párrafo tercero, que dice:

“La elaboración y ejecución de estas medidas será de exclusivo cargo, costo y responsabilidad de la Sociedad Concesionaria y deberá considerar, al menos, lo siguiente:

- 380 (trescientos ochenta) sondeos arqueológicos.
- 500 (quinientos) rescates.
- 1 (una) bodega para almacenamiento.”

Se consulta por las características y/o especificaciones técnicas que debe tener la bodega para almacenamiento (ubicación, dimensiones, climatización, control de humedad, etc.)

Por otra parte, solicitamos confirmar nuestro entendimiento de que en el caso que se requieran ejecutar sondeos y rescates arqueológicos que excedan las cantidades indicadas en el artículo mencionado anteriormente (380 sondeos arqueológicos y 500 rescates respectivamente), esas actividades extras ingresan al Mecanismo de Distribución de Riesgos por Cobertura de Costos de Medidas Ambientales Adicionales Durante la Etapa de Construcción indicado en el artículo 1.12.7.1 y modificado en Circular Aclaratoria N°8.

Por otra parte, consultamos si existen protocolos de compensación o cobertura de riesgos asociados a los costos financieros que se pueden producir debido al aumento significativo de los plazos de construcción debido a hallazgos arqueológicos adicionales durante las faenas.

Respuesta: En primer lugar, se hace presente lo dispuesto en la rectificación N° 110 de la Circular Aclaratoria N° 10, en lo que respecta a las medidas de contingencia relativas al Patrimonio Cultural y Arqueológico, y a su vez se elimina la obligación de considerar 380 (trescientos ochenta) sondeos arqueológicos, 500 (quinientos) rescates y 1 (una) bodega para almacenamiento. Sin perjuicio de lo anterior, se deberá considerar lo establecido en las rectificaciones N° 34 y N° 35 de la Circular Aclaratoria N° 10, donde se incorpora un “Mecanismo de aumento de plazos en caso de hallazgos arqueológicos”; y también la rectificación N° 45 de la Circular Aclaratoria N° 10 donde se incorpora un mecanismo de “Distribución de Riesgos por Hallazgos Arqueológicos durante la Etapa de Construcción”.

191. (331) Referencia 1: Bases Técnicas. Artículo 2.7.2.1 RUIDO

En relación con el numeral i. “Medidas de Mitigación” del artículo 2.7.2.1, específicamente lo relacionado con la implementación de las barreras acústicas permanentes, y para asegurar la igualdad de condiciones en las ofertas económicas entre todos los licitantes, solicitamos al MOP:

- a) Indicar una cantidad de metros lineales de barreras acústicas permanentes a considerar en la oferta.
- b) En caso de que los metros lineales de pantallas acústicas permanentes que puedan surgir del correspondiente estudio acústico o como exigencia de los permisos ambientales aplicables, excedan esa cantidad, confirmar que serán considerados dentro del mecanismo de Distribución de Riesgos por Cobertura de Costos de Medidas Ambientales Adicionales Durante la Etapa de Construcción señalado en el artículo 1.12.7.1 y modificado en Circular Aclaratoria N°8.

Respuestas:

a) Remítase a la rectificación N° 112 de la Circular Aclaratoria N° 10.

b) Se confirma, en caso que el aumento de “metros lineales de pantallas acústicas permanentes” corresponda a una medida adicional a aquellas establecidas en las Bases de Licitación, conforme a lo dispuesto en el artículo 1.12.7.1 previamente modificado por Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8.

192. (069) Art. 1.15.1 REQUERIMIENTOS Y PRECISIONES A LA TECNOLOGÍA DE PEAJE MANUAL PARA EL COBRO DE PEAJES

En el tercer párrafo se expone “Será obligatorio en este sistema, implementar, al menos, 6 (seis) pistas de cobro que operen en el sentido de mayor flujo, dejando, al menos, 2 (pistas) para el sentido de tránsito contrario...La cantidad de pistas a implementar con tecnología de peaje manual para el cobro de peajes deberá ser definida anualmente por la Sociedad Concesionaria en base al cumplimiento del Estándar de Servicio...”

En el artículo 1.15.2 se considera la posibilidad de la Sociedad Concesionaria de proponer Tecnología de Cobro de Peaje Electrónico tanto en modalidad Multi Lane Free Flow como en modalidad Stop & Go.

Consulta: Se desea saber si es obligado el peaje manual o si desde la primera Puesta en Servicio Provisoria Parcial la sociedad Concesionaria podría considerar cobro únicamente por peaje electrónico en todas las pistas de cobro. En caso de ser obligado el peaje manual, se consulta si hay un número mínimo de plazas manuales a implementar, tanto en los peajes troncales como en los laterales.

Respuesta: Remítase al artículo 1.13, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en que se señala que se deberá implementar un Sistema de Peaje Manual, pudiendo complementarlo con un Sistema de Peaje Electrónico de Cobro con barrera en modalidad *Stop & Go* o en modalidad *Multi Lane Free Flow* (Flujo Libre), tanto en la Puesta en Servicio Provisoria de las Obras Preexistentes, como de las respectivas Puestas en Servicio Provisorias Parciales de las Obras de los Subsectores A1 y A2.

193. (070) Art. 1.15.2 REQUERIMIENTOS Y PRECISIONES RESPECTO A LA TECNOLOGÍA DE COBRO DE PEAJE ELECTRONICO O TELEPEAJE

En el segundo párrafo del artículo 1.13 de las Bases de Licitación se expone que “La Tecnología de Cobro de Peaje de dicho Sistema de Cobro debe considerar, a partir de la Puesta en Servicio Provisoria Parcial de las Obras del Sector A y C, según corresponda, y durante toda la Etapa de Explotación, un Sistema de Peaje de Cobro Manual o una combinación de tecnologías de cobro, donde coexista un Sistema de Peaje de Cobro Manual con un Sistema de Peaje Electrónico (Telepeaje) con barrera (en modalidad Stop & Go o en modalidad Multi Lane Free Flow (Flujo Libre),...”

Con respecto a la posible implantación de sistemas de peaje electrónicos, en el artículo 1.15.2 se expone que “La Tecnología de Cobro de Peaje Electrónico tanto en modalidad Multi Lane Free Flow como en modalidad Stop & Go, se implementará a propuesta de la Sociedad Concesionaria ...”

Consulta: En caso de que la Sociedad Concesionaria no considere de interés implantar sistemas de cobro electrónicos, se consulta si se considera factible la implementación únicamente de sistemas manuales de cobro. No se dispondría, en este caso, sistemas Free Flow, ni Stop & Go.

Respuesta: Remítase al artículo 1.13, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en que se señala que se deberá implementar un Sistema de Peaje Manual, pudiendo complementarlo con un Sistema de Peaje Electrónico de Cobro con barrera en modalidad *Stop & Go* o en modalidad *Multi Lane Free Flow* (Flujo Libre), tanto en la Puesta en Servicio Provisoria de las Obras Preexistentes, como de las respectivas Puestas en Servicio Provisorias Parciales de las Obras de los Subsectores A1 y A2.

194. (091) En el numeral 2.2.2.6 de las BALI se indica en su penúltimo párrafo, “...deberá proyectar y construir vallas peatonales metálicas con una extensión mínima de 300 con el objeto de encauzar a los peatones y evitar que crucen por las calzadas.” Se consulta si esto se refiere a las vallas segregatorias en la mediana; o si efectivamente son vallas peatonales a disponer al costado de la calzada, adicionales a las vallas segregatorias de mediana.

Respuesta: Remítase al artículo 2.2.2.6, previamente modificado por Circular Aclaratoria N° 3, en cuanto se establece que “En cada lugar en donde se ubique una pasarela peatonal, y no se cuente con vallas o muros que impidan cruzar las calzadas, el Concesionario deberá proyectar y construir vallas peatonales con el objeto de encauzar a los peatones y evitar que crucen por las calzadas así como vallas peatonales en la mediana, de acuerdo a lo indicado respectivamente en los numerales 1 y 2 del artículo 2.3.1.10.2 de las presentes Bases de Licitación”. En ese sentido, se hace presente que la valla en la mediana cumple una función distinta a la valla peatonal que sirve para encauzar tránsitos de peatones.

195. (116) Artículo 1.13 de las BALI, en relación con el sistema de cobro de tarifas, se solicita aclarar si se tiene previsto el cobro de peaje inmediatamente una vez habilitado el Puente Chacao, lo anterior, considerando las externalidades negativas asociadas al inicio de cobro del Sector A, puesto que, existiendo pago en la situación actual, el inicio de cobro debiera al menos tener un valor equivalente al peaje del Sector A en ese periodo. En ese sentido se propone la habilitación provisoria del peaje del Sector A, llevando los ingresos a una cuenta de reserva.

Respuesta: Remítase al artículo 1.13, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, donde se establece que a partir de la Puesta en Servicio Provisoria de las Obras Preexistentes o de la Fase 1, la Sociedad Concesionaria deberá dar continuidad operativa o poner en marcha un Sistema de Cobro de Tarifas en la Plaza de Peaje que el MOP le entregue al Concesionario como parte de la Infraestructura Preexistente. Respecto a la propuesta de habilitar una cuenta de reserva, se mantiene lo establecido en las Bases de Licitación.

196. (117) Artículo 1.13 de las BALI, en relación con el sistema de cobro de tarifas, se solicita aclarar e informar los planes del MOP, actuales y futuros, respecto del mejoramiento de los caminos alternativos a la plaza de peaje Quemchi.

Respuesta: La plaza de peaje a la que alude la consulta no forma parte de las obras a desarrollar por el Concesionario. Remítase a lo establecido en el artículo 1.13, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en el cual se indica que la única plaza de peaje troncal de la concesión estará ubicada en el Subsector A2 del Proyecto.

197. (118) Artículos 1.13 y 1.14 de las BALI, en relación a las plazas de peaje, se solicita aclarar si el emplazamiento de las mismas, pueden ser objeto de relocalización y/o si que éstas podrán ser redefinidas en la ingeniería de detalles.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 46 de la Circular Aclaratoria N° 10, la cual señala tanto en la Tabla N° 11 como en la Tabla N° 12, que las ubicaciones de las Plazas de Peaje son aproximadas.

198. (119) Artículo 1.5.5 A), Documento N°6 y Formularios N°3 y N° 4 del Anexo N°2, se solicita:

- a) Confirmar que las empresas de reciente formación que aún no tienen estados financieros propios podrán acreditar que cuentan con un patrimonio mayor a cero, mediante una declaración o certificación emitida por sus auditores externos que dé cuenta de ello;
- b) Confirmar que las empresas de reciente formación podrán acreditar el patrimonio mínimo con el de su matriz, mediante estados financieros parciales (al 30 de junio de 2021), incluyendo las correspondientes notas explicativas, debidamente auditados;

- c) Confirmar que en el caso de empresas de reciente formación que acreditan patrimonio a través de su matriz o constituyente o controlador final, y que no cuentan con estados financieros aún, bastará con presentar los estados financieros de su matriz o constituyente o controlador final, aun cuando no sean necesariamente los de uno o más de sus socios directos;
- d) Confirmar que en el caso descrito en la letra c. anterior, no será necesario presentar los estados financieros de las empresas intermedias (entre el licitante y la matriz, constituyente o el controlador final de éste); y
- e) Confirmar que en caso que, en los estados financieros de la matriz, constituyente o controlador final con que acredita experiencia el licitante no aparezca mencionada dicha sociedad dentro de sus activos, bastará con un certificado del representante legal de dicha sociedad o un informe legal de sus abogados que acredite la existencia del vínculo de propiedad entre ambas sociedades, incluyendo los vínculos existentes entre las sociedades intermedias, para los efectos de acreditar patrimonio mínimo.

Respuestas:

- a) **No se confirma. Remítase a lo establecido en el segundo párrafo del numeral 1 del Documento N° 6 del artículo 1.5.5, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10; el cual indica “Si se trata de empresas que no pueden acreditar por sí mismas dicho patrimonio, se tendrán en cuenta los estados financieros del constituyente o de uno o más de sus socios, según corresponda, quienes deberán acreditar el patrimonio mínimo (...)”, y lo señalado en el cuarto párrafo del numeral 2 del Documento N° 6 del artículo 1.5.5, el cual dispone que “Si no existiesen estados financieros, se deberán entregar los estados financieros del Constituyente o de uno o más socios, según corresponda, incluyendo las notas explicativas respectivas (...)”.**
- b) **Se confirma. Remítase a lo establecido en el numeral 2 del documento N° 6 del artículo 1.5.5 de las Bases de Licitación, previamente modificado por Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en cuanto a que si no existiesen estados financieros, se deberán entregar los estados financieros del constituyente o de uno o más socios, según corresponda, incluyendo las notas explicativas correspondiente a los 3 (tres) últimos ejercicios contables debidamente auditados por empresas externas, o si ello no fuera posible, los estados financieros del ejercicio contable inmediatamente anterior debidamente auditados.**
- c) **En relación a su consulta, remítase a lo señalado en el párrafo segundo del numeral 1 del Documento N° 6 del artículo 1.5.5, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, el cual indica “Si se trata de empresas que no pueden acreditar por sí mismas dicho patrimonio, se tendrán en cuenta los estados financieros del constituyente o de uno o más de sus socios, según corresponda, quienes deberán acreditar el patrimonio mínimo (...)”. A su vez, deberá considerar que “Para tal efecto, se podrá ascender en el organigrama del conjunto de empresas o *holding* del cual forma parte el Licitante hasta llegar a la matriz o socio que respaldará el patrimonio exigido en las presentes Bases de Licitación, todo en la misma línea del Licitante (...)”.**
- d) **Remítase a lo dispuesto en el numeral 1 del Documento N° 6 del artículo 1.5.5, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10. En ese sentido, se hace presente que para el caso consultado será necesario acompañar los estados financieros de la matriz, sin perjuicio de que se deberá “acreditar” el vínculo entre el licitante y la matriz que acredita el patrimonio mínimo.**

- e) Se hace presente lo dispuesto en el segundo párrafo del numeral 1 del Documento N° 6 del artículo 1.5.5, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10; el cual indica que “Para tal efecto, se podrá ascender en el organigrama del conjunto de empresas o *holding* del cual forma parte el Licitante hasta llegar a la matriz o socio que respaldará el patrimonio exigido en las presentes Bases de Licitación, todo en la misma línea del Licitante, lo que deberá ser acreditado”.

199. (124) En relación a la sección 1.14.7.1 Disminución de Tarifa en caso de Catástrofe, se debe especificar qué aspectos, además de la disminución de la velocidad de circulación de los vehículos, el deterioro de la rugosidad de las pistas de la calzada (IRI) o una mayor distancia de recorrido, se considerarán para aplicar la disminución de tarifa (segundo párrafo de la sección 1.14.7.1 dice “entre otros aspectos”)

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo en el artículo 1.14.7.1.4, el cual establece que las variables a considerar en la rebaja de tarifa producto de una catástrofe son “el porcentaje de la disminución de la velocidad de circulación de los vehículos o la rugosidad de las pistas de las calzadas o la mayor distancia del recorrido que se produzcan debido a los trabajos y obras provisionales en relación con las condiciones que existían en la Ruta concesionada al momento de la ocurrencia de la Catástrofe”.

200. (158) Se solicita confirmar que en los casos que se deban alargar obras de arte existentes de diámetro menor a 1.0m para los casos de tubos o de lados menores a 1.0m para otros tipos de secciones, se podrá realizar dicho alargue manteniendo la sección existente en caso de verificar hidráulicamente y no será necesario considerar el reemplazo de la obra para cumplir con dichas dimensiones

Respuesta: No se confirma. Remítase a lo dispuesto en la rectificación N° 62 de la Circular Aclaratoria N° 3; la cual establece que “Con respecto a las alcantarillas preexistentes se podrán mantener y alargar en el caso que su diámetro o lado sea mayor o igual a 0,8 m y se verifique su adecuada condición estructural y capacidad hidráulica”.

201. (219) Artículo 1.8.6.2, letra e), literal iv), de las BALI, en relación con la información que se debe entregar durante la etapa de explotación, se dispone que la Sociedad Concesionará deberá entregar:

“iv) Reporte de los ingresos Percibidos en el mes informado por concepto de cobro de peajes o tarifas y de los Ingresos Financieros Percibidos en el mes informado derivados de la morosidad en el pago de las transacciones en los Puntos de Cobro. Estos montos deberán convertirse al valor de la UF del día en el que efectivamente se hubieren percibido. Para efectos del mecanismo de Compartición de ingresos establecido en el artículo 1.12.2.1.2 de las presentes Bases de Licitación, los ingresos percibidos mensuales por concepto de recaudación de cobro de peajes o tarifas se definirán de la siguiente forma: Ingresos Percibidos mensuales = (Ingresos Devengados mensuales - Ingresos Declarados Incobrables mensuales).”

Se solicitar indicar expresamente que debe entenderse por “Ingresos Financieros Percibidos” e “Ingresos Declarados Incobrables mensuales”.

Respuesta: Remítase a la letra e) del artículo 1.8.6.2, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, donde se establece la información a entregar respecto a los flujos vehiculares e ingresos de la Concesión y donde los conceptos de “Ingresos Financieros Percibidos” e “Ingresos Declarados Incobrables mensuales” ya no forman parte de la regulación consultada.

202. (243) En caso de eventuales contradicciones entre las BALI, planos, especificaciones técnicas, memorias de cálculo, etc. se solicita indicar el nivel de prelación de los documentos entregados.

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en los numerales i) y ii) del artículo 1.2.5, incorporado mediante Circular Aclaratoria N° 8, que establece las reglas que aplicarán en caso de discrepancias entre lo dispuesto en las diferentes normas y documentos que conforman las Bases de Licitación y el Contrato de Concesión.

203. (336) Referencia 1: Bases Técnicas. Artículo 1.9.1.3 SISTEMA BIM O BIM

En relación con el artículo 1.9.1.3 de las Bases de Licitación, se solicita la pertinencia de mantener la vigencia en la entrega mensual del Informe de Estados del Arte de Usos BIM durante todo el período de explotación, toda vez que, durante la Fase 2, no se esperarían actualizaciones significativas de los Usos BIM con tanta frecuencia, particularmente porque sólo el Uso BIM “Gestión de Datos para la Infraestructura” será demandando en mayor medida. Se solicita evaluar la vigencia en la entrega durante la Fase 2 de la Explotación.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 19 de la Circular Aclaratoria N° 10, en que se modifica el título y el contenido del artículo 1.9.1.3 “Sistema BIM O BIM”. Además, remítase a la rectificación N° 22 de la Circular Aclaratoria N° 10, en que se describe el artículo “Estados del Arte de los Usos BIM”; y que en su primer párrafo establece que la Sociedad Concesionaria deberá elaborar un informe mensual denominado “Estado del Arte de los Usos BIM”, señalando que “(...) este informe mensual deberá ser elaborado por el Concesionario a partir del mes siguiente a la aprobación del Plan de Ejecución BIM, y entregado dentro de los primeros 5 (cinco) días del mes siguiente al período informado, hasta la Puesta en Servicio Definitiva de las Obras. Posterior al plazo indicado, el Concesionario deberá presentar este informe en forma anual, o en un plazo menor cuando existan actualizaciones a los Usos BIM, por cualquier motivo que señale el Concesionario o cuando le sea solicitado por el Inspector Fiscal”.

204. (007) BALI, Artículo 1.8.10.1. De acuerdo con el artículo 1.8.10.1 de las BALI, la Sociedad Concesionaria deberá preparar, a su propio gasto, costo y responsabilidad, el EIA del Proyecto, que incluye todos los sectores indicados en la Tabla N°1 del artículo 1.3 de las BALI. Como también se menciona en las BALI, para el sector A se deberán introducir modificaciones respecto del proyecto de obra pública fiscal denominada “Diseño y Construcción del Puente Chacao, Región de Los Lagos” y su RCA N°1633/2002, de la cual el MOP es titular. Al respecto, se solicita confirmar que las medidas, obligaciones y potenciales pasivos medioambientales que deriven de dicha RCA, serán de exclusiva responsabilidad de su titular, esto es, el MOP. Asimismo, se solicita aclarar cómo se determinarán dichas modificaciones, considerando que habrá dos titulares de dos RCA distintas, sobre un mismo proyecto.

Respuesta: En relación con su consulta, se deberá considerar que las medidas, obligaciones y potenciales pasivos medioambientales que deriven de la RCA N° 1633/2022 y sus modificaciones, son de responsabilidad de su titular el MOP. Sin perjuicio de lo anterior, se hace presente que la Sociedad Concesionaria deberá determinar si las obras del Sector A definido en la Tabla N° 1 del artículo 1.3, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, implican o no cambios de consideración respecto de la obra pública fiscal calificada favorablemente mediante la RCA N° 1633/2002, y en caso que determine que son cambios de consideración, de acuerdo a lo establecido en 1.8.10. previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8, para los efectos de la tramitación ambiental del EIA del Proyecto; el MOP entregará al Concesionario previo al ingreso al SEA, una autorización mediante escritura pública, en la cual manifieste explícitamente que, en su calidad de titular de la RCA N°1633/2002, autoriza a la Sociedad Concesionaria a modificar dicha RCA.

205. (071) Art. 1.9.1.3.5 MIRADORES

En este artículo se indica que la Sociedad Concesionaria deberá diseñar 3 (tres) miradores, con las siguientes características: "...superficie destinada a estacionamientos con capacidad para 5 (cinco) automóviles, pavimento estabilizado, ... y debe contar con 10 (diez) estacionamientos para bicicletas, ..."

Consulta: Las BALIS del proyecto no contemplan la ejecución de ciclovías. Considerando que el Proyecto contempla el mejoramiento y ampliación a doble calzada de la actual Ruta 5 para un diseño de 100 km/h (con sectores puntuales entre 80 -120km/h), se considera peligroso el uso de las calzadas por las bicicletas, por la diferencia de velocidades de circulación, entre otros motivos. Se solicita reconsiderar los estacionamientos de bicicletas en los Miradores, ya que se incentivaría el uso de las bicicletas en la ruta, con lo que podrían producirse accidentes fatales.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 75 de la Circular Aclaratoria N° 3.

- 206. (133)** De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 81 de la Ley N° 19.300, la administración del SEIA es atribución y competencia del SEA. En efecto, al SEA le compete pronunciarse, a requerimiento del interesado, respecto de si un determinado proyecto o actividad, o su modificación, se encuentra en la obligación legal de someterse al SEIA en forma previa a su ejecución

Según las BALI: *Para los efectos de la tramitación ambiental del EIA del Proyecto, el MOP entregará al Concesionario previo al ingreso al SEA, una autorización mediante escritura pública, en la cual manifieste explícitamente que, en su calidad de titular de la RCA N°1633/2002 antes referida, autoriza a la Sociedad Concesionaria a modificar la Resolución de Calificación Ambiental N° 1633/2002 asociada a la obra pública fiscal denominada "Diseño y Construcción del Puente Chacao, Región de Los Lagos".*

Al tratarse de un proyecto diferente y de otro titular, es jurídicamente improcedente que un tercero pueda tramitar una modificación sobre éste. Por lo tanto, creemos que resulta necesario la consulta previa de pertinencia sobre la RCA del puente, cuestión que debe realizar el MOP ante el SEA para así poder integrar el tramo intervenido a la evaluación del resto de la Ruta Longitudinal de Chiloé.

Se consulta sobre los efectos sobre la sociedad concesionaria ante eventuales atrasos en dicha tramitación, no imputables a la primera, y que puedan provocar atrasos en el inicio de las obras.

Respuesta: En relación con su consulta, se deberá considerar que medidas, obligaciones y potenciales pasivos medioambientales que deriven de la RCA N° 1633/2022 y sus modificaciones, son de responsabilidad de su titular el MOP. No obstante lo anterior, se hace presente que la Sociedad Concesionaria deberá determinar si las obras del Sector A definido en la Tabla N° 1 del artículo 1.3 previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, implican o no cambios de consideración respecto de la obra pública fiscal calificada favorablemente mediante la RCA N° 1633/2002, y en caso que determine que son cambios de consideración, de acuerdo a lo establecido en 1.8.10.1, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8, para los efectos de la tramitación ambiental del EIA del Proyecto; el MOP entregará al Concesionario previo al ingreso al SEA, una autorización mediante escritura pública, en la cual manifieste explícitamente que, en su calidad de titular de la RCA N°1633/2002, autoriza a la Sociedad Concesionaria a modificar dicha RCA.

- 207. (198)** En caso de atraso del termino en las obras del Puente Chacao, que es la conexión natural y le da continuidad al servicio de esta concesión, cuando comience el plazo de operación, como se compensará al concesionario por los perjuicios ocasionados si se producen atrasos en este proyecto?

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.9.2.7, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8, N° 9 y N° 10, en el cual se señala que en el evento de que el término de la Marcha Blanca del contrato “Diseño y Construcción del Puente Chacao, Región de Los Lagos” adjudicado mediante resolución DGOP N° 201 de 2013, sea posterior al mes 34 (treinta y cuatro) de la concesión, el MOP compensará a la Sociedad Concesionaria por los ingresos no percibidos durante ese periodo.

208. (269) PUENTE CHACAO

Como se indica en las Bases de Licitación, el Proyecto se inicia en el acceso sur del futuro Puente Chacao actualmente en construcción por la Dirección de Vialidad del MOP conforme al contrato denominado "Diseño y Construcción del Puente Chacao, Región de Los Lagos" adjudicado mediante resolución DGOP No 201 de 2013. Estas obras, según la información que se dispone en la actualidad, tiene prevista su finalización a principios del año 2025.

A finales del año 2024 y principios del 2025 se tiene prevista la entrega de los terrenos y comienzo de las obras de la presente Concesión Ruta 5 Tramo: Chacao-Chonchi.

La terminación de las obras del puente y puesta en servicio es de gran importancia para el desarrollo de las obras para el movimiento de maquinaria, equipos y transporte de materiales por la economía y agilidad que supondría esta infraestructura.

Consulta

Si la terminación, y puesta en servicio, de esta infraestructura sufriese alguna paralización o demora, se desea saber si habría algún mecanismo de compensación económica, dado el gran perjuicio que supondría para el desarrollo de las obras de la Concesión.

Se consulta si en caso de que se produjera paralización o retraso en la terminación y puesta en servicio de esta infraestructura, habría algún mecanismo de compensación, o reparto de riesgos, en cuanto a la planificación de las obras. En esta caso, posiblemente, no se puedan cumplir los hitos de las declaraciones de avance, o las puestas en servicio de las obras, indicados en las Bases de Licitación. E consulta si estos compromisos contractuales se podrán modificar.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.9.2.7 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8, N° 9 y N° 10, en el cual se señala que en el evento de que el término de la Marcha Blanca del contrato “Diseño y Construcción del Puente Chacao, Región de Los Lagos” adjudicado mediante resolución DGOP N° 201 de 2013, sea posterior al mes 34 (treinta y cuatro) de la concesión, el MOP compensará a la Sociedad Concesionaria por los ingresos no percibidos durante ese periodo.

209. (301) Sobre Circular Aclaratorio N°3, Aclaración 104, sobre que la reforestación se pueda hacer en las áreas de paisajismo, eso no está permitido por Conaf por temas normativos sectoriales. Favor aclarar.

Respuesta: En relación con su consulta, se deberá considerar que la Sociedad Concesionaria deberá desarrollar el Proyecto de Paisajismo, Riego y Espacio Público, de acuerdo con lo establecido en el artículo 2.2.2.13, modificado por Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8, en cumplimiento de Ley N° 20.283 sobre Recuperación del Bosque Nativo y Fomento Forestal. A su vez, se hace presente que la rectificación 104 de la Circular Aclaratoria N° 3, indica expresamente que los Planes de Reforestación elaborados por la propia Sociedad Concesionaria, podrán formar parte del diseño de paisajismo señalado en el artículo 2.2.2.13.

210. (337) Referencia 1: Bases Técnicas. Artículo 1.10.11 SERVICIO DE ATENCIÓN DE USUARIOS. Referencia 2: Bases Técnicas. Artículo 1.10 ETAPA DE EXPLOTACIÓN

En relación con el artículo 1.10.11 de las Bases de Licitación, en particular en el párrafo primero y párrafo segundo, que dicen:

“...A partir del inicio de la Etapa de Explotación de las obras a que se refiere el artículo 1.10 de las presentes Bases de Licitación y por todo el tiempo que dure dicha etapa, la Sociedad Concesionaria deberá prestar el Servicio de Atención de Usuarios a través de una Plataforma de Atención de Clientes, la que se implementará gradualmente en la forma que se indica en los párrafos siguientes...”;

“...El Servicio de Atención de Usuarios se deberá prestar a más tardar 120 (ciento veinte) días posteriores a la fecha de constitución de la Sociedad Concesionaria...”;

y, en relación al artículo 1.10 de las Bases de Licitación, en particular en el párrafo primero, que dice:

“...La Etapa de Explotación de la Obra comenzará junto con la autorización de la primera Puesta en Servicio Provisoria Parcial de las Obras, de acuerdo a lo señalado en los artículos 1.9.2.7 y 1.10.1 de las presentes Bases de Licitación y durará hasta la extinción de la Concesión...”.

Se solicita aclarar al MOP desde cuándo empieza a regir la obligación de prestar el Servicio de Atención de Usuarios y cómo debe ser la implementación gradual de la Plataforma de Atención a Clientes, toda vez que, lo indicado en el párrafo segundo del artículo 1.10.11 no se condice con el inicio de la etapa de Explotación definido en el artículo 1.10

Respuesta: Remítase al artículo 1.10 modificado por Circular Aclaratoria N° 8, el cual establece que la Etapa de Explotación de la obra comenzará junto con la autorización de la Puesta en Servicio Provisoria de las Obras Preexistentes o de la Fase 1. Además, remítase al artículo 1.10.11 modificado por Circular Aclaratoria N° 10, el cual indica que el Servicio de Atención de Usuarios se deberá prestar a más tardar en la fecha de autorización de la Puesta en Servicio Provisoria de las Obras Preexistentes o de la Fase 1, como también la forma y plazos de la implementación gradual del Servicio.

211. (338) Referencia 1: Bases Técnicas. Artículo 1.10.11 SERVICIO DE ATENCIÓN DE USUARIOS

En relación al artículo 1.10.11 de las Bases de Licitación, en particular en los párrafos segundo y cuarto, que dicen:

“...Dentro del plazo de 30 (treinta) días posteriores a la fecha de constitución de la Sociedad Concesionaria, ésta deberá someter a la aprobación del Inspector Fiscal las especificaciones del Servicio de Atención de Usuarios compuesto por una Plataforma Provisional de Atención a Clientes, la cual deberá contar a lo menos con un canal presencial provisorio el que podrá estar ubicado en las oficinas administrativas actuales de la Sociedad Concesionaria...”;

“...Sin perjuicio de lo anterior, la Sociedad Concesionaria deberá prestar todos los servicios de información a usuarios referente a tarifas u otro tipo de información que actualmente presta la Sociedad Concesionaria desde la primera Puesta en Servicio Provisoria Parcial de las Obras hasta que se encuentre operativo el Servicio de Atención de Usuarios...”

Se solicita al MOP aclarar si la frase corresponde a un error u omisión, ya que, bajo nuestro entendimiento, actualmente no hay una Sociedad Concesionaria constituida operando el tramo Chacao-Chonchi de la Ruta 5 ni se están prestando los servicios del citado artículo de las Bases de Licitación

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 38 de la Circular Aclaratoria N° 10.

212. (339) Referencia 1: Bases Técnicas. Artículo 2.1 INTRODUCCIÓN

En relación con el artículo 2.1 de las Bases de Licitación, se solicita aclarar qué tramos quedarán desafectados del contrato de concesión durante la etapa de explotación, una vez autorizadas las respectivas PSP Parciales de las Obras de los Sectores B y C. Se indica en este artículo que serían los tramos de la actual ruta 5 que sean reemplazados por la Variante Ancud y la Variante Pid Pid. En este sentido, se consulta lo siguiente:

- a) ¿aplicaría también el tramo de la Ruta 5 existente reemplazo por la variante Mocopulli Corta?,
- b) ¿qué ocurre con los tramos de las otras Variantes que son bidireccionales en calzada simple?, y
- c) ¿los tramos existentes de la Ruta 5 tendrán carácter de vía expresa o su estándar se asociará a la de una calle de servicio?
- d) ¿Se mantendrá su DM o se ajustaran a la de las variantes?

Respuesta:

- a) **Remítase a las rectificaciones N° 2 y N° 57 de la Circular Aclaratoria N° 10, donde se establece que una vez obtenida la Puesta en Servicio Provisoria Parcial del Sector C, el tramo entre los Km 1.167 y Km 1.170 de la actual Ruta 5, asociado al trazado de la “Variante Mocopulli Corta”, quedará excluido del Contrato de Concesión y su conservación pasará a la DV.**
 - b) **Remítase al artículo 1.8.7, modificado por Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, donde se indican los terrenos de la Ruta 5 que serán entregados como parte de la Infraestructura Preexistente, entre los cuales se encuentran los tramos de la actual Ruta 5 donde se deberán construir las variantes en doble calzada: Ancud y Mocopulli Corta y las variantes bidireccionales Quempillén, Puntra, Butalcura y Mocopulli Larga y Pid Pid. En ese sentido, y considerando que de acuerdo a rectificaciones N° 2 y N° 57 de la Circular Aclaratoria N° 10, solo se desafectarán los terrenos de la actual Ruta 5, asociados a las variantes Ancud, Variante Mocopulli Corta y Variante Pid Pid, los restantes terrenos serán parte del área de concesión.**
 - c) **Remítase a los Antecedentes Referenciales puestos a disposición por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas mediante Oficios Ord. N° 97 de 22 de junio de 2021, Ord. N° 124 de 3 de agosto de 2021, Ord. N° 75 de 7 de abril de 2022, Ord. N° 79 de 14 de junio de 2024, Ord. N° 198 de 30 de octubre de 2024, Ord. N° 200 de 8 de noviembre de 2024, Ord. N° 216 de 13 de diciembre de 2024, Ord. N° 17 de 27 de enero de 2025 y Ord. N° 43 de 14 de abril de 2025, donde se establecen las obras del proyecto.**
 - d) **El balizado y kilometraje del proyecto se deberá definir en el Proyecto de Ingeniería de Detalle a elaborar por la Sociedad Concesionaria.**
- 213. (031) Referencia: Bases Administrativas. Artículo 1.8.19.1 BALI, sobre las relaciones entre el Concesionario y El Ministerio de Obras Públicas, Cambios de Servicios Existentes, Responsabilidades.**

En el artículo 1.8.19.1 de las Bases de Licitación, sobre las Responsabilidades por los Cambios de Servicio, se establece en el primer párrafo que conforme al artículo 41 de la Ley Orgánica del MOP, la Empresa de los Servicios deberá hacer el traslado de la ubicación de dichos servicios por su cuenta exclusiva.

Posteriormente, en el párrafo final de dicho artículo, se indica que será la Concesionaria quien deba “ejecutar a su entero costo” dichas modificaciones, previa aprobación de los concesionarios o propietarios del servicio. Al respecto, se solicita confirmar cómo se resuelve la contradicción de las Bases de Licitación a este respecto con el artículo 41 de la Ley Orgánica del MOP, puesto que, por dicha norma sería el propietario del servicio quien debería asumir dicho costo.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el segundo párrafo del artículo 1.8.19.1 de las Bases de Licitación, en el cual se señala que en el evento que la Empresa de Servicios no diere cumplimiento a la obligación legal antedicha en el primer párrafo, “la Sociedad Concesionaria será responsable de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2.2.2.11

de las presentes Bases de Licitación de proyectar, tramitar, gestionar y ejecutar los Cambios de Servicios Existentes que sea necesario trasladar, alterar, modificar y/o reponer, con sus respectivas conexiones domiciliarias, para la realización de las obras que forman parte de la Concesión, previa aprobación de la Empresa de Servicios de que se trate en la forma, plazo y condiciones que se indicarán”.

214. (332) Referencia 1: Bases Administrativas. Artículo 1.2.2 DEFINICIONES. Referencia 2: Bases Técnicas. Artículo 2.4.3.1.1 COMPONENTE 1: PAVIMENTOS. Referencia 3: Bases Técnicas. Artículo 2.4.3.1.2 COMPONENTE 2: SISTEMA DE ILUMINACIÓN. Referencia 3: Bases Técnicas. Artículo 2.4.3.1.2 COMPONENTE 3: ELEMENTOS DE SEGURIDAD

En relación con el Artículo 1.2.2 de las Bases de Licitación, específicamente la definición número 39 “Hectómetro fijo o HMF”, solicitamos al MOP aclarar la delimitación del área definida como:

“...Corresponde a un hectómetro por calzada y sentido de circulación limitado transversalmente por los límites de ésta (entre el eje de la mediana y el límite exterior del Plano del Área de Concesión) y longitudinalmente por 2 (dos) balizas del tipo IV-6. En el caso de que un sector no comience en un hectómetro entero, se entenderá que el segmento entre la baliza que marca el comienzo del sector y la que señala el primer hectómetro entero se agrega al sector inmediatamente siguiente. Asimismo, si uno de sus sectores no termina en un hectómetro entero, su segmento final se agrega al último hectómetro...”

De la definición se desprende que en zonas donde existan enlaces a nivel o desnivel, calles de servicio, retornos y/o variantes, un hectómetro fijo puede contener simultáneamente la calzada de la vía expresa, lazos, ramales, calles de servicio, atraviesos, etc. Esto implica que en un hectómetro fijo que presente dicha condición, diferentes tipos de tramo deberán cumplir con las exigencias de conservación señaladas en los artículos 2.4.3.1.1 a 2.4.3.1.3 de las Bases de Licitación, sin embargo, estas no debiesen aplicar en tramos que no sean la vía expresa.

En este sentido, solicitamos confirmar que el hectómetro fijo comprende únicamente los activos viales asociados al troncal o si abarca el área comprendida longitudinalmente por dos balizas IV-6 consecutivas y transversalmente por el eje de la mediana y el cerco fiscal del lado que corresponda.

Respuesta: Remítase al artículo 2.2.4 de las Bases de Licitación y sus subartículos que señala que “La constatación y control del Nivel de Servicio de la Concesión será apoyada por un Sistema Informático para la Constatación de los Niveles de Servicio, en adelante “SIC-NS”, cuyas especificaciones técnicas y funcionales se encuentran descritas en el Anexo N° 4”, donde se indica que “El SIC-NS deberá proveer todas las funcionalidades requeridas para la contabilización indubitable del Nivel de Servicio de la Concesión, de manera que la información registrada y procesada por el SIC-NS permita a ambas partes tener certeza respecto de los eventos que determinan el cálculo de los Indicadores de Servicio”.

215. (335) Referencia 1: Bases Técnicas. Artículo 1.8.2 PESOS MÁXIMOS Y DIMENSIONES DE LOS VEHÍCULOS

En relación con el artículo 1.8.2 de las Bases de Licitación, particularmente en el párrafo tercero, se indica que el MOP entregará como beneficio adicional a la Sociedad Concesionaria los montos que el Fisco hubiera recaudado cuando la Dirección de Vialidad autorice expresamente la circulación de los vehículos con sobrepeso según lo establecido en el DS MOP N°19 de 1984. Se solicita aclarar al MOP cómo se hará el cálculo y cómo se validará el peso de los vehículos si no hay instrumentos para el pesaje de estos, ni personal de Vialidad que lo certifique

En caso de no aplicar el beneficio adicional antes mencionado, se solicita aclarar el método de compensación por autorizar la circulación de vehículos con sobrepeso en la vía concesionada, toda vez que su paso provocará deterioros mayores a los esperados en los pavimentos.

Respuesta: En el entendido que la pregunta se refiere al artículo 1.8.12 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 8, se mantiene lo señalado en dicho artículo, por cuanto este beneficio se otorgará “cuando la DV autorice expresamente la circulación de vehículos con sobrepeso en virtud de lo establecido en el D.S. MOP N° 19 de 1984, en proporción directa a los kilómetros del Sector en Concesión con respecto al total de kilómetros recorridos por el usuario que paga el viaje con sobrepeso”.

216. (374) Referencia 1: Bases Técnicas. Artículo 2.2.2.14 SISTEMAS DE ILUMINACIÓN. Referencia 2: Antecedente Referencial. Carpeta 2.7 Criterios de Diseño de Iluminación, adjunto al Ord. N° 124/21. Referencia 3: Antecedente Referencial. Informe Iluminación, adjunto al Ord. N° 027/25. Referencia 4: Antecedente Referencial. Proyecto de Iluminación, adjunto al Ord. N° 195/24. Referencia 5: Manual de Carreteras. Capítulo 6.700 ILUMINACIÓN VIAL, Volumen 6, Edición 2024. Referencia 6: Diario Oficial. Establece Norma de Emisión de Luminosidad Artificial Generada por Alumbrados de Exteriores, elaborada a partir de la Revisión del Decreto Supremo N°43, de 2012, del Ministerio del Medio Ambiente, de fecha 18 de octubre del 2023.

El párrafo segundo del artículo 2.2.2.13 establece, en relación con la confección de los proyectos de iluminación:

“Los proyectos de iluminación deberán ser confeccionados de acuerdo a la normativa de la Superintendencia de Electricidad y Combustibles (SEC), sobre el cumplimiento de la normativa eléctrica y a lo señalado en el Volumen N°6 capítulo 6.700 del Manual de Carreteras, como así mismo en el D.S. N°2 del 2014 y D.S. N°51 del 2015”.

Tanto el informe “Criterios de Diseño para el Proyecto de Iluminación”, adjunto a la Ref.2, y el Informe de Iluminación adjunto a la Ref.3, ambos en formato PDF, señalan los códigos y estándares a utilizar para la determinación de los equipos de iluminación, pero no se menciona el uso de la nueva normativa DS1 actualmente vigente, y cuyos parámetros discrepan de las recomendaciones establecidas en los mencionados informes.

Se consulta al MOP, cuál criterio se debe emplear para el desarrollo del Proyecto de Iluminación, tanto para las obras existentes como para las nuevas a proyectar, con el fin de generar la igualdad de condiciones económicas en la presentación presupuestaria respectiva.

De igual manera, no se aprecia el Proyecto Eléctrico Referencial para los Sistemas de Iluminación en ninguno de sus documentos, por tanto, se solicita al MOP proporcionar los Planos respectivos para un mejor análisis del Proyecto.

Con respecto a la Ref.4, en dicho documento se adjunta el PID Obras Terminación By Pass Castro, que en su carpeta N°7 incluye las obras de Iluminación Vial de los empalmes Castro Sur y Norte respectivamente. Dentro de esta última carpeta, no se incluye la memoria de cálculo lumínico, ni tampoco se menciona el criterio lumínico empleado que determina y define la iluminación en dichos proyectos.

Se solicita al MOP que ratifique que dichos proyectos deberán ser iluminados, y pueda señalar bajo qué criterios de la Ref.5, sería exigible la incorporación lumínica.

Respuesta: Remítase al artículo 2.2.1, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, que señala que “Los Proyectos de Ingeniería de Detalle que debe confeccionar la Sociedad Concesionaria deberán cumplir, según se indique para cada especialidad o situación, los Estándares Técnicos contenidos en las presentes Bases Técnicas, en la Oferta Técnica del Licitante Adjudicatario, en la documentación técnica vigente, ya sean normas legales, reglamentarias o técnicas o documentos de diseño, según se indique en cada caso”.

Además, respecto del Antecedente Referencial entregado a los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficio Ord. N° 124 de 3 de agosto de 2021 emitido por el Jefe de la

División de Desarrollo y Licitación de Proyectos, remítase a lo dispuesto en el artículo 1.3.3, en el cual se establece que los antecedentes entregados por el MOP que allí se indican, así como sus modificaciones y actualizaciones tienen el carácter de indicativos, salvo que en las Bases de Licitación se señale algo diferente.

A su vez, respecto de los Antecedentes Informativos entregados a los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante los Oficios Ord. N° 195 de 22 de octubre de 2024 y Ord. N° 27 de 13 de febrero de 2025, emitidos por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos, se hace presente que la información entregada corresponde a antecedentes de carácter informativo y no forman parte de ninguno de los antecedentes referenciales señalados en el artículo 1.4.3 de las Bases de Licitación ni de los documentos que conforman el contrato de concesión. Los análisis y estimaciones que efectúen los Licitantes y Grupos Licitantes de estos antecedentes serán bajo su propia responsabilidad, no pudiendo en ningún caso responsabilizar al MOP por la entrega de estos.

Por último, remítase a lo dispuesto en el artículo 1.9.1.1, según el cual “La Sociedad Concesionaria deberá elaborar los Proyectos de Ingeniería de Detalle de todas las obras incluidas en: (i) las Bases de Licitación, (ii) los Antecedentes Referenciales y/o (iii) el(los) Anteproyecto(s) Alternativo(s) que forman parte de su oferta técnica, a su entero cargo, costo y responsabilidad. El Concesionario deberá elaborar los Proyectos de Ingeniería de Detalle de conformidad al artículo 2.2 y sus artículos subordinados, los Estándares Técnicos establecidos en los Antecedentes Referenciales entregados por el MOP, las Bases de Licitación, los demás documentos que forman parte del Contrato de Concesión y las leyes y normas aplicables”. Asimismo, se hace presente que “La Sociedad Concesionaria deberá someter la totalidad de los Proyectos de Ingeniería de Detalle, modelos tridimensionales, coordinación de especialidades y obtención de cantidades de obras a la revisión del inspector fiscal hasta su completa aprobación”.

217. (375) Referencia 1: Bases Técnicas. Artículo 2.2.3.5.5 REDUNDANCIA DE RED

De acuerdo a lo señalado en la Ref.1, solicitamos al MOP nos ratifique que solo se deberá aplicar y exigir, únicamente la "Redundancia de Red", a cada elemento de transporte.

Respuesta: No se confirma. Remítase al artículo 2.2.3.5.5 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 8, el cual señala que “A partir de la respectiva Puesta en Servicio Provisoria Parcial de las Obras de cada Sector o Subsector, y hasta la extinción de la concesión, la red de respaldo deberá contar con un camino físico alternativo, que no comparta ductos ni equipos de comunicaciones con la red principal, o bien, utilizar medios alternativos como tecnología inalámbrica. La interconexión a la red en este caso se deberá realizar mediante un nodo a cada elemento de transporte”.

218. (390) Referencia 1: Bases Técnicas. Artículo 2.2.2.7.1 SEÑALES VERTICALES

El artículo 2.2.2.7.1 BALI (Referencia1), en su párrafo tercero señala que:

“...Adicionalmente para las calles de servicio, ejes secundarios de enlaces, ramales y lazos, la Sociedad Concesionaria deberá considerar un balizado simple para realizar las mediciones que permitan determinar los estándares de servicio de las obras.”

Al respecto y afecto de una consideración igualitaria de ofertas, se solicita al MOP la entrega de Especificaciones Técnicas y/o Características a considerar para el señalado “balizado simple”.

Respuesta: En el entendido que su consulta hace referencia al artículo 2.2.2.8.1, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 10, remítase a lo dispuesto en el artículo 1.9.1.1, según el cual “La Sociedad Concesionaria deberá

elaborar los Proyectos de Ingeniería de Detalle de todas las obras incluidas en: (i) las Bases de Licitación, (ii) los Antecedentes Referenciales y/o (iii) el(los) Anteproyecto(s) Alternativo(s) que forman parte de su oferta técnica, a su entero cargo, costo y responsabilidad. El Concesionario deberá elaborar los Proyectos de Ingeniería de Detalle de conformidad al artículo 2.2 y sus artículos subordinados, los Estándares Técnicos establecidos en los Antecedentes Referenciales entregados por el MOP, las Bases de Licitación, los demás documentos que forman parte del Contrato de Concesión y las leyes y normas aplicables”. Asimismo, se hace presente que “La Sociedad Concesionaria deberá someter la totalidad de los Proyectos de Ingeniería de Detalle, modelos tridimensionales, coordinación de especialidades y obtención de cantidades de obras a la revisión del inspector fiscal hasta su completa aprobación”.

219. (125) En relación a la sección 1.14.7.1.5 Mediciones de las Variables, no queda claro lo siguiente:

- a) La tramificación en que se deben medir velocidades e IRI para establecer las condiciones en que opera la Concesión previo a la ocurrencia de la Catástrofe.
- b) La frecuencia con que estas mediciones de velocidad e IRI deben realizarse para establecer las condiciones en que opera la Concesión previo a la ocurrencia de la Catástrofe.
- c) Si las mediciones de velocidad resultan mayores a las permitidas por la señalización, y ante una Catástrofe, éstas disminuyen en un porcentaje que las deja en la velocidad legal permitida, ¿se deberá aplicar igualmente la disminución de Tarifa?

Respuestas:

- a) Se deberá adoptar la tramificación de la ruta definida en el artículo 1.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Cícules Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, para realizar las mediciones antes de la Puesta en Servicio de la Totalidad de las Obras, así como la que se use a partir de dicha Puesta en Servicio cuando aplique los Niveles de Servicio.
- b) Serán las establecidas en los Planes y Programas de Conservación definidos en el artículo 1.8.7 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Cícules Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, y posterior a la Puesta en Servicio de la Totalidad de Las obras, de acuerdo a lo señalado en el referido artículo, para mantener los Niveles de Servicio de la concesión.
- c) En caso de catástrofe, la disminución de tarifas no depende solo de la velocidad de circulación, en este sentido, remítase al artículo 1.14.7.1.4 de las Bases de Licitación, el cual señala que “Para la emisión de este Informe se deberán considerar los porcentajes de cobro a aplicar a la tarifa vigente al momento de ocurrir la Catástrofe que propondrá el Inspector Fiscal al DGC según el porcentaje de la disminución de la velocidad de circulación de los vehículos o la rugosidad de las pistas de las calzadas o la mayor distancia del recorrido que se produzcan debido a los trabajos y obras provisionales en relación con las condiciones que existían en la Ruta concesionada al momento de la ocurrencia de la Catástrofe.”

220. (333) Referencia 1: Bases Técnicas. Artículo 2.4.3.2.7 CONSERVACIÓN DE PAVIMENTO. Referencia 2: Bases Técnicas. Artículo 2.4.3.2.8 CONSERVACIÓN DE LOS ELEMENTOS DE SEGURIDAD

En relación con los artículos 2.4.3.2.7 y 2.4.3.2.8 de las Bases de Licitación, incorporados en CA N°8, se solicita aclarar la periodicidad del seguimiento de las exigencias de conservación programada, la metodología de constatación de cumplimiento y la unidad de medida que se deberá emplear para ejecutar las mediciones e inspecciones desde la Fase 1 de la Explotación.

Sin perjuicio de lo anterior, se solicita una actualización de la Tabla N°58B por cuanto específica para la componente E2 Retrorreflexión, "Tablas del Manual de Carreteras, Volumen 6 que no están consideradas en la edición vigente de dicho Manual.

Respuesta:

- **Respecto del seguimiento del cumplimiento de las exigencias de conservación señaladas en las tablas 58A, 58B, 58C y 58D, remítase a lo señalado en el artículo 1.8.7 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, el cual establece que las obras preexistentes deberán ser mantenidas y conservadas de acuerdo a lo señalado en los numerales ii) Plan de Mantenimiento de la Infraestructura Preexistente; iii) Plan de Conservación de las Obras y Programa de Conservación y iv) Mejoramiento de la Calzada Preexistente Sectores B y C. Por su parte, la Sociedad Concesionaria, deberá establecer mecanismos que permitan cumplir las exigencias establecidas en los artículos 2.4.3.2.7 y 2.4.3.2.8 incorporados mediante Circular Aclaratoria N° 8 y modificados mediante Circular Aclaratoria N° 10.**
- **Respecto de la componente de E2 Retrorreflexión, remítase a la rectificación N° 94 de la Circular Aclaratoria N° 10.**
- **En relación a la actualización de la Tabla N° 58B, remítase a la rectificación N° 94 de la Circular Aclaratoria N° 10.**

221. (334) Referencia 1: Bases Técnicas. Artículo 2.4.3.2.7 CONSERVACIÓN DE PAVIMENTO. Referencia 2: Bases Técnicas. Artículo 2.4.3.2.8 CONSERVACIÓN DE LOS ELEMENTOS DE SEGURIDAD. Referencia 3: Bases Técnicas. Artículo 2.4.4 SERVICIO DE GESTIÓN DE TRÁFICO

En relación con los artículos 2.4.3.2.7 y 2.4.3.2.8 de las Bases de Licitación, incorporados en los numerales 128 y 129 de la CA N°8 respectivamente, se solicita aclarar la frecuencia del seguimiento del cumplimiento de las exigencias de conservación señaladas en las tablas 58A, 58B, 58C y 58D, los métodos de constatación a emplear y la unidad de medición.

En cuanto a los plazos exigidos para subsanar los incumplimientos, que pueden ser de 1 (un) día, 2 (dos) días, 5 (cinco) días o a definir por el Inspector Fiscal dependiendo de la componente afectada, se solicita aclarar si, en caso de ser necesario alterar la disponibilidad del Servicio de Gestión de Tráfico, se debe solicitar autorización con al menos 15 (quince) días de antelación según se indica en la letra i) del artículo 2.4.4 de las Bases de Licitación, o si, al ser una instrucción de la Inspección Fiscal, los trabajos pueden ser ejecutados con anterioridad. En caso de ser necesaria la solicitud de autorización con al menos 15 (quince) días de autorización, no será posible cumplir con los plazos exigidos en las Bases de Licitación, lo que implicará un aumento considerable en los costos por concepto de multas.

Respuesta: Respecto del seguimiento del cumplimiento de las exigencias de conservación señaladas en la tabla 58A del artículo 2.4.3.2.7 y en las tablas 58B, 58C y 58D del artículo 2.4.3.2.8, ambos artículos previamente modificados mediante Circulares Aclaratorias N° 8 y N° 10, remítase a lo señalado en el artículo 1.8.7 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, el cual establece que las obras preexistentes deberán ser mantenidas y conservadas de acuerdo a lo señalado en los numerales ii) Plan de Mantenimiento de la Infraestructura Preexistente; iii) Plan de Conservación de las Obras y Programa de Conservación y iv) Mejoramiento de la Calzada Preexistente Sectores B y C. Por su parte, la Sociedad Concesionaria, deberá establecer mecanismos que permitan cumplir las exigencias establecidas en los artículos 2.4.3.2.7 y 2.4.3.2.8 incorporados mediante Circular Aclaratoria N° 8 y modificados mediante Circular Aclaratoria N° 10.

Respecto de los plazos para subsanar los incumplimientos, éstos dependerán de la magnitud de las reparaciones que deba efectuar la Sociedad Concesionaria, lo que será definido por el Inspector Fiscal.

222. (340) Referencia 1: Bases Técnicas. Artículo 2.2.2.1.1 TOPOGRAFÍA

En relación al artículo 2.2.2.1.1 de las Bases de Licitación, en particular en las letras d) y e), donde se indica lo siguiente:

“...d) Topografía para Drenaje...”

“...Para cada obra de arte existente, se deberá realizar un levantamiento con tecnología LIDAR o similar y desarrollar el BIM de cada una de ellas, todo asociado al sistema referencial del proyecto...”;

“...e) Topografía de zonas especiales...”

“...Se realizará el BIM de los elementos existentes (toda obra y estructura existente, vegetación, líneas y torres de electricidad, etc.) a partir de los datos obtenidos con tecnología LIDAR o similar, y de la fotogrametría y topografía general realizadas como parte de los estudios dentro del Área de la Concesión...”

Se consulta por el Nivel de Detalle de la Información que debe tener el levantamiento de condiciones existentes y cuáles serán los criterios por tipo de activo vial. Se solicita aclarar además si el Estándar BIM para Proyectos Públicos será vinculante para este proyecto.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 2.2.2.1.1 de las Bases de Licitación, en el cual se establece que “Los trabajos de topografía deben cumplir con las normas establecidas en el capítulo 2.300: “Ingeniería Básica, Aspectos Geodésicos y Topográficos”, del Manual de Carreteras, Volumen N° 2”, por lo cual remítase al citado capítulo del Manual de Carreteras.

Por otra parte, en el entendido que la consulta hace referencia al documento denominado “Estándar BIM para Proyectos Públicos desarrollado por PLANBIM de CORFO”, remítase a la rectificación N° 58 de la Circular Aclaratoria N° 10, mediante la cual el referido documento es adicionado a las Bases de Licitación, para consideración de la Sociedad Concesionaria en el desarrollo de los Proyectos de Ingeniería de Detalles. En este sentido, el BIM de los elementos existentes, debe permitir hacer los seguimientos correspondientes en la etapa de explotación.

223. (342) Referencia 1: Bases Técnicas. Artículo 2.4.3.1 CONSERVACIÓN POR NIVELES DE SERVICIO

En relación al artículo 2.4.3.1 de las Bases de Licitación, en particular en los párrafos cuarto y sexto, donde se indica lo siguiente:

“...Una vez ejecutadas las mediciones, el Concesionario dispondrá de 5 (cinco) días hábiles para entregar los informes de las mediciones efectuadas. En caso de que estas mediciones sean realizadas por entidades distintas a la Sociedad Concesionaria, ya sea por organismos, laboratorios u otras, éstos deberán entregar al Inspector Fiscal una copia del informe correspondiente dentro de un plazo de 30 (treinta) días contados desde la fecha en que sea haya realizado dicha medición...”;

“...El Concesionario, una vez realizadas las mediciones, deberá registrar los datos medidos en la Bitácora del SIC-NS, según lo señalado en el Anexo N°4 de las presentes Bases de Licitación...”

Se solicita aclarar el plazo para la carga en la Bitácora del SIC-NS de los datos de las mediciones realizadas, pues, según se indica en el párrafo cuarto del citado artículo, la disponibilidad de los resultados de dichas mediciones estará junto con la presentación del informe, que, dependiendo de quien las haya ejecutado, se deberá presentar dentro de 5 días hábiles o 30 días corridos.

Adicionalmente, una vez la Sociedad Concesionaria hace entrega de los informes mencionados, ¿se debe esperar la aprobación del Inspector Fiscal, toda vez que esto no está regulado en las Bases de Licitación? ¿o se debe esperar la recepción del recibo conforme de la información? Se solicita considerar que, independiente de cuál sea la fecha considerada, dada la cantidad de información, se otorgue plazo adicional para efectuar la carga en la bitácora del SIC-NS.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 2.4.3.1 de las Bases de Licitación previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 8 y N° 10, el cual establece que “Durante el tiempo que transcurre desde que se autoriza la Puesta en Servicio Provisoria de la Totalidad de las Obras hasta que se realizan las primeras mediciones y se ingresan en la Bitácora del SIC-NS a que se refiere el Anexo N° 4 de las presentes Bases de Licitación, se entenderá que todas las exigencias de estos estándares se encuentran en cumplimiento, salvo cuando el Inspector Fiscal o el Concesionario registren lo contrario en la Bitácora. Asimismo, se entenderá que durante el lapso que transcurre entre mediciones, si las exigencias establecidas para los estándares de servicio se cumplieron en la última medición, este estado de cumplimiento se extiende hasta la medición siguiente, salvo cuando el Inspector Fiscal o el Concesionario registren lo contrario en la Bitácora”.

224. (343) Referencia 1: Bases Técnicas. Artículo 2.4.3.1 CONSERVACIÓN POR NIVELES DE SERVICIO

En relación con el artículo 2.4.3.1 de las Bases de Licitación, en particular en el párrafo octavo, donde se indica lo siguiente:

“...Por su parte, el Inspector Fiscal, una vez detecte que alguna exigencia no se encuentra en cumplimiento, ingresará dicha información de incumplimiento a la Bitácora del SIC-NS. A partir del día siguiente de dicho ingreso en la Bitácora, la exigencia informada se encontrará en incumplimiento y dicho estado se mantendrá hasta que el Concesionario registre en la Bitácora los datos observados de una nueva medición que acredite que dicha exigencia se encuentra en cumplimiento. De igual modo, el cambio a la condición de cumplimiento de la exigencia tendrá efecto desde el ingreso de dicho registro...”

Se consulta por el tratamiento que recibirán los hallazgos puntuales levantados por el Inspector Fiscal. ¿Es necesario generar los informes que se indican en el párrafo cuarto del citado artículo? ¿O bastaría con entregar resultados de las mediciones y/o inspecciones puntuales a realizar para constatar el cambio en la condición de cumplimiento, o bien, registros de los trabajos ejecutados cuando aplique?

Se consulta si, durante el tiempo que transcurre entre que se informa en el Libro de Obra la ejecución de las mediciones, se realizan las mediciones y/o inspecciones y se generan los informes señalados en el párrafo cuarto del citado artículo, se considerará que las exigencias se encuentran en incumplimiento, toda vez que el tiempo de procesamiento de la información puede impactar significativamente al cumplimiento del estándar de servicio, aun cuando el Concesionario haya sido diligente en la resolución del incumplimiento y los activos viales afectados hayan vuelto a cumplir tempranamente con los criterios de integridad y funcionalidad exigidos en las Bases de Licitación.

Se solicita aclarar si estos informes deberán contar con la aprobación del Inspector Fiscal antes de cargar los resultados de las mediciones y/o inspecciones en la Bitácora del SIC-NS. De ser así, los plazos de aprobación afectarían significativamente el valor de los indicadores.

Respuesta: Respecto de tratamiento que recibirán los hallazgos puntuales levantados por el Inspector Fiscal, remítase a lo señalado en el cuarto párrafo del artículo 2.4.3.1 de las Bases de Licitación previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 8 y N° 10, el cual establece que “el Inspector Fiscal, una vez que detecte que alguna exigencia no se encuentra en cumplimiento, ingresará dicha información de

incumplimiento a la Bitácora del SIC-NS. A partir del día siguiente de dicho ingreso en la Bitácora, la exigencia informada se encontrará en incumplimiento y dicho estado se mantendrá hasta que el Concesionario registre en la Bitácora los datos observados de una nueva medición que acredite que dicha exigencia se encuentra en cumplimiento. De igual modo, el cambio a la condición de cumplimiento de la exigencia tendrá efecto desde el ingreso de dicho registro”. Por lo anterior, es estos casos, será suficiente, que el Concesionario registre en la Bitácora los datos observados de una nueva medición que acredite que dicha exigencia se encuentra en cumplimiento.

225. (344) Referencia 1: Bases Técnicas. Artículo 2.4.3.1 CONSERVACIÓN POR NIVELES DE SERVICIO. Referencia 2: Bases Técnicas. Artículo 2.4.4 SERVICIO DE GESTIÓN DE TRÁFICO

En relación al artículo 2.4.3.1 de las Bases de Licitación, se solicita aclarar si, en caso de ser necesario alterar la disponibilidad de la vía para subsanar los incumplimientos detectados por el Inspector Fiscal y/o su Asesoría se debe informar con 15 días de antelación la ejecución de los trabajos de carácter correctivo.

De ser así, ¿estos 15 días se considerarán incumpliendo o aplicará la disposición establecida en el numeral 125 de la CA N°8? En caso contrario, el tiempo de espera puede comprometer el cumplimiento mensual de los indicadores del servicio de conservación y, en consecuencia, el ISP del trimestre en curso.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 2.4.3.1 de las Bases de Licitación previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 8 y N° 10, el cual establece que “Si el Inspector Fiscal informa que alguna de las exigencias establecidas para los estándares de servicio no cumple con lo exigido, entonces la exigencia adoptará el valor 0 (cero) a contar del día siguiente al informado y significará que la exigencia se encuentra en incumplimiento, permaneciendo con este valor hasta que el Concesionario ejecute las acciones pertinentes para que la(s) exigencia(s) del estándar se vuelva(n) a cumplir y registre una nueva medición de dicha(s) exigencia(s) en la Bitácora del SIC-NS, con excepción de los incumplimientos que se generen producto de accidentes en la ruta y que su reparación signifique interferencias al servicio prestado, en cuyo caso la exigencia adoptará el valor 0 (cero) a contar del decimoquinto día siguiente al día del accidente o a contar de la fecha de autorización anticipada señalada en el séptimo párrafo del artículo 2.4.4, lo que ocurra primero. El cambio de condición a cumplimiento tendrá efecto desde el ingreso de dicho registro”.

226. (376) Referencia 1: Bases Técnicas. Artículo 2.2.2.7 DRENAJE Y SANEAMIENTO. Referencia 2: Circular Aclaratoria N°3. Numeral 62. Referencia 3: Ord. 017-2025. Antecedente Referencial N°2 Diseño Anteproyecto

En la Circular Aclaratoria N°3 en el numeral 62, Ref.2, se indica que en el Artículo 2.2.2.7 se adiciona como nuevo segundo párrafo, lo siguiente:

“Para las obras de drenaje y saneamiento para el tramo urbano Recta Mocopulli, ubicado entre los Dm 1.174.840 y Dm 1.181.240, el Concesionario deberá considerar sumideros. Se podrá omitir el uso de sumideros solo en el caso que se considere un bombeo único de 2,5% de la calzada preexistente debiendo en tal caso proyectar atraviesos para el drenaje en el sistema de contención, para lo cual deberá tener en cuenta lo siguiente:

1. Para el dimensionamiento y ubicación de los atraviesos de drenaje y saneamiento, un caudal máximo de 3 lt/s, limitando los flujos concentrados sobre la plataforma de la vía local.
2. La sección del atraveso de drenaje y saneamiento no podrá tener una altura mayor a 7,5 cm y un ancho menor a 30 cm.

3. El atraveso de drenaje y saneamiento no podrá ser ejecutado en forma posterior al hormigonado de la barrera de contención.”

Por otra parte, en el Ord. 017 del 2025, el cual fue presentando posterior a la circular aclaratoria mencionada, se presenta un rediseño del eje troncal del proyecto, donde el trazado de la recta Mocopulli se modifica y ahora se implementa una variante en dicha zona.

A raíz de lo anteriormente mencionado se produce una discrepancia en la información entregada por el MOP, puesto que al modificarse el trazado del proyecto ya no corresponde lo indicado en la circular aclaratoria. Se solicita al MOP aclarar esta situación de incongruencia.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el Antecedente Referencial N° 3, puesto a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficios Ord. N° 97 de 22 de junio de 2021, Ord. N° 200 de 8 de noviembre de 2024, Ord. N° 216 de 13 de diciembre de 2024, Ord. N° 17 de 27 de enero de 2025 y Ord. N° 43 de 14 de abril de 2025, del Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos. Además, téngase presente lo señalado en el artículo 1.9.1.1 de las Bases de Licitación, por cuanto “La Sociedad Concesionaria será responsable de ejecutar la totalidad de los Proyectos de Ingeniería de Detalle, Modelos Tridimensionales, Microsimulaciones de Tránsito, Coordinación de Especialidades y Obtención de Cantidades de Obras que sean necesarios para la correcta ejecución de las obras, los que deberán ser sometidos a la revisión del Inspector Fiscal hasta su completa aprobación”.

227. (169) Art. 2.2.2.2 DISEÑO GEOMÉTRICO

En este artículo se indica que “El perfil de las calles de servicio será el establecido en los Antecedentes Referenciales señalados en el artículo 1.4.3 de las presentes Bases de Licitación. Las calles de servicio no definidas en los antecedentes mencionados anteriormente, deberán considerar un perfil de 6,0 m de ancho, bermas de 0,5 m y bombeo a dos aguas de 2,5%. Para las calles de servicio unidireccionales, se permitirá un ancho de 4,5 m.”

En el Antecedente Referencial N° 2 (2.1 Diseño Vial) entregado mediante el ORD N° 097, se entrega una tabla de calles de servicio. La longitud de las calles de servicio bidireccionales de esta tabla suma más que la longitud indicada en la tabla N° 39 Calles de Servicio de las BALI, y sin embargo la longitud de las calles unidireccionales suma bastante menos.

Consulta:

Se consulta sobre las calles de servicio unidireccionales no definidas en los antecedentes referenciales, ya que en las BALI no hay definición de ubicación, solo longitudes totales.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 2.2.2.2 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 4, N° 8 y N° 10, en el cual se señala que “El perfil de las calles de servicio será el establecido en los Antecedentes Referenciales señalados en el artículo 1.4.3 de las presentes Bases de Licitación. Las calles de servicio no definidas en los antecedentes mencionados anteriormente, deberán considerar un perfil mínimo de 6,0 m de ancho, bermas de 0,5 m y bombeo a dos aguas de 3,5%. Para las calles de servicio unidireccionales, se permitirá un ancho de 4,5 m”.

Asimismo, téngase presente lo señalado el artículo 1.4.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en cuanto a que “Los antecedentes entregados por el MOP señalados en el presente artículo, así como sus modificaciones y actualizaciones tienen el carácter de indicativos, salvo que en las presentes Bases de Licitación se señale algo diferente”. Además, remítase a lo establecido en el artículo 2.3.1.7 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8, en el cual se señala que “La Sociedad

Concesionaria deberá obligatoriamente construir, como mínimo, todas las calles de servicio y veredas peatonales en las cantidades y ubicaciones señaladas en el Antecedente Referencial N° 3 de la Tabla N° 2 del artículo 1.4.3, así como sus modificaciones y actualizaciones”. Por su parte, remítase al Antecedente Referencial N° 3 “Antecedentes para la Ingeniería de Detalle, Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi”, puesto a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficios Ord. N° 79 de 14 de junio de 2024, Ord. N° 216 de 13 de diciembre de 2024, Ord. N° 17 de 27 de enero de 2025 y Ord. N° 43 de 14 de abril de 2025, todos emitidos por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos. Con todo, téngase presente lo señalado en el artículo 1.9.1.1 de las Bases de Licitación, por cuanto “La Sociedad Concesionaria será responsable de ejecutar la totalidad de los Proyectos de Ingeniería de Detalle, Modelos Tridimensionales, Microsimulaciones de Tránsito, Coordinación de Especialidades y Obtención de Cantidades de Obras que sean necesarios para la correcta ejecución de las obras, los que deberán ser sometidos a la revisión del Inspector Fiscal hasta su completa aprobación”.

228. (097) Favor confirmar que las 38+4 pasarelas deben tener cubierta superior para lluvia, y elementos laterales de protección para lluvia y viento, tanto en las rampas como en la cúpula, y si esto es aplicable a las escaleras alternativas que se deben disponer en cada una de ellas.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 2.2.2.6 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en el cual se señala que “Tanto en el pasillo como en las rampas de acceso, la pasarela deberá estar dotada de cubierta superior y elementos laterales de protección del viento y lluvia”. Además, remítase al artículo 2.3.1.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en el cual se señala que “La Sociedad Concesionaria deberá obligatoriamente construir las pasarelas peatonales, en las ubicaciones señaladas en el Antecedente Referencial N° 3 de la Tabla N° 2 del artículo 1.4.3, así como sus modificaciones y actualizaciones”. Asimismo, remítase al Antecedente Referencial N° 3 “Antecedentes para la Ingeniería de Detalle, Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi”, puesto a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficios Ord. N° 79 de 14 de junio de 2024, Ord. N° 216 de 13 de diciembre de 2024, Ord. N° 17 de 27 de enero de 2025 y Ord. N° 43 de 14 de abril de 2025, todos emitidos por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos.

229. (157) Se solicita confirmar que la Tabla N°20 Velocidad de Proyecto (VP) de las BALI, es un resumen general de la exigencia de velocidad del proyecto, y las velocidades que se deben cumplir en el trazado son las indicadas en el Cuadro 3.3 Tramificación de Velocidades Eje Principal, del Informe Referencial entregado, toda vez que las velocidades descritas en este último cuadro son específicas por calzadas e indicadas en algunos sectores no abordados en el Artículo 2.2.2.2 Diseño Geométrico de las BALI.

Respuesta: No se confirma. Remítase a lo establecido en el artículo 1.4.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en cuanto a que “Los antecedentes entregados por el MOP señalados en el presente artículo, así como sus modificaciones y actualizaciones tienen el carácter de indicativos, salvo que en las presentes Bases de Licitación se señale algo diferente”. Además, remítase a lo establecido en el artículo 2.2.2.2 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 4, N° 8 y N° 10, en el cual se señala que, para las calzadas expresas (nuevas y existentes mejoradas), el Concesionario “deberá realizar el diseño teniendo como referencia las velocidades de proyecto (VP) indicadas en el Antecedente Referencial N° 3 de la Tabla N° 2 del artículo 1.4.3”. Asimismo, remítase al Antecedente Referencial N° 3 “Antecedentes para la Ingeniería de Detalle, Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi”, puesto a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficios Ord. N° 79 de 14

de junio de 2024, Ord. N° 216 de 13 de diciembre de 2024, Ord. N° 17 de 27 de enero de 2025 y Ord. N° 43 de 14 de abril de 2025, todos emitidos por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos. Con todo, téngase presente lo señalado en el artículo 1.9.1.1 de las Bases de Licitación, por cuanto “La Sociedad Concesionaria será responsable de ejecutar la totalidad de los Proyectos de Ingeniería de Detalle, Modelos Tridimensionales, Microsimulaciones de Tránsito, Coordinación de Especialidades y Obtención de Cantidades de Obras que sean necesarios para la correcta ejecución de las obras, los que deberán ser sometidos a la revisión del Inspector Fiscal hasta su completa aprobación”.

230. (102) ¿Los pasos de ganado existentes, deben mantenerse en la actual ubicación?

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 2.3.1.5 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8, en el cual se señala “La Sociedad Concesionaria deberá obligatoriamente construir los pasos superiores e inferiores, estructuras de enlace y atraviesos viales sin conexión a la Ruta que se señalan en el Antecedente Referencial N° 3 de la Tabla N° 2 del artículo 1.4.3, así como sus modificaciones y actualizaciones”. A su vez, remítase al Antecedente Referencial N° 3 “Antecedentes para la Ingeniería de Detalle, Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi”, puesto a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficios Ord. N° 79 de 14 de junio de 2024, Ord. N° 216 de 13 de diciembre de 2024, Ord. N° 17 de 27 de enero de 2025 y Ord. N° 43 de 14 de abril de 2025, todos emitidos por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos. Con todo, téngase presente lo señalado en el artículo 1.9.1.1 de las Bases de Licitación, por cuanto “La Sociedad Concesionaria será responsable de ejecutar la totalidad de los Proyectos de Ingeniería de Detalle, Modelos Tridimensionales, Microsimulaciones de Tránsito, Coordinación de Especialidades y Obtención de Cantidades de Obras que sean necesarios para la correcta ejecución de las obras, los que deberán ser sometidos a la revisión del Inspector Fiscal hasta su completa aprobación”.

231. (170) Art. 2.2.2.4 PUENTES Y ESTRUCTURAS

Al final del tercer párrafo se indica “En las estructuras desniveladas donde la Ruta 5 es un paso inferior, el diseño deberá considerar la implementación de vallas antivandálicas en ambos lados de la estructura superior.” Sin embargo, no indica nada respecto a los pasos superiores.

En el Antecedente Referencial N° 2 (2.3 Estructuras) entregado mediante el ORD N° 097, hay pasos superiores definidos con vallas antivandálicas y otros no.

Consulta:

Se consulta si hay alguna obligatoriedad de implementación de vallas antivandálicas en los pasos superiores o prevalece lo definido en los antecedentes referenciales de cada estructura.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 2.2.2.4 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 10, en el cual se señala que “(...) en aquellos lugares en que la Ruta 5 es un paso superior, se deberán considerar vallas antivandálicas a ambos lados de esta, si la vía transversal tiene una velocidad igual o superior a 80 km/hr”. Además, se hace presente lo señalado en el artículo 1.9.1.1 de las Bases de Licitación, por cuanto “La Sociedad Concesionaria será responsable de ejecutar la totalidad de los Proyectos de Ingeniería de Detalle, Modelos Tridimensionales, Microsimulaciones de Tránsito, Coordinación de Especialidades y Obtención de Cantidades de Obras que sean necesarios para la correcta ejecución de las obras, los que deberán ser sometidos a la revisión del Inspector Fiscal hasta su completa aprobación”.

232. (171) Art. 2.2.2.4 PUENTES Y ESTRUCTURAS

En el tercer párrafo de este artículo señala que "Para el diseño de la plataforma de los puentes señalados en el artículo 2.3.1.4 de las presentes Bases de Licitación, la Sociedad Concesionaria deberá considerar la lámina 4.601.001 del Manual de Carreteras, Volumen N°4. Sin perjuicio de lo establecido en los Antecedentes Referenciales indicados en el artículo 1.4.3 de las presentes Bases de Licitación el resto de los puentes preexistentes mantendrán el mismo ancho de la plataforma y se deberán reemplazar las barreras de contención por barreras metálicas con un nivel de contención H4B (máxima capacidad) homologada"

El artículo 2.3.1.4, se refiere solo a los puentes nuevos.

Consulta

¿Qué se indica cuando se refiere a "el resto de los puentes preexistentes"? ¿Cuál es el puente preexistente en el que no se debe reemplazar la barrera de contención por barrera metálica H4B?

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 61 de la Circular Aclaratoria N° 10. Además, se hace presente lo señalado en el artículo 1.9.1.1 de las Bases de Licitación, por cuanto "La Sociedad Concesionaria será responsable de ejecutar la totalidad de los Proyectos de Ingeniería de Detalle, Modelos Tridimensionales, Microsimulaciones de Tránsito, Coordinación de Especialidades y Obtención de Cantidades de Obras que sean necesarios para la correcta ejecución de las obras, los que deberán ser sometidos a la revisión del Inspector Fiscal hasta su completa aprobación".

233. (172) Art. 2.2.2.8.1 SEÑALES VERTICALES

En el último párrafo se indica para las señales tipo mapa que "En caso que el emplazamiento requiera expropiación, se podrá reubicar dicha señal en un rango de +20% de 500 m, distancia desde la señal hasta la pista de frenado."

Consulta

Se consulta por la ubicación de la pista o lecho de frenado mencionado en el tramo Chacao – Chonchi.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 64 de la Circular Aclaratoria N° 10, en tanto que elimina el párrafo relativo a la propuesta de ubicación para las señales tipo mapa.

234. (175) Art. 2.3.1.1 CONSTRUCCION DE VARIANTES EN CALZADA SIMPLE

En la Tabla N° 31 de este artículo, se define en el Sector C la Variante de Mocopulli (DM 1.171,398 al DM 1.174,840) como calzada simple bidireccional.

No obstante, en el Antecedente Referencial N° 2 (2.1 Diseño Vial) entregado mediante el ORD N° 097, se entregan planos en el Tramo 4 con la variante en doble calzada, así como en el "Cuadro 3.2 Sectorización según doble calzada, bidireccional" de la Memoria Vial estaría incluida en el tramo de doble calzada del Dm 1.164.700 al DM 1.182.150.

Consulta:

Se solicita aclarar la definición de la Variante de Mocopulli. Si hay que ejecutarla finalmente en doble calzada, se solicita aclarar si una vez autorizada la respectiva Puestas en Servicio Provisoria Parcial de las Obras del sector C, quedará excluido del Contrato de Concesión el tramo de la actual Ruta 5 que sea reemplazado por la Variante Mocopulli, al igual que la variante de Ancud.

Respuesta: En el entendido que la consulta hace referencia al artículo 2.3.1.1.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8, remítase al referido artículo en cuanto a que "La Sociedad Concesionaria deberá obligatoriamente construir las variantes en calzada simple, en las ubicaciones y

longitudes señaladas en el Antecedente Referencial N° 3 de la Tabla N° 2 del artículo 1.4.3, así como sus modificaciones y actualizaciones”. Asimismo, remítase al Antecedente Referencial N° 3 “Antecedentes para la Ingeniería de Detalle, Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi”, puesto a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficios Ord. N° 79 de 14 de junio de 2024, Ord. N° 216 de 13 de diciembre de 2024, Ord. N° 17 de 27 de enero de 2025 y Ord. N° 43 de 14 de abril de 2025, todos emitidos por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos, en el cual se establece que la “Variante Mocopulli Larga”, en el emplazamiento ahí indicado, se deberá construir en calzada simple; asimismo, el referido Antecedente Referencial establece que la “Variante Mocopulli Corta”, en el emplazamiento ahí indicado, se deberá construir en doble calzada.

Por otra parte, en el entendido que la consulta hace referencia a la “Variante Mocopulli Corta”, remítase a lo establecido en el artículo 1.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en el cual se indica que en el Sector C del proyecto se considera la construcción de 5 (cinco) variantes, entre las cuales se encuentra la “Variante Mocopulli Corta”, proyectada en doble calzada; asimismo, el referido artículo señala que “una vez obtenida la Puesta en Servicio Provisoria Parcial del Sector C conforme a lo señalado en 1.10.1 letra B, el tramo entre los Km 1.167 y Km 1.170 de la actual Ruta 5, asociado al trazado de la ‘Variante Mocopulli Corta’ y el tramo entre los Km 1.175 y Km 1.179 de la actual Ruta 5, asociado al trazado de la ‘Variante Pid Pid’, quedarán excluidos del Contrato de Concesión y su conservación pasará a tuición de la DV”.

235. (182) En el caso de los tramos de Ruta 5 donde, según el Proyecto Referencial, se debe mantener la calzada existente, ¿existe la obligatoriedad de que dichos tramos cumplan con la normativa actual de trazado o se puede mantener su geometría actual?

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.4.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en cuanto a que “Los antecedentes entregados por el MOP señalados en el presente artículo, así como sus modificaciones y actualizaciones tienen el carácter de indicativos, salvo que en las presentes Bases de Licitación se señale algo diferente”. Además, remítase a lo establecido en el artículo 2.2.2.2 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 4, N° 8 y N° 10, en el cual se señala que en “las calzadas preexistentes que los Antecedentes Referenciales indican que se mantiene su uso, se podrán mantener sus propiedades en planta, alzado y bombeo, debiendo corregirse si corresponde, su berma y peralte, siendo necesario ejecutar en cualquier caso las transiciones correspondientes”, y que “En el diseño geométrico, sólo en los tramos del Proyecto en que se mantiene la calzada preexistente, incluyendo las curvas en planta o alzado inmediatamente anterior y posterior a dichos tramos, se podrán adoptar las relajaciones que se establecen en la Sección 3.206 del Manual de Carreteras, Volumen N° 3, tanto para las calzadas preexistentes como para las calzadas nuevas proyectadas”. Asimismo, remítase al capítulo 2.1 del Antecedente Referencial N° 3 “Antecedentes para la Ingeniería de Detalle, Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi”, puesto a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficios Ord. N° 79 de 14 de junio de 2024, Ord. N° 216 de 13 de diciembre de 2024, Ord. N° 17 de 27 de enero de 2025 y Ord. N° 43 de 14 de abril de 2025, todos emitidos por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos, en el cual se indican los tramos de calzada preexistente que no requieren rectificaciones en planta ni alzado. Con todo, téngase presente lo señalado en el artículo 1.9.1.1 de las Bases de Licitación, en tanto “La Sociedad Concesionaria será responsable de ejecutar la totalidad de los Proyectos de Ingeniería de Detalle, Modelos Tridimensionales, Microsimulaciones de Tránsito, Coordinación de Especialidades y Obtención de Cantidades de Obras que sean necesarios para la correcta ejecución de las obras, los que deberán ser sometidos a la revisión del Inspector Fiscal hasta su completa aprobación”.

236. (187) Documento de Referencia BALI. Numeral 2.2.2.29 "Miradores". Se solicita enviar proyecto referencial de miradores o indicar cuál es superficie mínima que debemos considerar en el diseño de cada uno de ellos.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.4.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, el cual señala que "Los antecedentes entregados por el MOP señalados en el presente artículo, así como sus modificaciones y actualizaciones tienen el carácter de indicativos, salvo que en las presentes Bases de Licitación se señale algo diferente". Además, se hace presente que los Antecedentes Referenciales con que cuenta el MOP fueron puestos a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficios Ord. N° 97 de 22 de junio de 2021, Ord. N° 124 de 3 de agosto de 2021, Ord. N° 75 de 7 de abril de 2022, Ord. N° 79 de 14 de junio de 2024, Ord. N° 198 de 30 de octubre de 2024, Ord. N° 200 de 8 de noviembre de 2024, Ord. N° 216 de 13 de diciembre de 2024, Ord. N° 17 de 27 de enero de 2025 y Ord. N° 43 de 14 de abril de 2025, emitidos por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos. Asimismo, se hace presente la entrega de antecedentes informativos realizada mediante Oficio Ord. N° 27 de 13 de febrero de 2025, emitido por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos.

Por otra parte, las Bases de Licitación no exigen una superficie mínima para el diseño del mirador señalado en el artículo 2.2.2.29; sin embargo, remítase al referido artículo, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8, en el cual se señalan las características y elementos que se deben considerar en el diseño del mirador. Asimismo, se hace presente lo establecido en el artículo 1.9.1.2.2 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 8, en el cual se indica que la Sociedad Concesionaria deberá incorporar dentro del Proyecto de Ingeniería de Detalle el diseño de arquitectura del mirador. Además, téngase presente lo señalado en el artículo 1.9.1.1 de las Bases de Licitación, por cuanto "La Sociedad Concesionaria será responsable de ejecutar la totalidad de los Proyectos de Ingeniería de Detalle, Modelos Tridimensionales, Microsimulaciones de Tránsito, Coordinación de Especialidades y Obtención de Cantidades de Obras que sean necesarios para la correcta ejecución de las obras, los que deberán ser sometidos a la revisión del Inspector Fiscal hasta su completa aprobación".

237. (192) Documento de Referencia BALI. Numeral 2.2.2.2 "Diseño Geométrico". En su primer párrafo señala que se podrá mantener el bombeo de los tramos de la Ruta 5 que no se modifican, se consulta si en estos tramos se podrá proponer un recapado para mantener el bombeo existente, se solicita confirmar.

Respuesta: Se confirma. Remítase a lo establecido en el artículo 2.2.2.2 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 4, N° 8 y N° 10, en el cual se establece que "en las calzadas preexistentes que mantiene su uso de acuerdo con lo señalado en el Antecedente Referencial N° 3 de la Tabla N° 2 del artículo 1.4.3, se podrá mantener su geometría en planta, alzado y bombeo, debiendo corregirse si corresponde, su berma y peralte, siendo necesario ejecutar en cualquier caso las transiciones correspondientes". Además, se hace presente lo señalado en el artículo 1.9.1.1 de las Bases de Licitación, por cuanto "La Sociedad Concesionaria será responsable de ejecutar la totalidad de los Proyectos de Ingeniería de Detalle, Modelos Tridimensionales, Microsimulaciones de Tránsito, Coordinación de Especialidades y Obtención de Cantidades de Obras que sean necesarios para la correcta ejecución de las obras, los que deberán ser sometidos a la revisión del Inspector Fiscal hasta su completa aprobación".

238. (193) Documento de Referencia BALI. Numeral 2.2.2.2 “Diseño Geométrico”. En relación con el mismo acápite, se puede interpretar que mantener el bombeo de la Ruta 5 en los tramos que no se modifican y proponer restricciones puntuales de velocidad con el fin de evitar una intervención mayor, se puede deducir que también se aplicar a los peraltes existentes, se solicita confirmar si este criterio es extensible a los peraltes existentes.

Respuesta: No se confirma. Remítase a lo establecido en el artículo 2.2.2.2 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 4, N° 8 y N° 10, en el cual se establece que “en las calzadas preexistentes que mantiene su uso de acuerdo con lo señalado en el Antecedente Referencial N° 3 de la Tabla N° 2 del artículo 1.4.3, se podrá mantener su geometría en planta, alzado y bombeo, debiendo corregirse si corresponde, su berma y peralte, siendo necesario ejecutar en cualquier caso las transiciones correspondientes”. Además, se hace presente lo señalado en el artículo 1.9.1.1 de las Bases de Licitación, por cuanto “La Sociedad Concesionaria será responsable de ejecutar la totalidad de los Proyectos de Ingeniería de Detalle, Modelos Tridimensionales, Microsimulaciones de Tránsito, Coordinación de Especialidades y Obtención de Cantidades de Obras que sean necesarios para la correcta ejecución de las obras, los que deberán ser sometidos a la revisión del Inspector Fiscal hasta su completa aprobación”.

239. (231) En relación a lo indicado en el punto 2.3.1.20.3 de las BALI; para los puentes preexistentes, referente a la colocación de barandas metálicas homologadas con un nivel de contención H4B, actualmente los puentes cuentan con barreras de hormigón como delimitación de la franja peatonal, se consulta si las barreras de hormigón deben ser retiradas y reemplazadas por barandas metálicas con el nivel de contención H4B.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 2.3.1.20.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 10, en el cual se señala que “Para los puentes preexistentes de la Ruta 5, la Sociedad Concesionaria deberá ejecutar a su entero cargo, costo y responsabilidad, como mínimo las siguientes obras: (...) Colocación de barandas metálicas homologadas con un nivel de contención H4B. (...)”.

240. (232) En relación a lo indicado en el punto 2.3.1.20.3 de las BALI; para los puentes preexistentes, referente a la colocación de barandas metálicas homologadas con un nivel de contención H4B, y en relación al Puente Pudeto existente, donde se establecen barandas de hormigón tipo F alta, se consulta sobre la barrera que debe ser considerada finalmente.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 2.2.2.4 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 10, en el cual se señala que “Sin perjuicio de lo establecido en los Antecedentes Referenciales indicados en el artículo 1.4.3 de las presentes Bases de Licitación, a excepción del Puente Huicha Izquierdo, el cual deberá ser reemplazado totalmente y para cuyo diseño se deberá considerar lo establecido en el presente artículo para puentes nuevos, para el resto de los puentes preexistentes se mantendrá el mismo ancho de la plataforma y se deberán reemplazar las barreras de contención”. Asimismo, remítase a lo establecido en el artículo 2.3.1.20.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 10, en el cual se señala que “Para los puentes preexistentes de la Ruta 5, la Sociedad Concesionaria deberá ejecutar a su entero cargo, costo y responsabilidad, como mínimo las siguientes obras: (...) Colocación de barandas metálicas homologadas con un nivel de contención H4B. (...)”.

241. (272) Con respecto a numeral 2.2.2.30 de las BALI, página 272 en relación con Atravesos de Animales: de acuerdo con la experiencia en otras concesiones, los atravesos de Manual de Carreteras son insuficientes para el natural desplazamiento de la fauna silvestre. Con relación a las especificaciones técnicas, se solicita modificar esta cláusula, y vincular con la evaluación ambiental del proyecto vial.

Respuesta: Se mantiene lo establecido en el artículo 2.2.2.30 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 10, en el cual se indican las características y elementos que se deben considerar en el diseño de los atravesos de animales. Además, se hace presente lo señalado en el artículo 1.9.1.1 de las Bases de Licitación, por cuanto “La Sociedad Concesionaria será responsable de ejecutar la totalidad de los Proyectos de Ingeniería de Detalle, Modelos Tridimensionales, Microsimulaciones de Tránsito, Coordinación de Especialidades y Obtención de Cantidades de Obras que sean necesarios para la correcta ejecución de las obras, los que deberán ser sometidos a la revisión del Inspector Fiscal hasta su completa aprobación”.

242. (273) Con respecto a numeral 2.3.1.10.1 de las BALI, página 327 en relación con Cierrosperimetrales o cercos de deslindes: De acuerdo a la experiencia en otras obras, los cercos de alambre de púas son perjudiciales para la fauna Silvestre. Con relación a las especificaciones técnicas, se solicita modificar esta cláusula, y vincular con la evaluación ambiental del proyecto vial.

Respuesta: En el entendido que la consulta hace referencia al “cerco normal de alambres de siete hebras del Tipo 7AP-N”, se mantiene lo establecido en el artículo 2.3.1.10.1 de las Bases de Licitación.

243. (284) Art. 1.3 DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Como se indica en las Bases de Licitación, “El Proyecto considera además, la operación y mantención de aproximadamente 16 kilómetros de camino con perfil de una calzada bidireccional, correspondientes al Baipás Castro, obra en ejecución por la Dirección de Vialidad del MOP conforme al contrato denominado "Terminación Construcción By Pass Castro, Ruta 5 Sector de Llau Llao, Ruta 5 Sector de Alcaldeo, Comuna Castro y Chonchi, Provincia de Chiloé, Región de Los Lagos" adjudicado mediante resolución DGOP No 18 de 2020”.

Consulta

- 1) Se desea saber si los estándares mínimos de cumplimiento (IRI, resistencia al deslizamiento, macrotextura, agrietamiento, ahuellamiento, etc...), con que se entregará a la Concesión este By Pass de Castro serán los mismos que se exigirán a la Concesión de Ruta 5 Chacao-Chonchi.
- 2) En caso negativo, que los parámetros con los que se entregue a la Concesión sean inferiores a los de Ruta 5 Tramo Chacao Chonchi; se consulta si se exigirá a la Sociedad Concesionaria mantener los parámetros con los que se recibirá la infraestructura.

Se consulta, también, si se podrá exigir a la Concesión actuar sobre la infraestructura e igualar los parámetros del By Pass de Castro con los de la Ruta 5 Chacao-Chonchi.

Respuestas 1) y 2): Remítase a lo establecido en el artículo 1.8.7 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en el cual se señala que “La Sociedad Concesionaria recibirá la infraestructura preexistente en el estado en que se encuentre en el momento de su entrega y será de su entera responsabilidad, cargo y costo, realizar las obras de mantenimiento de la infraestructura exigidas en los documentos que conforman el Contrato de Concesión”;

y a lo señalado en el número iv) del citado artículo, en cuanto a que “El proyecto considera el mejoramiento preliminar inicial de la calzada preexistente en los Sectores B y C, como un paso previo a la rehabilitación definitiva indicada en 2.3.1.20 y a la ampliación a segundas calzadas que se señala en 2.3.1.1.3”, “a excepción del tramo asociado al Baipás Castro definido en la letra c) del número i) del presente artículo”. Asimismo, remítase a lo establecido en el artículo 2.2.2.18 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8, en el cual se señala que respecto de los Teléfonos S.O.S, “En los tramos de doble calzada, éstos se ubicarán de preferencia uno frente al otro y en los tramos de calzada simple, incluyendo el tramo del Baipás Castro ubicado aproximadamente entre el Dm 1.187.548 y Dm 1.202.400, éstos se ubicarán alternadamente uno a cada lado de la ruta”. Además, téngase presente lo establecido en el artículo 2.4.3.2 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 8 y N° 10, en el cual se señala que “El Concesionario estará obligado desde la autorización de la Puesta en Servicio Provisoria de las Obras Preexistentes o de la Fase 1 y hasta la autorización de la Puesta en Servicio Provisoria de la Totalidad de las Obras, a cumplir con las exigencias establecidas en los artículos 2.4.3.2.7 y 2.4.3.2.8. Asimismo, a partir de cada una de las Puestas en Servicio Provisorias Parciales de las Obras de los Subsectores A1, A2 y de los Sectores B y C, de acuerdo con lo establecido en la letra b) del artículo 1.9.2.7, y hasta el término de la concesión, el Concesionario deberá dar cumplimiento a las exigencias establecidas en los artículos 2.4.3.2.1 al 2.4.3.2.6”.

Por otra parte, se hace presente que la información existente asociada a indicadores estructurales y funcionales de los pavimentos, entre el Km 1.085 y el Km 1.211 de la Ruta 5 en el tramo Chacao – Chonchi, correspondiente al tramo del “Baipás Castro”, ha sido puesta a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC mediante Oficio Ord. N° 195 de 22 de octubre de 2024.

244. (049) Se entiende que se permitirá adoptar las relajaciones que se establecen en la Sección 3.206 del Manual de Carreteras, en particular en los tramos del Dm 1.124.800 al 1.126.800 y del DM 1.144.600 al 1.145.600, con inclinaciones de la rasante de 5,5% (superiores al máximo para una $V_p = 100$ km/h). Favor confirmar.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 2.2.2.2 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 4, N° 8 y N° 10, en el cual se establece que “En el diseño geométrico, sólo en los tramos del Proyecto en que se mantiene la calzada preexistente, incluyendo la curva en planta o alzado inmediatamente anterior y posterior a dichos tramos, cuando los separe una recta de longitud inferior a 400 m, se podrán adoptar los criterios que se establecen en la Sección 3.206 del Volumen N° 3 del Manual de Carreteras, aplicando tanto para la calzada preexistente como para la calzada nueva proyectada. En el diseño geométrico del resto del trazado, no se podrán aplicar dichos criterios, salvo por razones fundadas que deberán ser propuestas por la Sociedad Concesionaria y sometidas a la aprobación del Inspector Fiscal”. Además, remítase a lo señalado en el artículo 1.9.1.1 de las Bases de Licitación, por cuanto “La Sociedad Concesionaria será responsable de ejecutar la totalidad de los Proyectos de Ingeniería de Detalle, Modelos Tridimensionales, Microsimulaciones de Tránsito, Coordinación de Especialidades y Obtención de Cantidades de Obras que sean necesarios para la correcta ejecución de las obras, los que deberán ser sometidos a la revisión del Inspector Fiscal hasta su completa aprobación”.

245. (150) Se solicita confirmar la posición, extensión y perfil tipo de las calles locales que se deben considerar en la licitación. En artículo 2.3.1.7 de las BALI se establece mediante la Tabla N°39 que se deben considerar 65.5 kilómetros de calles bidireccionales y 6.0 kilómetros de calles unidireccionales. A su vez en Antecedente Referencial N°1 de las presentes BALI se entregó como anexo de la memoria de diseño geométrico listado de calles locales que suman en su totalidad 66.353,4 metros y se señala al final del documento, “Nota (1): Calles de Servicios que podría presentar alguna inconsistencia con los planos de diseño geométrico, primara lo dispuesto en la presente tabla.”. Por lo anterior se solicita confirmar que las calles de servicio a considerar en el presente contrato corresponden solamente a estos 66.353,4 metros de calles locales y no los totales indicados en las Tabla N°39 de las BALI.

Respuesta: No se confirma. Remítase a lo establecido en el artículo 2.3.1.7 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8, en el cual se señala que “La Sociedad Concesionaria deberá obligatoriamente construir, como mínimo, todas las calles de servicio y veredas peatonales en las cantidades y ubicaciones señaladas en el Antecedente Referencial N° 3 de la Tabla N° 2 del artículo 1.4.3, así como sus modificaciones y actualizaciones”. Asimismo, remítase al Antecedente Referencial N° 3 “Antecedentes para la Ingeniería de Detalle, Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi”, puesto a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficios Ord. N° 79 de 14 de junio de 2024, Ord. N° 216 de 13 de diciembre de 2024, Ord. N° 17 de 27 de enero de 2025 y Ord. N° 43 de 14 de abril de 2025, todos emitidos por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos. Además, remítase a lo señalado en el artículo 1.9.1.1 de las Bases de Licitación, por cuanto “La Sociedad Concesionaria será responsable de ejecutar la totalidad de los Proyectos de Ingeniería de Detalle, Modelos Tridimensionales, Microsimulaciones de Tránsito, Coordinación de Especialidades y Obtención de Cantidades de Obras que sean necesarios para la correcta ejecución de las obras, los que deberán ser sometidos a la revisión del Inspector Fiscal hasta su completa aprobación”.

246. (302) Se solicita entrega de Antecedente Referencial N°4.

Respuesta: Se hace presente que el Antecedente Referencial N° 4 fue eliminado mediante rectificación N° 7 de la CA N° 8. Sin perjuicio de lo anterior, remítase a lo establecido en el artículo 1.4.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en el cual se indican los 3 (tres) Antecedentes Referenciales del proyecto de concesión.

Por otra parte y a título meramente informativo, se hace presente que la información solicitada fue puesta a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos mediante Oficio Ord. N° 75 de 7 de abril de 2022.

247. (377) Referencia 1: Ord. 047-2021. Antecedente Referencial N°2 Diseño Anteproyecto

En el informe Final Anteproyecto, Fase II. Volumen 5: Anteproyecto de Saneamiento y Drenaje, con respecto al drenaje transversal se presenta un listado de obras proyectadas con su respectivo dimensionamiento. Por otro lado, en los planos del área se observa que algunas de estas obras transversales no se encuentran proyectadas.

Dadas estas discrepancias, solicitamos al MOP aclarar la definición de los elementos proyectados para la nueva concesión, así como el orden de prelación de los antecedentes en el caso de persistir las discrepancias.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.4.3 de las Bases de Licitación, en el cual se señala que “Los antecedentes entregados por el MOP señalados en el presente artículo, así como sus modificaciones y actualizaciones tienen el carácter de

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

Sin perjuicio de lo anterior, téngase presente lo señalado en el artículo 1.4.1, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8, conforme al cual “En caso de discrepancia en la interpretación del Contrato de Concesión primará lo dispuesto en las presentes Bases de Licitación y sus Circulares Aclaratorias, si las hubiere, por sobre lo establecido en la Oferta presentada por el Adjudicatario de la Concesión, salvo el caso en que ésta contenga aspectos superiores a lo exigido en las presentes Bases de Licitación y sus Circulares Aclaratorias, lo que será calificado por el DGC”; y en el artículo 1.9.1.1, ambos de las Bases de Licitación, en cuanto señala que “La Sociedad Concesionaria deberá elaborar los Proyectos de Ingeniería de Detalle de todas las obras incluidas en las presentes Bases de Licitación, en los Antecedentes Referenciales y/o en el(los) Anteproyecto(s) Alternativo(s) que forman parte de su Oferta Técnica, incluidas todas las copias que el Inspector Fiscal solicite y para todas las instancias de revisión a su entero cargo, costo y responsabilidad”.

248. (378) Referencia 1: Ord. 047-2021. Antecedente Referencial N°2 Diseño Anteproyecto

En el informe Final Anteproyecto, Fase II. Volumen 5: Anteproyecto de Saneamiento y Drenaje, con respecto al drenaje longitudinal solo indica las respectivas secciones tipo. Por otro lado, en los planos del área se observa que en algunos casos las longitudes de elementos longitudinales como fosos, contrafosos, cunetas y soleras, no corresponden a la indicada en la información de cada elemento.

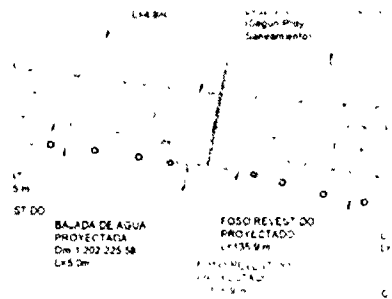


Figura 1. Foso proyectado con longitud sobredimensionada

Dadas estas discrepancias, solicitamos al MOP una aclarar la definición de los elementos proyectados para la nueva concesión, así como el orden de prelación de los antecedentes en el caso de persistir las discrepancias.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.4.3 de las Bases de Licitación, en el cual se señala que “Los antecedentes entregados por el MOP señalados en el presente artículo, así como sus modificaciones y actualizaciones tienen el carácter de indicativos, salvo que en las presentes Bases de Licitación se señale algo diferente. Será de total responsabilidad, cargo y costo de la Sociedad Concesionaria, la elaboración del Proyecto de Ingeniería de Detalle de acuerdo a los Estándares Técnicos exigidos en las Bases de Licitación y la materialización de las obras necesarias para el adecuado funcionamiento y cumplimiento de los Niveles de Servicio”.

Sin perjuicio de lo anterior, téngase presente lo establecido en el artículo 1.4.1, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8, conforme al cual “En caso de discrepancia en la interpretación del Contrato de Concesión primará lo dispuesto en las presentes Bases de Licitación y sus Circulares Aclaratorias, si las hubiere, por sobre lo establecido en la Oferta presentada por el Adjudicatario de la Concesión, salvo el caso en que ésta contenga aspectos superiores a lo exigido en las presentes Bases de Licitación y sus Circulares Aclaratorias, lo que será calificado por

el DGC”; y en el artículo 1.9.1.1, ambos de las Bases de Licitación, en cuanto señala que “La Sociedad Concesionaria deberá elaborar los Proyectos de Ingeniería de Detalle de todas las obras incluidas en las presentes Bases de Licitación, en los Antecedentes Referenciales y/o en el(los) Anteproyecto(s) Alternativo(s) que forman parte de su Oferta Técnica, incluidas todas las copias que el Inspector Fiscal solicite y para todas las instancias de revisión a su entero cargo, costo y responsabilidad”.

249. (386) Referencia 1: ORD 097-2021. Antecedente referencial N°2. Planos estructuras. Referencia 2: ORD 017-2025. KMZ

En cuanto a las dimensiones de las estructuras del proyecto, específicamente el largo y ancho de la plataforma, se observa que las presentadas en los planos del ORD 097-2021 difieren de las mostradas en el archivo KMZ del ORD 017-2025.

En relación con lo mencionado anteriormente, se busca precisar las dimensiones de las estructuras, considerando que los cambios observados podrían tener un motivo.

A modo de ejemplo se muestra el siguiente caso:

- PI Chepú el cual presenta en los planos un L= 53 m mientras que en el KMZ este disminuye a L= 30 m

Debido a lo anterior y con el fin de asegurar el entendimiento uniforme y garantizar la igualdad en la valoración de las ofertas, solicitamos al MOP una aclaración sobre la definición de los elementos proyectados para la nueva concesión, así como el orden de prelación de los antecedentes en caso de persistir las discrepancias.

Además, solicitamos al MOP aclarar las siguientes consultas:

1. Confirmar que las obras pueden ser de un tramo, es decir, no tengan cepa en caso de que la longitud así lo permita

Respuesta: El archivo KMZ no forma parte de los Antecedentes Referenciales. Remítase a lo establecido en el artículo 1.4.3 de las Bases de Licitación, en el cual se señala que “Los antecedentes entregados por el MOP señalados en el presente artículo, así como sus modificaciones y actualizaciones tienen el carácter de indicativos, salvo que en las presentes Bases de Licitación se señale algo diferente. Será de total responsabilidad, cargo y costo de la Sociedad Concesionaria, la elaboración del Proyecto de Ingeniería de Detalle de acuerdo a los Estándares Técnicos exigidos en las Bases de Licitación y la materialización de las obras necesarias para el adecuado funcionamiento y cumplimiento de los Niveles de Servicio”. A su vez, remítase a lo señalado en el artículo 1.9.1.1 de las Bases de Licitación, por cuanto señala que “La Sociedad Concesionaria será responsable de ejecutar la totalidad de los Proyectos de Ingeniería de Detalle, Modelos Tridimensionales, Microsimulaciones de Tránsito, Coordinación de Especialidades y Obtención de Cantidades de Obras que sean necesarios para la correcta ejecución de las obras, los que deberán ser sometidos a la revisión del Inspector Fiscal hasta su completa aprobación”.

Sin perjuicio de lo anterior, téngase presente lo señalado en el artículo 1.4.1, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8, conforme al cual “En caso de discrepancia en la interpretación del Contrato de Concesión primará lo dispuesto en las presentes Bases de Licitación y sus Circulares Aclaratorias, si las hubiere, por sobre lo establecido en la Oferta presentada por el Adjudicatario de la Concesión, salvo el caso en que ésta contenga aspectos superiores a lo exigido en las presentes Bases de Licitación y sus Circulares Aclaratorias, lo que será calificado por el DGC”; y en el artículo 1.9.1.1, ambos de las Bases de Licitación, en cuanto señala que “La Sociedad Concesionaria deberá elaborar los Proyectos de Ingeniería de Detalle de todas las obras incluidas en las presentes Bases de Licitación, en los Antecedentes Referenciales y/o en el(los) Anteproyecto(s) Alternativo(s) que forman parte de su Oferta Técnica, incluidas todas las copias que el Inspector Fiscal solicite y para todas las instancias de revisión a su entero cargo, costo y responsabilidad”.

250. (391) Referencia 1: Ord. 017-2025. Antecedente Referencial N°3, Antecedentes para la Ingeniería de Detalle

Se solicita al MOP actualizar el documento de ARN°3 e indicar las obras que el concesionario debe ejecutar en el sector A1 y A2. Así mismo señalar claramente que áreas de la Actual Ruta 5 será desafectadas de la sociedad concesionaria.

Respuesta: Remítase al Antecedente Referencial N° 3 “Antecedentes para la Ingeniería de Detalle, Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi”, puesto a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficios Ord. N° 79 de 14 de junio de 2024, Ord. N° 216 de 13 de diciembre de 2024, Ord. N° 17 de 27 de enero de 2025 y Ord. N° 43 de 14 de abril de 2025, todos emitidos por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos.

En relación a los tramos de la actual Ruta 5 que serán desafectados del proyecto, remítase a lo establecido en el artículo 1.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en el cual se detallan las desafectaciones respecto del sector B y C, indicando que, para el Sector B del proyecto, “(...) una vez obtenida la Puesta en Servicio Provisoria Parcial del Sector B conforme a lo señalado en 1.10.1 letra B, el tramo entre el Km 1.111 y el Km 1.120 de la actual Ruta 5, asociado al trazado de la variante Ancud, quedará excluido del Contrato de Concesión y su conservación pasará a tuición de la DV”, mientras que para el Sector C, “(...) una vez obtenida la Puesta en Servicio Provisoria Parcial del Sector C conforme a lo señalado en 1.10.1 letra B, el tramo entre los Km 1.167 y Km 1.170 de la actual Ruta 5, asociado al trazado de la “Variante Mocopulli Corta” y el tramo entre los Km 1.175 y Km 1.179 de la actual Ruta 5, asociado al trazado de la “Variante Pid Pid”, quedarán excluidos del Contrato de Concesión y su conservación pasará a tuición de la DV”.

251. (270) ART. 1.3 DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Como se indica en las Bases de Licitación, *“El Proyecto considera además, la operación y mantención de aproximadamente 16 kilómetros de camino con perfil de una calzada bidireccional, correspondientes al Baipás Castro, obra en ejecución por la Dirección de Vialidad del MOP conforme al contrato denominado “Terminación Construcción By Pass Castro, Ruta 5 Sector de Llau Llao, Ruta 5 Sector de Alcaldeo, Comuna Castro y Chonchi, Provincia de Chiloé, Región de Los Lagos” adjudicado mediante resolución DGOP No 18 de 2020”.*

Con respecto a la actual Ruta 5 se indica en las Bases de Licitación, que *“el tramo entre los Km 1.184 y Km 1.200 de la actual Ruta 5, asociado al trazado que atraviesa por el centro de la ciudad de Castro, no será considerado como parte de la Concesión”*

Consulta

Se desea saber qué ocurriría si la terminación, y puesta en servicio, de esta infraestructura By Pass de Castro, actualmente en ejecución, sufriese alguna paralización o demora, como afectaría a esta Concesión ruta 5 Tramo Chacao- Chonchi.

Respuesta: En cuanto a la entrega de las obras del trazado del Baipás Castro (subsector C.2), remítase a lo establecido en el artículo 1.8.7 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, que se refiere a la entrega de estas obras tanto en el caso que hayan sido terminadas antes de la fecha de constitución de la Sociedad Concesionaria, como en el caso que dichas obras se terminen en fecha posterior a la constitución de la Sociedad Concesionaria.

252. (281) Se solicita mencionar como afectará en plazos y contractualmente esta licitación el eventual atraso relacionado a entrega y operación del Puente Chacao.

Respuesta: Remítase a lo señalado en el artículo 1.7.6.1 de las Bases de Licitación previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10 y a lo señalado respecto a la componente *Comp*, en el artículo 1.9.2.7 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8, N° 9 y N° 10.

253. (282) PUENTE CHACAO

Como se indica en las Bases de Licitación, el Proyecto se inicia en el acceso sur del futuro Puente Chacao actualmente en construcción por la Dirección de Vialidad del MOP conforme al contrato denominado "Diseño y Construcción del Puente Chacao, Región de Los Lagos" adjudicado mediante resolución DGOP No 201 de 2013. Estas obras, según la información que se dispone en la actualidad, tiene prevista su finalización a principios del año 2025.

A finales del año 2024 y principios del 2025 se tiene prevista la entrega de los terrenos y comienzo de las obras de la presente Concesión Ruta 5 Tramo: Chacao-Chonchi.

La terminación de las obras del puente y puesta en servicio es de gran importancia para el desarrollo de las obras para el movimiento de maquinaria, equipos y transporte de materiales por la economía y agilidad que supondría esta infraestructura.

Consulta

- 1) Si la terminación, y puesta en servicio, de esta infraestructura sufriese alguna paralización o demora, se desea saber si habría algún mecanismo de compensación económica, dado el gran perjuicio económico que supondría para el desarrollo de las obras de la Concesión la ejecución sin poder utilizar el Puente Chacao.
- 2) Se consulta si en caso de que se produjera paralización o retraso en la terminación y puesta en servicio de esta infraestructura, habría algún mecanismo de compensación, o reparto de riesgos, en cuanto a la planificación de las obras. En este caso, posiblemente, no se puedan cumplir los hitos de las declaraciones de avance, o las puestas en servicio de las obras, indicados en las Bases de Licitación.

Se consulta si estos compromisos contractuales se podrán modificar.

Respuestas 1) y 2): En el caso de paralización o demora respecto de las obras del Puente Chacao, solo se considera un mecanismo de compensación por los ingresos no percibidos conforme a lo señalado respecto a la componente *Comp*, en el artículo 1.9.2.7 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8, N° 9 y N° 10. Además, remítase a lo señalado en el artículo 1.7.6.1 de las Bases de Licitación previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10.

254. (283) Art. 1.3 DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Como se indica en las Bases de Licitación, *"El Proyecto considera además, la operación y mantención de aproximadamente 16 kilómetros de camino con perfil de una calzada bidireccional, correspondientes al Baipás Castro, obra en ejecución por la Dirección de Vialidad del MOP conforme al contrato denominado "Terminación Construcción By Pass Castro, Ruta 5 Sector de Llao Llao, Ruta 5 Sector de Alcaldeo, Comuna Castro y Chonchi, Provincia de Chiloé, Región de Los Lagos" adjudicado mediante resolución DGOP No 18 de 2020"*.

Con respecto a la actual Ruta 5 se indica en las Bases de Licitación, que *"el tramo entre los Km 1.184 y Km 1.200 de la actual Ruta 5, asociado al trazado que atraviesa por el centro de la ciudad de Castro, no será considerado como parte de la Concesión"*

Consulta

Se desea saber qué ocurriría si la terminación, y puesta en servicio, de esta infraestructura By Pass de Castro, actualmente en ejecución, sufriese alguna paralización o demora, como afectaría a esta Concesión Ruta 5 Tramo Chacao- Chonchi.

Se pide confirmar que en ningún caso, sea que no se entregue, o sea con retraso la entrega del By Pass de Castro, el tramo de la carretera entre los Km 1.184 y Km 1.200 de la actual Ruta 5, pasará a ser considerado parte de la Concesión.

Respuesta: En cuanto a la entrega de las obras del trazado del Baipás Castro (subsector C.2), remítase a lo establecido en el artículo 1.8.7 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10.

Con respecto al tramo de la carretera consultado, se confirma. Remítase al artículo 1.8.7 modificado por Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en el cual se establece que la infraestructura preexistente que se entregará a la Sociedad Concesionaria correspondiente al Subsector C.2, tramo que se ubica entre el Dm 1.187.548 hasta el Dm 1.202.400 de la Faja Fiscal de la Ruta 5, correspondiente a las obras del Baipás Castro actualmente en construcción por la DV, es decir, el tramo correspondiente a la actual Ruta 5, asociado al trazado que atraviesa por el centro de la ciudad de Castro, no será considerado como parte de la Concesión. Con todo remítase a la rectificación N° 2 de la Circular Aclaratoria N° 10, en la cual se ajusta la descripción del proyecto y se detallan algunos aspectos esenciales respecto al trazado del proyecto.

255. (293) Art. 2.2.2.30. ATRAVIESOS DE ANIMALES

Se rectifica el artículo en la circular Aclaratoria N° 3 estableciéndose *“Los atravesos de animales deberán tener un ancho mínimo de 20 m y una relación ancho y largo mínima de 0,8 m. El grosor mínimo de tierra vegetal deberá permitir la plantación de arbustos, no pudiendo este valor ser inferior a los 60 cm...”*

Para el correcto drenaje de la superficie del paso superior, se debe considerar una ligera pendiente (2 - 3 %) desde el eje longitudinal central de la estructura hacia los márgenes.”

Consultas:

- 1) Se solicita aclaración de la relación ancho largo de los atravesos de animales: (relación ancho y largo mínima de 0,8 m)
- 2) Si los atravesos son pasos superiores, se consulta si igualmente deben tener plantaciones bajo la Ruta 5, donde no reciben la luz del sol.

Respuestas:

- 1) Remítase a lo establecido en el artículo 2.2.2.30 de las Bases de Licitación, previamente modificado por Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8. Al respecto, se hace presente que la relación de ancho/largo debe ser, como mínimo, el mayor valor entre 20 m y 0,8 veces el largo.
- 2) Remítase al capítulo 3.12 del “Antecedente Referencial N° 3: Antecedentes para la Ingeniería de Detalle, Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi” entregado a los Licitantes y/o Grupos Licitantes por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC mediante Oficio Ord. N° 43 de 14 de abril de 2025.

256. (295) Art. 2.2.2.29 MIRADORES

Según lo rectificado por la Circular Aclaratoria N° 3, “... además podrá incluir otros elementos recreativos que permita a los usuarios darle mayor utilidad al mirador”

Consulta:

Se solicita mayor concreción, y el alcance en cuanto al número y que elementos recreativos se refiere la Circular.

Respuesta: Los elementos recreativos deben ser propuestos en la ingeniería de detalles del proyecto de mirador. El alcance de estos elementos está incluido en el presupuesto señalado en el segundo párrafo del artículo 2.2.2.29 de las Bases de Licitación, previamente modificado por Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8.

257. (040) En la Tabla n° 31 “Construcción de Variantes en calzadas simples” de las BALI’s se indica que la Variante de Mocopulli en el sector C entre los Dm’s 1.171.398 a 1.174.840 es de calzada simple Bidireccional. Según los Planos de Diseño Geométrico recogido en los Antecedentes Referenciales, dicha variante se ha desarrollado en doble calzada, lo que se solicita aclarar.

Respuesta: El proyecto considera 2 (dos) variantes en la zona de Mocopulli: la “Variante Mocopulli Corta”, que se proyecta en doble calzada y la “Variante Mocopulli Larga” que se proyecta en calzada simple, de conformidad con lo señalado en el artículo 1.3 modificado previamente mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10. Al respecto, remítase a la entrega del Antecedente Referencial N° 3 “Antecedentes para la Ingeniería de Detalle, Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi” entregado a los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficio Ord. N° 43 de 14 de abril de 2025, emitido por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos.

258. (357) Referencia 1: Bases Técnicas. Artículo 2.2.2.3.1 PAVIMENTOS NUEVOS Referencia 2 Circular Aclaratorio N°3, Numeral 59

En relación con el artículo señalado, se establece que los EE serán los indicados en la Tabla 29, modificada según Ref. CAN°3 donde se asignan los mismos ejes equivalentes tanto a la calzada expresa como a los lazos y ramales. Esto parece ser una estimación conservadora, dado que en los enlaces solo ingresa o sale un porcentaje de los vehículos que circulan por la ruta expresa. Lo mismo para la asignación de los EE de Vías Locales o calles de Servicio, como lo muestra la siguiente Imagen;

Tabla N° 29: Ejes Equivalentes Mínimos

A	23.952	18.322	7.186	5.497	520 - 23.952	400 - 18.322
B	31.117	23.869	9.335	7.161	520 - 31.117	400 - 23.869
C	25.965	20.238	7.790	6.071	520 - 25.965	400 - 20.238

Nota (1): Sectores definidos en la Tabla N° 1 del artículo 1.3 de las presentes Bases de Licitación. Nota (2): Los Ejes Equivalentes (EE) mínimos por pista de diseño para cada una de las Vías Locales o Calles de Servicio están definidos en los Antecedentes Referenciales Indicados en la Tabla N°2 del artículo 1.4.3 de las presentes Bases de Licitación”.

Del mismo modo, las BALI indican en forma genérica la asignación de los EE de la vía expresa a las “pistas de cambio de velocidad”

Por lo anterior, agradeceríamos su aclaración sobre:

- La justificación de asignar los mismos ejes equivalentes a la calzada expresa y a los enlaces. Así como las pistas de cambio de velocidad y sus bahías asociadas.
- A qué se refiere específicamente la definición de "ejes secundarios de enlaces".

- La justificación de los ejes equivalentes asignado a las calles de servicio mismos que los de la vía expresa

Respuestas:

- **En cuanto a la 1^{era} viñeta:** Remítase a lo establecido en la Tabla N° 29 del artículo 2.2.2.3.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulars Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10.
- **En cuanto a la 2^{da} viñeta:** El eje secundario en cualquier enlace se refiere al eje que atraviesa el paso superior o paso inferior, según corresponda.
- **En cuanto a la 3^{era} viñeta:** Remítase a la rectificación N° 60 de la Circular Aclaratoria N° 10.

259. (365) Referencia 1, Bases Técnicas, Artículo 2.3.1.7 CALLES DE SERVICIO Y VEREDAS PEATONALES. Referencia 2, ORD 017-2025, ARN°2, Rediseño Eje Troncal del Proyecto, carpeta KMZ indicativo del proyecto

Como indica en la Rer 1 Artículo 2.3.1.7 de las Bali

“La Sociedad Concesionaria deberá construir, como mínimo, las veredas peatonales conforme al Proyecto de Ingeniería de Detalle aprobado por el Inspector Fiscal” ... “Además, el Concesionario deberá construir las veredas conectando las pasarelas peatonales existentes con sus refugios peatonales. En los casos en que estas veredas conecten con estructuras preexistentes se mantendrán las dimensiones de los pasillos peatonales con que cuentan dichas estructuras. “ . Sin embargo, en el KMZ disponible del ORD N°017-2025 y en el entendido que dio KMZ no forma parte del proyecto, se incluyeron un número no menor de veredas y circuitos peatonales que se escapan de lo señalado en la Ref 1, por lo mismo y para un mejor entendimiento e igualdad de la oferta, se solicita al MOP enlistar e incluir las veredas y pasillos peatonales en el ARN°3 numeral 3.7.

Del mismo modo, se solicita entregar perfil tipo de estas e indicar si se debe considerar iluminación tanto para las calles de servicio, como para las veredas nuevas y las existentes o solo aquellas asociadas a pasarela y paraderos de buses.

Respuesta: Sobre la cantidad de obras asociadas a las veredas peatonales, remítase al capítulo 3.7 del Antecedente Referencial N° 3 “Antecedente para la Ingeniería de Detalle, Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi” entregado a los Licitantes y/o Grupos Licitantes por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC mediante Oficio Ord. N° 43 de 14 de abril de 2025.

Con respecto a la iluminación remítase a la rectificación N° 74 de la Circular Aclaratoria N° 10.

260. (366) Referencia 1: Ord. 017-2025, Circular Aclaratoria N°8 DGCN°0049, punto N°38 Artículo 1.9.2.6 “INICIO DE CONSTRUCCIÓN DE LAS OBRAS Y DECLARACIONES DE AVANCE”.

En relación con la aclaración indicada previamente, solicitamos reevaluar los plazos de los hitos de avances, ya que estos ya no se condicen con la posibilidad de que la obtención de la RCA (Resolución de Calificación Ambiental) se demore 30 meses.

Si este fuera el caso, considerando que la presentación de los proyectos de ingeniería de detalles debe hacerse en un plazo máximo de 15 meses, sumado a los 30 meses para la aprobación de la RCA y 3 meses para la entrega del 80% de los terrenos, se alcanzaría un total de 48 meses. Esto sin considerar el tiempo necesario para la aprobación de los proyectos por parte del Inspector Fiscal ni las condiciones climáticas que puedan afectar el avance.

En atención a lo anterior solicitamos la reconsideración de los plazos y la posibilidad de ajustar el cronograma en función de estas variables.

Respuesta: Respecto al aumento de plazos para las declaraciones de avance de las obras de cada sector del proyecto, así como la incorporación de un mayor plazo para la obtención de la RCA, remítase a las rectificaciones N° 34 y N° 35 de la Circular Aclaratoria N° 10.

261. (371) Referencia 1: Circular Aclaratoria N°3 Resolución DGCN°0049 de fecha 24 mayo 2024

De la CAN°3, numeral 27 en 1.8.7 INFRAESTRUCURURA PREEXISTENTE QUE SE ENTREGA AL CONCESIONARIO", En el Número i) "De la Entrega de la infraestructura Preexisten ", letra C, se reemplaza el apartado "Subsector C.2". por el Siguiente:

"Subsector C.2: Este tramo se ubica entre el Dm 1.187.548 hasta Dm 1.202.020 de la faja fiscal de la Ruta 5 asociada a las obras del Baipás de Castro... En caso de que el contrato que corresponde a las obras del Baipás Castro se encuentre vigente a la fecha de la constitución de la Sociedad Concesionaria, esta infraestructura se entregara al Concesionario mediante anotación en el libro de obra... Esta infraestructura incluye toda aquellas obras y elementos y activos viales que formen parte de la faja fiscal de la Ruta 5 del Baipás Castro."

Se solicita al MOP que ratifique que las obras entregadas a la Sociedad Concesionaria cumplen con todas las condiciones y están listas para operar directamente, sin necesidad de ajustes a la normativa vigente. Además, se solicita confirmar que los accesos y cruces a nivel cumplen con la velocidad de diseño de 100 km/h, que los pavimentos fueron diseñados para EE de 25.965, y que cumplen con los diseños de saneamiento y drenaje, seguridad vial, y todo lo necesario para operar inmediatamente.

Sin perjuicio de lo anterior, se solicita al MOP ratificar que este tramo del Baipás de Castro no contará con bahías de Poste S.O.S, y que no se sumaran a lo solicitado en el artículo 2.2.2.18 SISTEMA DE CITOFOFONIA DE EMERGENCIA O TELEFONOS S.O.S de las Bali

Respuesta: Con respecto a las obras en el Baipás Castro, no se ratifica. Remítase a lo establecido en el artículo 2.2.2.18 de las Bases de Licitación previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8, respecto a la incorporación de teléfonos S.O.S. y lo establecido en el artículo 2.3.1.20.1 de las Bases de Licitación, modificado por Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, respecto del mejoramiento de la calzada.

Sobre las condiciones de entrega de la infreestructura preexistente asociada al Baipás Castro, no se confirma, remítase a lo establecido en el artículo 1.8.7 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en el cual se señala que "La Sociedad Concesionaria recibirá la infraestructura preexistente en el estado en que se encuentre en el momento de su entrega y será de su entera responsabilidad, cargo y costo, realizar las obras de mantenimiento de la infraestructura exigidas en los documentos que conforman el Contrato de Concesión".

262. (382) Referencia 1: Bases Técnicas. Artículo 2.2.2.2. Tabla 28 Sección transversal puentes nuevos. Referencia 2: Circular Aclaratoria N°8. Punto 81.

El numeral 2.2.2.2 de las Bases de Licitación, señala las siguientes tablas:

- Tabla N°21: "Perfil General Troncal en Doble Calzada – Mediana 6 m"
- Tabla N°22: "Perfil General Troncal en Doble Calzada – Mediana 3 m"
- Tabla N°23: "Perfil Tipo Troncal en Doble Calzada: Calzada preexistente – Calzada Proyectada, Mediana Variable"
- Tabla N°24: "Perfil Tipo Variante Doble Calzada"
- Tabla N°25: "Perfil Tipo Variante Calzada Simple – Bidireccional"
- Tabla N°26: "Perfil Tipo Variante Puntra entre Dm 1.150.960 – Dm 1.152.555"

- Tabla N°27: “Perfil Tipo Tramo Urbano Recta Mocopulli, entre Dm 1.174.840 – Dm 1.181.240: Calzada preexistente – Calzada proyectada”
- Tabla N°28: “Sección Transversal Puentes Nuevos”

Ahora bien, la Circular Aclaratoria N°8 en su punto 81, menciona la eliminación de las tablas antes mencionadas, desde la Tabla N°21 hasta la Tabla N°27, sin mencionar la Tabla N°28. Por lo anterior, se infiere que esta última no se elimina y se debe considerar en el diseño de los puentes nuevos

Tabla N° 28: Sección Transversal Puentes Nuevos					
Nombre	Pistas [N°]	Ancho Pistas [m]	Ancho Pasillo [m]	Berma Exterior [m]	Berma Interior [m]
Puente Huicha Derecho	2	3,5	1,5	2,5	1,0
Puente Huicha Izquierdo	2	3,5	1,5	2,5	1,0
Puente Pudeto	2	3,5	2,5	2,5	1,0
Puente Mechaco	2	3,5	1,5	2,5	1,0
Puente San Antonio	2	3,5	2,0	2,5	1,0
Puente Puntra	2	3,5	2,0	2,5	1,0
Puente Butalcusa	2	3,5	2,0	2,5	1,0

Con el fin de asegurar el entendimiento uniforme y garantizar la igualdad en la valoración de las ofertas, solicitamos al MOP confirme el entendimiento antes señalado.

Respuesta: Con respecto a las tablas de perfiles, remítase los capítulos 2.2, 2.2.1 y 2.2.2 del Antecedente Referencial N° 3 “Antecedentes para la Ingeniería de Detalle, Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi” entregado a los Licitantes y/o Grupos Licitantes por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC mediante Oficios Ord. N° 79 de 14 de junio de 2024, Ord. N° 216 de 13 de diciembre de 2024, Ord. N° 17 de 27 de enero de 2025 y Ord. N° 43 de 14 de abril de 2025.

Con respecto a la Tabla N° 28 “Sección Transversal Puentes Nuevos”, ésta se mantiene. Con todo, remítase a la rectificación N° 59 de la Circular Aclaratoria N° 10 en cuanto presenta la Tabla N° 28 con modificaciones a la sección transversal de los puentes nuevos.

263. (384) Referencia 1: Bases Técnicas. Artículo 2.2.2.5. Cruces ferroviarios

En el punto 2.2.2.5 de las bases de licitación se solicita identificar y verificar las posibles intersecciones entre el trazado y la línea férrea, generando en aquellos puntos necesarios una estructura que permita el cruce. Además, se señalan 3 puntos de interés mediante la tabla N°30, Sin embargo, en visita a terreno se corrobora que no existe línea férrea que interfiera y por lo cual no hay la necesidad de realizar tal acción.

Con el fin de asegurar el entendimiento uniforme y garantizar la igualdad en la valoración de las ofertas, solicitamos al MOP desestimar el artículo 2.2.2.5 para el proyecto.

Respuesta: Remítase a las rectificaciones N° 62 y N° 77 de la Circular Aclaratoria N° 10, en tanto eliminan el artículo 2.2.2.5 y 2.3.1.31, respectivamente, ambos sobre cruces ferroviarios.

264. (388) Referencia 1: Art. 2.4.9.1 MEDICIÓN CONTINUA DE FLUJO VEHICULAR. Bases Técnicas, modificado por C.A. N°3.

Para un mejor entendimiento y consideración igualitaria de ofertas, solicitamos aclaración y/o mayor detalle respecto a que se debe entender por “...en todas las entradas, en todas las salidas...”. Estas deben entenderse como entradas y salidas de enlaces, de intersección a nivel, de calles de servicio con conexión a la ruta, de accesos, etc.. O en su defecto, definir dónde deben ser ubicados exactamente.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 105 de las Circular Aclaratoria N° 10, en la cual se define la ubicación de los puntos de conteos de tránsito a implementar en la ruta concesionada.

265. (387) Referencia 1: Bases Técnicas. Artículo 2.2.2.30 ATRAVIESOS DE ANIMALES. Referencia 2: Bases Técnicas. Artículo 2.3.1.33 ATRAVIESOS DE ANIMALES. Referencia 3: Circular Aclaratoria N°3 - Resolución DGC N°0015 - 2022.03.15. Numeral 76. Referencia 4: Manual de Carreteras. Capítulo 6.700 ILUMINACIÓN VIAL, Volumen 6, Edición 2024.

Las Bases de licitación en su tabla N°43 del artículo 2.3.1.33, señalan 7 atravesos de animales que deben ser construidos por la sociedad concesionaria.

Tabla N° 43 Atravesos de Animales			
Sector ⁽¹⁾	N°	Ubicación Dm	Observaciones
B	1	1.092.900	Se identifica cruce de pudu, el proyecto segregará hábitat.
	2	1.108.740	Fragmentación de Bosque Nativo correspondiente a Subtipo Forestal Coihue de Chilo y Canelo
	3	1.115.600	Fragmentación de Bosque Nativo correspondiente a Subtipo Forestal Coihue de Chilo y Canelo
	4	1.121.150	Se identifica cruce de pudu, fragmentación de Bosque Nativo correspondiente a Subtipo Forestal Siempreverdes y Renoval de Canelo
	5	1.123.800	Se identifica cruce de pudu, fragmentación de Bosque Nativo correspondiente a Subtipo Forestal Siempreverde
C	6	1.154.800	Se identifica cruce de pudu, el proyecto acrecienta segregación hábitat
	7	1.167.000	Se identifica cruce de pudu, el proyecto acrecienta segregación hábitat

Nota (1) Sectores definidos en la Tabla N° 1 del artículo 1.3 de las presentes Bases de Licitación

A su vez en la circular aclaratoria N°3, en su punto 76, rectifica el artículo Bali 2.2.2.30 y además reemplaza el texto añadiendo los siguientes criterios para los atravesos de animales:

- Deben cruzar tanto sobre la vía expresa como las calles de servicio
- Uso exclusivo para el cruce de fauna, no para peatones o vehículos
- En márgenes laterales de la estructura y terraplenes de acceso a la misma se deberán instalar pantallas opacas de altura mínima 2,0 m para reducir molestias de luz y ruido a los animales
- El ancho mínimo es de 20 m
- Relación ancho/largo mínima de 0,8 m
- El grosor de tierra vegetal no debe ser inferior a 60 cm y debe permitir plantación de arbustos
- El diseño de plantación debe ser heterogéneo, en la revegetación se utilizan exclusivamente especies autóctonas adaptadas a las condiciones de la superficie de la estructura
- Se deben garantizar transiciones suaves entre la estructura y su entorno
- Pendiente de 2%-3% desde el eje longitudinal central de la estructura hacia los márgenes para el correcto drenaje
- Aplicación de una capa de material aislante que proteja la base de la estructura y todas las medidas complementarias que permitan su durabilidad
- Considerar cerco de direccionamiento, incorporando plantaciones en los 75 m próximos a los accesos, formando franjas de arbustos paralelas y exteriores al cerco. Para cada atraveso se instalará un cerco mínimo de 1.500 m de largo, escogiendo el tipo más adecuado en función del animal y de acuerdo con el tópico 3.308 de MC, Vol. N°3

De acuerdo con lo expuesto anteriormente, especialmente en lo referido a la relación mínima ancho/largo de 0,8, se concluye que los atravesos deben tener un ancho cercano a los 50 metros para alcanzar los largos requeridos por la estructura, conforme a los lineamientos geométricos del proyecto. Esto equivale, aproximadamente, a cuatro veces el tamaño de un PI estándar y representa, en términos económicos, cerca de una cuarta parte del presupuesto destinado a estructuras.

En este sentido y con el fin de asegurar el entendimiento uniforme y garantizar la igualdad en la valoración de las ofertas, solicitamos al MOP rectificar y revisar todos los criterios utilizados para los atravesos de animales presentados en los antecedentes del proyecto.

Por otro lado, se solicita aclarar si se deben iluminar los “Atravesos de Animales”, de ser así, se solicita al MOP señalar si es aplicable o no el DS1, y bajo qué criterios de la Ref.4 sería exigible la incorporación lumínica en dichos proyectos.

Respuesta: Con respecto a la relación ancho/largo, remítase a lo establecido en el artículo 2.2.2.30 de las Bases de Licitación, previamente modificado por Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8. Al respecto, téngase presente que la relación de ancho/largo debe ser, como mínimo, el mayor valor entre 20 m y 0,8 veces el largo.

Respecto de la iluminación se debera cumplir la normativa vigente. Con todo, remítase al capítulo 3.12 del “Antecedente Referencial N° 3: Antecedentes para la Ingeniería de Detalle, Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi” entregado a los Licitantes y/o Grupos Licitantes por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC mediante Oficio Ord. N° 43 de 14 de abril de 2025.

266. (389) Referencia 1: Art. 1.3 DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO. Bases Administrativas, modificado por C.A. N°8. Referencia 2: Antecedente Referencial N°3, adjunto al ORD. N°017-2025

El texto del citado artículo (Ref. 1) señala lo siguiente (ver extracto siguiente):

“Enlace Mirador Chacao” y “Enlace Manao”. Todas estas obras, a excepción de los enlaces mencionados, serán entregadas al Concesionario como Infraestructura Preexistente de acuerdo a lo señalado en el numeral i) del artículo 1.8.7 y su mantención y operación se iniciará a partir de dicha entrega. Sin perjuicio de lo anterior, el tramo entre los Km 1.080 y Km 1.085 de la actual Ruta 5, asociado al trazado que inicia desde Chacao hasta la intersección con la Ruta W-132 no será considerado como parte de la Concesión.

De la redacción se interpreta que las intersecciones a desnivel denominadas “Enlace Mirador Chacao” y “Enlace Manao” no serán entregadas como infraestructura preexistente y que por lo tanto deben ser diseñadas y construidas por el adjudicatario. Sin embargo, la Tabla N°14 del numeral 3.2 Intersecciones a Desnivel del documento denominado Antecedente Referencial N°3 (ver extracto siguiente), sólo menciona al Enlace Mirador Chacao, favor aclarar y/o rectificar que obras de enlaces se deben considerar como obras preexistentes en el Sector A.

3.2 INTERSECCIONES A DESNIVEL.

De acuerdo con lo establecido en el artículo 2.3 I 2 de las Bases de Licitación, la Sociedad Concesionaria deberá construir, como mínimo, las intersecciones a desnivel que se señalan en la siguiente Tabla N° 14

Tabla N° 14 Intersecciones a Desnivel		
Sector ⁽¹⁾	Nombre	Ubicación Dm ⁽²⁾
A	Enlace Mirador Chacao	1 087 440
	Enlace Cancha Los Huasos	1 113,700

Respuesta: Se hace presente que el Enlace Manao no forma parte de las obras del proyecto. Al respecto, remítase a la rectificación N° 2 de la Circular Aclaratoria N° 10 en la cual se señala “Las obras de ampliación a segundas calzadas, con sus respectivas ampliaciones de las estructuras preexistentes, la Plaza de Peaje Troncal y el Enlace Manao, serán entregados al Concesionario como Infraestructura Preexistente de acuerdo a lo señalado en el numeral i) del artículo 1.8.7 y su mantención y operación se iniciará a partir de dicha entrega”.

En cuanto al Enlace Mirador Chacao, éste sí forma parte de las obras del proyecto. Al respecto, remítase al capítulo 3.2 del Antecedente Referencial N° 3 “Antecedentes para la Ingeniería de Detalle, Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi” entregado a los Licitantes y/o Grupos Licitantes, mediante Oficios Ord. N° 79 de 14 de junio de 2024, Ord. N° 216 de 13 de diciembre de 2024, Ord. N° 17 de 27 de enero de 2025 y Ord. N° 43 de 14 de abril de 2025, todos emitidos por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC.

267. (286) Art. 1.9.2.7 PUESTA EN SERVICIO PROVISORIA DE LAS OBRAS

Se rectifica el artículo en la Circular Aclaratoria N°3, incluyendo en el párrafo cuarto la posibilidad de que la Marcha Blanca del contrato "Diseño y Construcción del Puente Chacao, Región de Los Lagos" sea posterior a la Puesta en Servicio Provisoria de las Obras del Subsector A2, es decir posterior al mes 60 + α , en cuyo caso el MOP efectuará un pago directo a la Sociedad Concesionaria por los ingresos no percibidos durante ese periodo.

Así, se calcula el Pago en función de los Ingresos no percibidos (Ing) durante el periodo: *"Su monto corresponderá al monto de los ingresos percibidos producto del cobro de la Tarifa Base establecida en el artículo 1.14.2.2 de las presentes Bases de Licitación, durante los mismos días calendario de los primeros 12 (doce) meses contados desde el inicio de la operación de las plazas de peaje del Subsector A2"*.

Consultas:

- 1) Se tiene dudas con respecto al período de 12 meses que hace referencia la Circular Aclaratoria, ya que el período real entre la Puesta en servicio del Subsector A2 y la puesta en servicio del puente Chacao, podría ser menor o mayor a 12 meses. Y la indemnización debería ser por el periodo real transcurrido entre ambas puestas en servicio.
- 2) Se puede aclarar, según la Circular Aclaratoria N°3 el periodo en días que se consideraría en el cálculo de Ing si el plazo entre la puesta en servicio del Puente y la PSP del subsector A2 es inferior a un año (12 meses).

Si el plazo es mayor de un año, ¿se consideraría el plazo real que se produzca o se limitará la indemnización a un año?

- 3) Se considera que para el cálculo de Ingresos No Percibidos (Ing) se debería tener en cuenta los ingresos percibidos desde la Marcha Blanca o puesta en servicio del Puente Chacao, durante un período de tiempo igual al comprendido entre la PSP real del subsector A2 y la puesta en servicio del Puente Chacao. Se solicita confirmar el entendimiento.

Respuestas 1), 2) y 3): Remítase a lo establecido en el artículo 1.9.2.7 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8, N° 9 y N° 10, en el cual se señala que "en el evento que el término de la Marcha Blanca del contrato 'Diseño y Construcción del Puente Chacao, Región de Los Lagos' adjudicado mediante resolución DGOP N° 201 de 2013 y/o la entrega por parte del MOP de la infraestructura preexistente asociada a las obras de los Subsectores A1 y A2, sea posterior al mes 34 (treinta y cuatro) de la concesión, el MOP compensará a la Sociedad Concesionaria por los ingresos no percibidos durante ese periodo". Además, en el artículo antes referido se indica que el monto a compensar a la Sociedad Concesionaria se determinará en base a un ingreso promedio que "corresponderá al monto promedio de los ingresos percibidos producto del cobro de la Tarifa Base establecida en el artículo 1.14.2.1 de las presentes Bases de Licitación, durante los primeros 12 (doce) meses contados desde la Puesta en Servicio Provisoria de las Obras Preexistentes", siempre y cuando el Concesionario haya ejecutado las obras de Mejoramiento de la Calzada Preexistente en los Sectores B y C que se señala en el numeral iv) del artículo 1.8.7 de las Bases de Licitación.

Con todo, en caso que el Concesionario al mes 34 (treinta y cuatro) de la Concesión no haya ejecutado las obras de Mejoramiento de la Calzada Preexistente Sectores B y C que se señala en el numeral iv) del artículo 1.8.7, no tendrá derecho a la compensación señalada hasta que ejecute estas obras, en cuyo caso el periodo a reconocer se iniciará a partir de dicho hito.

268. (287) Art. 1.9.2.7 PUESTA EN SERVICIO PROVISORIA DE LAS OBRAS

Se rectifica el artículo en la Circular Aclaratoria N°3, incluyendo en el párrafo cuarto la posibilidad de que la Marcha Blanca del contrato "Diseño y Construcción del Puente Chacao, Región de Los Lagos" sea posterior a la Puesta en Servicio Provisoria de las Obras del Subsector A2, es decir posterior al mes 60 + α , en cuyo caso el MOP efectuará un pago directo a la Sociedad Concesionaria por los ingresos no percibidos durante ese periodo.

Se indica, en la circular Aclaratoria n°3, que *"Este pago se realizará en un plazo de 14 (catorce) meses contabilizados desde el inicio de la operación del subsector A2"*.

Consulta:

No se entiende el motivo de fijar 14 meses para el pago, ya que podría ser mayor el periodo de retraso de la Marcha Blanca o puesta en servicio del Puente Chacao.

Si el retraso de la puesta en servicio del Puente Chacao resulta ser mayor de estos 14 meses posterior a la PSP del subsector A2 no se puede calcular la totalidad de la indemnización que correspondería.

Por ello consideramos que este pago debería marcarse tras la Marcha Blanca o puesta en servicio del Puente Chacao y un periodo superior al periodo comprendido entre la Puesta en servicio del Puente Chacao y PSP del subsector A2. Esto es, dejando la fecha en función de la Puesta en servicio real del Puente, más el periodo correspondiente a la diferencia de fechas entre las puestas en servicio del Puente y subsector A2. Se solicita considerar por el MOP.

Respuesta: Se mantiene lo establecido en el artículo 1.9.2.7 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8, N° 9 y N° 10, en el cual se señala que "El pago que realice el MOP a la Sociedad Concesionaria deberá ser incorporado en el VPI_m según lo establecido en el artículo 1.7.6.1 de las presentes Bases de Licitación".

269. (288) Art. 1.9.2.7 PUESTA EN SERVICIO PROVISORIA DE LAS OBRAS

Se rectifica el artículo en la Circular Aclaratoria N°3, incluyendo en el párrafo cuarto la posibilidad de que la Marcha Blanca del contrato "Diseño y Construcción del Puente Chacao, Región de Los Lagos" sea posterior a la Puesta en Servicio Provisoria de las Obras del Subsector A2, es decir posterior al mes 60 + α , en cuyo caso el MOP efectuará un pago directo a la Sociedad Concesionaria por los ingresos no percibidos durante ese periodo e indicando que *"La Sociedad Concesionaria no tendrá derecho a ningún tipo de compensación por este concepto"*.

Según las previsiones el puente debería ser entregado a principios del 2025. La terminación de las obras del puente y puesta en servicio es de gran importancia para el desarrollo de las obras para el movimiento de maquinaria, equipos y transporte de materiales por la economía y agilidad que supondría esta infraestructura. Sin embargo, un atraso en el Marcha Blanca del Puente puede suponer unos dos años de traslados del continente a la isla en barcaza suponiendo mayores costos a la Sociedad Concesionaria.

Consultas:

- 1) Se solicita mayor detalle del alcance de la afirmación de que *"La Sociedad Concesionaria no tendrá derecho a ningún tipo de compensación por este concepto"*
- 2) Se solicita algún mecanismo de compensación, o reparto de riesgos, en cuanto a la planificación de las obras, y mayores costes de construcción, por el retraso en la operación del Puente Chacao.

Respuestas:

- 1) Remítase a la rectificación N° 3 de la Circular Aclaratoria N° 9.

- 2) Remítase a lo establecido en el artículo 1.9.2.7 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8, N° 9 y N° 10, en el cual se señala que “en el evento que el término de la Marcha Blanca del contrato ‘Diseño y Construcción del Puente Chacao, Región de Los Lagos’ adjudicado mediante resolución DGOP N° 201 de 2013 y/o la entrega por parte del MOP de la infraestructura preexistente asociada a las obras de los Subsectores A1 y A2, sea posterior al mes 34 (treinta y cuatro) de la concesión, el MOP compensará a la Sociedad Concesionaria por los ingresos no percibidos durante ese periodo”. Además, en el artículo antes referido se indica que el monto a compensar a la Sociedad Concesionaria se determinará en base a un ingreso promedio que “corresponderá al monto promedio de los ingresos percibidos producto del cobro de la Tarifa Base establecida en el artículo 1.14.2.1 de las presentes Bases de Licitación, durante los primeros 12 (doce) meses contados desde la Puesta en Servicio Provisoria de las Obras Preexistentes”, siempre y cuando el Concesionario haya ejecutado las obras de Mejoramiento de la Calzada Preexistente en los Sectores B y C que se señala en el numeral iv) del artículo 1.8.7 de las Bases de Licitación.

Con todo, en caso que el Concesionario al mes 34 (treinta y cuatro) de la Concesión no haya ejecutado las obras de Mejoramiento de la Calzada Preexistente Sectores B y C que se señala en el numeral iv) del artículo 1.8.7, no tendrá derecho a la compensación señalada hasta que ejecute estas obras, en cuyo caso el periodo a reconocer se iniciará a partir de dicho hito.

270. (011) BALI, Artículo 2.2.2.2, Diseño Geométrico, Tablas N° 21, 22, 23, 24, 25, 26 y 27, en relación con el Anteproyecto Referencial. El Anteproyecto Referencial considera Sobre Ancho de Plataforma (SAP) de 1 metro, a diferencia de las BALI, que exigen un mínimo de 2 metros de SAP cuando exista barreras de contención. Al respecto, se solicita aclarar, el orden de prelación de los documentos del Proyecto y si primará lo señalado en las BALI o lo indicado en el Anteproyecto Referencial.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.4.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en el sentido que los antecedentes entregados por el MOP señalados en dicho artículo, así como sus modificaciones y actualizaciones “tienen el carácter de indicativos, salvo que en las presentes Bases de Licitación se señale algo diferente. Será de total responsabilidad, cargo y costo de la Sociedad Concesionaria, la elaboración del Proyecto de Ingeniería de Detalle de acuerdo a los Estándares Técnicos exigidos en las Bases de Licitación y la materialización de las obras necesarias para el adecuado funcionamiento y cumplimiento de los Niveles de Servicio”. Sin perjuicio de lo anterior, téngase presente lo dispuesto en el número ii) del artículo 1.2.5 de las Bases de Licitación previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 8, el cual establece que “Primará lo dispuesto en las Bases de Licitación y sus circulares aclaratorias por sobre lo establecido en la Oferta presentada por el Adjudicatario de la concesión, salvo que la Oferta contuviera aspectos superiores a lo exigido en las Bases de Licitación y sus circulares aclaratorias, lo que será calificado por el DGC, en cuyo caso primará la Oferta en tales aspectos”. Con todo, remítase al artículo 1.9.1.1, de las Bases de Licitación, en cuanto señala que la Sociedad Concesionaria “deberá elaborar los Proyectos de Ingeniería de Detalle de todas las obras incluidas en las Bases de Licitación, en los Antecedentes Referenciales y/o en el(los) Anteproyecto(s) Alternativo(s) que que forman parte de su Oferta Técnica, incluidas todas las copias que el Inspector Fiscal solicite y para todas las instancias de revisión a su entero cargo, costo y responsabilidad conforme a los Estándares Técnicos establecidos en los Antecedentes Referenciales entregados por el MOP, las presentes Bases de Licitación y demás documentos que forman parte del Contrato de Concesión. forman parte de su oferta técnica, a su entero cargo, costo y responsabilidad”.

271. (013) BALI, Antecedentes Referenciales. Se solicita lo siguiente:

- a) aclarar si se exigirá un análisis de Visibilidad de Parada, puesto que en varios sectores del Anteproyecto Referencial no se cumple la normativa;
- b) considerando que aproximadamente 2 kilómetros al Norte del acceso al Puente Pudeto, se identifica una zona de riesgo de potencial tsunami y que el anteproyecto referencial no considera obras especiales de protección en este sector, se solicita confirmar que no se exigirán obras de protección adicionales a lo considerado en el anteproyecto referencial;
- c) tomando en cuenta que hay algunos sectores que no cumplen con los parámetros mínimos de Diseño Geométrico exigidos por el Manual de Carreteras (Radios de Curvatura mínimos, distancia entre curvas consecutivas, etc) en función de la Velocidad de proyecto (Vp), se solicita aclarar si primarán los requisitos mínimos indicados por el Manual de Carreteras o lo establecido en el Anteproyecto Referencial; y
- d) en el Cuadro N° 3.8 de la Memoria Geométrica del Anteproyecto Referencial, se hace mención a diferentes criterios de relajación para el Diseño en Planta. En relación con lo anterior, se solicita aclarar si estos criterios se ocuparán en todo el Proyecto, incluyendo:
 - (i) Calzada Nueva en sectores de Doble Calzada con una calzada preexistente; y
 - (ii) Sectores con trazado nuevo (variantes). Asimismo, solicitamos aclarar si dichos criterios y/o excepciones de cumplimiento de parámetros mínimos, se entienden válidos para la ejecución de la ingeniería de detalles en otros sectores teniendo en cuenta la faja disponible y condiciones de borde particulares del Proyecto.

Respuestas:

- a) **Remítase a lo señalado en el artículo 2.2.2.2, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 4, N° 8 y N° 10, en tanto se refiere a la visibilidad de parada o adelantamiento, en que el diseño se deberá ajustar a las secciones 3.202.2 y 3.202.3 del Volumen N° 3 del Manual de Carreteras.**
- b) **Se confirma. En relación con obras a realizar, remítase a lo establecido en el artículo 2.3.1, en el cual se indica que “La Sociedad Concesionaria deberá construir a su entero cargo, costo y responsabilidad, al menos, las obras descritas en los siguientes artículos, de acuerdo a los Proyectos de Ingeniería de Detalle que hayan sido aprobados por el inspector fiscal”.**
- c) **Remítase a lo señalado en el artículo 2.2.2.2, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 4, N° 8 y N° 10, el cual establece “En el diseño geométrico, sólo en los tramos del Proyecto en que se mantiene la calzada preexistente, incluyendo las curvas en planta o alzado inmediatamente anterior y posterior a dichos tramos, se podrán adoptar las relajaciones que se establecen en la Sección 3.206 del Manual de Carreteras, Volumen N°3, tanto para las calzadas preexistentes como para las calzadas nuevas proyectadas. Además, en el diseño geométrico del resto del trazado, no se podrán aplicar criterios de relajación. Para los sectores indicados en la Tabla N° 20A siguiente, se permitirá considerar una pendiente longitudinal de 5.5%. Respecto a la distancia de visibilidad de parada o adelantamiento, el diseño se deberá ajustar a las secciones 3.202.2 y 3.202.3 del Manual de Carreteras, Volumen N° 3”.**
- d) **Remítase a lo señalado en el artículo 2.2.2.2, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 4, N° 8 y N° 10, el cual establece que “En el diseño geométrico, sólo en los tramos del Proyecto en que se mantiene la calzada preexistente, incluyendo las curvas en planta o alzado inmediatamente anterior y posterior a dichos tramos, se podrán adoptar las relajaciones que se establecen en la Sección 3.206 del Manual de Carreteras, Volumen N°3, tanto para las calzadas preexistentes como para las calzadas nuevas proyectadas. Además, en el diseño geométrico del resto del trazado, no se podrán aplicar criterios de relajación. Para los sectores indicados en la Tabla N° 20A siguiente, se permitirá considerar una pendiente longitudinal de 5.5%. Respecto a la distancia de visibilidad de parada o adelantamiento, el diseño se deberá ajustar a las secciones 3.202.2 y 3.202.3 del Manual de Carreteras, Volumen N° 3”.**

272. (023) Referencia: Bases Administrativas. Artículo 1.4.3 BALI, Antecedentes Referenciales.

Solicitamos se entregue a la brevedad la totalidad de estudios y antecedentes referenciales del proyecto, que dispone el MOP o el dueño de la iniciativa privada, a fin de que todos los licitantes dispongan del mismo tiempo para estudiar los antecedentes del proyecto, y con ello garantizar la transparencia y competencia de la licitación.

Respuesta: Los Antecedentes Referenciales fueron puestos a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficios Ord. N° 97 de 22 de junio de 2021, Ord. N° 124 de 3 de agosto de 2021, Ord. N° 75 de 7 de abril de 2022, Ord. N° 79 de 14 de junio de 2024, Ord. N° 198 de 30 de octubre de 2024, Ord. N° 200 de 8 de noviembre de 2024, Ord. N° 216 de 13 de diciembre de 2024, Ord. N° 17 de 27 de enero de 2025 y Ord. N° 43 de 14 de abril de 2025, todos emitidos por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos.

273. (043) Según el apartado 2.3.1.33 “Atravesos de animales” la Sociedad Concesionaria deberá construir, como mínimo, los atravesos de animales en los emplazamientos que se señalan en la Tabla n° 43. Indicar que según éstos, algunos son coincidentes con sectores en corte y con la actual ruta 5 a cota de terreno. ¿deberá proyectarse paso inferior que además de salvar el futuro trazado salve los tramos existentes de ruta 5 y/o viales colindantes?

Respuesta: Conforme a lo establecido en el artículo 2.2.2.30 de la Bases de Licitación previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8, La Sociedad Concesionaria deberá diseñar a su entero cargo, costo y responsabilidad, los proyectos de atravesos de animales con el objeto de otorgar movilidad a las distintas especies silvestres a ambos lados del hábitat fragmentado por el trazado del Proyecto, permitiéndoles cruzar tanto sobre la vía expresa como sobre las calles de servicios. Los atravesos de animales estarán destinados única y exclusivamente al cruce de fauna, prohibiéndose otros usos como el atraveso de peatones o vehículos. Al respecto, remítase a las rectificaciones N° 76 y N° 69 de las Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8, respectivamente, y a la rectificación N° 78 de la Circular Aclaratoria N° 10 en cuanto definen las características técnicas de estos atravesos.

Además, remítase al capítulo 3.12 del “Antecedente Referencial N° 3” entregado a los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficio Ord. N° 43 de 14 de abril de 2025.

274. (168) Art. 2.2.2.2 DISEÑO GEOMÉTRICO Y Art. 2.2.2.7 DRENAJE Y SANEAMIENTO

En el Artículo 2.2.2.2 de Diseño Geométrico, en la parte de accesos a nivel y accesos predios se señala que *“Todos los accesos antes indicados considerarán además las obras de saneamiento longitudinal que permitan el paso de fosos canales o acequias que se vean afectadas por las presentes obras”*.

Por otro lado, el artículo 2.2.2.7 se indica que *“Las alcantarillas nuevas no podrán tener un diámetro inferior a 1,0 m;”*

Consulta:

Se consulta si las alcantarillas a que se refiere el Artículo 2.2.2.7 son las obras transversales del tronco de la Ruta 5, o bien a todas las obras de drenaje longitudinal para el paso de fosos, canales o acequias en ramales, calles de servicio, accesos a predio u otras.

Respuesta: Respecto a las obras transversales del troncal de Ruta 5, remítase a lo dispuesto en el artículo 2.2.2.7 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, el cual establece que *“Las alcantarillas nuevas no podrán tener un diámetro inferior a 1,0 m; en el caso de secciones rectangulares, ninguno de sus lados podrá ser inferior a 1,0 m. Con respecto a las alcantarillas preexistentes se podrán mantener y alargar en el caso que su diámetro o lado sea mayor o igual a 0,8 m y se verifique su adecuada condición estructural y capacidad hidráulica”*.

Respecto de los accesos a predios, “La Sociedad Concesionaria deberá ejecutar las obras de drenaje necesarias para evitar que propiedades vecinas al Área de Concesión queden con su drenaje natural obstruido por las obras viales de la Concesión o inundadas por un saneamiento inadecuado”.

275. (178) Art. 2.3.1.9 PARADEROS DE BUSES

En este artículo se indica que *“Para cada pasarela señalada en la Tabla N° 34 del artículo 2.3.1.3 de las presentes Bases de Licitación, la Sociedad Concesionaria deberá construir a su entero cargo, costo y responsabilidad 2 (dos) paraderos de buses...”*

En el ultimo párrafo señala que *“Asimismo, la Sociedad Concesionaria deberá construir adicionalmente a su entero cargo, costo y responsabilidad, 8 (ocho) pares de paraderos, en una ubicación a definir por el Inspector Fiscal...”*

Consulta:

Se entiende que los 8 paraderos adicionales en la ubicación a definir por el Inspector Fiscal son los correspondientes a las 4 pasarelas adicionales cuyos emplazamientos serán igualmente definidos por el Inspector fiscal en la Etapa de Construcción, según el Art. 2.3.1.3. Favor confirmar.

Respuesta: No se confirma. Remítase al artículo 2.3.1.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10. En este sentido, para la definición de los paraderos, remítase al capítulo 3.8 del Antecedente Referencial N° 3 “Antecedentes para la Ingeniería de Detalle, Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi” entregado a los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficios Ord. N° 79 de 14 de junio de 2024, Ord. N° 216 de 13 de diciembre de 2024, Ord. N° 17 de 27 de enero de 2025 y Ord. N° 43 de 14 de abril de 2025.

276. (188) Documento de Referencia BALI. Numeral 2.3.1.14 “Obras del Sistema de Iluminación”. Se solicita enviar proyecto referencial de Iluminación desarrollado por R&Q, en zonas de pasarelas, enlaces, puentes, etc.

Respuesta: Remítase al artículo 2.3.1.14 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en el cual se indican los lugares a iluminar. Además, remítase al Antecedente Referencial N° 3 “Antecedentes para la Ingeniería de Detalle, Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi” entregado a los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficios Ord. N° 79 de 14 de junio de 2024, Ord. N° 216 de 13 de diciembre de 2024, Ord. N° 17 de 27 de enero de 2025 y Ord. N° 43 de 14 de abril de 2025.

Asimismo, remítase al Antecedente Referencial N° 2 puesto a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficio Ord. N° 124 de 3 de agosto de 2021 emitido por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos. A su vez, remítase a lo establecido en el artículo 1.4.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, el cual establece que los antecedentes entregados por el MOP señalados en dicho artículo, así como sus modificaciones y actualizaciones “tienen el carácter de indicativos, salvo que en las presentes Bases de Licitación se señale algo diferente. Será de total responsabilidad, cargo y costo de la Sociedad Concesionaria, la elaboración del Proyecto de Ingeniería de Detalle de acuerdo a los Estándares Técnicos exigidos en las Bases de Licitación y la materialización de las obras necesarias para el adecuado funcionamiento y cumplimiento de los Niveles de Servicio”. Con todo, remítase al artículo 1.9.1.1, de las Bases de Licitación, en cuanto dispone que la Sociedad Concesionaria “deberá elaborar los Proyectos de Ingeniería de Detalle de todas las obras incluidas en las Bases de Licitación, en los Antecedentes Referenciales y/o en el(los) Anteproyecto(s) Alternativo(s) que forman parte de su Oferta Técnica, incluidas todas las copias que el

Inspector Fiscal solicite y para todas las instancias de revisión a su entero cargo, costo y responsabilidad conforme a los Estándares Técnicos establecidos en los Antecedentes Referenciales entregados por el MOP, las presentes Bases de Licitación y demás documentos que forman parte del Contrato de Concesión. forman parte de su oferta técnica, a su entero cargo, costo y responsabilidad”.

277. (207) Se consulta si existe alguna limitación para aplicar tecnologías nuevas y complementarias a las soluciones que contiene el Manual de Carreteras en lo que respecta a sistemas constructivos de saneamiento longitudinal, elementos prefabricados de estructuras, etc.

Respuesta: Remítase al artículo 1.9.1.1 de las Bases de Licitación, el cual establece que “La Sociedad Concesionaria será responsable de ejecutar la totalidad de los Proyectos de Ingeniería de Detalle, Modelos Tridimensionales, Microsimulaciones de Tránsito, Coordinación de Especialidades y Obtención de Cantidades de Obras que sean necesarios para la correcta ejecución de las obras, los que deberán ser sometidos a la revisión del Inspector Fiscal hasta su completa aprobación. Será exclusiva responsabilidad del Concesionario velar por el correcto desarrollo de los proyectos de cada una de las especialidades, de su contenido y la calidad de la documentación entregada y por todo error contenido en dichos proyectos, asumiendo a su entero cargo, costo y responsabilidad la definición e implementación de las medidas correctivas que sean necesarias para subsanar dichos errores tanto en la Etapa de Construcción como en la Etapa de Explotación”.

278. (236) En relación al uso de suelo del plan regulador comunal de Ancud, se consulta por la compatibilidad del proyecto en ese sentido, y cuáles son los plazos que podrían afectar en el inicio de la etapa de construcción del proyecto.

Respuesta: El Plan Regulador Comunal de la Ciudad de Ancud, se encuentra en trámite de aprobación, el cual puede ser consultado en la página web del municipio y en el que se puede observar que el nuevo trazado de la Ruta 5 está incorporado en esta modificación al Plan Regulador actual. No se prevé afectación en los plazos del proyecto.

279. (237) En relación al trazado propuesto para la ruta 5, se observa que para el sector de Ancud, se requeriría una modificación sobre el Plan Regulador Comunal, específicamente la zonificación ZE-1, que corresponde a una zona especial típica, donde no se establece uso permitido de infraestructuras u obras de vialidad. Favor indicar alcances del MOP y de la empresa adjudicada, considerando que lo anterior afectaría los plazos para iniciar la etapa de construcción.

Respuesta: El Plan Regulador Comunal de la Ciudad de Ancud, se encuentra en trámite de aprobación, el cual puede ser consultado en la página web del municipio, pudiéndose observar que el nuevo trazado de la Ruta 5 está incorporado en esta modificación al Plan Regulador actual. No se prevé afectación en los plazos del proyecto.

280. (239) En las BALI pagina 334, tabla N°42, se indican ciertas secciones transversales a considerar. Para el caso del Puente San Antonio, solicitan un ancho de pasillo de 2,0m, siendo que actualmente el pasillo es de 1,5m por cada lado, se consulta si se debe respetar el ancho indicado en BALI (implicaría una intervención mayor del puente) o el ancho actual del puente San Antonio. Por otro lado, considerar que el Puente San Antonio proyectado tiene solamente 1 pasillo de ancho 2,0m.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 76 de la Circular Aclaratoria N° 10 mediante la cual se introducen ajustes al ancho de calzada y a los pasillos de los puentes preexistentes.

281. (247) Según las BALI página 371, punto 10, se indica que se deben realizar labores de limpieza a lo menos 100m aguas arriba y 100m aguas debajo de los puentes, además de indicar que no se debe presentar socavación ni material acumulado. Según lo anterior, considerando que el Puente Pudeto presenta su mayoría embancamiento visible desde la cepa 5 a la cepa 16 (según se aprecia en imágenes de google earth y visita efectuada), lo que implicaría un movimiento masivo de material para los 741m de largo del puente, favor especificar alcances de los trabajos a efectuar en el lugar.

Respuesta: Considerando que el puente Pudeto tiene una longitud aproximada de 740 m, el cauce de agua bajo el puente no presenta un comportamiento de río. Remítase al artículo 2.4.3.2.1 de las Bases de Licitación previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 10, que señala que el Concesionario debe realizar labores de limpieza asegurando un escurrimiento para el cauce, a lo menos, 100 m aguas arriba y abajo, eliminando elementos que puedan alterarlo y poner en peligro la estructura y accesos, las cepas y estribos no deben mostrar socavación ni materiales acumulados. Las estructuras de protección del cauce deberán estar en perfecto estado de conservación, estables y sin elementos faltantes. Los taludes no deberán presentar erosiones. Los enrocados de protección de riberas y los gaviones deberán estar íntegros.

Por su parte, aquellas situaciones que no estén incluidas en el Programa de Seguimiento del contrato de concesión y que pongan en riesgo la seguridad de los usuarios y la estabilidad de los puentes y estructuras, deben ser oportunamente informadas por la Sociedad Concesionaria al Inspector Fiscal, siendo la Sociedad Concesionaria la única responsable, a su entero cargo y costo, de ejecutar las medidas de rehabilitación y los mejoramientos que correspondan, dentro de los plazos establecidos por el Inspector Fiscal.

282. (291) Art. 2.1. INTRODUCCION

Según lo establecido en la Circular Aclaratoria N° 3, en el primer párrafo del numeral 1) Sector A, se establece el proceso de implementación de las plazas de peajes provisionarias.

Así la Plaza de Peaje Provisoria 2 del segundo subtramo del Subsector A3, se ubicará entre el Dm 1.089.000 y el Dm 1.089.400, se deberá poner en servicio en el mes 28 de la Concesión y pasará en ese momento a tuición de la DV hasta la fecha de la PSP del subsector A2.

De igual forma, se establece que el Subsector A2 comprende dos subtramos: el primer subtramo se inicia en el Dm 1.087.080 y finaliza en el Dm 1.089.000 en el cual se emplazarán las Plazas de Peaje Laterales y Troncal Chacao y el segundo subtramo se inicia en el Dm 1.089.400 y termina en el empalme con la actual Ruta 5 en el Dm 1.091.100;

Por tanto, el segundo subtramo del subsector A3, con la Plaza de Peaje Provisoria 2, queda entre los dos subtramos del Subsector 2

Consulta:

¿La DV cobrará peaje a la Sociedad Concesionaria durante la construcción de las obras del Subsector 2, cuando haya que desplazarse entre los dos subtramos del mismo, o la Sociedad Concesionaria y sus subcontratos tendrán pase liberado?

Respuesta: La DV no realizará labores de cobro de peaje. Remítase a la rectificación N° 61 de la Circular Aclaratoria N° 8, que indica que la Sociedad Concesionaria deberá poner en marcha un Sistema de Cobro de Tarifas en la Plaza de Peaje que el MOP le entregue al Concesionario como parte de la Infraestructura Preexistente.

283. (299) Sobre Circular Aclaratorio N°3, Aclaración 13: 1.8.7 Infraestructura preexistente que se entrega al Concesionario: hace alusión a la obtención de la RCA del proyecto vial, que, por Bases, se indica que es modificación de la RCA del Puente. Favor aclarar qué implicancia tiene la “desafectación” de las áreas u obras asociadas al Puente, y el alcance de la RCA del proyecto vial por las modificaciones que introduce esta aclaración en el sector A1 y A2.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 27 de la Circular Aclaratoria N° 8, en la cual se establece que la infraestructura preexistente entre el Dm 1.085.881 y el Dm 1.087.080 de la Faja Fiscal de la Ruta 5, correspondiente al Subsector A1, se entregará al Concesionario mediante anotación en el Libro de Obras por parte del Inspector Fiscal, una vez que él mismo haya comunicado, mediante anotación en el referido Libro de Obras, acerca de la desafectación por parte del MOP, de ese tramo del contrato de obra pública denominado “Diseño y Construcción del Puente Chacao, Región de Los Lagos” adjudicado mediante resolución DGOP N° 201 de 2013 o bien, el término de este contrato, lo primero que ocurra.

284. (300) Sobre Circular Aclaratoria N°3. En la misma línea, en la Aclaración 16, sobre el numeral 1.8.10.1 de las BALI, no tiene mucho sentido elaborar un EIA diciendo “se excluyen las plazas de peaje” si estos peajes, aunque no sean parte de la concesión, igual tendrán impacto en la evaluación del EIA. Favor precisar.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 30 de la Circular Aclaratoria N° 8, en la cual se establece que la Sociedad Concesionaria deberá elaborar, a su entero cargo, costo y responsabilidad, un Estudio de Impacto Ambiental para el Proyecto, el cual incluye todos los Sectores señalados en la Tabla N° 1 del artículo 1.3.

285. (094) ¿Existen limitante para cambios el diseño geométrico y trazado de los enlaces propuestos en el anteproyecto?

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.4.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en tanto que los antecedentes entregados por el MOP señalados en dicho artículo, así como sus modificaciones y actualizaciones “tienen el carácter de indicativos, salvo que en las presentes Bases de Licitación se señale algo diferente. Será de total responsabilidad, cargo y costo de la Sociedad Concesionaria, la elaboración del Proyecto de Ingeniería de Detalle de acuerdo a los Estándares Técnicos exigidos en las Bases de Licitación y la materialización de las obras necesarias para el adecuado funcionamiento y cumplimiento de los Niveles de Servicio”. A su vez, remítase a lo establecido en el artículo 1.9.1.1 de las Bases de Licitación, en cuanto a que “La Sociedad Concesionaria deberá elaborar los Proyectos de Ingeniería de Detalle de todas las obras incluidas en las presentes Bases de Licitación, en los Antecedentes Referenciales y/o en el(los) Anteproyecto(s) Alternativo(s) que forman parte de su Oferta Técnica”; además, “Una vez entregados los Proyectos de Ingeniería de Detalle y antes de su aprobación por el Inspector Fiscal, tanto la Sociedad Concesionaria como el MOP podrán proponer modificaciones a los Proyectos de Ingeniería de Detalle presentados (...)”. Asimismo, el artículo antes señalado dispone que “Para la aprobación de las Modificaciones a los Proyectos de Ingeniería propuestas por el MOP o la Sociedad Concesionaria prevalecerá el criterio del mejoramiento del Proyecto concesionado en su globalidad por sobre la modificación en particular”, y que “Las modificaciones que el Concesionario pretenda incorporar deberán mantener o mejorar los parámetros mínimos establecidos en los Antecedentes Referenciales y/o Anteproyecto(s) Alternativo(s) contenidos en su Oferta Técnica, en la medida que cumplan con las Normas de Diseño vigentes y los Estándares Técnicos y solucionando justificadamente tanto los movimientos vehiculares que intervengan como los aspectos territoriales de la zona de influencia, calificación que efectuará el Inspector Fiscal”; finalmente, “Cuando la propuesta de modificación a los Antecedentes Referenciales y/o

Anteproyecto(s) Alternativo(s) contenidos en su Oferta Técnica proceda de la Sociedad Concesionaria, esta deberá elaborar y presentar al Inspector Fiscal a su entero cargo, costo y responsabilidad para su revisión hasta obtener su aprobación un informe técnico fundado que contenga tanto la solución contenida en los Antecedentes Referenciales y/o Anteproyecto(s) Alternativo(s) como la propuesta con un desarrollo de la ingeniería similar con el objeto de comparar los valores desglosados de ambas alternativas incluyendo las expropiaciones, la conveniencia de modificar la misma y su posible incidencia en los plazos señalados en el artículo 1.9.2.4 de las presentes Bases de Licitación”.

286. (153) Se solicita confirmar que para el caso del Puente Pudeto, no se deben realizar nuevas ingenierías básicas ni modelaciones del estudio bidimensional entregado como antecedente referencial, o en caso contrario aclarar si se debe entregar dicho antecedente para revisión de la DOH con la estructura definitiva que se considere.

Respuesta: No se confirma. Remítase a lo establecido en el artículo 2.2.2.4 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 10, en el cual se señala que “Para el diseño de puentes y estructuras a desnivel la Sociedad Concesionaria deberá desarrollar y/o complementar la geotecnia a través de un estudio de ingeniería básica que permita verificar el diseño de las estructuras de acuerdo a los resultados de la mecánica de suelos que se obtengan, especialmente en lo relativo al tipo y/o sello de fundación y que respalde la solución planteada. Para el caso particular de las fundaciones profundas, tales como pilotes o pilas de fundación, se deberá tener en consideración lo indicado en el numeral 3.1002.404(2) del Manual de Carreteras, Volumen N°3. Dicho estudio deberá cumplir con lo establecido en el artículo 2.2.2.1.2 de las presentes Bases de Licitación”. Asimismo, el artículo antes referido dispone que “Los Proyectos de puentes y de estructuras viales deberán cumplir con las normas vigentes y contar con la aprobación del Inspector Fiscal, el cual, en el caso que así lo requiera, solicitará la opinión y/o aprobación de entidades del MOP tales como el Departamento de Proyectos de Estructuras de la División de Ingeniería de la DV o el Departamento de Obras Fluviales de la Dirección de Obras Hidráulicas, según corresponda”.

287. (061) Art. 1.8.7. INFRAESTRUCTURA PREEXISTENTE QUE SE ENTREGA AL CONCESIONARIO

En el punto i) *De la Entrega de la infraestructura Preexistente* se indica que el Inspector Fiscal hará entrega a la sociedad concesionaria de un Inventario de la Infraestructura Preexistente correspondiente a las obras del Acceso Sur Puente Chacao para el Sector A y otro a las obras del Baipás Castro en el subsector C2 y más adelante se expone:

“La Sociedad Concesionaria recibirá la infraestructura preexistente en el estado en que se encuentre en el momento de su entrega y será de su entera responsabilidad, cargo y costo, realizar las obras de mantenimiento de la infraestructura exigidas en los documentos que conforman el Contrato de Concesión.”

Por otra parte, se detalla que “Dentro de la obligación del Licitante y/o Grupos Licitantes de visitar los terrenos donde se ejecutará el Proyecto de conformidad al 1.5 de las presentes Bases de Licitación, se encuentra expresamente la de revisar y visar cada uno de los bienes que conforman la Infraestructura preexistente indicada en el presente artículo, de modo que cualquier duda o consulta que pueda tener sobre el particular, la haga saber durante el período de Consultas y Aclaraciones sobre las Bases de Licitación indicadas en 1.4.5...”

Dado que habrá una considerable separación temporal entre los períodos en que se podrán formular consultas, durante la licitación, y la entrega de la infraestructura, e inventarios, se plantean una serie de dudas.

- a) En Caso de haber alguna discrepancia con algunos elementos, o el estado en que se

encuentren, incluidos en el inventario, ¿Se deberán consensuar estos elementos? ¿Cuál será la manera de hacerlo en caso de discrepancia?

- b) ¿Si alguna consulta sobre la infraestructura, instalaciones y/o equipamiento, no se ha respondido deberá igualmente recibirse por la Concesionaria y asumir la responsabilidad de mantenimiento y conservación?
- c) Si durante el período entre la licitación y recepción de la infraestructura parte de esta infraestructura o equipos preexistentes no se encuentra en el mismo estado, por haber sufrido deterioros, por ejemplo, ¿en qué estado se recibirá esta infraestructura?, ¿En qué grado o nivel, deberá mantenerse?

Respuestas:

- a) Remítase a lo establecido en el artículo 1.8.7 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, el cual establece que “La entrega de la infraestructura preexistente importará la cesión a la Sociedad Concesionaria del uso y goce de los bienes nacionales de uso público y bienes fiscales y todos los elementos o activos viales que la conforman, respondiendo el Concesionario hasta del caso fortuito o fuerza mayor que afectare a dicha infraestructura preexistente durante toda la Etapa de Construcción”. Asimismo, en relación con el estado y deterioro de la infraestructura preexistente, el artículo antes referido señala que “La Sociedad Concesionaria recibirá la infraestructura preexistente en el estado en que se encuentre en el momento de su entrega y será de su entera responsabilidad, cargo y costo, realizar las obras de mantenimiento de la infraestructura exigidas en los documentos que conforman el Contrato de Concesión”.
- b) Remítase a lo establecido en el artículo 1.8.7 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en el cual se señala que “La Sociedad Concesionaria recibirá la infraestructura preexistente en el estado en que se encuentre en el momento de su entrega y será de su entera responsabilidad, cargo y costo, realizar las obras de mantenimiento de la infraestructura exigidas en los documentos que conforman el Contrato de Concesión”.
- c) Remítase a lo establecido en el artículo 1.8.7 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en el cual se señala que “La Sociedad Concesionaria recibirá la infraestructura preexistente en el estado en que se encuentre en el momento de su entrega y será de su entera responsabilidad, cargo y costo, realizar las obras de mantenimiento de la infraestructura exigidas en los documentos que conforman el Contrato de Concesión”. Además, en relación a la conservación de la infraestructura, remítase a lo establecido en el artículo 2.4.3.2 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 8 y N° 10, en el cual se señala que “El Concesionario estará obligado desde la autorización de la Puesta en Servicio Provisoria de las Obras Preexistentes o de la Fase 1 y hasta la autorización de la Puesta en Servicio Provisoria de la Totalidad de las Obras, a cumplir con las exigencias establecidas en los artículos 2.4.3.2.7 y 2.4.3.2.8. Asimismo, a partir de cada una de las Puestas en Servicio Provisorias Parciales de las Obras de los Subsectores A1, A2 y de los Sectores B y C, de acuerdo con lo establecido en la letra b) del artículo 1.9.2.7, y hasta el término de la concesión, el Concesionario deberá dar cumplimiento a las exigencias establecidas en los artículos 2.4.3.2.1 al 2.4.3.2.6”. Finalmente, de acuerdo con lo establecido en el artículo 2.4.3.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, “El Concesionario desde la autorización de la Puesta en Servicio Provisoria de la Totalidad de las Obras y hasta la extinción de la Concesión, deberá cumplir con todos los estándares de servicio definidos para la conservación por niveles de servicio”.

Con todo, considerando que la entrega de la infraestructura preexistente será en un plazo considerable, remítase a lo establecido en el artículo 1.5 en tanto que “Para

la preparación de las Ofertas los Licitantes y/o Grupos Licitantes serán responsables de realizar el estudio exhaustivo de todos los documentos entregados por el MOP indicados en 1.4.1, 1.4.3 y 1.4.5, todos artículos de las presentes Bases de Licitación, y de recabar toda la información complementaria necesaria de forma de lograr una completa y acabada apreciación de las características de las obras, sus dificultades, normativa aplicable, permisos exigidos y costos asociados. En virtud de lo anterior, el Adjudicatario o el Concesionario, según corresponda, no podrá aducir ignorancia, desconocimiento o falta de información acerca de las condiciones necesarias para construir, reparar y explotar, según corresponda, las obras y servicio objeto de la Concesión una vez presentada su Oferta Técnica”. Asimismo, téngase presente que la información existente fue puesta a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes a través de Oficios Ord. N° 97 de 22 de junio de 2021 y Ord. N° 124 de 3 de agosto de 2021.

288. (370) Referencia 2 Bases Administrativas, Artículo 1.8.19.3 NORMAS APLICABLES A LOS CAMBIOS DE SERVICIOS EXISTENTES

En el tercer párrafo de la Ref 2 señala lo siguiente:

“Cualquier atraso que se produzca en la ejecución de las obras producto de demoras en los Cambios de Servicios Existentes, será de exclusiva responsabilidad de la Sociedad Concesionaria. Por lo tanto, estos atrasos no darán derecho a ampliación en los plazos de Declaraciones de Avance ni de las Puestas en Servicio Provisoria Parcial de las Obras, ni a compensación o indemnización por este concepto.

Si bien se indica que el retraso por Cambios de Servicios existentes serán de exclusiva responsabilidad de la SC, y éstos no darán derecho a la SC a ninguna ampliación de los plazos de declaraciones de avance, es de amplio conocimiento y experiencia que las compañías propietarias de servicios húmedos y secos no siempre colaboran con la ejecución de las obras viales. Lo anterior hace posible que se generen problemas de retraso en el cambio de los servicios, no imputable a la concesionaria e imposible de controlar por ella. En tal sentido, se solicita conocer la posición y acciones que implementará el MOP frente a casos de compañías de servicios que obstaculizan o demoran injustificadamente el traslado de los servicios.

Respuesta: Remítase al artículo 1.8.19.1 de las Bases de Licitación, el cual señala en su segundo párrafo “En el evento que la Empresa de Servicios no diere cumplimiento a la obligación legal antedicha, la Sociedad Concesionaria será responsable de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2.2.2.11 de las presentes Bases de Licitación de proyectar, tramitar, gestionar y ejecutar los Cambios de Servicios Existentes que sea necesario trasladar, alterar, modificar y/o reponer, con sus respectivas conexiones domiciliarias, para la realización de las obras que forman parte de la Concesión, previa aprobación de la Empresa de Servicios de que se trate en la forma, plazo y condiciones que se indicarán”.

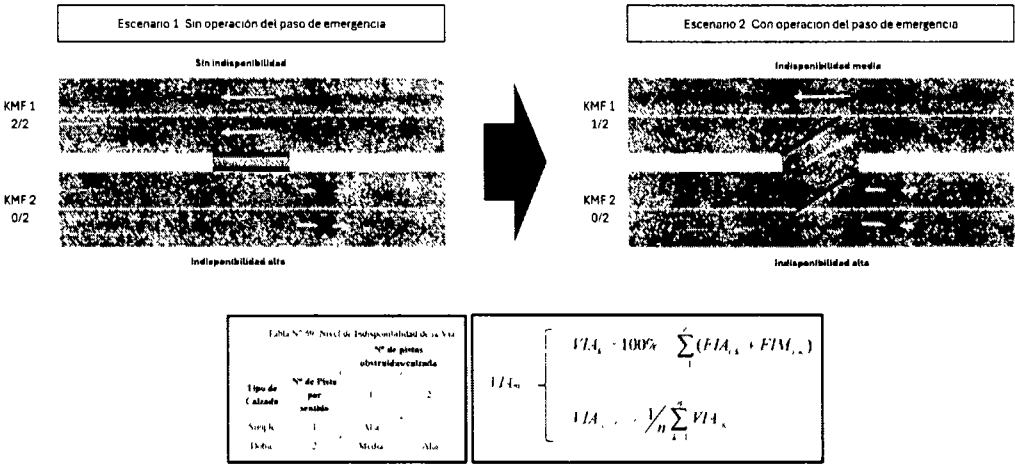
A su vez, remítase al artículo 1.8.19.3 que señala “Con el sólo objeto de garantizar el normal cumplimiento del Programa de Ejecución de las Obras indicado en el artículo 1.9.2.4 de las presentes Bases de Licitación, la Sociedad Concesionaria deberá realizar los desembolsos que correspondan para ejecutar los cambios de los servicios con sus respectivas conexiones domiciliarias. La Sociedad Concesionaria estará siempre obligada a efectuar los pagos que las Empresas de Servicios exijan para proceder a su modificación, sin perjuicio de la existencia previa de convenios suscritos entre aquellas y el MOP”.

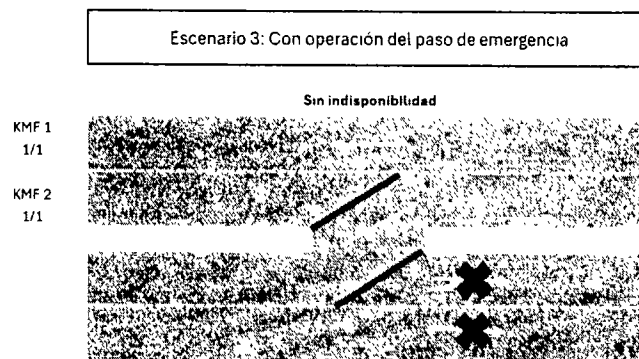
289. (347) Referencia 1: Bases Técnicas. Artículo 2.2.2.8.6 SISTEMAS DE CONTENCIÓN VIAL. Referencia 2: Bases Técnicas. Artículo 2.4.4 SERVICIO DE GESTIÓN DE TRÁFICO. Referencia 3: Bases Técnicas. Artículo 1.2.2 DEFINICIONES

En relación al artículo 2.2.2.8.6 de las Bases de Licitación, en particular en el párrafo cuarto, donde se indica lo siguiente:

“...En los tramos de doble calzada, para facilitar las labores en caso de accidentes u otro tipo de evento que interrumpa el paso vehicular en alguna de las calzadas, se deberán proyectar en la mediana, cada 5 km como máximo, pasos de emergencia que permitan tanto el paso de vehículos de emergencia como el desvío del flujo vehicular hacia la otra calzada...”;

Se solicita aclarar al MOP las implicancias que tendría la operación de las aperturas de emergencia en la mediana en la prestación del Servicio de Gestión de Tráfico señalado en el artículo 2.4.4 de las Bases de Licitación. En este sentido, se consulta cómo se deberá determinar el indicador VIA cuando, por motivo de un accidente, en un tramo de doble calzada se desvíe el tránsito hacia una de ellas, manteniendo una bloqueada y la otra operando como calzada simple bidireccional. Con la finalidad de ejemplificar la problemática, se presenta el siguiente esquema con dos escenarios:





- Escenario 3: Se supone un accidente en el KMF 2 con Nivel de Indisponibilidad Alta (calzada doble, 2 pistas por sentido y 2 pistas obstruidas). En este caso, se ha optado por operar el paso de emergencia en la mediana para habilitar el tránsito vehicular en el sentido izquierda-derecha, redefiniendo la disposición de los KMF 1 y KMF 2 en virtud de la definición 43 del artículo 1.2.2 de las Bases de Licitación:

“...43. Kilómetro fijo o KMF: Corresponde a un kilómetro por calzada y sentido de circulación limitado transversalmente por los límites de esta y longitudinalmente por 2 (dos) balizas del tipo IV-5, o por una baliza tipo IV-5 y una baliza tipo IV-4, o por una baliza tipo IV-5 y una baliza combinada de los tipos IV-4 y IV-6, utilizadas para marcar el inicio y fin de los sectores kilométricos...”.

El hecho de cambiar la configuración a calzada simple bidireccional implica que, en la calzada habilitada, el tramo comprendido entre las balizas antes mencionadas tendrá 2 (dos) KMF, 1 (uno) por cada sentido de circulación. De esta manera, al estar habilitada 1 pista por sentido, no existiría indisponibilidad, manteniendo la circulación en la vía concesionada y el cumplimiento del Estándar de Servicio “Disponibilidad de la Vía”.

Se solicita confirmar cuál de los escenarios descritos sería aplicable o, si ninguno tiene lugar, indicar de qué manera la operación de los pasos de emergencia en la mediana impacta el cálculo y definición del indicador VIA.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 124 de la Circular Aclaratoria N° 8, en tanto dispone que “de acuerdo a lo señalado en las letras B y C del presente artículo, para el caso de los incumplimientos que se generen producto de accidentes en la ruta y que su reparación signifique interferencias al servicio prestado, la exigencia se considerará como fuera del rango permitido a contar del decimoquinto día siguiente al día del accidente o a contar de la fecha de autorización anticipada señalada en el séptimo párrafo del artículo 2.4.4, lo que ocurra primero”.

290. (367) Referencia 1: Bases Técnicas, Artículo 2.3.1.10 DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE CONCESIÓN.

Tal como indica en la Referencia N°1, “La Sociedad Concesionaria deberá delimitar totalmente el Área de Concesión mediante la materialización de cierros perimetrales o cercos de deslindes conforme lo señalado en 2.3.1.10.1 o eventualmente con cierros de protección según lo señalado en 2.3.1.10.2, ambos artículos de las presentes bases de licitación”

En base a lo anterior y para un mejor entendimiento, solicitamos al MOP, aclarar el destino de los tramos de la actual Ruta 5 que serán “bypassados” para cada una de las variantes, especificando si formarán parte de la concesión o si serán desafectados de ella.

En caso de que dichos tramos se mantengan dentro del área concesionada, agradecemos que se indique lo siguiente:

- a) Cómo se delimitará el área de concesión en el área urbana.
- b) Las condiciones de conservación que se les exigirán.

c) Si se aplicarán los niveles de servicio de la Concesión indicados en el punto 2.4.6

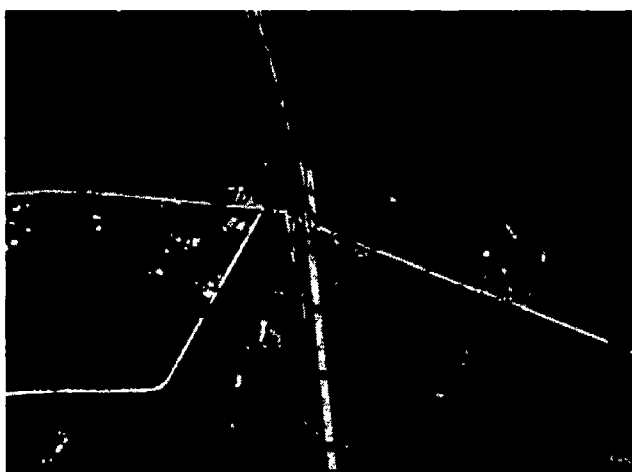
Además, del punto de vista técnico, se solicita aclarar si estos tramos deberán ajustarse a la normativa vigente, como el resto de la ruta y bajo qué normativa en cada caso

Respuesta a), b) y c): En relación a las tramos de la actual Ruta 5 que serán desafectados del proyecto, en los cuales no se debe limitar el área de concesión y no se deben aplicar niveles de servicio, remítase a lo establecido en el artículo 1.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en el cual se señala que, para el Sector B del proyecto, “(...) una vez obtenida la Puesta en Servicio Provisoria Parcial del Sector B conforme a lo señalado en 1.10.1 letra B, el tramo entre el Km 1.111 y el Km 1.120 de la actual Ruta 5, asociado al trazado de la variante Ancud, quedará excluido del Contrato de Concesión y su conservación pasará a tuición de la DV”, mientras que para el Sector C, “(...) una vez obtenida la Puesta en Servicio Provisoria Parcial del Sector C conforme a lo señalado en 1.10.1 letra B, el tramo entre los Km 1.167 y Km 1.170 de la actual Ruta 5, asociado al trazado de la “Variante Mocopulli Corta” y el tramo entre los Km 1.175 y Km 1.179 de la actual Ruta 5, asociado al trazado de la “Variante Pid Pid”, quedarán excluidos del Contrato de Concesión y su conservación pasará a tuición de la DV”.

291. (368) Referencia 1: Bases Administrativas, Artículo 1.9.2.13 PLANOS DEL ÁREA DE CONCESIÓN. Referencia 2: ORD N°2, Rediseño Eje Troncal del Proyecto

En el entendido que el concesionario, en la fase de construcción, deberá elaborar y presentar plano donde se identifique claramente el Área de Concesión. Y con el fin de asegurar un entendimiento uniforme y garantizar la igualdad en la valoración de las ofertas, solicitamos que el MOP entregar preliminarmente del área de concesión, esto para poder determinar con exactitud aquellas singularidades que se observan en el proyecto entregado en la Ref 2, como ejemplo, edificación de la escuela Vilupulli ubicada en aprox. Dm 1.210.200, que quedaría entre área de concesión, como muestra la imagen.

A si mismo, se consulta al MOP como se debe tratar dichas singularidades



Respuesta: Remítase al artículo 1.9.2.13 de las Bases de Licitación, el cual señala que “El Concesionario a su entero cargo, costo y responsabilidad deberá elaborar y presentar al Inspector Fiscal dentro del plazo de 90 (noventa) días antes de la fecha estimada para la respectiva solicitud de autorización de Puesta en Servicio Provisoria Parcial de las Obras, un plano donde se identifique claramente el Área de Concesión respecto de la cual se solicitará la autorización”. Adicionalmente, remítase a la definición de Área de Concesión, contenida en el numeral 6 del artículo 1.2.2, el cual señala que “Es el área requerida para ejecutar las obras y prestar los servicios definidos en el Contrato de Concesión ubicada en bienes nacionales de uso público o fiscales, incluyendo los espacios y terrenos ubicados bajo los puentes y los terrenos entregados por el MOP o adquiridos por la Sociedad Concesionaria. No se consideran como parte del Área de Concesión aquellos sectores que constituyen faja ferroviaria”.

292. (041) En el sector C dentro del By pass de Castro, se considera que será preciso ejecutar las plataformas SOS y la totalidad de la canalización de conexión con las Áreas de Emergencia. ¿La presencia de restos arqueológicos en el área permitirá su ejecución?

Respuesta: Con respecto a las obras asociadas al Baipás Castro remítase a lo establecido en el artículo 2.2.2.18 de las Bases de Licitación previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8, respecto a la incorporación de teléfonos S.O.S. y lo establecido en el artículo 2.3.1.20.1 de las Bases de Licitación, modificado por Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, respecto del mejoramiento de la calzada.

Sobre la presencia de restos arqueológicos, el MOP a puesto a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes la información existente, mediante Antecedentes Informativos entregados a través de Oficio Ord. N° 26 de 7 de febrero de 2025, emitido por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos.

293. (392) Referencia: Bases de Licitación Pública - Administrativas. Artículo 2.2.2.18 SISTEMA DE CITOFONIA DE EMERGENCIA O TELEFONOS S.O.S.

De acuerdo con el Instructivo de Diseño Áreas para Detención de Emergencia para Teléfonos S.O.S., se debe contar con bahías de detención de emergencia para la instalación de los teléfonos S.O.S. con dimensiones específicas, considerando esto, se consulta si estas áreas están consideradas en las obras a entregar por parte del MOP, como el Bypass Castro y el sector A. En el caso de no estar consideradas, es decir, son construidas y entregadas por el MOP, favor aclarar si tanto el Presupuesto de Obras Nuevas y el alcance de las expropiaciones consideran estas nuevas obras.

Respuesta: No existen teléfonos S.O.S. en el Baipás Castro ni en el sector A. Tanto para las obras en el Baipás Castro como para las obras del Sector A, remítase a lo establecido en el artículo 2.2.2.18 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8, respecto a la incorporación de teléfonos S.O.S.

294. (393) Referencia: Bases de Licitación Pública - Administrativas. Artículo 2.2.2.19 CENTRO DE CONTROL y Circular Aclaratoria N°8.

En el literal b) dice, "Enclavamiento automático de cámaras de CCTV y grabación de la imagen captada en, al menos, los Puntos de Cobro, el área de detención de emergencia, las áreas para la detención de emergencia de los teléfonos S.O.S y aquellas áreas en que, dadas sus condiciones de diseño exista un mayor riesgo de ocurrencia de robo de vehículos dentro del Área de Concesión. Las ubicaciones de las cámaras se establecerán en base a un análisis de información de terreno respecto de las condiciones topográficas o morfológicas que condicionan la visibilidad y a la coordinación e indicaciones de Carabineros de Chile. Además, deberán permitir la constatación del Estándar del Servicio de Operación de las Plazas de Peaje señalado en el artículo 2.4.5.4.1. La ubicación definitiva de cada una de las cámaras deberá ser consensuada y sometida a la revisión y aprobación del Inspector Fiscal. Las cámaras de video tendrán capacidades para efectuar funciones de giro, inclinación y acercamiento real (pan/tilt/zoom=PTZ). El tiempo requerido de almacenamiento de las grabaciones debe ser, como mínimo, de 3 (tres) años a contar de su creación, y una copia de ellas deberá estar disponible a solicitud de Inspector Fiscal..."

- i. Favor definir la cantidad y ubicación de los puntos donde exista un mayor riesgo de ocurrencia de robo de vehículos dentro del Área de Concesión.
- ii. Favor confirmar que en el caso de Postes S.O.S, dada la gran cantidad de áreas de detención asociadas para dar cumplimiento a la exigencia, las cámaras exigidas no son de estándar PTZ.

Respuestas:

- i. Remítase a lo establecido en la letra b) del artículo 2.2.2.19, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8, en el cual se señala que “Las ubicaciones de las cámaras se establecerán en base a un análisis de información de terreno respecto de las condiciones topográficas o morfológicas que condicionan la visibilidad y a la coordinación e indicaciones de Carabineros de Chile”, y que “La ubicación definitiva de cada una de las cámaras deberá ser consensuada y sometida a la revisión y aprobación del Inspector Fiscal”.
- ii. No se confirma. Remítase lo establecido en el artículo 2.2.2.19, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8, en el cual se establece que el sistema de control deberá considerar, al menos, el “Enclavamiento automático de cámaras de CCTV y grabación de la imagen captada en, al menos, los Puntos de Cobro, el Área de Atención de Emergencias, las Áreas para detención de emergencia de los teléfonos S.O.S y aquellas áreas en que, dadas sus condiciones de diseño, exista un mayor riesgo de ocurrencia de robo de vehículos dentro del Área de Concesión”, y que “Las cámaras de video tendrán capacidades para efectuar funciones de giro, inclinación y acercamiento real (pan/tilt/zoom=PTZ)”.

295. (395) De acuerdo con las características del entorno en el que se ubica el Puente Chacao, se advierte la existencia de condiciones meteorológicas extremas que podrían causar el cierre temporal del Puente Chacao, dado esto:

- i. Favor confirmar bajo cuales condiciones meteorológicas extremas se considera el cierre temporal del Puente Chacao.
- ii. Para considerar en el estudio, favor entregar el rango de tiempo estimado en que el puente Chacao podría estar cerrado temporalmente durante un año calendario.
- iii. Favor confirmar si se establece un mecanismo de compensación en caso de ocurrir el cierre temporal del Puente Chacao

Respuestas:

Respecto a las preguntas i) y ii), se hace presente que la situación por la que se consulta no forma parte de los antecedentes disponibles dentro del marco de la licitación “Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi”.

En cuanto a la pregunta iii), no se confirma.

296. (396) En el SEGUNDO TALLER INFORMATIVO CONCESIÓN RUTA 5 TRAMO CHACAO – CHONCHI se informó que no habría pagos asociados al paso sobre el Puente Chacao. Se solicita confirmar ya que, de haberlo, afectaría la proyección de demanda con la cual se está evaluando la concesión.

Respuesta: En el entendido que su consulta hace referencia al cobro de peaje por concepto de transitar y/o de conservación del Puente Chacao, se confirma que las Bases de Licitación, no contienen un pago asociado por este concepto. Remítase al artículo 1.13 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en el cual se señala que existirá una plaza de peaje troncal y dos plazas de peajes laterales, con sus respectivas ubicaciones.

297. (397) En relación con el numeral 1.4.3 de las Bases de Licitación, denominado “ANTECEDENTES REFERENCIALES”, hacemos presente a Ud. que existen contradicciones entre los Antecedentes Referenciales y las Bases de Licitación y, si bien las Bases de Licitación establecen en el artículo 1.4.3 que los Antecedentes Referenciales tienen el carácter de indicativos, el artículo 1.9.1.1 establece que la Sociedad Concesionaria deberá elaborar los proyectos de todas las obras incluidas en las Bases de Licitación y en los Antecedentes Referenciales.

Un ejemplo de estas contradicciones aparece en las obras denominadas “Miradores”. El artículo 2.3.1.32 de las BALI establece que la Sociedad Concesionaria deberá construir los miradores indicados en el artículo 2.2.2.29. Esta norma estableció en las BALI que los miradores eran 3, lo que fue modificado en la Circular Aclaratoria N.º 8, que establece que modificó ambas normas para establecer que la Sociedad Concesionaria construirá un sólo mirador (artículo 2.2.2.29 modificado), que será aquel cuya ubicación se señala en el Antecedente Referencial N° 3 de la Tabla N° 2 del artículo 1.4.3. (artículo 2.3.1.32 modificado)

No obstante, lo anterior, no se ha modificado el Estudio Ambiental Referencial entregado por el MOP el cual considera la construcción de 3 miradores que son los siguientes: (1) Proyecto Mirador Paisajístico, (2) Proyecto Mirador Temático Tratado de Tantauco y (3) Proyecto Mirador Temático: Batalla de Mocopulli.

A este respecto se solicita lo siguiente:

- a) Aclarar que, en general, cuando existe contradicción entre las Bases de Licitación y los Antecedentes Referenciales prevalecerán aquellas, de manera que no será exigible al Concesionario construir todas las obras previstas en los Antecedentes Referenciales sino sólo y exclusivamente aquellas establecidas en las BALI.
- b) Aclarar en particular que el Concesionario solamente está obligado a construir el Mirador referido en los artículos 2.2.2.29 y 2.3.1.32 según lo dispuesto en la Circular Aclaratoria N° 8, aun cuando los Antecedentes Referenciales señalen otros Miradores.
- c) Teniendo presente que es muy previsible que la comunidad exija durante el proceso de evaluación ambiental volver a incorporar al contrato de concesión los miradores que fueron excluidos de las BALI por la Circular Aclaratoria N° 8, los que deberían incorporarse a través de un Compromiso Ambiental Voluntario, con la finalidad de obtener la aprobación del EIA, confirmar que su costo podrá ser imputado al mecanismo previsto en el artículo 1.12.7.1 previsto en las Bases de Licitación.

Respuestas:

- a) **Remítase a lo establecido en el artículo 1.4.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en el cual se señala que “Los antecedentes entregados por el MOP señalados en el presente artículo, así como sus modificaciones y actualizaciones tienen el carácter de indicativos, salvo que en las presentes Bases de Licitación se señale algo diferente.**

Sin perjuicio de lo anterior, téngase presente lo señalado en el artículo 1.4.1, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8, conforme al cual “En caso de discrepancia en la interpretación del Contrato de Concesión primará lo dispuesto en las presentes Bases de Licitación y sus Circulares Aclaratorias, si las hubiere, por sobre lo establecido en la Oferta presentada por el Adjudicatario de la Concesión, salvo el caso en que ésta contenga aspectos superiores a lo exigido en las presentes Bases de Licitación y sus Circulares Aclaratorias, lo que será calificado por el DGC”; y en el artículo 1.9.1.1, ambos de las Bases de Licitación, en cuanto señala que “La Sociedad Concesionaria deberá elaborar los Proyectos de Ingeniería de Detalle de todas las obras incluidas en las presentes Bases de Licitación, en los Antecedentes Referenciales y/o en el(los) Anteproyecto(s) Alternativo(s) que forman parte de su Oferta Técnica, incluidas todas las copias que el Inspector Fiscal solicite y para todas las instancias de revisión a su entero cargo, costo y responsabilidad”.

- b) **El Estudio Ambiental correspondiente al proyecto de Ruta 5 Tramo Chacao - Chonchi, no forma parte de los Antecedentes Referenciales. Este documento ha sido puesto a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes como Antecedente Informativo por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC mediante Oficio Ord. N° 26 de 7 de febrero de 2025.**

Asimismo, téngase presente lo establecido en el artículo 2.3.1.32 de las Bases de Licitación, previamente modificado por Circular Aclaratoria N° 8 en el cual se señala que “La Sociedad Concesionaria deberá obligatoriamente construir el mirador en la ubicación que se señala en el Antecedente Referencial N° 3 de la Tabla N° 2 del artículo 1.4.3, así como sus modificaciones y actualizaciones, conforme a los Proyectos de Ingeniería de Detalle aprobados por el Inspector Fiscal”.

- c) Remítase al artículo 1.12.7.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8, en el cual se establece un mecanismo de cobertura por parte del MOP para las medidas ambientales contenidas en la RCA que emanen del EIA del Proyecto, las cuales deban implementarse durante la Etapa de Construcción y que sean adicionales a las medidas establecidas en las Bases de Licitación.

298. (398) En el numeral 1.6.1 de las Bases de Licitación, denominado “RECEPCIÓN DE LAS OFERTAS Y APERTURA DE LAS OFERTAS TÉCNICAS”, solicitamos a Ud. postergar por 60 días, o el tiempo que determine, la fecha de recepción de las ofertas y apertura de las ofertas técnicas con la finalidad de concluir el estudio y análisis de los antecedentes de la licitación. Hacemos presente a Ud. que Grupo Costanera participo recientemente en el proceso de licitación de la obra pública fiscal denominada “Concesión Ruta 5 tramo Temuco – Río Bueno”, cuyas ofertas económicas recién fueron abiertas a comienzos del mes de marzo pasado, lo explica, en parte, nuestra solicitud.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 1 de la Circular Aclaratoria N° 9.

299. (399) 1.8.6.2 (e).(v) “INFORMACIÓN A ENTREGAR DURANTE LA ETAPA DE EXPLOTACIÓN”. Cuentas facturadas en el mes calendario. Al parecer, este párrafo sólo tiene sentido bajo pago por telepeaje, en caso contrario no es obvio cómo cumplir con la obligación (por ejemplo, ¿con detalles de cada boleta?). Por favor aclarar.

Respuesta: La regulación del 1.8.6.2 relativa a cuentas facturadas en el mes calendario, aplica a usuarios con contrato TAG vigente al momento del respectivo tránsito y a Usuarios Poco Frecuentes, conforme a lo establecido en el numeral v), letra e) del artículo 1.8.6.2 de las Bases de Licitación, previamente modificado por Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10.

300. (400) En el numeral 1.8.7 de las Bases de Licitación, denominado “INFRAESTRUCTURA PREEXISTENTE QUE SE ENTREGA AL CONCESIONARIO”, en el numeral ii) Se indica que toda la infraestructura Preexistente que se entrega debe contar con un Plan de Mantenimiento que asegure las condiciones de operatividad y transitabilidad tanto vehicular como peatonal, que regirán desde la aprobación de dicho Plan hasta la Puesta en Servicio Provisoria Parcial de las Obras del respectivo Sector señaladas en el artículo 1.9.2.7 de las presentes Bases de Licitación.

Luego en la Circular Aclaratoria N°8 se agrega un numeral iv) Mejoramiento de la Calzada Preexistente de los Sectores B y C, donde aclara que para estos sectores el mejoramiento debe ser un paso previo a la rehabilitación definitiva y que para lo anterior, la Sociedad Concesionaria deberá considerar los resultados obtenidos para mejorar la calzada preexistente en los términos indicados en la letra b) de número ii) del presente artículo, lo cual se debe reflejar en el proyecto de ingeniería de detalle preliminar indicado en el artículo 1.9.1.2 y deberá considerar como mínimo “Proyecto Preliminar de Mejoramiento del Pavimento” * Dependiendo de los resultados del Plan de Mantenimiento de la Infraestructura Preexistente señalado en ii)

En la Circular Aclaratoria N°10, acota las cantidades a: “10 kilómetros de fresado, sellos de juntas, sellos de grietas, 20 kilómetros de cepillados, 30 kilómetros de micro aglomerados en frío”.

En el Antecedente Referencial N°3 entregado en Ord. N°216 la Tabla N°41 del art 2.3.1.20.1 "Calzada Preexistente" de las BALI se reemplaza por la Tabla N°20 indicando 50 km como obras de Rehabilitación. Según las BALI esta longitud es indicativa, ya que el proyecto definitivo será el que finalmente se desarrolle y apruebe el Inspector Fiscal.

Se solicita aclarar lo siguiente:

- a) Entendemos que la rehabilitación previa se debe centrar en estos kilómetros de trazado de Ruta 5, que no requieren rectificación de trazado de los tramos B y C (Tabla N°3 de Antecedente N°3).
- b) No se entiende el orden y los tiempos de ejecución de estas intervenciones previas para la infraestructura preexistente de los tramos B y C. Si hay que hacer un proyecto preliminar de Mejoramiento de Pavimento "NO estructural" y luego levantar datos y considerar los resultados obtenidos para desarrollar el "proyecto de ingeniería definitiva de Rehabilitación de la calzada existente" que debe presentarse de acuerdo a los plazos definidos en 1.9.1.2. Sólo la ejecución de las intervenciones previas, de fresado, microaglomerado, cepillado del plan de mantención inicial previa toma un par de temporadas.

Respuestas:

- a) **Se confirma el entendimiento. Remítase a lo dispuesto en el numeral iv) "Mejoramiento de la Calzada Preexistente Sectores B y C" del artículo 1.8.7 de las Bases de Licitación, previamente modificado por Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, con respecto a los tramos a mejorar, en cuanto dicha disposición señala, por una parte que "(...) deberá mejorar tramos de la calzada preexistente asociada a estos Sectores, con el objetivo de elevar los niveles de seguridad de la Ruta 5. Para lo anterior, la Sociedad Concesionaria deberá considerar los resultados obtenidos para mejorar la calzada preexistente en los términos indicados en la letra b) de número ii) del presente artículo (...)" y, por otra parte "Dependiendo de los resultados del Plan de Mantenimiento de la Infraestructura Preexistente señalado en el número ii) del presente artículo, se deberán señalar los tramos a intervenir, procurando programar obras no estructurales (...)". Sin perjuicio de lo anterior, la Sociedad Concesionaria deberá dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 2.4 de las Bases de Licitación, previamente modificado por Circulares Aclaratorias N° 3, y N° 10, conforme lo establecido en el artículo 1.8.7, previamente modificado por Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, respecto de los planes y programas de mantención de la infraestructura preexistente.**
 - b) **Remítase a lo establecido en el artículo 1.9.1.2 de las Bases de Licitación, previamente modificado por Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, con respecto a los plazos de entrega, en cuanto se señala "Con todo, tratándose de las obras de Mejoramiento de la Calzada Preexistente en los Sectores B y C indicadas en el artículo 1.8.7, el respectivo proyecto de Ingeniería deberá entregarse, con sus antecedentes, en el plazo máximo de 6 (seis) meses contados desde la publicación en el Diario Oficial del Decreto Supremo de Adjudicación".**
- 301. (401) En el numeral 1.8.10.1 de las Bases de Licitación, denominado "EL PROYECTO Y SU RELACIÓN CON EL SEIA" En relación a que el MOP, entendemos Dirección de Vialidad, es el titular y autoriza a la Sociedad Concesionaria a modificar mediante escritura pública la Resolución RCA N° 1633/2002 asociada a la obra pública fiscal denominada "Diseño y Construcción del Puente Chacao, Región de Los Lagos", no se entiende porque el carácter de modificar, si al nuevo Concesionario sólo le compete la mantención de la parte vial sur del camino. Entendemos que la construcción del Puente en lo que es operación tiene exigencias que son propias y muy diferentes de una carretera y la etapa de construcción se encontrará concluida.**

Como el nuevo Concesionario está obligado a mantener el tramo A que se entrega en doble calzada, no es necesario incorporarlo en el estudio ambiental, por lo que no hay relación con el Puente Chacao. Se solicita eliminar la vinculación con la RCA N°1633.

Respuesta: Remítase al artículo 1.3, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en el cual se establece que el proyecto considera, desde la entrega de la Infraestructura Preexistente del Sector A conforme a lo señalado en el numeral i) del artículo 1.8.7, la ejecución de determinadas obras tales como un enlace, calles de servicio y seguridad vial. Además, remítase al Antecedente Referencial N° 3 “Antecedentes para la Ingeniería de Detalle, Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi” y sus actualizaciones, en el que se indican las obras del Sector A. Por lo anterior, la Sociedad Concesionaria deberá determinar si las obras del Sector A, implican o no cambios de consideración respecto de la obra pública fiscal calificada favorablemente mediante la RCA N° 1633/2002, y en caso que determine que son cambios de consideración, de acuerdo a lo establecido en 1.8.10.1 de las Bases de Licitación previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8, para los efectos de la tramitación ambiental del EIA del Proyecto, el MOP entregará al Concesionario previo al ingreso al SEA, una autorización mediante escritura pública, en la cual manifieste explícitamente que, en su calidad de titular de la RCA N° 1633/2002, autoriza a la Sociedad Concesionaria a modificar dicha RCA. Por lo anterior, se mantiene la vinculación con la referida RCA N° 1633/2002.

302. (402) En el numeral 1.9.2.6 de las Bases de Licitación, denominado “INICIO DE CONSTRUCCIÓN DE LAS OBRAS Y DECLARACIONES DE AVANCE”, entendemos que las declaraciones de avance general de las obras, que debe considerar el presupuesto de inversión del total de las obras, se calculan sobre el cronograma de inversión definido en el numeral 1.9.2.4. Es decir, sobre el presupuesto de Inversión que no sólo incluye actividades reales de ejecución sino todas las inversiones incluyendo aprovisionamiento de materiales, preparación de faenas, diseños (ingeniería), pagos de administración y expropiaciones, compensaciones ambientales, cambios de servicios y en general todos los costos necesarios para la realización del proyecto. Solicitamos por favor confirmar nuestro entendimiento.

Respuesta: No se confirma. Remítase al artículo 1.9.2.6 de las Bases de Licitación, previamente modificado por las Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, que señala que “No se incluirán como parte de estas declaraciones los pagos por concepto de adquisiciones y expropiaciones indicados en 1.8.9 ni los pagos mencionados en 1.12.2.1.1, 1.12.2.1.3 y 1.12.2.2, todos artículos de las presentes Bases de Licitación, y consecuentemente deberán ser descontados en forma proporcional del presupuesto de cada Sector o Subsector del Proyecto”.

303. (403) En el numeral 1.9.2.7 de las Bases de Licitación, denominado “PUESTA EN SERVICIO PROVISORIA DE LAS OBRAS”, en la definición de Ing_Prom según Circular Aclaratoria N°10 se habla de los primeros 12 meses operativos, sin embargo, no parece consistente con la fórmula. En efecto, la sumatoria va desde $j=d$ hasta $j=d+11$ y “d” se define en 1.7.6.1 como el mes de la Puesta en Servicio Provisoria de la infraestructura preexistente contada desde la adjudicación. Así, por ejemplo, si consideramos que la Puesta en Servicio Provisoria de las obras preexistentes es el mes 34, entonces los meses a sumar para la compensación según la fórmula serían los meses operativos 34 al 45, que evidentemente no son los primeros 12 meses operativos. Solicitamos por favor aclarar nuestro planteamiento.

Respuesta: Conforme lo señalado en el artículo 1.9.2.7 de las Bases de Licitación, previamente modificado por las Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8, N° 9 y N° 10, el “ Ing_Prom (Ingresos promedio)” corresponderá al monto promedio de los ingresos percibidos producto del cobro de la Tarifa Base establecida en el artículo 1.14.2.1, durante los primeros 12 (doce) meses operativos contados desde la Puesta en Servicio Provisoria de las Obras Preexistentes, por lo cual en la fórmula se deberán considerar en la sumatoria los primeros 12 (doce) meses operativos “j” contados desde la Puesta en Servicio Provisoria de las Obras Preexistentes, considerando el criterio de mes operativo establecido en la definición de IM_j .

304. (404) En el numeral 1.10.1 de las Bases de Licitación, denominado "PUESTA EN SERVICIO PROVISORIA DE LAS OBRAS", En la letra A parece que se pone fin a la Fase 1 con la Puesta en Servicio Provisoria de las Obras Preexistentes. En la letra B se habla de Puestas en Servicio Provisorias Parciales durante la Fase 1. En la letra C se habla de la Puesta en Servicio Provisoria de la Totalidad de las Obras o de la Fase 2, con lo que parece se acaba la Fase 2. Se solicita por favor aclarar la definición de las Fases.

Respuesta: La Fase 1 incluye las letras A y B del artículo 1.10.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado por Circulares Aclaratorias N° 3 y N° 8. Esta fase se acaba con la autización de la última Puesta en Servicio Provisoria Parcial de las Obras y, al mismo tiempo, con dicha autorización, que corresponde a la autorización de la Puesta en Servicio Provisoria de la Totalidad de las Obras se inicia la Fase 2, la cual se acaba con el término de la Concesión.

305. (405) En el numeral 1.13 de las Bases de Licitación, denominado "SISTEMA DE COBRO DE TARIFAS", se solicita por favor confirmar que no habrá posibilidad de evasión entre la Puesta en Servicio Provisoria de las obras preexistentes y las de la Puesta en Servicio Provisoria Parcial de los subsectores A1 y A2 (es decir, que todos los usuarios que utilicen el Puente de Chacao deberán pagar el Peaje troncal de esta Concesión). Se solicita confirmar lo mismo para el período de operación posterior a la Puesta en Servicio Provisoria de la totalidad de las obras.

Respuesta: Se confirma, en el sentido que no hay otras vías de circulación por donde se pueda evitar el pago de peaje conforme al contenido de los Antecedentes Referenciales N° 2 y N° 3 entregado a los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficios Ord. N° 97 de 22 de junio de 2021, Ord. N° 79 de 14 de junio de 2024, Ord. N° 198 de 30 de octubre de 2024 y Ord. N° 200 de 8 de noviembre de 2024, todos emitidos por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos. Con respecto al período que se inicia a partir de la Puesta en Servicio Provisoria de la Totalidad de las Obras, se confirma que todos los vehículos pagarán peaje, ya sea en el peaje troncal o en los peajes laterales, conforme lo establecido en el artículo 1.13 de las Bases de Licitación, previamente modificado por Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10.

306. (406) En el numeral 1.15.1 de las Bases de Licitación, denominado "REQUERIMIENTOS Y PRECISIONES A LA TECNOLOGÍA DE PEAJE MANUAL PARA EL COBRO DE PEAJES", Se indica que "...Será obligatorio en este sistema, implementar, al menos, 6 (seis) pistas de cobro que operen en el sentido de mayor flujo, dejando, al menos, 2 (pistas) para el sentido de tránsito contrario. Además, cada plaza de peaje deberá contar con una pista especial a cada lado de la ruta, que permita el tránsito de vehículos del tipo 7 indicado en la Tabla N° 13".

Al respecto se solicita aclarar o confirmar lo siguiente:

- Se solicita confirmar si el párrafo anterior se refiere a un total de 8 o 10 pistas de cobro según sea posible compartir la pista para vehículos tipo 7 con el resto de los vehículos.
- Dado que esta exigencia se enlaza con la obligación de dar una continuidad operativa o poner en marcha el sistema de cobro que el Ministerio de Obras Públicas le entregue al Concesionario como parte de la infraestructura existente, se solicita confirmar las características de la infraestructura relacionada con las plazas de peaje a entregar al Concesionario de tal forma de verificar que éstas cumplan con lo exigido en las Bases de Licitación. A mayor claridad, entregar el plano de planta del proyecto con la infraestructura de Peaje que Vialidad construirá, que acote el ancho del área expropiada, las pistas pavimentadas, el número de casetas de cobro por sentido.
- Se solicita confirmar que, en caso de que la nueva Concesionaria tenga que complementar la expropiación y las pistas de cobro manual con un sistema Stop & Go

o en modalidad Free Flow, este complemento pueda reemplazar a las pistas de cobro manual exigidas en lugar de sumarse a las ya existentes.

- d) Se solicita confirmar que no hay error en requerir 6 pistas ya que el dimensionamiento debiera ser en función de la modalidad de peaje que el Concesionario determine

Respuestas:

- a) Se confirma que son 10 pistas de cobro. Al respecto, remítase a lo establecido en el artículo 1.15.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 8 y N° 10, en cuanto señala que “Además, cada plaza de peaje deberá contar con una pista especial a cada lado de la ruta, que permita el tránsito de vehículos del tipo 7 indicado en la Tabla N° 13”.
- b) La información disponible fue puesta a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficio Ord. N° 42 de 14 de abril de 2025, emitido por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos.
- c) Se confirma. Con todo, remítase a lo establecido en el artículo 1.15.2 de las Bases de Licitación, en cuanto señala que “El Concesionario mediante anotación en el Libro de Obras, podrá proponer la implementación de esta tecnología al Inspector Fiscal. Para tal efecto deberá someter a su aprobación el proyecto de tecnología de cobro (...)”.
- d) No se confirma. Para la modalidad de Peaje Manual, remítase a lo establecido en el artículo 1.15.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 8 y N° 10, en cuanto dispone que “La cantidad de pistas a implementar con tecnología de peaje manual para el cobro de peajes deberá ser definida anualmente por la Sociedad Concesionaria en base al cumplimiento del Estándar de Servicio señalado en 2.4.5.4.1, lo que deberá ser informado en el Plan de Atención en las Plazas de Peaje señalado en 2.4.5.4 elaborado por la Sociedad Concesionaria (...)”. Para la modalidad de Peaje Electrónico, remítase a lo establecido en el artículo 1.15.2, en cuanto señala que “El proyecto deberá incluir el diseño y características técnicas asociadas a la tecnología de Telepeaje, incluyendo los mecanismos de accesibilidad al servicio, así como el diseño del Punto de Cobro, considerando lo señalado en el artículo 1.13 de las presentes Bases de Licitación”.

307. (407) En el numeral 1.15.2 de las Bases de Licitación, denominado “REQUERIMIENTOS Y PRECISIONES RESPECTO A LA TECNOLOGÍA DE COBRO DE PEAJE ELECTRÓNICO O TELEPEAJE”, se solicita por favor confirmar que en caso de que la Sociedad Concesionaria optara por mantener exclusivamente un sistema manual de cobro, ninguna de las regulaciones establecidas en este numeral le serían aplicables.

Respuesta: Se confirma, esta regulación solo aplica en caso que se opte por implementar Tecnología de Cobro de Peaje Electrónico. Al respecto, remítase al artículo 1.15.2 de las Bases de Licitación, el cual establece que “La Tecnología de Cobro de Peaje Electrónico tanto en modalidad *Multi Lane Free Flow* como en modalidad *Stop & Go*, se implementará a propuesta de la Sociedad Concesionaria (...)”.

308. (408) En el numeral 1.16.1 de las Bases de Licitación, denominado “CONDICIONES QUE DETERMINAN LAS OBRAS DE AMPLIACIÓN DE CAPACIDAD”, en la letra a), donde dice “que el flujo horario total en un sentido, sumando las dos pistas que componen una calzada, expresado en vehículos por hora (veh/hr), sea mayor o igual a 2.700 veh/hr, según lo indicado en la tabla 3.102.805(3).8 del Volumen N°3 del Manual de Carretera, nivel C, ajustado por el porcentaje real de vehículos pesados”.

- a) Se solicita definir cómo se realiza el ajuste por vehículos pesados.

- b) Entendemos que el proyecto de ampliación se refiere exclusivamente al tramo en que se verifique que se cumple la condición, en el sentido en que se verifica

Respuestas:

- a) La regulación contenida en el artículo 1.16.1 de las Bases de Licitación previamente modificado mediante la Circular Aclaratoria N° 8, establece que la condición de 2.700 veh/hr es en vehículos por hora (veh/hr), valor que ya está ajustado por el porcentaje real de vehículos pesados.
- b) Remítase al artículo 1.16.1, previamente modificado por Circular Aclaratoria N° 8, en el cual se establece que la ejecución de obras de ampliación de capacidad se realizarán siempre que se dé cumplimiento a las condiciones establecidas en el artículo. Además, remítase específicamente a la letra a) en la cual se señala la condición por calzada.
309. (409) En el numeral 1.16.6 de las Bases de Licitación, denominado "PAGO POR LAS OBRAS DE AMPLIACIÓN DE CAPACIDAD", en la modalidad de pago b:
- a) Se hace notar que la Modalidad B de pago considera una extensión de la concesión en que los nuevos ingresos tengan un valor presente similar a la inversión adicional. Sin embargo, nada se dice de los costos durante esa extensión. Se solicita aclarar cómo se compensará al Concesionario por los costos de operación y mantenimiento durante el período de extensión. En caso contrario, se hace notar que la ampliación de capacidad es una carga económica para el Concesionario no debidamente compensada.
- b) Por favor confirmar que "los costos de las garantías y los seguros tomados por el Concesionario para esos fines" incluye el costo durante todo el período de extensión fruto de la compensación por ampliación de capacidad.
- c) Por favor confirmar que "los costos de las garantías y los seguros tomados por el Concesionario para esos fines" incluye el costo durante todo el período de extensión fruto de la compensación por ampliación de capacidad.
- d) Se solicita confirmar si se compensará al Concesionario por los costos financieros incurridos para la Ampliación de Capacidad

Respuestas:

- a) En la Modalidad B, las Bases de Licitación no consideran una compensación a la Sociedad Concesionaria por los costos de operación y mantenimiento durante el período de extensión. Sin embargo, remítase al artículo 1.16.6 "Pago por las obras de ampliación de capacidad" adicionado por Circular Aclaratoria N° 8, en el cual se establece que "El Estado reembolsará, al Concesionario el monto equivalente a la suma del costo del desarrollo del proyecto de ingeniería de detalle, del costo de las obras de ampliación de capacidad a ejecutar y la mantención de dichas obras, según los montos adjudicados en las respectivas licitaciones públicas de acuerdo a lo establecido en el artículo 1.16.2, más los costos de las garantías y los seguros tomados por el Concesionario para estos fines y el monto máximo del 3% de la inversión a título de administración del contrato en virtud de la ejecución de las obras de ampliación de capacidad".
- b) No se confirma. Remítase al artículo 1.16.6 "Pago por las obras de ampliación de capacidad", adicionado por Circular Aclaratoria N° 8, en el cual se establece que el Estado reembolsará los costos de las garantías y los seguros tomados por el Concesionario para estos fines, y que regula un reembolso de un monto máximo del 3% de la inversión a título de administración del contrato en virtud de la ejecución de las obras de ampliación de capacidad.
- c) Remítase a la respuesta a la letra b) anterior.

- d) No se confirma. Sin embargo, remítase al artículo 1.16.6 adicionado por Circular Aclaratoria N° 8, donde en el cual se establece que el Estado reembolsará un monto máximo del 3% de la inversión a título de administración del contrato en virtud de la ejecución de las obras de ampliación de capacidad.

310. (410) En el numeral 2.2.2.3.1 de las Bases de Licitación, denominado "PAVIMENTOS NUEVOS" En los Antecedentes Informativos ni referenciales se encuentran diseños ni espesores de pavimentos y sólo en el numeral en la Tabla N°29 están los Ejes Equivalentes para calzadas expresas, lazos y ramales y ejes secundarios de enlaces, vías locales o calles de servicios. Se consulta si se usan estos ejes para determinar el diseño que el oferente considere y que cumpla con el NE de acuerdo con el diseño AASHTO o se entregará una Tabla con los espesores por tramos y categorías. Igualmente, en los antecedentes referenciales si viene ejes equivalentes para vías locales y calles locales, pero son distintos de la Tabla N°29 de las BALI, se solicita aclarar esta incompatibilidad.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 2.2.2.3.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en cuanto se señala que "Los Ejes Equivalentes (EE) mínimos por pista de diseño que deberá considerar la Sociedad Concesionaria, para una vida útil de 20 (veinte) años en el diseño de pavimentos nuevos, para todas las vías expresas, así como para los lazos, ramales, ejes secundarios y vías locales o calles de servicio serán los que se detallan de la Tabla N° 29 del presente artículo". Además, se hace presente que la Sociedad Concesionaria deberá mantener las condiciones funcionales y estructurales de los pavimentos de acuerdo con lo establecido en el artículo 2.4.3.1.1, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 10, y en el artículo 2.4.3.2.7, adicionado mediante Circular Aclaratoria N° 8 y modificado mediante Circular Aclaratoria N° 10, todos artículos de las Bases de Licitación.

311. (411) En el numeral 2.2.2.22 de las Bases de Licitación, denominado "PLAZA DE PESAJE", se consulta si existen Tenencias de Carabineros de Chile y Áreas de Pesaje de la Dirección de Vialidad en la vía concesionado y, en el caso afirmativo, su vinculación con la futura concesión.

Respuesta: No existe plaza de pesaje en el trazado actual del Proyecto. Sin perjuicio de lo anterior, remítase a la rectificación N° 92 de la Circular Aclaratoria N° 8, mediante el cual se eliminó el artículo 2.2.2.22 "Plaza de Pesaje". Respecto de la infraestructura asociada a Carabineros de Chile, existe una Tenencia de Carabineros aproximadamente en el Dm 1.149.800 del Proyecto, cuya conexión a la ruta se encuentra indicada en el Antecedente Referencial N° 2 entregado a los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficio Ord. N° 97 de 22 de junio de 2021, emitido por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos.

312. (413) En el numeral 2.4.5.2 de las Bases de Licitación, denominado "SERVICIO DE ASISTENCIA EN RUTA", se solicita confirmar que el tiempo máximo de respuesta, definido como 1,5 minutos por kilómetro, incluye los kilómetros totales que se deben recorrer desde la base de emergencia al lugar del incidente. Es decir, incluiría los kilómetros necesarios de recorrer por el vehículo de emergencia, cuando deba pasarse del lugar del incidente y luego retornar, para aquellos casos en que el incidente se localiza en la calzada contraria y no exista conexión directa, o por ejemplo en la calzada de una variante con una única dirección

Respuesta: Se confirma. Remítase a la rectificación N° 100 de la Circular Aclaratoria N° 10, con respecto al tiempo máximo de respuesta en cuanto establece que "(...) asegurar la atención de cualquier evento en un tiempo máximo de respuesta de 1,5 (uno coma cinco) minutos por kilómetro, contados desde el momento que el Concesionario es notificado de la emergencia hasta que llega al kilómetro del lugar del evento (...)".

313. (148) Se consulta por la operación del Puente Chacao, toda vez que las oficinas de dicha estructura se ubican en el sector denominado Punta Remolinos y tienen considerada una conexión directa a la ruta en el Dm 1.086.860 aproximadamente. Si se considera la vialidad conceptual entregada como antecedente referencial dicho acceso se debe cerrar y quedar como punto de conexión solamente a través del Enlace Mirador de Chacao. Por lo anterior se solicita confirmar que:

- a) Los vehículos de emergencia y de operación deberán pasar por el peaje lateral del Enlace.
- b) Que no se debe considerar otro tipo de conexión a la ruta para los vehículos de operación, mantención y emergencia del Puente Chacao.
- c) Que se debe cerrar el acceso construido en el Dm 1.086.860 aproximadamente.

Respuestas:

- a) **Se confirma. Remítase al artículo 1.13 de las Bases de Licitación, previamente modificado por Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10.**
- b) **Se confirma. Remítase al Antecedente Referencial N° 2 entregado a los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficios Ord. N° 97 de 22 de junio de 2021, Ord. N° 198 de 30 de octubre de 2024 y Ord. N° 200 de 8 de noviembre de 2024, todos emitidos por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos.**
- c) **Remítase al artículo 1.4.3 de las Bases de Licitación, modificado previamente mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, en tanto que el anteproyecto de diseño vial forma parte del Antecedente Referencial N° 2, por lo cual remítase al citado artículo, el cual establece que los antecedentes entregados por el MOP señalados en el mismo, así como sus modificaciones y actualizaciones tienen el carácter de indicativos, salvo que en las Bases de Licitación se señale algo diferente. Se hace presente que, el referido Antecedente Referencial N° 2 fue entregado a los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficios Ord. N° 97 de 22 de junio de 2021, Ord. N° 198 de 30 de octubre de 2024, Ord. N° 200 de 8 de noviembre de 2024, Ord. N° 216 de 13 de diciembre de 2024, Ord. N° 17 de 27 de enero de 2025 y Ord. N° 43 de 14 de abril de 2025, todos emitidos por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos.**

Además, remítase a lo dispuesto en el artículo 1.9.1.1 de las Bases de Licitación, según el cual la Sociedad Concesionaria deberá elaborar los Proyectos de Ingeniería de Detalle de todas las obras incluidas en: (i) las Bases de Licitación, (ii) los Antecedentes Referenciales, y/o (iii) el(los) Anteproyecto(s) Alternativo(s) que forma(n) parte de su Oferta Técnica, a su entero cargo, costo y responsabilidad.

Por su parte, según lo dispuesto en el artículo 1.9.1.2 de las Bases de Licitación, modificado previamente mediante Circulares Aclaratorias N° 3, N° 8 y N° 10, los Proyectos de Ingeniería de Detalle de todas las obras deberán ajustarse a lo señalado en el artículo 2.2 y sus artículos subordinados, los Estándares Técnicos establecido en los Antecedentes Referenciales entregados por el MOP, las Bases de Licitación, los demás documentos que forman parte del Contrato de Concesión y las leyes y normas aplicables. Asimismo, se hace presente que “La Sociedad Concesionaria será responsable de ejecutar la totalidad de los Proyectos de Ingeniería de Detalle, Modelos Tridimensionales, Microsimulaciones de Tránsito, Coordinación de Especialidades y Obtención de Cantidades de Obras que sean necesarios para la correcta ejecución de las obras, los que deberán ser sometidos a la revisión del Inspector Fiscal hasta su completa aprobación”.

314. (014) Proyecto de Estructura, Puente Huicha/Puente Pudeto. En el Anteproyecto de la Estructura Puente Huicha y Puente Pudeto se observa una pendiente menor a la pendiente mínima exigida en el Manual de Carreteras. En relación con lo anterior, se solicita aclarar si se podrá diseñar Puentes Nuevos con una pendiente menor a lo indicado en el Manual de Carreteras.

Por otra parte, existen puentes preexistentes de reciente construcción, sin embargo, el perfil no se ajusta exactamente a la sección de la vía proyectada, por lo que se consulta si deberán de todas formas ser intervenirlos o bien se pueden utilizar las bermas existentes con menores dimensiones manteniendo los pasillos y otros elementos presentes.

Respuesta: Respecto de los puentes preexistentes, remítase a la rectificación N° 76 de la Circular Aclaratoria N° 10, en la cual se señala que “Para los puentes preexistentes indicados en la Tabla N° 42 anterior, el ancho de la calzada proyectada incluyendo berma interior y exterior, es el ancho mínimo posterior a la ejecución de los ajustes requeridos debido a la actualización de los sistemas de contención y la ejecución de un único pasillo peatonal exterior. Esta intervención no requerirá la ampliación de la plataforma en su ancho total. En caso de que el ancho del tablero sea insuficiente, se podrá considerar un pasillo de menor dimensión al indicado”.

Respecto de los nuevos puentes, remítase al anteproyecto de estructuras que forma parte del Antecedente Referencial N° 2, entregado a los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficios Ord. N° 97 de 22 de junio de 2021, Ord. N° 124 de 3 de agosto de 2021, Ord. N° 198 de 30 de octubre de 2024, Ord. N° 200 de 8 de noviembre de 2024, Ord. N° 17 de 27 de enero de 2025 y Ord. N° 43 de 14 de abril de 2025, todos emitidos por el Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos. El anteproyecto de estructuras forma parte del Antecedente Referencial N° 2 señalado en el artículo 1.4.3 de las Bases de Licitación, por lo cual remítase al citado artículo, el cual establece que los antecedentes entregados por el MOP señalados en el mismo, así como sus modificaciones y actualizaciones tienen el carácter de indicativos, salvo que en las Bases de Licitación se señale algo diferente.

Además, remítase a lo dispuesto en el artículo 1.9.1.1 de las Bases de Licitación, según el cual la Sociedad Concesionaria deberá elaborar los Proyectos de Ingeniería de Detalle de todas las obras incluidas en: (i) las Bases de Licitación, (ii) los Antecedentes Referenciales, y/o (iii) el(los) Anteproyecto(s) Alternativo(s) que forma(n) parte de su Oferta Técnica, a su entero cargo, costo y responsabilidad. De igual forma, según lo dispuesto en el artículo 1.9.1.2 de las Bases de Licitación, los Proyectos de Ingeniería de Detalle de todas las obras deberán ajustarse a lo señalado en el artículo 2.2 y sus artículos subordinados, los Estándares Técnicos establecido en los Antecedentes Referenciales entregados por el MOP, las Bases de Licitación, los demás documentos que forman parte del Contrato de Concesión y las leyes y normas aplicables. Asimismo, se hace presente que “La Sociedad Concesionaria será responsable de ejecutar la totalidad de los Proyectos de Ingeniería de Detalle, Modelos Tridimensionales, Microsimulaciones de Tránsito, Coordinación de Especialidades y Obtención de Cantidades de Obras que sean necesarios para la correcta ejecución de las obras, los que deberán ser sometidos a la revisión del Inspector Fiscal hasta su completa aprobación”.

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

ANÓTESE Y COMUNÍQUESE



Juan Manuel Sánchez Medioli
Director General
Dirección General de Concesiones
de Obras Públicas

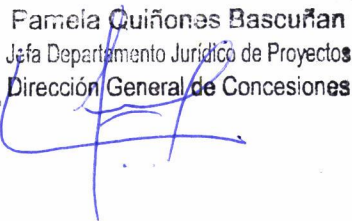
CONTRALORIA GENERAL		
TOMA DE RAZON		
NUEVA RECEPCION		
Con Oficio N°		
DEPART. JURIDICO		
DEPART. T. R. Y REGISTRO		
DEPART. CONTABIL.		
SUB. DEP. C. CENTRAL		
SUB. DEP. E. CUENTAS		
SUB. DEP. C. P. Y BIENES NAC.		
DEPART. AUDITORIA		
DEPART. V. O. P. U y T.		
SUB. DEP. MUNICIPI		
REFRENDACION		
REF. POR	\$	
IMPUTAC.		
ANOT. POR	\$	
IMPUTAC.		
DEDUC DTO.		

N° Proceso: 19041849


Patricia Vasquez Gómez
Jefa División Jurídica
Dirección General de Concesiones de Obras Públicas


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


MARLENE PÉREZ ABARCA
Jefa Departamento de Proyectos Ruta 5
Dirección General de Concesiones


Pamela Quiñones Bascuñán
Jefa Departamento Jurídico de Proyectos
Dirección General de Concesiones