

- La Resolución N° 36 de 2024, de la Contraloría General de la República, que fija normas sobre exención del trámite de toma de razón, modificada y complementada por la Resolución N° 8 de 2025.

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 1.4.1.2 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; y
- Que, se ha estimado necesario, mediante Circular Aclaratoria N° 4, dar respuestas a las consultas formuladas por los Licitantes y/o Grupos Licitantes;

RESUELVO:

- I. **APRUÉBASE** la Circular Aclaratoria N° 4 de las Bases de Licitación de la obra pública fiscal denominada "Concesión Ruta 5 Tramo Río Bueno – Puerto Montt", a ejecutar a través del sistema de concesiones, cuyo texto es el siguiente:

1. (004) En el numeral 1.14.1.1 de las BALI, denominado "Sistema de Cobro Inicial", indican que el sistema de cobro inicial será el mismo que el que opera actualmente, pero en la Tabla 11, denominada "Tipo de Plaza, Emplazamiento Sentido de Cobro y Sistema de Cobro", donde, como su nombre lo indica, se identifican las plazas, su emplazamiento, sentido y sistema de cobro, existe diferencia respecto al sistema de cobro actual. Se solicita aclarar esta situación y confirmar que la Tabla N°11 será ajustada respecto a los tres puntos siguientes, o si en alguno de ellos se mantendrá la definición de las BALI que difiere del cobro actual:
 - El peaje de Acceso Puerto Varas Norte (Poniente) aparece con dirección de cobro Sur – Norte, pero el cobro actual es en la otra dirección (Norte – Sur).
 - El peaje de Acceso a Puerto Montt aparece como tipo de plaza "troncal", pero actualmente es del tipo de plaza "lateral" ya que aplica gratuidad para aquellos que pagaron en el Troncal Cuatro Vientos. Lo anterior es especialmente relevante para el cálculo de ingresos, ya que se estima que esta es la plaza con el mayor porcentaje de gratuidad actualmente. Tener presente que actualmente la plaza de peaje Acceso a Puerto Montt tiene las mismas tarifas que el Troncal By Pass. La diferencia entre ambas plazas es que en Acceso a Puerto Montt se puede utilizar el ticket del Troncal Cuatro Vientos de paso liberado dentro de las 12 horas de ser emitido, y en el Troncal By Pass no se puede utilizar. Si el peaje Acceso Puerto Montt es clasificado como peaje Troncal, se deberá cobrar a todos los usuarios (sin aplicar gratuidad).
 - By Pass Puerto Montt: Tabla 11 reconoce sólo el cobro en dirección Sur – Norte para el By Pass Puerto Montt, pero actualmente éste cobra en ambas direcciones. Se solicita revisar ya que estaría faltando agregar el cobro en dirección Norte – Sur

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 53 de la Circular Aclaratoria N° 3.

2. (005) En el numeral 1.14.1.2 de las BALI, denominado "Sistema de Cobro Intermedio", específicamente Tabla N°12, denominada "Tipo de Plaza, Emplazamiento, Sistema de Cobro y Vías de Cobro", el Peaje de Acceso a Puerto Montt aparece como tipo de Plaza "troncal". Se solicita confirmar si, en el sistema de cobro intermedio, se elimina la gratuidad para la Plaza de Acceso de Puerto Montt.

Respuesta: En relación con el tipo de plaza correspondiente al punto de cobro "Acceso Puerto Montt", remítase a la rectificación N° 54 de la Circular Aclaratoria N° 3 mediante la cual se modifica el artículo 1.14.1.2 de las Bases de Licitación. Respecto del derecho de los usuarios a pasar en forma gratuita por el referido punto de cobro en las condiciones establecidas en el artículo 1.14.1.2 de las Bases de Licitación, no se confirma lo señalado en su consulta. Al respecto, remítase a lo indicado en el referido artículo 1.14.1.2 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en el cual se establece que "el derecho del usuario a pasar en forma gratuita por cualquiera de las plazas de peaje laterales aplicará, por una sola vez, durante las 12 (doce) horas siguientes al paso por la Plaza de Peaje Cuatro Vientos, siempre y cuando el sistema de cobro utilizado por el usuario en la Plaza de Peaje troncal corresponda al mismo sistema utilizado en la Plaza de Peaje lateral, ya sea en la modalidad manual o electrónica".

3. (006) En el numeral 1.14.2.1.2 de las BALLI, denominado "Tarifa Base y Fórmula de Reajuste Tarifario a Partir de la Implementación del Sistema de Cobro Final"
- a) Se solicita confirmar que el trayecto que realiza el vehículo a los que se refieren las condiciones A, B y C debe ser realizado en forma secuencial.
- b) Se solicita confirmar si es correcto que, en los tres casos destacados a continuación, el texto en el segundo bullet de cada condición (enmarcado en cuadro rojo) no considere la dirección de circulación ni un rango máximo de 2 horas para que aplique el cobro del T8 o T9 según sea el caso.

1.14.2.1.2 TARIFA BASE Y FÓRMULA DE REAJUSTE TARIFARIO A PARTIR DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL SISTEMA DE COBRO FINAL.

La Tarifa Base (Ta) en pesos chilenos para el cálculo de las tarifas a cobrar a los vehículos que pasen por los Puntos de Cobro de las Plazas de Peaje indicadas en la Tabla N° 13 del artículo 1.14.1.3, a partir de la autorización de la respectiva puesta en servicio provisoria parcial de las obras de cada Sector y hasta el término de la Concesión, serán las que se establecen en la siguiente Tabla N° 15, cuyos valores están expresados en pesos chilenos a noviembre de 2024:

Tabla N° 15: Tarifas Base (Ta) afectas a cobro

Sector ⁽¹⁾	Punto de Cobro	Denominación	Sentido de Cobro	Tarifa Base Ta (\$)
A	Osorno Norte	T1	Ambos	\$470
A	Las Quemadas	T2	Ambos	\$470
B	Río Negro	T3	Ambos	\$470
B	Cuatro Vientos	T4	Ambos	\$470
B	Frutillar	T5	Ambos	\$470
C	Las Peñinas	T6	Ambos	\$470
C	Llanquihue Norte	T7	Ambos	\$470
C	Llanquihue Sur	T8	Ambos	\$470
C	Puerto Varas	T9	Ambos	\$530
C	By Pass Puerto Montt	T10	Norte-Sur	\$530
C	By Pass Puerto Montt	T11	Sur-Norte	\$530

Nota: (1) Sectores definidos en la Tabla N° 1 del artículo 1.3.1.1.

Las Tarifas Base (Ta) en pesos chilenos para el cálculo de las tarifas a cobrar a los vehículos que transiten tanto en el sentido norte - sur por los puntos de Cobro T6, T7, T8 y T9 como en el sentido sur - norte por los Puntos de Cobro T9, T8, T7 y T6, todos definidos en la Tabla N° 13 del artículo 1.14.1.3 serán las siguientes:

- Las Tarifas Base (Ta) en pesos chilenos en los Puntos de Cobro T6, T7 y T8 serán las señaladas en la Tabla N° 15 anterior.
- Las Tarifas Base (Ta) en pesos chilenos en el Punto de Cobro T9 será igual a \$ 0 (cero pesos chilenos).

La Tarifa Base (Ta) igual a \$ 0 (cero pesos chilenos) en el Punto de Cobro T9 señalada en el párrafo precedente solo aplicará si se cumplen copulativamente las siguientes condiciones:

- Que el vehículo haya realizado el trayecto por los Puntos de Cobro T6, T7, T8 y T9, en un tiempo máximo de 2 (dos) horas en una misma dirección y,
- Que no se haya detectado el paso del vehículo en alguno de los siguientes Puntos de Cobro T1, T2, T3, T4, T5, T6, T10 o T11, o por el pórtico lector ubicado en el Dm 1.023.500.

Las Tarifas Base (Ta) en pesos chilenos para el cálculo de las tarifas a cobrar a los vehículos que transiten tanto en el sentido norte - sur por los puntos de Cobro T6, T7 y T8 como en el sentido sur - norte por los Puntos de Cobro T8, T7 y T6, todos definidos en la Tabla N° 13 del artículo 1.14.1.3 serán las siguientes:

- Las Tarifas Base (Ta) en pesos chilenos en los Puntos de Cobro T6 y T7 serán las señaladas en la Tabla N° 15 anterior.

Las Tarifas Base (Ta) en pesos chilenos en el Punto de Cobro T8 será igual a \$ 0 (cero pesos chilenos).

La Tarifa Base (Ta) igual a \$ 0 (cero pesos chilenos) en el Punto de Cobro T8 señalada en el párrafo precedente solo aplicará si se cumplen copulativamente las siguientes condiciones:

- Que el vehículo haya realizado el trayecto por los Puntos de Cobro T6, T7 y T8, en un tiempo máximo de 2 (dos) horas en una misma dirección y,
- Que no se haya detectado el paso del vehículo en alguno de los siguientes Puntos de Cobro T1, T2, T3, T4, T5, T6, T10 o T11, o por el pórtico lector ubicado en el Dm 1.023.500.

La Sociedad Concesionaria deberá habilitar un pórtico lector ubicado en el Dm 1.023.500, según todas las especificaciones técnicas establecidas en el artículo 2.2.3 y sus artículos subordinados, relacionadas con el sistema de cobro electrónico en modalidad *Multi Lane Free Flow*, sin cobro de tarifas, que permitan identificar los vehículos que ingresen o egresen de la ruta en sentidos sur - norte o norte - sur, respectivamente, en dicho punto, para efectos de verificar si cumplen las condiciones anteriormente señaladas y realizar el descuento a la tarifa vigente.

Condición B

Condición C

Condición A

- c) Adicionalmente se solicita revisar la definición de las condiciones enmarcadas en la tabla anterior ya que la tarifa para el pórtico T9 definida en la condición A indica que el pórtico T9 tiene valor Cero si se ha pasado por el pórtico T6, T7, T8 y T9 dentro de las dos horas previas. Sin embargo, en la definición de la condición C, el pórtico T9 tiene valor Cero sólo si se ha pasado por el T7 y el T8 y el paso por el pórtico T6 detona el cobro de la tarifa del T9. Se tiene por tanto una definición de dos condiciones de cobro para el T9 en un mismo viaje.

Respuestas a), b) y c): Remítase a la rectificación N° 57 de la Circular Aclaratoria N° 3.



4. (007) En el numeral 1.14.1.3 de las BALI, denominado "Sistema de Cobro Final", de los 10 pódicos en ambas direcciones del sistema de cobro final (T10 y T11 considerados como uno por cobrar el mismo tramo en cada dirección), al menos 5 tienen posibilidad de evasión directa a través de una vía local contigua generada en la nueva concesión, o a través de caminos existentes, con importantes efectos en la estimación de ingresos de la concesión.

A modo de ejemplo de evasión por cambios recientes de las vías locales, comentamos el siguiente caso que afectó la concesión actualmente en operación:

Al terminarse la pavimentación de la Ruta V-508 Línea Nueva, se generó una ruta alternativa altamente competitiva a la Ruta 5 lo que permitió la evasión directa de las plazas de peaje actuales de "Acceso a Llanquihue Sur-Molino Viejo - descendente" y "Acceso a Puerto Varas Norte-Nueva Braunau - ascendente". Ello se tradujo en una pérdida de tráfico de casi un 20% año contra año (efecto previo a la pandemia), mientras que comparativamente el tráfico en los peajes aledaños subía 20%, lo que sugiere deducir una evasión cercana al 40%.

La Ruta V-508 tiene características muy similares a las vías locales que se incluyen en el proyecto licitado, por lo que resulta preocupante que el diseño genere a priori pódicos de cobro ubicados en posiciones en los que en la práctica no van a poder cobrar adecuadamente por el uso de la infraestructura.

En nuestra opinión los pódicos futuros cuyo posicionamiento y configuración actual de las vías locales podría generar una evasión estimada superior al 30% son los siguientes:

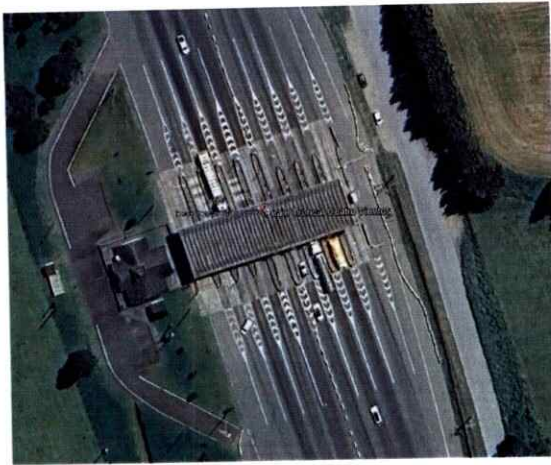
- T4: Evasión directa en ambas direcciones producto de la vía local bidireccional y sus nuevas conexiones
- T6: Evasión directa en ambas direcciones producto de la vía local bidireccional y sus nuevas conexiones
- T7: Evasión en ambas direcciones a través de camino público como alternativa competitiva.
- T8: Evasión directa en ambas direcciones a través de Ruta V508
- T9: Evasión directa a través de vía local en caso de confirmarse la conexión de ésta
- T10: Evasión directa a través de vía local

Para algunos de estos casos hemos generado las consultas que presentamos a continuación:

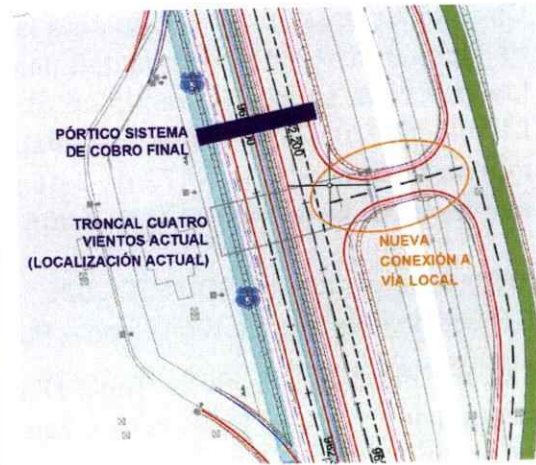
a) Pódico T4

- Se solicita confirmar si en el sistema de cobro intermedio y final, la nueva conexión a la vía local localizada en el Dm 962,200 se mantendría como acceso controlado (como ocurre actualmente). Caso contrario, la conexión permitiría la evasión directa del pódico de cobro en dirección S-N ya que, según el Dm, el pódico se localizaría inmediatamente al norte de la nueva conexión.
- Si el acceso se mantiene controlado como actualmente ocurre o se traslada el pódico al sur de la conexión a la vía local, igualmente se podría evadir el pódico T4 en sentido sur-norte a través de la calle de servicio en la conexión ubicada en pk 966,540 e ingresar nuevamente a la vía expresa en el pk 962,300. Actualmente, esta vía local no tiene conexiones con la vía expresa que permitan la evasión, situación que se modifica en el nuevo Proyecto.
- En dirección NS las nuevas conexiones a la vía local bidireccional también permitirían la evasión del T4.

Situación actual



Sistema de cobro final (sólo free flow)



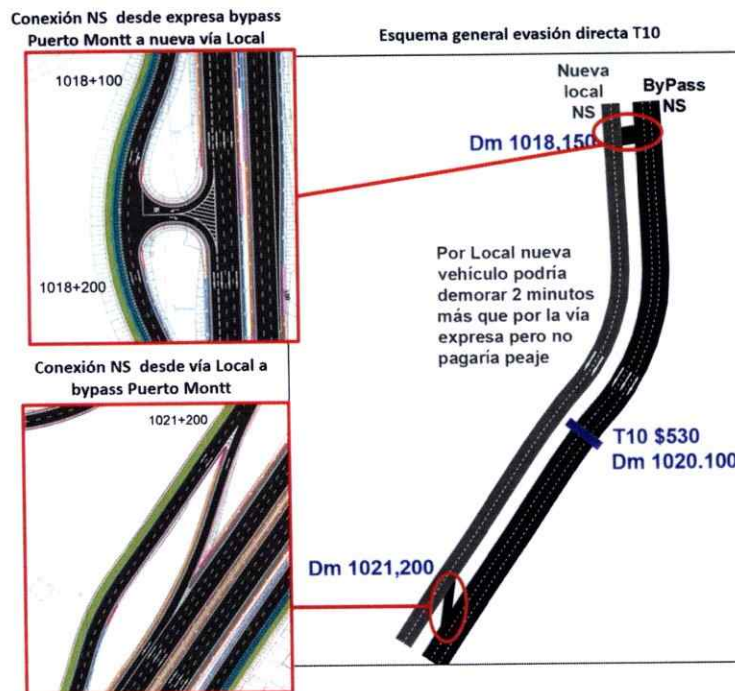
b) Pórtico T9

Se solicita confirmar la configuración de las vías locales contiguas al T9 respecto a la posibilidad de circulación de vehículos motorizados. Específicamente se requiere confirmar si las vías laterales que se identifican en ambos costados corresponden únicamente a una extensión de la ciclovía, existiendo una discontinuidad de éstas para los vehículos motorizados impidiendo la evasión del T9 en ambas direcciones de circulación

c) Pórtico T10

Producto de las nuevas obras, se generaría una evasión directa en dirección N-S. a través de la vía local unidireccional, con conexiones de salida y retorno a la vía expresa ubicadas a tan sólo 3 kilómetros de distancia.

En este caso, producto de lo directo en las conexiones desde y hacia la vía expresa, estimamos que la evasión puede llegar a superar el 60%. Adicionalmente la vía local contaría con 2 pistas de circulación hacia el sur, tal como se aprecia en la figura que se muestra a continuación:



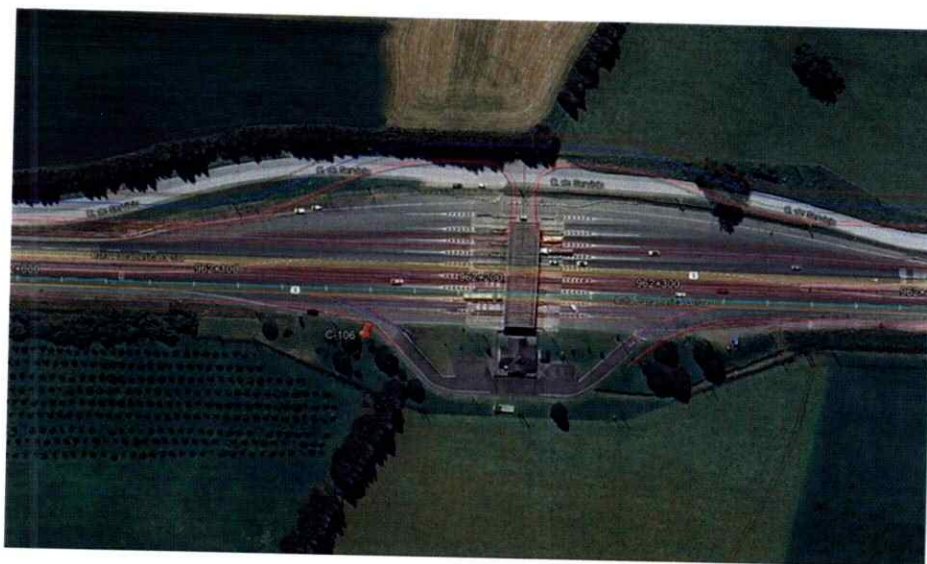
Se solicita confirmar la intención de eliminar las plazas de peaje actuales, que cobran por la infraestructura existente y que no tienen alternativa de evasión directa (ejemplo by pass y acceso a Puerto Montt), y su reemplazo por pórticos a ser emplazados en ubicaciones, en los que producto de la alternativa por vía local, no se podrá cobrar realmente por el uso efectivo de la infraestructura concesionada.



Respuestas a), b) y c): En relación con el emplazamiento de los puntos de cobro durante la implementación del Sistema de Cobro Final, remítase a la rectificación N° 55 de la Circular Aclaratoria N° 3 mediante la cual se modifica el artículo 1.14.1.3 de las Bases de Licitación. Respecto de la definición de las calles de servicios y sus conexiones con las calzadas expresas, remítase al Antecedente Referencial N° 2 “Anteproyecto de Diseño Geométrico”, puesto a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficios Ord. N° 72 de 3 de julio de 2025 y N° 133 de 10 de diciembre de 2025, emitidos por la Jefa (S) de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC.

5. (060) Referencia 1: ORD N°72-2025. ARN°1 “Antecedentes para la Ingeniería de Detalle, Concesión ruta 5 tramo Río Bueno – Puerto Montt “

Sistema de Cobro Final: La Tabla N°13 de las BALI “Emplazamiento, sentido de cobro y sistema de cobro” del Sistema de Cobro final, indica emplazamiento del Multi Lane Free Flow T4 el Dm 962.200, ambos sentidos. Sin embargo, el diseño geométrico de las nuevas obras en este sector incluye un acceso directo a la calle de servicio, en su costado oriente y ramales de acceso y salida en su costado poniente, para el mismo sector. Al respecto, se solicita confirmar que la ubicación de los pódicos se puede flexibilizar para compatibilizar con el diseño geométrico definitivo.



Respuesta: No se confirma. En relación con el emplazamiento del punto de cobro denominado “T4” durante la implementación del Sistema de Cobro Final, remítase a la rectificación N° 55 de la Circular Aclaratoria N° 3 mediante la cual se modifica el artículo 1.14.1.3 de las Bases de Licitación.

6. (068) Referencia: Bases de Licitación Pública - Administrativas. Artículo 1.14.1.2 SISTEMA DE COBRO INTERMEDIO.

De acuerdo con lo mencionado en el primer párrafo del artículo, “El concesionario deberá incorporar el sistema de cobro electrónico en modalidad “Multi Lane Free Flow” y “Stop & Go”, de acuerdo con lo indicado en la Tabla N° 12...”

Al revisar dicha tabla, se observa que en la mayoría de las plazas de peaje se propone una modificación que considera 1 vía manual y 1 vía mixta (Stop & Go y manual). No obstante, en la plaza de peaje Acceso Osorno Puyehue (Poniente) se mantienen ambas vías en modalidad manual, sin incorporación de sistemas electrónicos. En contraste, en la plaza de peaje Acceso Osorno Puyehue (Oriente) ambas vías se transforman a modalidad mixta.

Solicitamos confirmar si esta configuración es correcta, ya que, considerando los requerimientos de gratuidad lateral, esta diferencia podría generar un conflicto operativo al no contar con alternativas equivalentes de cobro o paso para los usuarios en ambas direcciones.

Se deja un extracto de la tabla mencionada.

Tabla N° 12: Tipo de plaza, emplazamiento, sistema de cobro y vías de cobro

Sector (1)	Punto de Cobro (Plaza de Peaje)	Tipo de Plaza	Emplazamiento Dm aproximado (2)	Sistema de Cobro	Vías de Cobro (máximas)
A	Acceso San Pablo	Lateral	898.100	Manual y Stop & Go	1 por sentido
A	Acceso Osorno Pilauco	Lateral	916.600	Manual	1 por sentido
A	Acceso Osorno Puyehue (Poniente)	Lateral	918.900	Manual y Stop & Go	1 por sentido
A	Acceso Osorno Puyehue (Oriente)	Lateral	919.400	Manual	1 por sentido
A	Acceso Osorno Puyehue (Oriente)	Lateral	919.400	Manual y Stop & Go	1 por sentido
A	Acceso Osorno Puyehue (Oriente)	Lateral	919.400	Manual y Stop & Go	1 por sentido

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 54 de la Circular Aclaratoria N° 3.

7. (098) En relación con el numeral 1.14.1.3 de las BALI, denominado "Sistema de Cobro Final", tal como lo hicimos presente en consulta anterior sobre la materia, es altamente probable, por no decir con seguridad, que la futura localización de los pódicos de peaje establecida en las BALI permitirá una importante evasión en el pago de peajes, aseveración que sustentamos no sólo en los tiempos y distancias de las alternativas de evasión, sino en la evidencia observada, por ejemplo, cuando se pavimentó la Ruta V-508 (Línea Nueva), donde la pérdida de tráfico en los peajes afectados es cercana al 40%.

De acuerdo con nuestros análisis, que se sustentan, entre otros, en los Antecedentes Referenciales entregados por el propio MOP, de los 20 pódicos de cobro (10 en cada dirección), al menos en 11 de ellos se confirma que es posible evadir el cobro de peaje. En efecto, de acuerdo a los antecedentes referenciales entregados los valores del tiempo (\$/min) y de distancia (\$/km) reflejados en los estudios, indican que según las distancias y tiempos de las alternativas de evasión analizadas, efectivamente no existiría disponibilidad a pagar los valores del peaje para los usuarios de vehículos livianos, a excepción, únicamente, de los usuarios de vehículos livianos interurbanos de ingreso alto, que corresponden al 18% de los usuarios (ejemplo período punta mañana, pero es similar en el resto de los períodos del día según los antecedentes referenciales).

Es decir, un 82% de los usuarios de vehículos livianos, NO estaría dispuesto a pagar los valores de los nuevos peajes y utilizarían las alternativas de evasión existentes para ahorrarse el pago del pódico en prácticamente todos los 11 casos identificados, según datos obtenidos de los antecedentes referenciales y que corresponden a resultados de encuestas de preferencias declaradas realizadas sobre usuarios de la región.

Como si la situación anterior no fuera suficientemente compleja, se debe considerar, además, que los múltiples enlaces proyectados en el tramo sur de la concesión podrían ser utilizados por un porcentaje relevante del tráfico como rutas de conexión urbana sin necesidad de pasar por alguno de los pódicos T10 o T11 (además de la evasión ya identificada en el T10), generándose, por ende, otras alternativas de evasión por esta vía. Se destaca además que la conexión directa pavimentada entre la Ruta 5 y la localidad de Alerce, ha incentivado un flujo importante de tránsito entre Puerto Montt y dicha conexión, donde la ubicación proyectada del nuevo pódico, que elimina el peaje del Acceso a Puerto Montt, va a permitir además que una parte relevante del tráfico, que hoy paga en el peaje de acceso a Puerto Montt, evite completamente el cobro.

En razón de lo anterior, se solicita:

- Confirmar si nuestros análisis son compartidos por el MOP, en cuyo caso, si sus efectos en el futuro contrato de concesión han sido considerados adecuadamente.
- Para el evento que nuestros análisis no sean compartidos por el MOP, se solicita evaluar la entrega de los estudios de tráfico y los supuestos que se utilizaron para la localización de los distintos peajes, ya que se requiere verificar cómo se justificaron finalmente las futuras localizaciones de cada pódico de cobro en función a los estudios realizados.

Respuesta a): No se confirma. En relación con el emplazamiento de los puntos de cobro durante la implementación del Sistema de Cobro Final, remítase a la rectificación N° 55 de la Circular Aclaratoria N° 3 mediante la cual se modifica el artículo 1.14.1.3 de las Bases de Licitación. Asimismo, remítase al Antecedente Referencial N° 1



“Antecedentes para la Ingeniería de Detalle, Concesión Ruta 5 Tramo Río Bueno – Puerto Montt”, puesto a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficios Ord. N° 72 de 3 de julio de 2025, N° 133 de 10 de diciembre de 2025, N° 141 de 23 de diciembre de 2025 y N° 9 de 21 de enero de 2026, emitidos por la Jefa (S) de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC, en el cual se señalan las calles de servicio que deberá ejecutar el concesionario.

Respuesta b): En relación con los documentos solicitados en su consulta, se hace presente que dichos Antecedentes Informativos fueron entregados a los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficios Ord. N° 73 de 3 de julio de 2025 y N° 134 de 10 de diciembre de 2025, ambos emitidos por la Jefa (S) de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC.

8. (139) Art. 1.14.1 SISTEMA DE COBRO DE TARIFAS

En la Tabla N° 11 se indica el Sentido de Cobro por Punto de Cobro.

En la Tabla N°12 se indica el Sistema de Cobro y Vías de Cobro (mínimas)

Consulta:

- a) Dado que no se indica el sentido de cobro en la Tabla N°12 y se indica las vías de cobro “por sentido”, se solicita confirmar que no se requerirá incluir nuevos sentidos de cobro a lo expuesto en la Tabla N°11 durante toda la Fase 1.
- b) Se solicita confirmar que, según las vías de cobro mínimas indicadas en la Tabla N°12, no se requerirán obras asociadas a nuevas casetas, y que se mantendrán como número máximo la cantidad de casetas actuales indicadas en la Tabla N°11.

Respuesta a): Al respecto se aclara que no se requerirá incluir nuevos sentidos de cobro durante la Fase 1 de la etapa de explotación, de conformidad con lo señalado en la Tabla N° 11 del artículo 1.14.1.1 y N° 12 del artículo 1.14.1.2, ambos artículos de las Bases de Licitación, previamente modificados mediante Circular Aclaratoria N° 3, en los cuales se establecen, respectivamente, los sentidos de cobro a considerar en cada punto de cobro durante la operación de los sistemas de cobro inicial e intermedio.

Respuesta b): No se confirma. Remítase a lo establecido en el artículo 1.14.1.2 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante rectificación N° 54 de la Circular Aclaratoria N° 3, en el cual se establecen las vías de cobro mínimas que el Concesionario deberá operar en cada punto de cobro del sistema de cobro intermedio. Asimismo, remítase a lo establecido en el artículo 2.3.1.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante rectificación N° 90 de la Circular Aclaratoria N° 3, donde se señala que “La Sociedad Concesionaria deberá construir las obras necesarias para modificar las plazas de peaje troncales y laterales existentes que se ubican en los Sectores A, B y C definidos en el artículo 1.3.1.1, de tal forma que se pueda implementar el Sistema de Cobro Intermedio”.

9. (140) Art. 1.14.1.2 SISTEMA DE COBRO INTERMEDIO

Se indica que el peaje existente Acceso Osorno Pilauco actualmente es manual, ambos sentidos de cobro (Norte-Sur y Sur-Norte) y posee en total 2 vías de cobro:

A	Acceso Osorno Pilauco	Lateral	Norte -- Sur y Sur -Norte	916.600	Manual
---	-----------------------	---------	---------------------------	---------	--------

Para el sistema de cobro intermedio, en la tabla N°12 se indica lo siguiente:

A	Acceso Osorno Pilauco	Lateral	916.600	Manual	1 por sentido
				Manual y <i>Stop & Go</i>	1 por sentido

Consultas:

El peaje Acceso Osorno Pilauco posee ambos sentidos de cobro, según Tabla N°12, por lo que se estaría solicitando 2 vías de cobro manuales y 2 vías de cobro Manual y Stop & Go. Dado que actualmente este peaje posee sólo 2 vías de cobro en total, se solita:

- a) Confirmar que no se deberán hacer obras para aumentar las vías de cobro.
- b) Aclarar la cantidad de vías y sistema de cobro en este peaje.

Respuesta a): Remítase a lo señalado en la Tabla N° 12 del artículo 1.14.1.2 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en la cual se establecen las vías de cobro mínimas que deberá considerar el Concesionario para cada punto de cobro, durante el Sistema de Cobro Intermedio. Téngase presente, además, lo dispuesto en el artículo 1.11.1.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en el cual se establece que "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".

Respuesta b): Remítase a la rectificación N° 54 de la Circular Aclaratoria N° 3.

10. (141) Art. 1.14.1.2 SISTEMA DE COBRO INTERMEDIO

Se indica que el peaje existente Acceso Osorno Puyehue (Poniente) actualmente es manual

A	Acceso Osorno Puyehue (Poniente)	Lateral	Norte - Sur	918.900	Manual
---	----------------------------------	---------	-------------	---------	--------

Para el sistema de cobro intermedio, en la totalidad de peajes se considera la implantación de un Stop & Go, pero en la tabla n°12 se indica lo siguiente:

A	Acceso Osorno Puyehue (Poniente)	Lateral	918.900	Manual	1 por sentido
				Manual	1 por sentido

Consultas:

- c) Dado que este peaje se obra sólo en el sentido Norte-Sur, ¿se requerirán 2 casetas de cobro manual o sólo 1?
- d) Se pide aclaración o confirmación sobre el sistema de cobro a disponer en el Sistema de Cobro Intermedio.

Respuestas c) y d): En relación con el sistema de cobro que el Concesionario deberá implementar en el punto de cobro denominado "Acceso Osorno Puyehue (Poniente)", durante el Sistema de Cobro Intermedio, remítase a la rectificación N° 54 de la Circular Aclaratoria N° 3 mediante la cual se modifica el artículo 1.14.1.2 de las Bases de Licitación.

11. (142) Art. 1.14.1.2 SISTEMA DE COBRO INTERMEDIO

Se indica que el peaje existente Acceso Osorno Puyehue (Oriente) actualmente es manual

A	Acceso Osorno Puyehue (Oriente)	Lateral	Sur - Norte	919.400	Manual
---	---------------------------------	---------	-------------	---------	--------

Para el sistema de cobro intermedio, en la totalidad de peajes se considera la implantación de un Stop & Go, pero en la tabla n°12, para este peaje indica 2 Stop & Go.

A	Acceso Osorno Puyehue (Oriente)	Lateral	919.400	Manual y Stop & Go	1 por sentido
				Manual y Stop & Go	1 por sentido



Consultas:

- a) Dado que este en peaje se cobra sólo en el sentido Sur-Norte, ¿se requerirán 2 casetas de cobro Manual y Stop &Go o sólo 1?
- b) Se pide aclaración o confirmación sobre el sistema de cobro a disponer en el Sistema de Cobro Intermedio.

Respuestas a) y b): En relación con el sistema de cobro que el Concesionario deberá implementar en el punto de cobro denominado "Acceso Osorno Puyehue (Oriente)", durante el Sistema de Cobro Intermedio, remítase a la rectificación N° 54 de la Circular Aclaratoria N° 3 mediante la cual se modifica el artículo 1.14.1.2 de las Bases de Licitación.

12. (143) Art. 1.14.1.2 SISTEMA DE COBRO INTERMEDIO

Se indica que el peaje existente Acceso Puerto Varas Norte (Poniente) actualmente es manual

C	Acceso Puerto Varas Norte (Poniente)	Lateral	Sur -Norte	1.004.800	Manual
---	--------------------------------------	---------	------------	-----------	--------

Para el sistema de cobro intermedio, en la tabla N°12 se indica lo siguiente:

C	Acceso Puerto Varas Norte (Poniente)	Lateral	1.004.800	Manual	1 por sentido
				Manual y <i>Stop & Go</i>	1 por sentido

Consultas:

- a) Según el entendimiento del proyecto, el cobro actual del peaje Acceso Puerto Varas Norte (Poniente) es en el sentido Norte-Sur, por lo que se solicita aclarar si se mantendrá o se está solicitando cambiar el sentido de cobro actual.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 53 de la Circular Aclaratoria N° 3.

13. (144) Art. 1.14.1.2 SISTEMA DE COBRO INTERMEDIO

Se indica que el peaje existente Acceso Puerto Varas Sur actualmente es manual

C	Acceso Puerto Varas Sur	Lateral	Norte - Sur y Sur -Norte	1.007.500	Manual
---	-------------------------	---------	--------------------------	-----------	--------

Para el sistema de cobro intermedio, en la tabla N°12 se indica lo siguiente:

C	Acceso Puerto Varas Sur	Lateral	1.007.500	Manual	2 por sentido
				Manual y <i>Stop & Go</i>	2 por sentido

Consultas:

El peaje Acceso Puerto Varas Sur posee ambos sentidos de cobro, y por medio de la Tabla N°12 se está solicitando 2 vías de cobro Manuales y 2 vías de cobro Manual y Stop & Go. Esto implica que en total debiesen existir 8 vías de cobro en total (4 vías de cobro por ambos sentidos). Dado que actualmente este peaje posee sólo 5 vías de cobro en total, se solita:

- e) Confirmar que no se deberán hacer obras para aumentar las vías de cobro.
- f) Aclarar la cantidad de vías y sistema de cobro en este peaje.

Respuesta e): Remítase a lo señalado en la Tabla N° 12 del artículo 1.14.1.2 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en la cual se establecen las vías de cobro mínimas que deberá considerar el Concesionario para cada punto de cobro, durante el Sistema de Cobro Intermedio. Téngase presente, además, lo dispuesto en el artículo 1.11.1.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en el cual se estableció que "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”.

Respuesta f): Remítase a la rectificación N° 54 de la Circular Aclaratoria N° 3.

14. (145) Art. 1.14.1.2 SISTEMA DE COBRO INTERMEDIO

Se indica que el peaje existente en el Acceso Puerto Montt actualmente es manual

C	Acceso Puerto Montt	Troncal	Norte – Sur	1.019.500	Manual
---	---------------------	---------	-------------	-----------	--------

Para el sistema de cobro intermedio, en la tabla n°12 se indica lo siguiente:

C	Acceso Puerto Montt	Troncal	1.019.500	Manual	4 por sentido
				Multi Lane Free Flow	2 por sentido

Este peaje en la actualidad es de un solo sentido. En el sentido norte-sur se llega por la Ruta 5 y las salidas del peaje pueden ser a dos alternativas hacia la Autopista Ruta del Canal o Avenida Salvador Allende.

Consultas:

Se solicita aclarar la disposición de cobro intermedio del peaje en el sentido de:

- El cobro del peaje se mantendrá en único sentido Norte Sur.
- La exigencia de 4 vías de cobro manual y 2 FreeFlow es para todo el punto de cobro expuesto en la imagen de esta consulta.
- A pesar de tener 2 alternativas de vía luego del peaje, se solicita confirmar que sólo deberá requerirse 4 vías de peaje manual y 2 pórticos Free-Flow en un único sentido, y que en ningún caso será considerada esta exigencia para cada alternativa.



Respuesta a): Remítase a lo establecido en los artículos 1.14.1.1 y 1.14.1.2 de las Bases de Licitación, previamente modificados mediante Circular Aclaratoria N° 3, en los cuales se establece, respectivamente, la ubicación y el sentido de cobro para la plaza de peaje “Acceso Puerto Montt”.

Respuestas b) y c): Remítase a las rectificaciones N° 53 y N° 54 de la Circular Aclaratoria N° 3.

15. (146) Art. 1.14.1.2 SISTEMA DE COBRO INTERMEDIO

Se indica que el peaje existente en el By Pass Puerto Montt actualmente es manual

C	By Pass Puerto Montt	Troncal	Sur -Norte	1.019.500	Manual
---	----------------------	---------	------------	-----------	--------

Para el sistema de cobro intermedio, en la tabla N°12 se indica lo siguiente:

C	By Pass Puerto Montt	Troncal	1.019.500	Manual	2 por sentido
				Multi Lane Free Flow	2 por sentido

Este peaje en la actualidad posee un solo sentido de cobro (Sur - Norte). Se llega al peaje por Ruta del Canal y la salida a Ruta 5. Se considera que se indica disponer 2 vías de cobro manual y dos pórticos free Flow.

Consultas:

Actualmente este peaje posee 2 vías de cobro, y mediante la Tabla N°12 se está solicitando 4 vías de cobro (2 free flow y 2 manuales), lo que implica que se deberían realizar obras. Se solicita aclarar el número de vías de cobro totales y tipología del peaje expuesto.

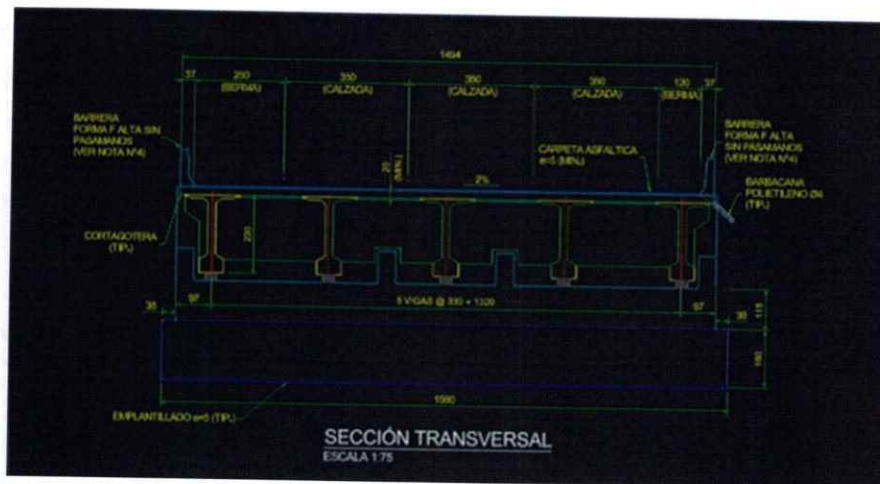


Respuesta: Remítase a las rectificaciones N° 53 y N° 54 de la Circular Aclaratoria N° 3.

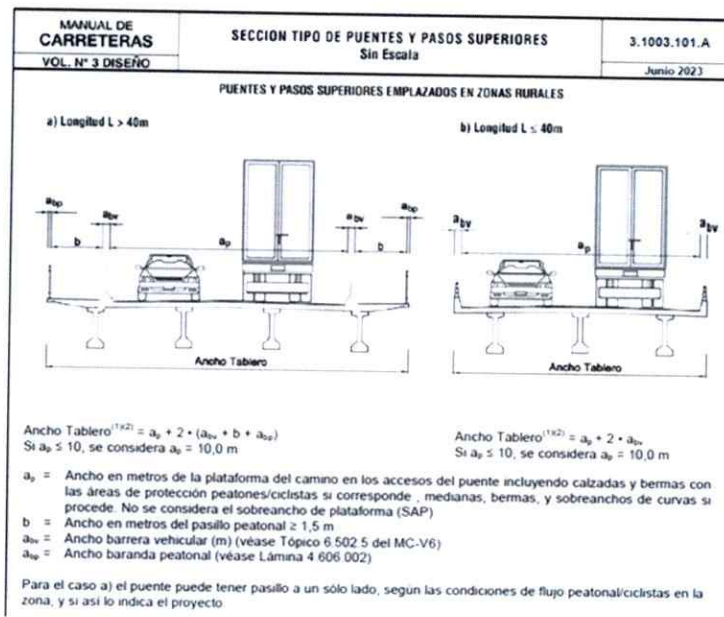


16. (018) Referencia 1: Ord. 072-2025. Antecedente Referencial N°1. Antecedentes para la ingeniería de detalle. Referencia 2: Manual de carreteras Vol. 3. Capítulo 3.1000 Puentes y estructuras afines. Punto 3.1003.1 Aspectos generales del diseño

Se deja constancia de que, según lo establecido en el Manual de Carreteras, Volumen 3, punto 3.1003.101 "Secciones Transversales Tipo de Puentes", para puentes con una longitud superior a 40 metros se debe considerar la incorporación de uno o dos pasillos peatonales de al menos 1,5 metros de ancho. Esta disposición no se cumple en los antecedentes referenciales presentados para el proyecto. Como ejemplo, se menciona el puente Pilmaiquén, cuyo diseño contempla una longitud de 126 metros. No obstante, en la sección transversal del puente incluida en el ORD 072-2025, no se observa la configuración exigida por el Manual de Carreteras.



“Sección transversal Puente Pilmaiquén, Dm 894.970, sector A. En AR N°1 Reemplazo”



“Mc Vol. 3, imagen 3.1003.101.A”

Para igualdad en la valoración de las ofertas, solicitamos al MOP aclarar si se debe considerar la configuración presentada por Manual de Carreteras en el proyecto que así lo requiera o bien respetar la información de anteproyecto.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el tercer párrafo del artículo 2.2.2.4 de las Bases de Licitación, en el cual se establece que “El diseño de nuevos puentes y nuevas estructuras se realizará de acuerdo a los estándares y criterios establecidos en el Anexo 3.1000-A y en el Capítulo 3.1000 del Manual de Carreteras, Volumen N° 3, ciñéndose a las disposiciones de las AASHTO LRFD *Bridge Design Specifications*”. En relación con el Antecedente Referencial señalado en su consulta, remítase a lo dispuesto en el artículo 1.3.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado

mediante Circular Aclaratoria N° 3, en el cual 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.

17. (046) Referencia 1: Bases Técnicas. Artículo 2.2.2.13 SISTEMAS DE ILUMINACIÓN. Referencia 2: Antecedente Referencial. Informe N°4: Estudio de Ingeniería, Anteproyecto de Iluminación, versión "C" del 28/11/2024, adjunto al Ord. N° 072/25. Referencia 3: 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 2024.

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 con 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".

El Informe N°4: Estudio de Ingeniería - Anteproyecto de Iluminación, adjunto a la Ref.2, presenta los documentos y directrices con los cuales se desarrolló la presentación de dicho Informe, y en el ítem N° 3.2 CONSIDERACIONES GENERAL se indican los documentos consultados, dentro de los cuales se mencionan:

- Manual de Carreteras del MOP, Volumen 6 "Seguridad Vial" Capítulo 6.700 "Iluminación Vial", versión junio 2022.
- Decreto 2 Reglamento De Alumbrado Público De Vías De Tránsito Vehicular, del Ministerio de Energía, vigente desde el 1 de junio de 2016.
- Decreto 51 Reglamento de Alumbrado Público de Bienes Nacionales de uso Público destinados al Tránsito Peatonal, del Ministerio de Energía, vigente desde el 30 de diciembre de 2016.
- Pliegos Técnicos RIC 01-06; 10;18 y 19 de la SEC.

De igual manera, en el ítem N° 3.3 CONSIDERACIONES TÉCNICAS DEL SISTEMA DE ILUMINACIÓN; 3.3.1. Criterios Generales, señala que "La iluminación de la vialidad se regirá por las exigencias establecidas en el Manual de Carreteras, versión junio de 2022, de la Dirección de Vialidad del MOP"

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, dada la entrada en Vigencia del DS 1 en octubre del 2024 señalada en la Ref. 3, con el fin de generar la igualdad de condiciones económicas en la presentación presupuestaria respectiva.

De igual manera, se solicita al MOP pueda proporcionar los "Criterios de Diseño" del proyecto de Iluminación y la Memoria de Iluminación que definen los parámetros presentados en el Informe N°4 de la Ref. 2", con el fin de generar la igualdad de condiciones económicas en la presentación presupuestaria respectiva.

Respuesta: En relación con el Antecedente Referencial señalado en su consulta, remítase a lo dispuesto en el artículo 1.3.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 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.

Respecto al proyecto de iluminación, remítase a lo establecido en el artículo 2.2.2.13 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, y a lo dispuesto en el artículo 1.11.1.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado



mediante Circular Aclaratoria N° 3, en el cual se establece que “Tanto los Antecedentes Referenciales como el o los Anteproyectos Alternativos establecen requerimientos mínimos que debe cumplir la Sociedad Concesionaria para el desarrollo de los Proyectos de Ingeniería de Detalle de la obra”, y en cuanto a que “el Proyecto de Ingeniería de Detalle deberá adecuarse a la normativa aplicable, incluyendo las normas de diseño establecidas en las Bases de Licitación, que se encuentren vigentes al momento en que la Sociedad Concesionaria desarrolle el Proyecto de Ingeniería de Detalle”.

Téngase presente, además, que de acuerdo a lo establecido en el artículo 2.2.1 de las Bases de Licitación, “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 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”. En particular, para el desarrollo de los Proyectos de Ingeniería de Detalle, el Concesionario deberá considerar, como mínimo, las normas, recomendaciones, instructivos, manuales y especificaciones de diseño que se indican en el referido artículo 2.2.1.

En relación con los antecedentes solicitados en su consulta, se hace presente que la información disponible ha sido puesta a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficios Ord. N° 72 de 3 de julio de 2025, N° 133 de 10 de diciembre de 2025 y N° 9 de 21 de enero de 2026, todos emitidos por la Jefa (S) de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC.

18. (047) Referencia 1: Bases Técnicas. Artículo 2.2.2.13 SISTEMAS DE ILUMINACIÓN. Referencia 2: Antecedente Referencial. Informe N°4: Estudio de Ingeniería, Anteproyecto de Iluminación, versión “C” del 28/11/2024, adjunto al Ord. N° 072/25. Referencia 3: Manual de Carreteras. Artículo 6.702.8, Iluminación en función del Tránsito Medio Diario Anual (TMDA).

En el ítem 3.3.7. Ingeniería de Iluminación, de la Ref. 2, señala que:

“La iluminación vial está determinada por la cantidad de pistas, el ancho, el entorno que rodea a la carretera, la velocidad de la pista y la tasa de circulación vehicular dada por el Tránsito Medio Diario Anual (TMDA) de la ruta.

Los valores de luminancia recomendado son sacados del Volumen 6 - Capítulo 6.7 del Manual de Carreteras, la luminancia mínima recomendada según el TMDA de la zona (Tabla 6702.3.A), la reflexión del pavimento (Tabla 6702.2.A).

La iluminación peatonal en este caso está determinada por la función del lugar en análisis, como es el caso de pasarelas peatonales.

Para un TMDA entre 25.000 y 50.000, se deberá iluminar entre enlaces si la separación es menor a 3 km. En caso contrario, sólo se iluminan los enlaces.

Todos los enlaces de la ruta principal deben iluminarse, incluida la ruta principal y la secundaria. 150m antes del inicio de cualquier pista auxiliar y hasta 150m después de la última (aceleración, desaceleración, ramal, etc.).

Todos los ramales deberán ser iluminados.

Cuando la distancia entre dos puntos iluminados sea inferior a 250m, se deberá iluminar por completo.

Se iluminarán todas las calles de servicio paralelas a la principal si la expresa se encuentra iluminada y viceversa.”

De lo anteriormente señalado, se expone:

El Manual de Carreteras en su artículo 6.702.8 Iluminación en función del Tránsito Medio Diario Anual (TMDA), no señala que “Cuando la distancia entre dos puntos iluminados sea inferior a 250m, se deberá iluminar por completo”.

Por tanto, se solicita al MOP confirmar que se aplicará la normativa exigente en el Manual de Carreteras.

Con respecto a la iluminación de las calles de servicio, si bien el MC señala que se iluminarán todas las calles de servicios paralelas a la ruta principal si esta última se encuentra iluminada, al igual se iluminará la ruta principal si ya lo están las de servicio.

En complemento, la Tabla N° 6.703.2.A VALOR DE LUMINANCIA MÍNIMO RECOMENDADO, señala en su primera Nota: "Se deberán iluminar todas las calles de servicios paralelas a la ruta y cuya distancia entre ejes de las calzadas más cercanas sea menor a 60 metros"

Se observa en los planos referenciales de iluminación, adjuntos a la Ref.2, calles de servicios con iluminación referencial proyectada por sobre los 60 metros medidos entre los ejes de las calzadas.

Por tanto, se solicita al MOP confirmar que se aplicarán los criterios correspondientes a las calles de servicio indicadas en el Manual de Carreteras.

Respuesta: En relación con lo señalado en su consulta respecto de las calzadas expresas, enlaces, pasarelas peatonales y atraviesos, se confirma que se aplicará la normativa del Manual de Carreteras. Asimismo, en relación con la iluminación de las calles de servicio, se confirma que se deberán aplicar los criterios del Manual de Carreteras y lo señalado en el Antecedente Referencial N° 2. Respecto a dicho Antecedente Referencial, remítase a lo dispuesto en el artículo 1.3.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 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.

Respecto al proyecto de iluminación, remítase a lo establecido en el artículo 2.2.2.13 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, y a lo dispuesto en el artículo 1.11.1.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en el cual se establece que "Tanto los Antecedentes Referenciales como el o los Anteproyectos Alternativos establecen requerimientos mínimos que debe cumplir la Sociedad Concesionaria para el desarrollo de los Proyectos de Ingeniería de Detalle de la obra", y en cuanto a que "el Proyecto de Ingeniería de Detalle deberá adecuarse a la normativa aplicable, incluyendo las normas de diseño establecidas en las Bases de Licitación, que se encuentren vigentes al momento en que la Sociedad Concesionaria desarrolle el Proyecto de Ingeniería de Detalle".

Téngase presente, además, que de acuerdo a lo establecido en el artículo 2.2.1 de las Bases de Licitación "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 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". En particular, para el desarrollo de los Proyectos de Ingeniería de Detalle, el Concesionario deberá considerar, como mínimo, las normas, recomendaciones, instructivos, manuales y especificaciones de diseño que se indican en el referido artículo 2.2.1.

19. (101) En relación con el numeral 2.2.2.1.2 de las BALI, denominado "Mecánica de Suelo", se solicita aclarar lo siguiente. En el sector cercano a Llanquihue, en la etapa de ejecución de obras de la segunda calzada realizada por Sacyr en el año 1997, hubo problemas con la carretera existente ya que el empuje lateral provocado por los terraplenes generó deformaciones y daños en la estructura de pavimento de la calzada existente, producido por la mala capacidad de los suelos portantes, razón por la que hubo que hacer un estudio especial del comportamiento de los suelos que definió tratamientos de pre consolidación de los terraplenes durante 1 año. Entre otra información se detectó la condición de hualves sino



también que los incendios forestales se conectan en el subsuelo por las raíces, condiciones que deben ser tratadas de una forma distinta a la especificación de material inadecuado. En los antecedentes de mecánica de suelo entregados por el MOP no se observa el análisis de esta particularidad, la que de no considerarse puede generar en la construcción de terceras pistas y calles de servicio, un daño sobre la infraestructura preexistente. Se solicita al MOP aclarar que debe considerarse para el tratamiento de estos sectores

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en el artículo 1.4.2 de las Bases de Licitación, en el cual se establece que “Para la preparación de las Ofertas los Licitantes deberán, a su entera responsabilidad, cargo y costo, (i) realizar el estudio exhaustivo de todos los documentos entregados por el MOP indicados en los artículos 1.2.2, 1.3.3 y 1.4.1.2; (ii) recabar toda la información complementaria necesaria para lograr una completa y acabada apreciación de las características de las obras, sus dificultades, normativa aplicable, permisos exigidos y costos asociados; (iii) visitar e inspeccionar los terrenos en los cuales se ejecutará el Proyecto; y, (iv) realizar con la máxima diligencia todos los estudios, evaluaciones, diseños, verificaciones, proyecciones y estimaciones que sean necesarios para la presentación de su Oferta”, debiendo considerar, entre otros aspectos, “la revisión de todos los asuntos e informaciones relacionados con las Bases de Licitación y los lugares donde se ejecutará el Proyecto”, y verificar “las condiciones climáticas, de pluviosidad, topográficas y geológicas; las características del tránsito vehicular para el Proyecto, considerando el volumen y peso de los vehículos; la existencia e interferencias de instalaciones correspondientes a los Servicios Existentes Húmedos y No Húmedos; y, en general, todos los demás aspectos que puedan afectar el cumplimiento del Contrato de Concesión”.

Asimismo, remítase a lo dispuesto en el artículo 1.11.1.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en el cual se establece que “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”.

Por último, en relación con la ingeniería básica requerida para el desarrollo de los proyectos, remítase a lo dispuesto en el artículo 2.2.2.1.2 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en el cual se establece que la Sociedad Concesionaria deberá desarrollar los estudios de mecánica de suelos necesarios que permitan definir con exactitud los parámetros de diseño de todas las obras que forman parte de la concesión, que servirán de base para el desarrollo del Proyecto de Ingeniería de Detalle.

20. (120) Art. 1.11.1.1 Ingeniería de la Obra

Según se indica en el décimo párrafo del numeral 1.11.1.1, el Proyecto de Ingeniería de Detalle deberá adecuarse a la normativa aplicable, incluyendo las normas de diseño establecidas en las Bases de Licitación, que se encuentren vigentes al momento en que la Sociedad Concesionaria desarrolle el Proyecto de Ingeniería de Detalle.

Consulta:

Se solicita aclarar fecha o hito durante el desarrollo del proyecto de la ingeniería de detalle que determinará la versión del Manual de Carreteras a utilizar.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.11.1.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, y a lo dispuesto en el numeral xiv) del artículo 1.2.5 de las Bases de Licitación, en cuanto en este último se

establece que "Las referencias a normas o documentos "vigentes" deben entenderse realizadas, salvo que se especifique algo distinto, a las normas o documentos vigentes al momento en que corresponda su aplicación".

21. (122) 2.2.2.3.2 REHABILITACIÓN Y MEJORAMIENTO DE PAVIMENTOS.

El octavo párrafo del numeral 2.2.2.3.2. indica que "En los sectores en los que la ruta no se modifica y en donde se consideran rehabilitaciones de pavimentos, el bombeo de las calzadas y de las bermas podrá mantener el doble bombeo de la condición existente."

Consulta:

Se solicita confirmar que será permitido, en zonas donde la ruta no se modifica y en sectores donde se consideran rehabilitaciones de pavimentos, mantener el doble bombeo existente, pese a que esto pueda generar incumplimientos al Manual de carreteras.

Respuesta: Se mantiene lo establecido en el octavo párrafo del artículo 2.2.2.3.2 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3.

22. (123) 2.2.2.7 PROYECTO DE SEGURIDAD VIAL:

El artículo 2.2.2.7 de las Bases de Licitación indica que: "se deberá considerar señalización especial, al menos para las zonas de niebla y puntos riesgosos."

Consulta:

Se solicita confirmar que las zonas de niebla definidas para el proyecto al que hace mención el numeral 2.2.2.7 en su cuarto párrafo, corresponden a la tabla N°24 del documento FASE4: INFORME N°4 ESTUDIO DE INGENIERIA INFORME ANTEPROYECTO SEGURIDAD VIAL, código RD9215-F4-IN-SV-001-SeguridadVial-RevF, entregado en la primera entrega de Antecedentes Referenciales, Antecedente Referencial N°2 según ORD N°72.

Respuesta: Al respecto se aclara que, de acuerdo con lo establecido en el artículo 2.2.2.7.1 de las Bases de Licitación, los sectores del trazado que presenten condiciones climáticas habitualmente adversas de visibilidad, tanto diurna como nocturna, deberán definirse en el marco del desarrollo del proyecto de seguridad vial que deberá elaborar la Sociedad Concesionaria, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2.2.2.7 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3. En relación con el Antecedente Referencial señalado en su consulta, remítase a lo dispuesto en el artículo 1.3.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 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.

23. (124) 2.2.2.7.1 SEÑALES VERTICALES:

El numeral 2.2.2.7.1. indica que se deberán considerar señales especiales en sectores donde se presenten condiciones climáticamente habitualmente adversas de visibilidad, tanto diurna como nocturna.

Consulta:

Se solicita aclarar la ubicación de zonas que presentan condiciones climáticas habitualmente adversas de visibilidad, tanto diurna como nocturna al que hace mención el numeral 2.2.2.7.1 en su 2° párrafo.

Respuesta: Al respecto se aclara que, de acuerdo con lo establecido en el artículo 2.2.2.7.1 de las Bases de Licitación, los sectores del trazado que presenten condiciones climáticas habitualmente adversas de visibilidad, tanto diurna como nocturna, deberán definirse en el marco del desarrollo del proyecto de seguridad vial que deberá elaborar la Sociedad Concesionaria, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 2.2.2.7 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3.



24. (127) Velocidad de proyecto para vía expresa:

Las Bases de licitación indican en Tabla N°22 una Velocidad de proyecto de 100 y 120 km/hr.

Consulta:

Se solicita confirmar que la tramificación de estas velocidades de proyecto corresponde a la indicada en la Tabla N°25 y 26 del documento FASE 4: INFORME ANTEPROYECTO DISEÑO GEMÉTRICO, código RD9215-F4-IN-DG-001-DisGeo-RevE, presente en el Antecedente Referencial N°2 de la primera entrega de Antecedentes Referenciales asociada al ORD N°72.

Respuesta: Remítase a lo establecido en la Tabla N° 22 del artículo 2.2.2.2 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en la cual se indica que la velocidad de proyecto para perfil tipo general troncal será de 120 Km/hr y 100 Km/hr. En relación con el Antecedente Referencial señalado en su consulta, remítase a lo dispuesto en el artículo 1.3.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en el cual 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.

25. (128) Velocidad de proyecto para vía expresa:

Las Bases de licitación indican en Tabla N°22 una Velocidad de proyecto de 100 y 120 km/hr. Sin embargo, en el documento FASE 4: INFORME ANTEPROYECTO DISEÑO GEMÉTRICO, código RD9215-F4-IN-DG-001-DisGeo-RevE, presente en el Antecedente Referencial N°2 de la primera entrega de Antecedentes Referenciales asociada al ORD N°72, Capítulo 5, se indica Velocidad de proyecto entre 80 y 120 km/h.

Consulta:

Se solicita aclarar la velocidad de proyecto para las vías expresas.

Respuesta: Remítase a lo establecido en la Tabla N° 22 del artículo 2.2.2.2 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en la cual se indica que la velocidad de proyecto para perfil tipo general troncal será de 120 Km/hr y 100 Km/hr. En relación con el Antecedente Referencial señalado en su consulta, remítase a lo dispuesto en el artículo 1.3.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en el cual 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.

26. (129) Velocidad de proyecto para calles de servicio:

Las Bases de licitación indican en Tabla N°23 una velocidad de proyecto de 60 km/hr para las Calles de Servicio. Sin embargo, en el documento FASE 4: INFORME ANTEPROYECTO DISEÑO GEMÉTRICO, código RD9215-F4-IN-DG-001-DisGeo-RevE, presente en el Antecedente Referencial N°2 de la primera entrega de Antecedentes Referenciales asociada al ORD N°72, Capítulo 5.2, se indica Velocidad de proyecto para calles de servicio varía desde los 40 km/h a 60 km/h.

Consulta:

Se solicita aclarar la velocidad de proyecto para Calles de Servicio.

Respuesta: Remítase a lo establecido en la Tabla N° 23 del artículo 2.2.2.2 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en la cual se indica que la velocidad de proyecto para perfil tipo general calles de servicio será de 60 Km/hr. En relación con el Antecedente Referencial señalado en su consulta, remítase a lo dispuesto en el artículo 1.3.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en el cual 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.

27. (130) Velocidad de proyecto en enlaces, ramales y lazos:

No se observa definición de velocidad de proyecto para enlaces, ramales y lazos.

Consulta:

Se solicita definir la velocidad de proyecto a considerar para enlaces, ramales y lazos.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 2.2.2.2 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en el cual se establece que "La Sociedad Concesionaria deberá realizar los diseños geométricos en planta y alzado, para los Sectores A, B y C definidos en la Tabla N° 1 del artículo 1.3.1.1, con Estándares Técnicos iguales o superiores a los incluidos en el Antecedente Referencial N° 2 señalado en la Tabla N° 2 del artículo 1.3.3, ajustándose a lo señalado en el capítulo 3.200 del Manual de Carreteras, Volumen N° 3. La velocidad del proyecto, junto con el resto de los parámetros de diseño geométrico, serán como mínimo los indicados en dichos antecedentes para las calzadas proyectadas o existentes mejoradas del Proyecto" considerando los ramales y lazos de los enlaces. Asimismo, remítase al anteproyecto de Diseño Geométrico que forma parte del Antecedente Referencial N° 2 puesto a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficios Ord. N° 72 de 3 de julio de 2025 y N° 133 de 10 de diciembre de 2025, ambos emitidos por la Jefa (S) de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC.

Asimismo, remítase a lo dispuesto en el artículo 1.11.1.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en el cual se establece que "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".

28. (134) 2.2.2.2 Diseño Geométrico.

El artículo 2.2.2.2. en su primer párrafo indica que: "La velocidad del proyecto, junto con el resto de los parámetros de diseño geométrico, serán como mínimo los indicados en dichos antecedentes para las calzadas proyectadas o existentes mejoradas del proyecto, manteniendo la distancia de visibilidad de parada y el bombeo en aquellos tramos de la ruta que no se modifiquen".

Consulta:

Se solicita confirmar que en los tramos de calzadas que no se modifica el diseño geométrico según el Antecedente Referencial N°2, se permitirá mantener la distancia de visibilidad de parada y el bombeo existente, pese a que esto pueda generar incumplimiento/s al Manual de Carreteras.

Respuesta: Se confirma que en aquellos tramos de calzadas en los cuales no se modifica el diseño geométrico según el Antecedente Referencial N° 2, se permitirá mantener la distancia de visibilidad de parada y el bombeo existente, de acuerdo con lo establecido en el artículo 2.2.2.2 de las Bases de Licitación, modificado previamente mediante Circular Aclaratoria N° 3.



29. (008) En relación con el numeral 1.16.5.1 de las BALI, denominado "Información General", solicitamos se nos ratifique nuestro entendimiento o, en caso contrario, se fije el sentido y alcance de la regulación. Como es de su conocimiento, la Sociedad Concesionaria tiene objeto único por lo que, en principio, todas sus comunicaciones tienen relación con el contrato de concesión. En este sentido, y dado lo señalado en el segundo párrafo del numeral "toda documentación oficial", se podría erradamente entender que todas las comunicaciones de la Sociedad Concesionaria con la DGC o Terceros (organismos, institución o servicio) deben ser informadas al Inspector Fiscal lo que parece una exageración y no se condice con lo que, entendemos, es el objeto de la regulación. En efecto, el término "toda documentación oficial" que utiliza el numeral precisamente busca acotar el alcance de la obligación que se le impone a la Sociedad Concesionaria a documentos, informes, expedientes, estudios, etc., de carácter oficial, que ésta deba entregar a la DGC o terceros en relación al contrato de concesión, en contraposición a las comunicaciones de mero trámite que la Sociedad Concesionaria o sus Subcontratistas deben emitir y tramitar para el cumplimiento de sus obligaciones contractuales. Así las cosas, y solo a modo de ejemplo, la Sociedad Concesionaria, claramente, debe entregar al Inspector Fiscal el Estudio o Declaración de Impacto Ambiental correspondiente, como, asimismo, las Adendas o presentaciones que se realicen en el marco de su tramitación, no obstante, una vez dictada la respectiva RCA las comunicaciones ordinarias que la Sociedad Concesionaria o sus Contratistas deban entregar a la DGC o terceros para su cumplimiento - ej. solicitud de autorización para efectuar una medición- no están sujetas a esta obligación, sin perjuicio, claro está, de su deber de acreditar el cumplimiento de la RCA. Lo mismo ocurre en materia de expropiaciones, donde, si bien los Antecedentes y Proyectos de Expropiaciones deben ser sometidos a la aprobación del Inspector Fiscal, las comunicaciones que la Sociedad Concesionaria o sus Contratistas deban emitir para cumplir con esta obligación contractual - ej. comunicaciones con Municipios para la preparación de los Antecedentes de Expropiaciones-, no deben ser informadas obligatoriamente al Inspector Fiscal. Solicitamos ratificar nuestro entendimiento o fijar el sentido y alcance de esta regulación.

Respuesta: En relación con las comunicaciones entre el Concesionario y el MOP, remítase a lo establecido en el artículo 1.16.4 de las Bases de Licitación, en el cual se establece que "El inspector fiscal deberá determinar el sistema de comunicaciones que utilizará con el Concesionario durante la concesión. Con todo, se usarán como documentos oficiales el Libro de Obras y Libro de Explotación de la Obra señalados en los artículos 1.16.4.1 y 1.16.4.2, respectivamente. Asimismo, el inspector fiscal deberá definir la forma de archivo y registro de los documentos que las partes emitan. Estos documentos se considerarán oficiales para todos los efectos legales y contractuales a que haya lugar. Se considerarán como un instrumento adicional de comunicación entre la Sociedad Concesionaria y el MOP los oficios y cartas emitidas, los que tendrán plena validez como medio de prueba". Además, remítase a lo dispuesto en el artículo 1.16.5.1 de las Bases de Licitación, el cual establece la obligación permanente de la Sociedad Concesionaria de entregar al inspector fiscal, la información que dé cuenta del cumplimiento de las obligaciones emanadas del Contrato de Concesión, en la forma y alcance establecidas en las Bases de Licitación, en la Ley de Concesiones y en el Reglamento. En particular, la documentación oficial que tenga relación con el Contrato de Concesión y que la Sociedad Concesionaria deba entregar directamente a la DGC, o a cualquier organismo, institución o servicio, deberá ser informada al inspector fiscal por medio de la entrega de una copia del documento a través del Libro de Obras o del Libro de Explotación de la Obra, según corresponda.

30. (048) Referencia 1: Bases Administrativas. Artículo 1.2.6 DEFINICIONES

Respecto a la destrucción de las obras, se solicita aclarar el alcance del concepto "suceso que altere la obra sustancialmente". Como, por ejemplo, ¿Aplicaría a la destrucción total o parcial de componentes de un sistema? la destrucción total o parcial de un pórtico de cobro (¿alteraría sustancialmente el sistema de cobro?). ¿Aplicaría a vandalismo de elementos viales puntuales? Por ejemplo, la destrucción de un PMV o poste SOS (alteraría "sustancialmente" la prestación de las componentes reguladas por niveles de servicio, afectando al NSC de la Concesión).

Respuesta: Remítase a lo señalado en el artículo 1.2.6 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en el cual se define la "Destrucción de las Obras", como el efecto derivado de cualquier suceso que altere la obra sustancialmente. En este sentido, la alteración sustancial de la obra supone "que no sea posible reponerla a su estado inicial, sino que se deba construir nuevamente en forma total o parcial".

31. (049) Referencia 1: Bases Administrativas. Artículo 1.2.6 DEFINICIONES

Se solicita aclarar el alcance del concepto de "vecindad inmediata" del Área de Concesión, y qué deberá cubrir el seguro en ese escenario. Si es con motivo de la construcción o mantenimiento de la obra, se debe tener en cuenta que la Sociedad Concesionaria no tiene "derechos" fuera del área de concesión, por lo que no tendría potestad para disponer de espacios fuera de ella.

Respuesta: Estese a lo dispuesto en los artículos 1.7.6.4.1.1 y 1.7.6.4.1.2 de las Bases de Licitación.

32. (053) Referencia 1: Bases Técnicas. Artículo 2.2.5 PRESENTACIÓN DE LOS PROYECTOS DE INGENIERÍA DE DETALLE. Referencia 2: Bases Técnicas. Artículo 2.2.2.27.7.2 FLUJO DE INFORMACIÓN Y ENTORNO DE DATOS COMPARTIDOS

En relación con el párrafo segundo del artículo 2.2.2.27.7.2, que dice:

"...a) Fuente única de información técnica: Será la única fuente de información para recopilar, gestionar y difundir documentos y modelos entre los actores del proyecto, a través de un proceso estandarizado propuesto por el Concesionario y aprobado por el inspector fiscal..."

Se consulta si la entrega de los proyectos de ingeniería de detalle a través del Sistema BIM, en particular mediante el Entorno de Datos Compartidos, puede o debe ser considerada como un medio válido para la entrega digital señalada en el artículo 2.2.5 PRESENTACIÓN DE LOS PROYECTOS DE INGENIERÍA DE DETALLE, toda vez que, en el citado párrafo se indica que el Entorno de Datos Compartidos es "...la única fuente de información para recopilar, gestionar y difundir documentos y modelos entre los actores del proyecto..."

Respuesta: Remítase a lo señalado en el cuarto párrafo del artículo 2.2.5 de las Bases de Licitación, donde se indica 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 memoria USB u otro medio de respaldo digital. Además, el Concesionario deberá indicar una dirección electrónica para acceder a la información digital respectiva, previendo que ésta pueda ser leída en la versión de uso por el inspector fiscal".

33. (069) Referencia: Bases de Licitación Pública - Administrativas. Artículo 2.2.2.18 CENTRO DE CONTROL.

En el literal b) dice, "Enclavamiento automático de cámaras de CCTV y grabación de la imagen captada en, al menos, áreas para la detención de emergencia de los teléfonos S.O.S, en las áreas de servicios generales y de atención de emergencia y en 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 en otros 18 puntos sobre la ruta. Las ubicaciones de las cámaras se establecerán en base a un análisis de información...”

Se solicita definir la cantidad y ubicación de los puntos de mayor ocurrencia de robo para un mejor entendimiento e igualdad en la valoración de las ofertas.

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en el artículo 2.2.2.18 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante rectificación N° 81 de la Circular Aclaratoria N° 3, en el cual se establece que se deberán instalar cámaras de CCTV y grabar las imágenes captadas en, al menos, “aquellas áreas en que, dadas sus condiciones de diseño, exista un mayor riesgo de ocurrencia de robo de vehículos dentro del Área de Concesión para lo cual se considerarán 20 (veinte) cámaras en distintos puntos sobre la ruta. Las ubicaciones de estas últimas 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. La ubicación definitiva de cada una de las cámaras deberá ser consensuada y sometida a la revisión y aprobación del inspector fiscal”.

34. (071) Referencia: Bases de Licitación Pública - Administrativas. Artículo 2.4.3.1.9 CONSERVACIÓN DE OBRAS ANEXAS.

En el numeral cuarto del artículo mencionado se hace referencia al Sistema de cámaras con operación y control directo desde la Unidad Central de Comunicaciones (CENCO) de carabineros de Chile, y se establece que, “A partir de la puesta provisoria de las obras preexistentes y hasta la extinción de la concesión, la Sociedad Concesionaria deberá mantener en buen estado de conservación todos los elementos constitutivos del sistema de cámaras de seguridad y cámaras lectoras de placa patente que conectan con la Unidad Central de Comunicaciones (CENCO) de Carabineros de Chile”.

Así mismo, en el segundo punto de dicho numeral se menciona que, “El equipamiento del sistema integral de video vigilancia instaladas la Unidad Central de Comunicaciones de Carabineros (CENCO), como hardware y software deben mantener todos sus elementos en buen estado de funcionamiento. Para realizar las adecuadas las labores de conservación, la Sociedad Concesionaria deberá, al menos, realizar mantenciones preventivas mínimas cada 2 (semanas, limpieza física y revisión de firmware cada 6 (seis) meses y equipos instalados en la unidad CENCO deberán ser renovado máximo cada 36 (treinta y seis) meses y otorgar capacitaciones a los operadores”.

Dado lo anterior, y con el fin de asegurar el correcto dimensionamiento de las obligaciones de la Sociedad Concesionaria y prever las condiciones técnicas y presupuestarias necesarias para su cumplimiento, así como la igualdad de las ofertas. En específico, se requiere:

- Cantidad, ubicación y tipo de cámaras de vigilancia y cámaras lectoras de placa patente actualmente conectadas con la Unidad CENCO.
- Fechas de implementación de cada sistema y registros de mantenimientos realizados (preventivos y correctivos).
- Información sobre cualquier otro tipo de dispositivo vinculado con la Unidad CENCO (ej. cámaras térmicas, contadores vehiculares, otros).
- Detalles sobre la tecnología de comunicación empleada entre la infraestructura vial y la Unidad CENCO (tipo de red, protocolos, mantenimiento asociado).
- Información sobre los servidores, sistemas de almacenamiento y respaldo de imágenes asociados a este sistema.

Respuesta: Al respecto se aclara que, a la fecha, no se cuenta con un sistema de cámaras de vigilancia y cámaras lectoras de placa patente conectadas a la Unidad Central de Comunicaciones de Carabineros de Chile (CENCO). Remítase a lo establecido en el artículo 2.4.3.1.9 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante rectificación N° 97 de la Circular Aclaratoria N° 3, en el cual establece que “A

partir de la puesta en servicio provisoria parcial de las obras de los respectivos Sectores indicados en el artículo 1.3.1.1 y hasta la extinción de la concesión, la Sociedad Concesionaria deberá mantener en buen estado de conservación todos los elementos constitutivos del sistema de cámaras de seguridad y cámaras lectoras de placa patente que conectan con la unidad Central de Comunicaciones (CENCO) de Carabineros de Chile”.

Asimismo, remítase a lo dispuesto en el artículo en el artículo 1.12.11 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante rectificación N° 45 de la Circular Aclaratoria N° 3, en donde se establece que “En el cumplimiento de estas obligaciones, 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”.

Además, remítase a lo dispuesto en el artículo 2.2.2.18 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante rectificación N° 81 de la Circular Aclaratoria N° 3, conforme al cual, respecto de las cámaras, establece que “se considerarán 20 (veinte) cámaras en distintos puntos sobre la ruta. Las ubicaciones de estas últimas 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”.

En relación con el funcionamiento de la infraestructura preexistente, remítase a lo dispuesto en el numeral i) del artículo 1.10 de las Bases de Licitación, en el cual se establece que “el inspector fiscal, una vez designado por el DGC según lo establecido en el artículo 1.16.2, entregará al Adjudicatario o al Concesionario, según corresponda, mediante anotación en el Libro de Obras, la totalidad de los procedimientos, instructivos y mecanismos que conforman el Reglamento de Servicio de la Obra, Planes y/o Programas de Operación, y todos los documentos relacionados con el cuidado, mantenimiento y conservación de las obras, planes de trabajo anual y mensual, manuales, estadísticas de mediciones y controles efectuados, registros de bienes afectos a la concesión actual u otros que se encuentren vigentes durante el último período de explotación de la actual concesión”.

35. (076) El numeral 1.2.5 de las BALI, denominado “Reglas de Interpretación”, específicamente número romano xiv), señala que las referencias a normas o documentos “vigentes” deben entenderse realizadas, salvo que se especifique algo distinto, a las normas o documentos vigentes al momento en que corresponda su aplicación. El mismo numeral, más adelante señala, que para los Proyectos de Ingeniería de Detalle se entenderá que la fecha de aplicación de las Normas Chilenas será la fecha de aprobación del proyecto de ingeniería definitivo respectivo. Sobre el particular se solicitan las siguientes consultas y/o aclaraciones:
- ¿Cuál es la fecha aplicación que se debe entender para aquellas normas o documentos distintas de las Normas Chilenas, tratándose de los Proyectos de Ingeniería de Detalle? Lo anterior, por cuanto si las BALI hacen la precisión en las Normas Chilenas es porque el resto de la normativa tiene un criterio diverso.
 - Se solicita reevaluar el criterio de aplicación de las Normas Chilenas. En efecto, entre el inicio del desarrollo de los Proyectos de Ingeniería de Detalle y su aprobación pueden pasar años, tiempo en el cual es muy probable estas Normas pueden variar o modificarse, riesgo que no resulta razonable ni eficiente traspasar al privado.

Respuesta a): Remítase a lo establecido en el artículo 1.11.1.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, y a lo dispuesto en el numeral xiv) del artículo 1.2.5 de las Bases de Licitación, en cuanto en este último se establece que “Las referencias a normas o documentos “vigentes” deben entenderse realizadas, salvo que se especifique algo distinto, a las normas o documentos vigentes al momento en que corresponda su aplicación”.



Respuesta b): Se mantiene lo establecido en el artículo 1.2.5 de la Bases de Licitación.

36. (079) En relación con el numeral 1.6.3.3. de las BALI, denominado "Modificación de Capital", se solicita confirmar que el DGC solo podrá denegar la solicitud de reducción del capital social si ello afecta el correcto funcionamiento de la concesión.

Respuesta: No se confirma. Remítase a lo establecido en el artículo 1.6.3.3 de las Bases de Licitación.

37. (091) El numeral 1.8.9.2 de las BALI, denominado "Nuevos accesos a la vía concesionada y obras requeridas por terceros dentro del área de concesión", señala que la Sociedad Concesionaria deberá ejecutar las obras de acceso y valorarlas de acuerdo con los Precios Oficiales en UF del Anexo N°3, sin embargo, estos precios podrían diferir de los precios reales que tienen las obras de construcción de dichos accesos. ¿Existe la opción de que las obras puedan ser construidas directamente por el tercero interesado? En el caso de que ello no sea posible, ¿Quién asumirá las diferencias de costos entre los precios reales y los definidos en el Anexo N°3?

Respuesta: Se mantiene lo establecido en el artículo 1.8.9.2 de las Bases de Licitación. En el entendido que la consulta se refiere al numeral iii) del referido artículo 1.8.9.2, remítase a lo dispuesto en dicho numeral, en el cual se establece que "La Sociedad Concesionaria podrá cobrar al tercero el costo de las obras más una cantidad adicional. Si se trata de accesos a nivel, la cantidad adicional que podrá cobrar el Concesionario no podrá ser superior al 25% del costo de la obra del acceso. Si se trata de accesos con estructuras a desnivel, la cantidad adicional que podrá cobrar el Concesionario no podrá ser superior al 10% del costo de la obra de acceso".

38. (099) En el numeral 1.14.2.5 de las BALI, denominado "Vehículos de Emergencia", se solicita confirmar nuestro entendimiento en orden a que en aquellos casos donde no resulta posible aplicar la presunción de una "situación de emergencia" a los tránsitos de los vehículos de emergencia, la Sociedad Concesionaria tiene la obligación de facturar los correspondientes peajes sin perjuicio, claro está, del derecho de los propietarios de los vehículos de emergencia de alegar y acreditar la respectiva exención de pago, en cuyo caso la concesionaria tiene la obligación de aplicarla. En caso de no confirmarse nuestro entendimiento solicitamos aclarar el tratamiento que debe otorgarle la Sociedad Concesionaria a los tránsitos de los vehículos de emergencia donde no es posible aplicar la presunción de "situación de emergencia".

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en el último párrafo del artículo 1.14.2.5 de las Bases de Licitación, en el cual se establece que "Sin perjuicio de lo expuesto, la Sociedad Concesionaria será siempre responsable de adoptar a su entero cargo y costo las medidas que sean necesarias para aplicar la exención de pago de peaje a que se refiere el presente artículo, cualquiera sea el sistema de cobro".

39. (100) En relación con el numeral 2.4.3.1.7 de las BALI, denominado "Conservación de Otros Elementos del Área de Concesión", específicamente N°2, "Cierros Perimetrales de la Faja Fiscal", hacen de cargo de la Sociedad Concesionaria mantener la faja fiscal del área de concesión. Para cumplir con esta exigencia se deberán reconstruir los cercos de toda la faja fiscal, cercos que actualmente son privados ¿Como se compatibiliza esa condición con la obligación de la Sociedad Concesionaria?

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en el artículo 2.3.1.4 de las Bases de Licitación en el cual se establece que "La Sociedad Concesionaria deberá delimitar totalmente el Área de Concesión mediante la materialización de cierros perimetrales o cercos de deslindes conforme lo señalado en el artículo 2.3.1.4.1 o eventualmente con cierros de protección según lo señalado en el artículo 2.3.1.4.2. Sin perjuicio del plazo para la delimitación de la faja fiscal y de las áreas expropiadas según lo establecido en el

artículo 1.8.2.3, será responsabilidad de la Sociedad Concesionaria tener delimitada la totalidad del Área de Concesión correspondiente, previo a la solicitud de autorización de la última puesta en servicio provisoria parcial de las obras”.

Asimismo, remítase a lo dispuesto en el artículo 2.3.1.4.1 de las Bases de Licitación, el cual establece que “El Concesionario deberá suministrar e instalar a su entero cargo, costo y responsabilidad cierros perimetrales en todas las zonas en superficie donde no exista este elemento y en todas aquellas zonas con cercos de deslindes existentes que deban ser modificados producto de la expropiación o de la reubicación de cercos existentes a la línea de cierre que corresponda. En los sectores de cierros perimetrales así como de cercos de deslindes existentes que se encuentren desalineados o en malas condiciones (en todas las partes que lo constituyen), el Concesionario deberá reemplazarlos reestableciendo su funcionalidad. En el caso que los cierros perimetrales así como los cercos de deslindes existentes presenten un buen estado (con todas sus partes que lo constituyen), el Concesionario podrá reutilizarlos a su entero cargo, costo y responsabilidad”.

Además, remítase a lo establecido en el numeral 2 del artículo 2.4.3.1.7 de las Bases de Licitación, donde se señala que “Los cierros deberán estar presentes, sin roturas, sin elementos faltantes, con los postes verticales, sin inclinación. En caso de un hecho fortuito, accidente u otro evento (actos vandálicos, hurtos, etc.), rotura o daño de algún cerco, la Sociedad Concesionaria deberá efectuar su reparación, a su entero cargo, costo y responsabilidad”.

40. (156) Art. 1.11.2.1.3 DECLARACIONES DE AVANCE

En función de lo expuesto en el artículo 1.11.2.1.3 de las Bases de Licitación en cuanto a la Declaraciones de Avance para cada uno de los sectores, el concesionario deberá cumplir con el 4% de avance en el mes 56 para los sectores A y B y 57 para el sector C, contados desde la fecha de publicación en el Diario Oficial del decreto supremo de adjudicación del contrato. Teniendo en cuenta que, según lo recogido en el artículo 1.8.2.3 acerca de la Entrega de los Terrenos, en el caso que la(s) respectiva(s) RCA o el pronunciamiento de la Autoridad Ambiental se hubiese(n) obtenido con posterioridad a la fecha prevista para la entrega del 80% y 100% de los terrenos, si consideramos el plazo máximo de los 30 meses indicados en el artículo 1.11.2.1.4.2 como plazo transcurrido entre la fecha de ingreso al SEIA del EIA o DIA del Sector correspondiente y la fecha de obtención de la RCA respectiva, la entrega del 80% de los terrenos se estaría dando por parte del MOP 60 días después de esta fecha (18+30+3), luego la obra no podría partir con anterioridad al mes 52 desde la fecha de publicación en el Diario, lo que deja tan solo 5 meses para ejecutar el 4% de la Obra de los sectores A y B y 6 meses para el sector C, considerando que los primeros meses de la obra siempre son los de menor avance encontramos muy temprano este hito de avance, lo que llevaría a tener que considerar costes adicionales asociados a multas por incumplimiento del mismo, que no serían convenientes para ninguna de las partes.

Al respecto se consulta también si las obras recogidas en la Tabla N° 6 de las Bases de Licitación “Obras de Conexión” cuyo plazo máximo de ejecución es de 36 meses contados desde la fecha de publicación en el Diario Oficial, también deben ser consideradas en esta primera declaración de avance establecida según la tabla N°8 de las BALIS.

Consulta:

- Se solicita otorgar mayor plazo para cumplir con los hitos, o bien modificar los plazos para poder dar cumplimiento.
- Se solicita incluir dentro del cumplimiento de los hitos las obras de conexión.

Respuesta primera viñeta: Se mantiene lo establecido en el artículo 1.11.2.1.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3.

Respuesta segunda viñeta: Se mantiene lo establecido en el artículo 1.11.2.1.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3.



Además, remítase a lo dispuesto en el artículo 1.11.2.1.2 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en el cual se establece que “Los nuevos accesos y obras de conexión y las obras asociadas al sistema de cobro, indicadas en los artículos 1.8.9.1 y 2.3.1.1, respectivamente, no serán consideradas como inicio de la construcción de las obras”.

41. (158) En relación con el proceso de licitación de la obra pública fiscal denominada Concesión Ruta 5 Tramo Río Bueno- Puerto Montt (el “Contrato de Concesión”), en nombre de Sacyr Concesiones Chile SpA, sociedad a la cual debidamente reresento, mediante la presente quisiéramos manifestar nuestra preocupación e inquietud por los efectos que algunas regulaciones contractuales podrían tener sobre el referido Contrato de Concesión, así como en el sistema de concesiones en su conjunto.

Iniciativas legislativas como el proyecto de ley que elimina el artículo 114 de la Ley de Tránsito, que establece multa para los usuarios de autopistas concesionadas que transiten sin el dispositivo electrónico de cobro (TAG), así como bases de licitación que consideran ingresos devengados para el cálculo del Valor Presente de los Ingresos (VPI), dificultan la estimación de los ingresos del proyecto, la financiación de este y por lo tanto la oferta en su conjunto. Esta dificultad de estimación de los ingresos es posiblemente uno de los factores determinantes en la reducción de oferentes que se ha observado en los últimos años.

Por todo lo anterior, para continuar con la competitividad del sistema de concesiones de obras públicas y mantener la seguridad jurídica asociada a éste, estimamos necesario realizar ajustes en las bases de licitación que limiten el riesgo e incertidumbre soportados por la sociedad concesionaria. Algunos ejemplos podrían ser considerar peajes bajo el mecanismo stop and go durante todo el periodo de concesión o establecer límites al riesgo de incobrabilidad y morosidad por parte del concesionario.

Esperando una favorable acogida para analizar y concretar la mitigación de estos riesgos.

Respuesta: Se mantiene lo establecido en las Bases de Licitación. Remítase a lo dispuesto en el artículo 1.7.1 de las Bases de Licitación, en el cual se indica que “El Concesionario deberá cumplir con todas las leyes, decretos, reglamentos y demás normas de autoridades con potestad pública de la República de Chile vigentes a la fecha de perfeccionamiento del Contrato de Concesión y con todas aquellas que se dicten durante su vigencia. Serán de entero cargo, costo y responsabilidad de la Sociedad Concesionaria todos los derechos, impuestos, tasas, contribuciones y otros gravámenes y cualesquiera otros desembolsos que fueran necesarios para la construcción de las obras y su explotación”.

Asimismo, remítase a lo señalado en el artículo 1.4.2 de las Bases de Licitación, en el cual se establece que para la preparación de las Ofertas los Licitantes deberán, a su entera responsabilidad, cargo y costo “(ii) recabar toda la información complementaria necesaria para lograr una completa y acabada apreciación de las características de las obras, sus dificultades, normativa aplicable, permisos exigidos y costos asociados”.

42. (035) Referencia 1: Bases Administrativas. Artículo 1.9.1 SUSTENTABILIDAD DEL PROYECTO Y RELACIÓN CON LA CIUDADANÍA. Referencia 2: Bases Administrativas. Artículo 1.9.1.1.1 ELABORACIÓN DE EIA Y/O DIA Y SU TRAMITACIÓN. Referencia 3: Bases administrativas. Artículo 1.13.3.2 DISTRIBUCION DE RIESGOS POR COBERTURA DE COSTOS DE MEDIDAS AMBIENTALES ADICIONALES DURANTE LA ETAPA DE CONSTRUCCIÓN

Relacionado con la tramitación ambiental y considerando que en el área influencia del proyecto es probable que existan comunidades indígenas, consultamos al MOP si dentro de la mencionada tramitación ambiental a realizar en el SEIA, tiene considerados los plazos mayores que conlleva realizar consulta indígena y que debido a esto el proyecto debiese ingresar directamente por Estudio de Impacto Ambiental.

Por otro lado, solicitamos al MOP confirmar nuestro entendimiento de que todas las medidas

que surjan de la posible consulta indígena del proceso de evaluación ambiental mencionado anteriormente y que deban ser implementadas durante la fase de construcción, formarán parte del mecanismo de Distribución de Riesgos por Cobertura de Costos de Medidas Ambientales Adicionales Durante la Etapa de Construcción señalado en el artículo 1.13.3.2

Respuesta: Respecto de la tramitación ambiental, remítase a lo dispuesto en el artículo 1.9.1.1.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, el cual señala que “La Sociedad Concesionaria deberá obligatoriamente someter el proyecto al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental conforme a la legislación aplicable y la regulación establecida en el presente artículo. Para ello, podrá optar por ingresar un EIA para la totalidad del proyecto o ingresar los EIA y/o DIA según corresponda para las obras asociadas a los Sectores A, B y C referidas en el artículo 1.9.1.1”. Téngase presente, además, lo establecido en los artículos 1.11.2.1.3 y 1.11.2.1.4.2 de las Bases de Licitación, previamente modificados mediante Circular Aclaratoria N° 3.

En relación con la distribución de riesgos, remítase al artículo 1.13.3.2 de las Bases de Licitación, en el cual se establece un mecanismo de cobertura por parte del MOP de las medidas ambientales contenidas en la(s) RCA que emane(n) del o los EIA y/o DIA del Proyecto elaborado(s) por el Concesionario conforme a lo establecido en el artículo 1.9.1.1.1, que deban implementarse durante la etapa de construcción y que sean adicionales a las medidas establecidas en la RCA N° 240/1998 correspondiente al Documento N° 13 del artículo 1.2.2 y en el artículo 2.7 y sus artículos subordinados.

43. (036) Referencia 1: Bases Administrativas. Artículo 1.9.1.1.1 ELABORACIÓN DE EIA Y/O DIA Y SU TRAMITACIÓN

En relación con el artículo 1.9.1.1.1, primer párrafo, donde se indica lo siguiente:

“La Sociedad Concesionaria deberá elaborar el o los EIA y/o DIA según corresponda para las obras asociadas a los Sectores A, B y C referidas en el artículo 1.9.1.1, y deberá someterlo(s) obligatoriamente al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental conforme a la legislación aplicable y la regulación establecida en el presente artículo. El o los EIA y/o DIA se denominarán “EIA y/o DIA del Proyecto” según corresponda”

Se solicita al MOP aclarar si dicha elaboración y tramitación debe realizarse por cada sector separado o se puede elaborar un solo EIA y/o DIA para los 3 sectores en conjunto.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 26 de la Circular Aclaratoria N° 3.

44. (037) Referencia 1: Bases Administrativas. Artículo 1.9.1.4.1 OBLIGACIONES RELATIVAS AL PGS PARA LA ETAPA DE CONSTRUCCIÓN

En relación con el artículo 1.9.1.4.1, primer párrafo, donde se indica lo siguiente:

“A más tardar 120 (ciento veinte) días contados desde el inicio de la concesión, la Sociedad Concesionaria deberá someter a la revisión y aprobación del inspector fiscal un Programa de Gestión Sustentable (PGS) para la etapa de construcción del respectivo Sector. Cada Programa deberá contener...”

Se consulta al MOP si se puede entregar un Programa de Gestión Sustentable (PGS) para la etapa de construcción para todo el proyecto en su conjunto en vez de uno por cada sector.

Respuesta: Se mantiene lo establecido en el artículo 1.9.1.4.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3.

45. (043) Referencia 1: Bases Técnicas. Artículo 2.7.1.7 FAUNA

En relación con el artículo 2.7.1.7, numeral i) Medidas de prevención, se consulta al MOP si tienen identificadas o levantadas las zonas específicas donde se deben ejecutar las 19 campañas en terreno como parte del Plan de Rescate y Relocalización de Fauna de Baja Movilidad, las 12 campañas en terreno como parte del Plan de Perturbación Controla de



Reptiles y las 3 campañas en terreno como parte del Plan de Perturbación Controlada de Mamíferos.

Respuesta: No se cuenta con la información solicitada. Al respecto se aclara que la medida de prevención señalada en su consulta es parte del Plan de Manejo Ambiental y Territorial Mínimo obligatorio que debe implementar la Sociedad Concesionaria durante la etapa de construcción, de acuerdo con lo establecido en los artículos 2.7 y 2.7.1 de las Bases de Licitación, y a su vez, forma parte de las obligaciones relativas al Programa de Gestión Sustentable para la etapa de construcción de cada Sector. Por lo anterior, de conformidad con lo establecido en el artículo 1.9.1.4.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, la Sociedad Concesionaria deberá someter a la revisión y aprobación del inspector fiscal dicho Programa, el cual deberá contener, como mínimo, la “Descripción y especificación de los objetivos del PGS y el desglose de las actividades que la Sociedad Concesionaria adoptará durante la etapa de construcción para implementar cada una de las medidas y/o exigencias ambientales y territoriales contenidas en el Plan de Manejo Ambiental y Territorial Mínimo, establecido en el artículo 2.7.1”.

46. (093) En relación con el numeral 1.9.1 de las BALI, denominado “Obligaciones en materia ambiental, se consulta lo siguiente:

- a) Proyectos de infraestructura que eventualmente no están descritos en los literales del artículo 3 del D.S. 40/2012, han ingresado al sistema en cuanto a la configuración de la tipología p), del artículo 10 de la ley 19.300 a saber, p) Ejecución de obras, programas o actividades en áreas que formen parte del Sistema Nacional de Áreas Protegidas, humedales urbanos y en otras áreas colocadas bajo protección oficial, en los casos en que la legislación respectiva lo permita; Al respecto se solicita la información que permita verificar la inexistencia de interferencia con áreas protegidas.
- b) La ley 21.202 que modifica diversos cuerpos legales con el objetivo de proteger los humedales urbanos establece el procedimiento y fija los criterios para que el Ministerio del Medio Ambiente proteja los humedales urbanos a petición del municipio respectivo o por oficio. Entre otras materias dicha ley crea como causal de ingreso obligatorio al SEIA la ejecución de obras o actividades que puedan significar una alteración de un humedal urbano. Además, faculta a cada municipio la postergación de la entrega de permisos de subdivisión, loteo o urbanización prediales y de construcción en los terrenos donde se encuentre un humedal, desde la presentación de la petición de reconocimiento de la calidad de humedal urbano. Al respecto, se consulta sobre la situación que se genera por la creación o solicitud de reconocimiento de nuevos humedales urbanos entre la presentación de la oferta y la ejecución de obras.

Respuesta a): En relación con los antecedentes solicitados en su consulta, se hace presente que la información disponible ha sido puesta a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficios Ord. N° 72 de 3 de julio de 2025 y N° 133 de 10 de diciembre de 2025, ambos emitidos por la Jefa (S) de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC.

Téngase presente, además, lo dispuesto en el artículo 1.4.2 de las Bases de Licitación, el cual establece que “Para la preparación de las Ofertas los Licitantes deberán, a su entera responsabilidad, cargo y costo, (i) realizar el estudio exhaustivo de todos los documentos entregados por el MOP indicados en los artículos 1.2.2, 1.3.3 y 1.4.1.2; (ii) recabar toda la información complementaria necesaria para lograr una completa y acabada apreciación de las características de las obras, sus dificultades, normativa aplicable, permisos exigidos y costos asociados; (iii) visitar e inspeccionar los terrenos en los cuales se ejecutará el Proyecto; y, (iv) realizar con la máxima diligencia todos los estudios, evaluaciones, diseños, verificaciones, proyecciones y estimaciones que sean necesarios para la presentación de su Oferta”.

Respuesta b): Remítase a lo dispuesto en el artículo 1.7.1 de las Bases de Licitación, en el cual se establece que “El Concesionario deberá cumplir con todas las leyes, decretos, reglamentos y demás normas de autoridades con potestad pública de la República de Chile vigentes a la fecha de perfeccionamiento del Contrato de Concesión y con todas aquellas que se dicten durante su vigencia. Serán de entero cargo, costo y responsabilidad de la Sociedad Concesionaria todos los derechos, impuestos, tasas, contribuciones y otros gravámenes y cualesquiera otros desembolsos que fueran necesarios para la construcción de las obras y su explotación”. En materia ambiental, téngase presente, además, lo dispuesto en el artículo 1.9.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en el cual se establece que “El Concesionario deberá dar cumplimiento a la normativa ambiental vigente y a las Bases de Licitación, durante toda la vigencia del Contrato de Concesión. Todas las medidas y acciones que deba adoptar la Sociedad Concesionaria para asegurar el óptimo manejo ambiental y territorial de la concesión, así como para cumplir con la normativa legal vigente y las obligaciones medioambientales indicadas en las correspondientes resoluciones ambientales y en estas Bases de Licitación, serán de su exclusivo cargo, costo y responsabilidad. Lo anterior, con la única excepción de la aplicación, cuando corresponda, de las reglas de distribución de riesgos en materia ambiental, establecidas en el artículo 1.13.3.2”.

47. (094) En relación con el numeral 1.9.1.2 de las BALI, denominado “Permisos Ambientales de la Concesión Anterior”, respecto a los permisos ambientales de la concesión anterior, y específicamente en relación al proyecto “Construcción By Pass de Puerto Montt” (RCA N° 240/1998), se indica que el MOP procederá al cambio de titularidad quedando la SC como titular de dicho proyecto, debiendo ser aceptado sin condición alguna. Luego dispone “será de cargo, costo y responsabilidad de la Sociedad Concesionaria..., la implementación de cada una de las medidas de mitigación, reparación y compensación que emanen de la RCA...”. Al respecto, se solicita se informe el estado de ejecución y cumplimiento del Plan de Medidas Ambientales asociados a dicha RCA e igualmente las medidas pendientes y cuya implementación serían de responsabilidad de la SC.

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en el artículo 1.4.2 de las Bases de Licitación, en el cual se establece que “Para la preparación de las Ofertas los Licitantes deberán, a su entera responsabilidad, cargo y costo, (i) realizar el estudio exhaustivo de todos los documentos entregados por el MOP indicados en los artículos 1.2.2, 1.3.3 y 1.4.1.2; (ii) recabar toda la información complementaria necesaria para lograr una completa y acabada apreciación de las características de las obras, sus dificultades, normativa aplicable, permisos exigidos y costos asociados; (iii) visitar e inspeccionar los terrenos en los cuales se ejecutará el Proyecto; y, (iv) realizar con la máxima diligencia todos los estudios, evaluaciones, diseños, verificaciones, proyecciones y estimaciones que sean necesarios para la presentación de su Oferta”.

En relación con los antecedentes solicitados en su consulta, se aclara que la información disponible ha sido puesta a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficio Ord. N° 96 de 28 de agosto de 2025 emitido por la Jefa (S) de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC. Téngase presente, además, la información relacionada con la RCA N° 240/1998, disponible en la web https://seia.sea.gob.cl/expediente/expedientesSyF.php?id_expediente=1236&idExpediente=1236.

48. (095) En el numeral 1.9.1.3.2. de las BALI, denominada “Autorizaciones ambientales requeridas por modificaciones durante la ejecución del contrato”, se establece que sí “requiere obtener la autorización para la instalación de faenas, explotación de empréstitos, escombreras o botaderos y/o plantas de producción de materiales, cambio de servicios o la realización de nuevas inversiones señaladas en el artículo 1.15.3.1 y sus artículos subordinados, la SC deberá evaluar la necesidad de ingresar al SEIA”. Considerando lo dispuesto en el artículo 1.15.3.1, y respecto de la naturaleza de las nuevas obras, y tomando en cuenta que establece



“... en caso de ser necesaria la elaboración de un EIA o DIA...” se consulta si se deben realizar entonces las Consultas de Pertinencia de Ingreso al SEIA por tipo de obras en caso de no ser necesario un EIA o DIA (en relación también al artículo 2.7.1.11 párrafo 3º).

Respuesta: Remítase a lo señalado en el artículo 1.9.1.3.2 de las Bases de Licitación y a lo dispuesto en la Ley N° 19.300 y en el Reglamento del SEIA.

49. (117) Medioambiente

Consulta:

- a) En relación al Art 11 bis de la Ley 19.300, sobre Bases Generales del Medio Ambiente, se solicita confirmar que el presente proyecto se puede evaluar por etapas (en caso de aplicar).
- b) En el caso que el análisis ambiental de la Sociedad Concesionaria adjudicada lo determine, ¿se puede presentar una(s) Consulta(s) de Pertinencia al Servicio de Evaluación Ambiental correspondiente?, considerando que varias de las obras y actividades del proyecto son de conservación, mejoramiento y mantención.
- c) Siendo la Sociedad Concesionara adjudicada el responsable ambiental y del cumplimiento normativo del proyecto. Es de su responsabilidad establecer la estrategia ambiental considerando cada uno de sus riesgos, pero las BALI ya establecen la estrategia. Se solicita aclarar esta condición.

Respuestas a), b) y c): Remítase a lo dispuesto en la Ley N° 19.300 y en el Reglamento del SEIA, y a lo señalado en el artículo 1.9.1.1.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en el cual se establece que “La Sociedad Concesionaria deberá obligatoriamente someter el proyecto al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental conforme a la legislación aplicable y la regulación establecida en el presente artículo. Para ello, podrá optar por ingresar un EIA para la totalidad del proyecto o ingresar los EIA y/o DIA según corresponda para las obras asociadas a los Sectores A, B y C referidas en el artículo 1.9.1.1. El o los EIA y/o DIA se denominarán “EIA y/o DIA del Proyecto” según corresponda. En el caso de las obras de conexión indicadas en los N° 20 y N° 21 de la Tabla N° 6 del artículo 1.8.9.1, estas se regirán por lo establecido en dicha disposición”; y en cuanto a que “Será de su entera responsabilidad, cargo y costo la obtención de la(s) RCA, así como la implementación de cada una de las medidas de mitigación, compensación o reparación ambiental que emanen de la(s) misma(s). La Sociedad Concesionaria no podrá ejecutar las obras asociadas, si no contare con la(s) respectiva(s) RCA favorable(s), salvo en los casos de aquellas actividades que no requieran ingresar al SEIA de conformidad a la Ley N° 19.300 y esta circunstancia sea acreditada ante el inspector fiscal”.

50. (118) Art. 2.7.4.2 Gestión Huella de Carbono durante la Etapa de Construcción

En el artículo 2.7.4.2 se menciona “...A contar del primer año calendario de cuantificación efectiva durante la etapa de construcción y en base a los resultados obtenidos de ella, la Sociedad Concesionaria presentará al inspector fiscal, en conjunto con el respectivo informe anual de cuantificación de Huella de Carbono, el plan de mitigación indicado en el artículo 2.7.4, el cual deberá contemplar y mostrar una disminución efectiva de emisión respecto del año anterior y establecer las metas de reducción para el año calendario siguiente.”

Consulta:

De acuerdo con lo anterior, ¿es correcto entender que, durante los primeros años de ingeniería, al no haber inicio de obras ni medición efectiva de emisiones, no corresponde presentar dicho plan? ¿Por lo tanto, el plan de mitigación se presentaría recién después del primer año de inicio de obras, cuando ya exista una cuantificación efectiva de la huella de carbono? y en este sentido, ¿los primeros años de ingeniería se entregaría una cuantificación de huella de carbono teórica?

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en el artículo 1.9.6.1 de las Bases de Licitación, en el cual se indica que el Programa de Gestión de Huella de Carbono para la etapa de construcción, el cual la Sociedad Concesionaria deberá someter a la revisión y aprobación del inspector fiscal dentro del plazo máximo de 90 (noventa) días contados desde el inicio de la concesión, deberá incluir los contenidos mínimos descritos en el artículo 2.7.4.1 de las Bases de licitación. Por lo anterior, y de acuerdo con lo dispuesto en el referido artículo 2.7.4.1, la Sociedad Concesionaria deberá describir y especificar las acciones que el referido Programa considerará durante la etapa de construcción, dentro de las cuales se establece “Cuantificar, reportar y verificar la Huella de Carbono que generen todas las actividades del Contrato de Concesión, y conocer el origen de las fuentes de emisión sean éstas directas e indirectas”. Asimismo, remítase a lo dispuesto en el artículo 2.7.4.2 de las Bases de Licitación, en el cual se establece que “El Concesionario deberá realizar la cuantificación efectiva durante toda la etapa de construcción, y los reportes anuales deberá entregarlos en el plazo de 90 (noventa) días siguientes al 31 de diciembre del año que se informa”. Al respecto téngase presente que, conforme a lo dispuesto en el artículo 1.11 de las Bases de Licitación, la etapa de construcción contempla tanto la fase de ingeniería como la de construcción, y se iniciará junto con el inicio del plazo de la concesión indicado en el artículo 1.5.2 de las Bases de Licitación.

51. (119) Art. 1.12.9 Plan de Autocontrol y seguimiento de gestión de la calidad

De acuerdo con lo señalado en el artículo 1.12.9 de las Bases de licitación “Se deberá mantener vigente la certificación ISO 9001 :2015 de su Plan de Autocontrol y Seguimiento de Gestión de la Calidad durante la etapa de explotación...”.

Consulta:

Solicitamos aclarar, si el plan de auto control se debe presentar 90 días posterior a la PSP inicial y posteriormente vienen sus revisiones, ¿Desde qué momento se debe contar con la certificación ISO 9001 :2015 del Plan de Autocontrol y Seguimiento de Gestión de la Calidad durante la etapa de explotación?

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en el artículo 1.12.9 de las Bases de Licitación, en el cual se establece que la Sociedad Concesionaria deberá implementar y certificar un primer Plan de Autocontrol y Seguimiento de Gestión de la Calidad de acuerdo a la norma ISO 9001:2015, el cual deberá someter a la aprobación del inspector fiscal a más tardar 90 (noventa) días contados desde la fecha de la puesta en servicio provisoria de las obras preexistentes. Posteriormente, a más tardar 90 (noventa) días antes de la fecha estimada de la solicitud de la puesta en servicio provisoria parcial de las obras del Sector que corresponda, deberá entregar cada vez y por cada solicitud, dicho Plan actualizado.

52. (151) Art. 1.11.2.1.4.2. PUESTAS EN SERVICIO PROVISORIAS PARCIALES DE LAS OBRAS

Según indica el artículo las Puestas en Servicio Provisorias de las Obras tendrán un plazo máximo indicado en la Tabla nº9 de las Bases de Licitación:

Tabla Nº 9: Plazos máximos para las puestas en servicio provisorias parciales de las obras

Sector (1)	Plazo Máximo para la Puesta en Servicio Provisoria Parcial de las Obras (meses)
A	90 + α
B	90 + α
C	96 + α

Nota: (1) Sectores señalados en la Tabla Nº 1 del artículo 1.3.1.1.



Donde:

$$\alpha = \begin{cases} \text{TramRCA}_{S_i} - 30 & \text{si } \text{TramRCA}_{S_i} > 30 \text{ meses} \\ 0 & \text{si } \text{TramRCA}_{S_i} \leq 30 \text{ meses} \end{cases}$$

TramRCA_{S_i} : Corresponde al número de meses transcurridos entre la fecha de ingreso al SEIA del EIA o DIA del Sector "Si", esto es, Sector A, Sector B o Sector C, según corresponda, y la fecha de obtención de la RCA respectiva de acuerdo a lo establecido en el artículo 1.9.1.1.1. Dicho valor se determinará de acuerdo a la siguiente fórmula, el cual será redondeado a su entero superior más cercano:

$$\text{TramRCA}_{S_i} = \left\lceil \frac{\text{fecha obtención RCA}_{S_i} - \text{fecha ingreso (EIA o DIA)}_{S_i}}{30} \right\rceil$$

Como indica el artículo 1.9.1.1 ELABORACION DE EIA Y/O DIA Y SU TRAMITACION, la Sociedad Concesionaria deberá elaborar el o los EIA y/o DIA según corresponda para las obras asociadas a los Sectores A, B y C.

Consultas:

Se entiende que el α indicado en la Tabla n°9 no debería ser el mismo para los tres sectores, A, B y C; sino que habrá un parámetro α para cada uno de los sectores. Se solicita confirmar esta apreciación. En caso de no confirmar, se solicita aclarar.

Respuesta: Remítase a las rectificaciones N° 26 y N° 40 de la Circular Aclaratoria N° 3.

53. (024) Referencia 1: Bases de licitación. Punto 1.8.9.1 Nuevos Accesos y Obras de Conexión Exigidas en las Bases de Licitación. Referencia 2: Ord. 072-2025. Antecedente Referencial N°1. Antecedentes para la ingeniería de detalle.

En la Tabla N°6 "Obras de Conexión" contenida en las Bases de Licitación, se indican las obras que deben estar finalizadas al mes 36. En particular, la obra N°25 señala: "Mejoramiento Enlace Petorca DM: 1.021.700". Surge la duda respecto a si este mejoramiento contempla tanto la estructura del enlace como sus ramales, o únicamente los ramales. Esta consulta se plantea debido a que en la Tabla N°20 del AR N°1 del ORD 072-2025, se menciona el PI del Enlace Petorca como parte de un mejoramiento también.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 23 de la Circular Aclaratoria N° 3.

54. (032) Referencia 1: Bases Administrativas. Artículo 1.8.9.1 NUEVOS ACCESOS Y OBRAS DE CONEXIÓN EXIGIDAS EN LAS BASES DE LICITACIÓN. Referencia 2: Bases Técnicas. Artículo 2.7.2.1 RUIDO. Referencia 3: Ord. N°072_2025. Antecedentes Referenciales N°3

En relación con los Nuevos Accesos y Obras de Conexión exigidas en el artículo 1.8.9.1 e individualizadas en el Antecedente Referencial N°3, específicamente lo relacionado a las obras contenidas en G2-14 Paradero de buses Pincoy, Obras N°14, 15 y 19, consultamos al MOP si las pantallas acústicas consideradas en los mencionados antecedentes forman parte de los 20.000 metros lineales de barreras acústicas permanentes a implementar indicados en el artículo 2.7.2.1

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 23 de la Circular Aclaratoria N° 3.

55. (033) Referencia 1: Bases Administrativas. Artículo 1.8.9.1 NUEVOS ACCESOS Y OBRAS DE CONEXIÓN EXIGIDAS EN LAS BASES DE LICITACIÓN. Referencia 2: Bases Administrativas. Artículo 1.9.1.1.1 ELABORACIÓN DE EIA Y/O DIA Y SU TRAMITACIÓN. Referencia 3: Bases Administrativas. Artículo 1.8.2.2 EXPROPIACIONES

En relación con los Nuevos Accesos y Obras de Conexión exigidos en el artículo 1.8.9.1 de las bases de licitación, se solicita al MOP aclarar expresamente si dichos proyectos requieren o no contar con Resolución de Calificación Ambiental (RCA) favorable y procesos de expropiación para su ejecución.

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en el artículo 1.8.9.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en el cual se establece que “Para la ejecución de cada una de las obras de reemplazo de puentes indicadas en los N° 20 y N° 21 de la Tabla N° 6, la Sociedad Concesionaria deberá, a su entero cargo y costo, presentar la respectiva consulta de pertinencia de ingreso al SEIA y, en caso que proceda, obtener la correspondiente resolución de calificación ambiental favorable, de acuerdo con la normativa vigente y las exigencias de las Bases de Licitación”; y en cuanto a que “Las obras señaladas en la Tabla N° 6 se deberán ejecutar en los terrenos correspondientes a la Faja Fiscal de la actual concesión (...), a entregar como infraestructura preexistente de acuerdo a lo señalado en el artículo 1.8.1.2, por lo cual no requieren expropiaciones”.

Asimismo, remítase a lo dispuesto en la Ley N° 19.300 y en el Reglamento del SEIA, y a lo señalado en el artículo 1.9.1.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en el cual se establece que “La Sociedad Concesionaria deberá obligatoriamente someter el proyecto al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental conforme a la legislación aplicable y la regulación establecida en el presente artículo. Para ello, podrá optar por ingresar un EIA para la totalidad del proyecto o ingresar los EIA y/o DIA según corresponda para las obras asociadas a los Sectores A, B y C referidas en el artículo 1.9.1.1. El o los EIA y/o DIA se denominarán “EIA y/o DIA del Proyecto” según corresponda. En el caso de las obras de conexión indicadas en los N° 20 y N° 21 de la Tabla N° 6 del artículo 1.8.9.1, estas se regirán por lo establecido en dicha disposición”; y en cuanto a que “Será de su entera responsabilidad, cargo y costo la obtención de la(s) RCA, así como la implementación de cada una de las medidas de mitigación, compensación o reparación ambiental que emanen de la(s) misma(s). La Sociedad Concesionaria no podrá ejecutar las obras asociadas, si no contare con la(s) respectiva(s) RCA favorable(s), salvo en los casos de aquellas actividades que no requieran ingresar al SEIA de conformidad a la Ley N° 19.300 y esta circunstancia sea acreditada ante el inspector fiscal”.

56. (064) Referencia 1: Bases Administrativas. Artículo 1.8.9.1 NUEVOS ACCESOS Y OBRAS DE CONEXIÓN EXIGIDAS POR LAS BASES DE LICITACIÓN. Referencia 2: ORD N°72-2025. ARN°3 Listado de Obras de Conexión que deberá ejecutar la Sociedad Concesionaria y ubicación de cada proyecto de ingeniería de Detalle (PID) dentro del Antecedentes Referenciales N°3

Al comparar el listado de obras indicadas en las BALI, punto 1.8.9.1 “Nuevos accesos y obras de conexión exigidas en las bases de licitación”, con los antecedentes incluidos en el Ord. N°72-2025 AR N°3 “Listado de obras de conexión”, se observan discrepancias entre ambos documentos. Por lo tanto, se solicita al MOP aclarar cuáles son las obras que deben estar ejecutadas al mes 36 del proyecto.

Asimismo, se requiere que el MOP indique cómo se compatibilizará la ejecución de cada una de estas obras de conexión con las obras principales contempladas en el proyecto referencial incluido en el AR N°2.

Por otro lado, se solicita una aclaración respecto a las obras “G3-16 Señalización Informativa Complementaria” y “G3-17 Complemento Señalización Reglamentaria”, ya que su alcance se extiende desde el Dm 890 hasta el Dm 1.023.788, es decir, a lo largo de todo el trazado. Esto implica que dichas obras podrían verse afectadas en etapas posteriores como consecuencia de la ejecución de nuevas obras, por lo que se requiere precisar su integración y coordinación con el resto de las intervenciones proyectadas.

Además, la configuración geométrica de los Proyectos de Ingeniería de Detalles (AR N°3) difiere de la configuración geométrica señalada en el Anteproyecto Referencial (AR N°2)

Al respecto, se solicita ratificar cual deberá ser la configuración geométrica: encaje de estructura de pasarela, ubicación de paraderos y otras obras conexas asociadas que, serán exigibles al Concesionario para la actualización de los PID del AR N°3. Del mismo modo

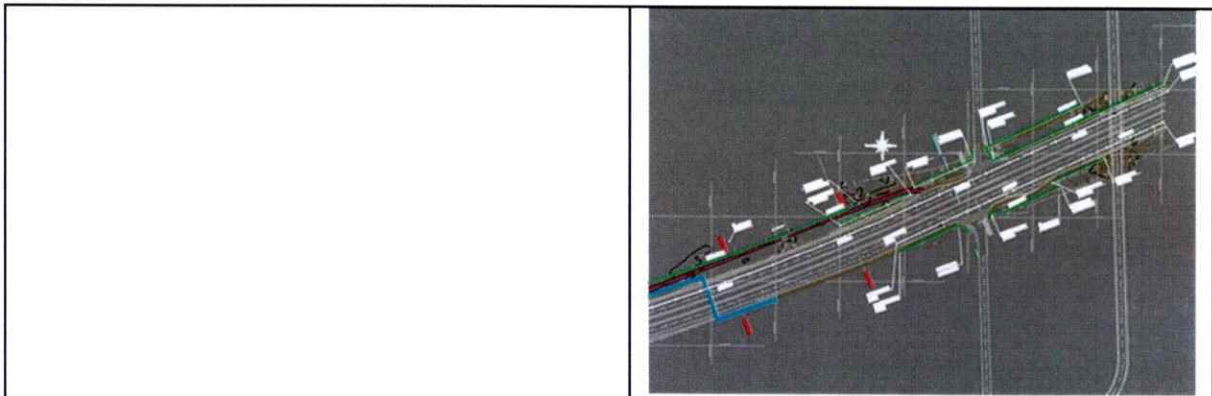


ratificar que, cualquiera sea la configuración definida o que se opte para dicha actualización, no podrá ser modificada a posterior, producto del Desarrollo de los Proyectos de Ingeniería de Detalle por el Concesionario que deberán ser entregados según se estable en los plazos definidos en el artículo 1.11.1.2 de las BALI

Se solicita amablemente un listado definitivo de las obras a ejecutar

Sector ⁽¹⁾	Nombre	Dm aprox. ⁽²⁾	PID	Obra N°	Nombre Carpeta	BAU	AN N°3 (ORD N°72)
A	Paradero Trafún km. 906, lado oriente y poniente	906.300	G2	13	G2-13 Paraderos de buses Trafún		X
	Paradero Pincoy km. 919.000, lado oriente	919.000	G2	14	G2-14 Paraderos de buses Pincoy		X
	Acera peatonal enlace Osorno Puyehue	919.000	G3	10	G3-10 Aceras Enlace Osorno Puyehue	X	X
	Paradero de buses en sector km 936.000, lado oriente y poniente	936.000				X	X
	Paradero de buses en sector a través Río Negro, lado oriente	936.000				X	X
	Facilidades peatonales; pasarela Las Bayas	951.000	G2	32	G2-32 Pasarela Las Bayas	X	X
	Pista cambio de velocidad sector pasarela Purrarique, lado poniente	956.600	G3	8 (1)	G3-8 (1) Pistas cambios de velocidad Pasarela Purrarique	X	X
	Estacionamiento taxi paradero buses Purrarique	956.600				X	X
	Bahía de detención sector pasarela Ponce, lado oriente	963.700	G3	5	G3-5 Bahía de detención Pasarela Ponce	X	X
	Paraderos de buses sector km 964.600, lado oriente y poniente	964.600	G2	16	G2-16 Paraderos km 964.600	X	X
B	Facilidades peatonales; en Atraveso Copihue rampa peatonal	966.600	G2	34	G2-34 Rampa peatonal Atraveso Copihue	X	X
	Paradero de buses en sector enlace Castrolaje 1, poniente	967.550	G2	20	G2-20 Paradero de buses Enlace Castrolaje	X	X
	Bahía de detención sector enlace Castrolaje, lado poniente	967.550				X	X
	Conexión C.S. 46-A con C.S. 46-B	972.760-974.320	G4	3	G4-3 Conexión calles de servicio 46-A y 46-B	X	X
	Extensión calle de servicio hasta cruce Nanning y 500	974.440				X	X
	Bahía de detención sector pasarela Colonia La Radio, lado oriente	979.550	G3	7	G3-7 Bahía de detención Pasarela Colonia La Radio	X	X
	Paradero de buses en sector enlace Frutillar eje 1, poniente	981.000	G2	19	G2-19 Paradero de buses Enlace Frutillar	X	X
	Paradero de buses en sector Frutillar cruce sur, lado oriente	981.000	G2	21	G2-21 Paradero de buses Frutillar Cruce Sur	X	X
	Pista cambio de velocidad sector pasarela Frutillar, lado poniente	981.550	G3	9	G3-9 Pistas de cambios de velocidad Pasarela Frutillar	X	X
	Construcción nuevo acceso sector sur Frutillar	983.700				X	X
C	Paraderos de buses sector Pellines, lado oriente	989.000				X	X
	Paraderos de buses sector enlace Fresia, lado oriente y poniente	992.000	G2	23	G2-23 Paraderos de buses Enlace Fresia	X	X
	Paraderos de buses sector Colonos Alemanes, lado poniente	994.600	G2	24	G2-24 Paraderos de buses Colonos Alemanes	X	X
	Paraderos de buses en sector Llanquihue sur, lado oriente y poniente	1.000.000	G2	25	G2-25 Paraderos de buses Llanquihue Sur	X	X
	Paraderos de buses en sector Puerto Varas, lado oriente y poniente	1.006.000				X	X
	Facilidades peatonales en sector pasarela peatonal Puerto Varas sur	1.011.000				X	X
	Paraderos de buses en Atraveso Industrial Puerto Montt, lado oriente y poniente	1.016.000	G2	26 (1)	G2-26(1) Paraderos de buses Atraveso Sector Industrial Puerto Montt	X	X
	Mejoramiento enlace Petorca	1.021.700				X	X
	Señalización informativa complementaria	varios sectores (18)	G3	16	G3-16 Señalización informativa complementaria	X	X
	Complemento señalización reglamentaria	varios sectores (18)	G3	17	G3-17 Complemento señalización reglamentaria	X	X
Obras de saneamiento complementarias	varios sectores (18)	G3	18	G3-18 Obras de saneamiento complementario	X	X	
Cierro lateral de segregación Bypass Puerto Montt	varios sectores (18)	G3	19	G3-19 Cierro lateral de segregación Bypass Puerto Montt	X	X	

Proyecto Referencial	PID G2-13 Paraderos de buses Trafún
<p>En Antecedente Referencial N°1, en tabla N°15, N°23 señala reemplazo de pasarela. En diseño geométrico la obra principal corresponde a la ampliación de terceras pistas y en el Dm 1.023.070 no se aprecia pasarela nueva o de reemplazo</p> 	<p>Obra 13; Pasarela Peatonal, Sector Cardonal ramal 1 enlace Cardonal Km 1.023.070, cabe mencionar, que el área del proyecto hay un proyecto en estudio, por tanto, esta nueva pasarela debe complementarse con el proyecto "Mejoramiento Ruta 226, Sector Ruta 5 – Lagunitas, Región de los Lagos</p> 
<p>Proyecto fuera de área de concesión, se consulta por la tuición de esta Área. Y si existe antecedentes respecto al "Mejoramiento Ruta 226, Sector Ruta 5 – Lagunitas, Región de los Lagos"</p>	
Proyecto Referencial	PID G2-14 Paradero de buses Pincoy
	<p>Obra N°14: Difiere nombre de listado, sin embargo, en la descripción de esta obra, corresponde a PANTALLAS ACUSTICAS, SECTOR PELLINES Ruta 5 Dm 989.00.</p> <p>Detalle de Proyecto: Se contempla la instalación de pantallas acústicas a ambos lados de la Ruta 5 Pantalla con base de hormigón versus pantallas completamente transparentes de 3 m de altura</p>



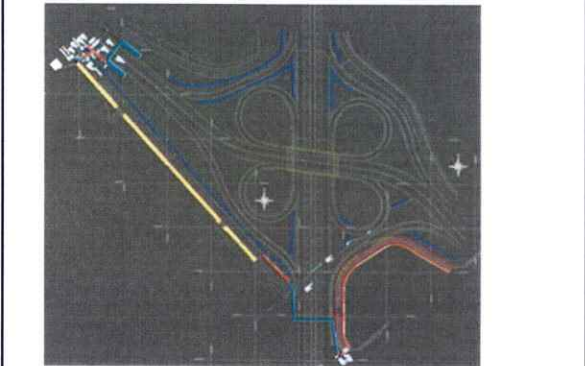
Se consulta si la cantidad de pantallas aquí propuesta son parte de la cantidad mínima mencionada en el Artículo 2.7.2.1

Proyecto Referencial

PID G3-10 Aceras Enlace Osorno Puyehue

En Antecedente referencial N°1, tabla N°15, N°7 y 8 indica reemplazo de pasarela peatonal existente.
 En diseño geométrico la obra principal corresponde a la ampliación de terceras pistas. además, en el sector Osorno poniente, se considera conexiones con paradero y aceras existentes, con una senda multipropósito y paraderos oriente y ponientes.

Obra N°10: Aceras Peatonal Sector Enlace Osorno Puyehue Km 919.140.
 Descripción del proyecto: Circuito Peatonal, Senda Multipropósito para ciclistas y peatones de 4.00 y Calle Local Bidireccional (Capa asfáltica 5+8) que permite a los usuarios mantener las posibilidades de desplazamiento.
 Se contempla 70 ml muros cantiléver tipo B



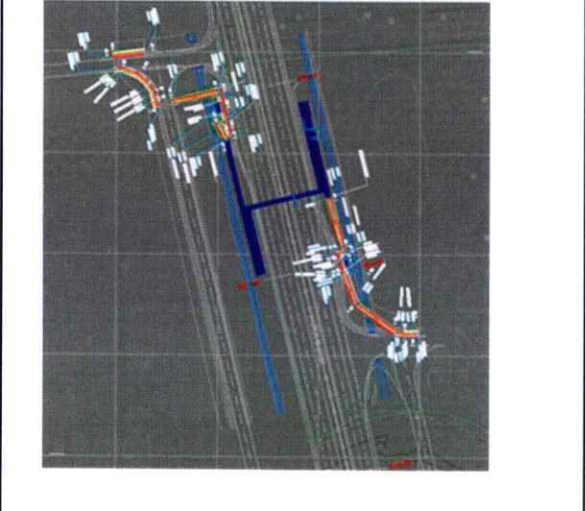
Se consulta que proyecto es el que prevalece

Proyecto Referencial

PID G2-32 Pasarela Las Bayas

En Antecedente Referencial N°1 tabla N°14 N°13 señala pasarela nueva, como se aprecia, el diseño geométrico de la Pasarela Inia Bayas Sur ubicada en Dm 950.740 es diferente a lo señalado en obra N°32. Afectando directamente con la ubicación de las bahías de parada de buses

Obra N°32: Pasarela Peatonal Sector Las Bayas Km 951.000, sector Purranque
 Descripción del proyecto: Circuito Peatonal y Una Pasarela Peatonal




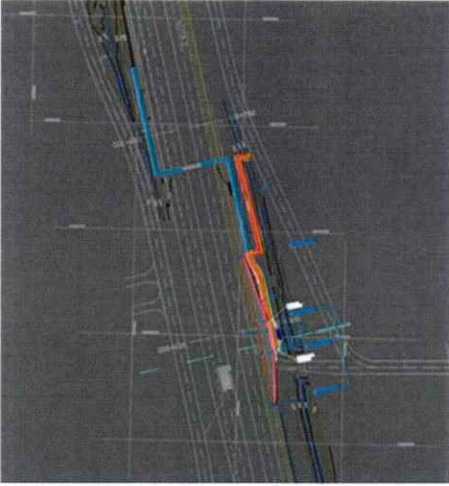



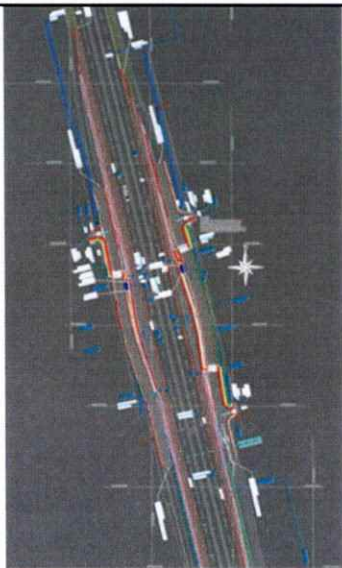
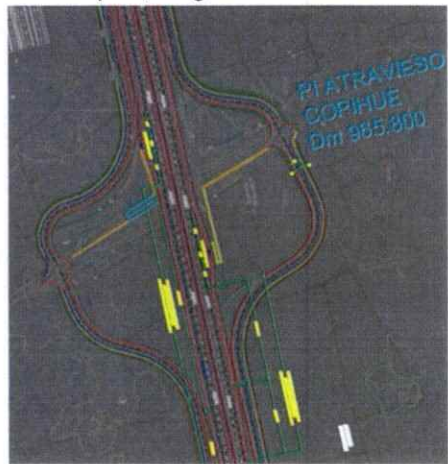
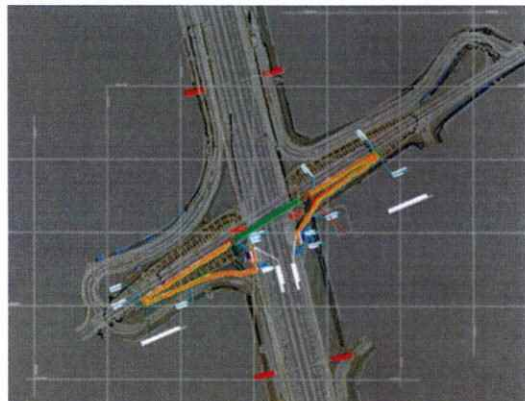


Se consulta que proyecto es el que prevalece

Proyecto Referencial

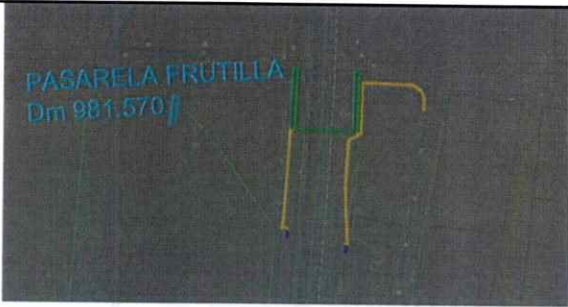


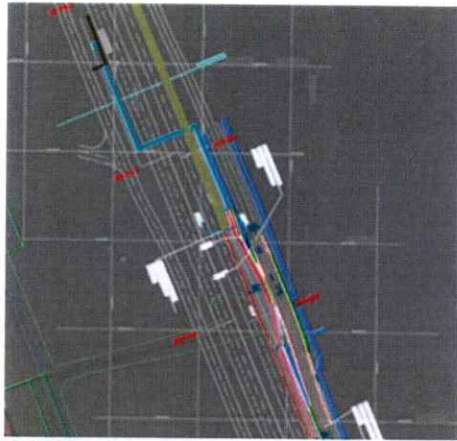
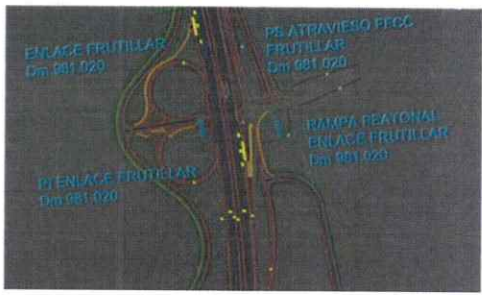
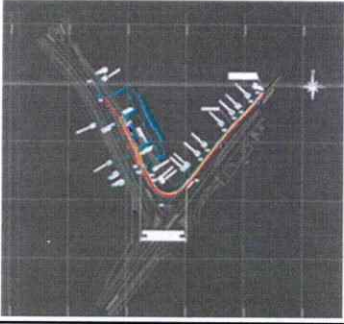
PID G3-8(1) Pistas cambios de velocidad

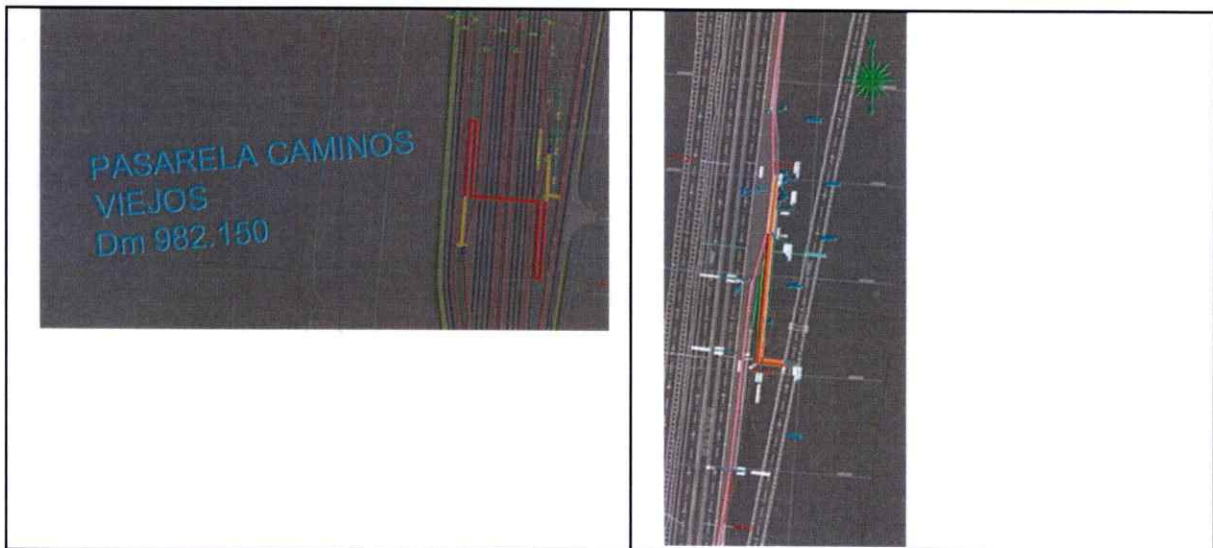


<p>En Antecedente Referencial N°1 tabla N°15 N°13 indica pasarela de reemplazo. En el diseño geométrico se considera construcción de acera, circuitos peatonales, estacionamiento de taxis y vía local</p> 	<p>Pasarela Purranque</p> <p>Obra N°1 y 8: Estacionamiento de Taxis y paradero de Buses sector Purranque km 957, Lado Poniente. Detalle del proyecto; Circuito Peatonal, 2 paraderos de buses oriente y poniente, por lado poniente 5 estacionamientos de Taxis con dimensiones según RDEVU. además, se genera una vía de retorno unidireccional para los vehículos que circulan desde calle Puerto Montt hacia Purranque y calles Locales que permiten a los usuarios a mantener las posibilidades de desplazamiento. Se considera 35 ml de muro cantiléver tipo B</p> 
<p>Se consulta que proyecto es el que prevalece.</p>	
<p>Proyecto Referencial</p>	<p>PID G3-5 Bahía de detención Pasarela Ponce</p>
<p>En Antecedente Referencial N°1 tabla N°15, indica pasarela de reemplazo. En el diseño geométrico difiere la ubicación de los circuitos peatonales y la bahía de parada según PID G3-5</p> 	<p>Obra N°5: Bahía de detención Pasarela Ponce km 963.800, Lado Oriente. Detalle del proyecto: Circuito Peatonal, un paradero de buses.</p> 
<p>Se consulta que proyecto es el que prevalece.</p>	
<p>Proyecto Referencial</p>	<p>PID G2-18 Paraderos km 964.800</p>
<p>En Antecedente Referencial N°1 tabla N°14, N°14, señala nueva pasarela peatonal. En diseño geométrico difiere la ubicación de los circuitos peatonales y bahía de parada de buses, según PID G2-18</p>	<p>Obra N°18: Paraderos de Buses Sector Copihue Km 964.800, lado Oriente y Poniente Detalle de proyecto: Circuitos peatonales y dos paraderos de buses</p>

	
<p>Se consulta que proyecto es el que prevalece.</p>	
<p>Proyecto Referencial</p>	<p>PID G2-34 Rampa peatonal Atravesio Copihue</p>
<p>En diseño geométrico, difiere la ubicación de las rampas, según PID G2-34</p> 	<p>Obra N°34: Rampa Peatonal Sector Atravesio Copihue Km 965.800, Lado Oriente y Poniente. Detalle del proyecto: Circuito Peatonal y dos rampas peatonales, además de 215 ml muro cantiléver</p> 
<p>Se consulta que proyecto es el que prevalece.</p>	
<p>Proyecto Referencial</p>	<p>PID G2-20 Paradero de buses Enlace Casma</p>
<p>En diseño geométrico no se aprecia lo señalado en PID G2-20</p> 	<p>Obra N°20 Paradero de buses sector Enlace Casma KM 967.650, eje 1- Poniente. Detalle del Proyecto: Circuito Peatonal y una parada de buses</p> 
<p>Proyecto fuera de área de concesión, se consulta por la tuición de esta Área.</p>	
<p>Proyecto Referencial</p>	<p>PID G4-3 Conexión calles de servicio 46-A y 46-B</p>
<p>En diseño geométrico la obra principal corresponde a la ampliación de terceras pistas y no se aprecia lo señalado en PID G4-3.</p>	<p>Detalle de Proyecto: La obra corresponde a la repavimentación de la conexión que une los caminos de servicio 46A- Y 46B en el Dm 981.600</p>



	
<p>Proyecto fuera de área de concesión, se consulta por la tuición de esta Área.</p>	
<p>Proyecto Referencial</p>	<p>PID G3-7 Bahía de detención Pasarela Colonia La Radio</p>
<p>En Antecedente Referencial N°1 tabla N°15, N°18, señala reemplazo de pasarela En diseño geométrico la obra principal corresponde a la ampliación de terceras pistas. Por esto difiere la ubicación de los circuitos peatonales y bahía de parada de buses, según PID G2-18</p> 	<p>Obra N°7 Bahía de detención Pasarela Colonia La Radio km 979.500, Lado Oriente. Detalle del proyecto: Circuito Peatonal, un paradero de buses y Calle local Bidireccional</p> 
<p>Se consulta que proyecto es el que prevalece.</p>	
<p>Proyecto Referencial</p>	<p>PID G2-19 Paradero de buses Enlace Frutillar</p>
<p>En diseño geométrico no se aprecia lo señalado en PID G2-19</p> 	<p>Obra N°19: Paradero de buses Sector Enlace Frutillar Km 981. Eje 1 – Oriente. Detalle de Proyecto: Circuitos Peatonales y un paradero de buses</p> 
<p>Proyecto fuera de área de concesión, se consulta por la tuición de esta Área.</p>	
<p>Proyecto Referencial</p>	<p>PID G2-21 Paradero de buses Frutillar Cruce Sur</p>
<p>En Antecedente Referencial N°1 tabla N°14, N°16, Nueva pasarela peatonal. En diseño geométrico la obra principal corresponde a la ampliación de terceras pistas. Por esto difiere con la ubicación de los paraderos de buses y de los circuitos peatonales Según G2-21</p>	<p>Obra N°21: Paradero de buses Frutillar Cruce Sur km 981, Lado Oriente Detalle del proyecto: circuitos peatonales y un paradero de buses</p>



Se consulta que proyecto es el que prevalece.

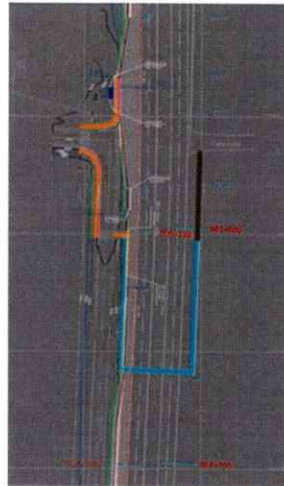
Proyecto Referencial

G3-9 Pistas de cambios de velocidad Pasarela Frutillar

En Antecedente Referencial N°1 tabla N°15, N°19, reemplazo pasarela existente. En diseño geométrico la obra principal corresponde a la ampliación de terceras pistas. Además, se considera conexiones con paradero oriente, poniente y aceras existentes

Obra N° 9: Paradero de Buses Sector Pasarela Frutillar km 982.000, Lado poniente.

Detalle del Proyecto: Circuitos peatonales y un paradero de buses, además 20ml muro cantiléver



Se consulta que proyecto es el que prevalece.

Proyecto Referencial


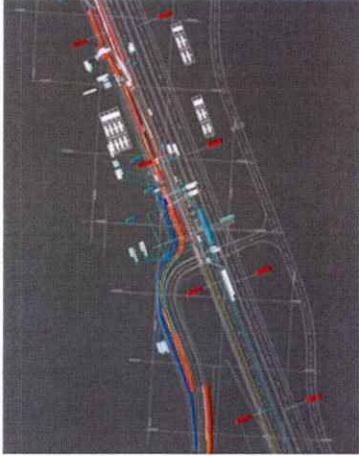

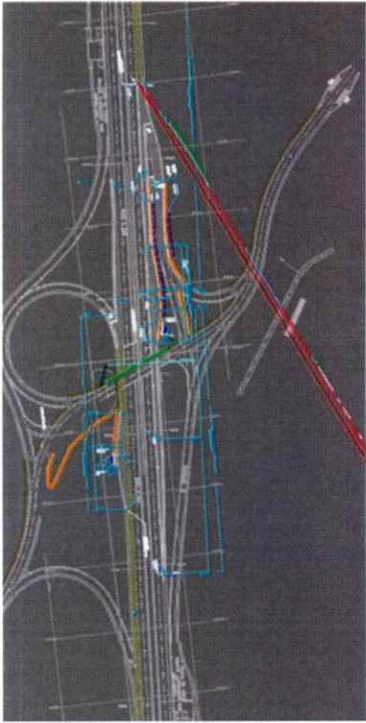
PID G2-23 Paraderos de buses Enlace Fresia


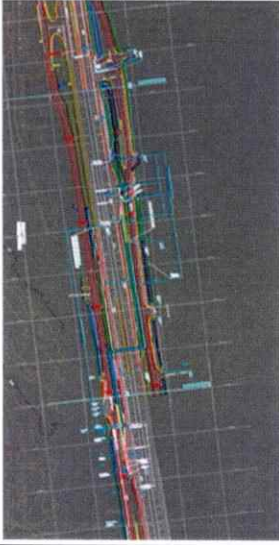
En diseño geométrico la obra principal corresponde a la ampliación de terceras pistas. Por esto difiere con la ubicación de los paraderos de buses y de los circuitos peatonales Según G2-23

Obra N°23: Paraderos de Buses Sectores Enlace Fresia Km 992, Lado Oriente – Poniente.

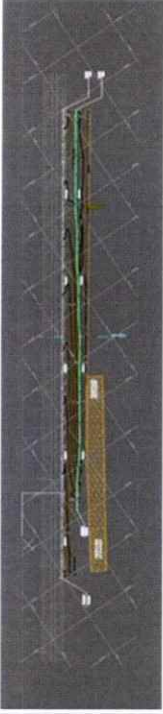
Detalle de Proyecto: Circuitos Peatonales y dos Paraderos de Buses



Se consulta que proyecto es el que prevalece.	
<p>Proyecto Referencial</p>	<p>PID G2-24 Paradero de buses Colonos Alemanes</p>
<p>Diseño geométrico no contempla paradero de bus, solo ampliación de tercera pista</p> 	<p>Obra N°24: Paradero de buses Colonos Alemanes Km 994.633, Lado Poniente Detalle de Proyecto: Circuito peatonal y un paradero de buses, además 100 ml muro cantiléver</p> 
Se consulta que proyecto es el que prevalece.	
<p>Proyecto Referencial</p>	<p>PID G2-25 Paraderos de buses Llanquihue Sur</p>
<p>En diseño geométrico la obra principal corresponde a la ampliación de terceras pistas. Por esto difiere con la ubicación de los paraderos de buses y de los circuitos peatonales Según G2-25</p> 	<p>Obra N°25: Paraderos de buses Llanquihue Sur Km 1.000, Lado Oriente – Poniente Detalle de Proyecto: Circuito peatonal y dos paraderos de buses, además 119 ml muro cantiléver</p> 
Se consulta que proyecto es el que prevalece.	
<p>Proyecto Referencial</p>	<p>PID G2-28(33) Paraderos de buses Atravesio Sector Industrial Puerto Montt</p>
<p>En Antecedente Referencial N°1 tabla N°14, N°23, pasarela peatonal nueva. En diseño geométrico la obra principal</p>	<p>Obra N°28 y 33: Pasarela Peatonal y Paraderos de Buses Sector Atravesio Industrial Km 1.018, Lado Oriente –</p>

<p>corresponde a la ampliación de terceras pistas. Además, se considera conexiones con paradero oriente, poniente y aceras existentes</p> 	<p>Poniente. Detalle de Proyecto: Circuitos peatonales, dos paraderos y una pasarela peatonal, además 202 ml de muro cantiléver</p> 
<p>Se consulta que proyecto es el que prevalece.</p>	
<p>Proyecto Referencial</p>	<p>PID G3-16 Señalización informativa complementaria</p>
<p>Se requiere que el MOP indique cómo se compatibilizará la ejecución de esta obra, ya que esto implica que dichas obras podrían verse afectadas en etapas posteriores como consecuencia de la ejecución de nuevas obras, por lo que se requiere precisar su integración y coordinación con el resto de las intervenciones proyectadas.</p>	<p>Obras N°16: Señalización informativa complementaria km 890.000 – km 1.023.788 Detalle del Proyecto: la obra comprende la instalación de Señales Informativas que hagan alusión a nombres de estructuras, enlaces y pasarelas, considerando también el balizado cada 1000 m de toda la ruta se realizará con señal IV-5 (baliza kilometro) y cada 5000m con baliza IV-4 (baliza rol de camino y kilometro), a ambos lados de la ruta según sentido del tránsito</p>
<p>Proyecto Referencial</p>	<p>PID G3-17 Complemento señalización reglamentaria</p>
<p>Se requiere que el MOP indique cómo se compatibilizará la ejecución de esta obra, ya que esto implica que dichas obras podrían verse afectadas en etapas posteriores como consecuencia de la ejecución de nuevas obras, por lo que se requiere precisar su integración y coordinación con el resto de las intervenciones proyectadas.</p>	<p>Obra N°17: Complemento señalización reglamentaria km 890.00 – km 1.023.788 Detalle del Proyecto: Se incluye la instalación de nuevas señales verticales tanto informativas como reglamentarias y preventivas en distintos sectores de la ruta</p>
<p>Proyecto Referencial</p>	<p>PID G3-18 Obras de saneamiento complementario</p>
<p>Se requiere que el MOP indique cómo se compatibilizará la ejecución de esta obra, ya que esto implica que dichas obras podrían verse afectadas en etapas posteriores como consecuencia de la ejecución de nuevas obras, por lo que se requiere precisar su integración y coordinación con el resto de las intervenciones proyectadas.</p>	<p>Obras N°18: Obras de saneamiento complementario km 890.00 – km 1.023.788 Descripción del proyecto: Se contempla la construcción de diferentes obras de drenaje y saneamiento, como la necesidad de Obras de arte, fosos y de sumideros, especialmente en la mediana</p>



	<p>en zonas de barreras removibles para emergencia, ubicadas cada 5 km, que se detallan.</p> <p>Sector Enlace Purranque Oriente km 957 Ruta 5,</p> <p>Sector de Mediana: KM 890.000 a km 1.023 donde exista defensa removible cada 5 km que no cuenten con una solución de drenaje, se considera colocar sumidero y/o colectores que descarguen a fosos existentes</p> <p>Sector Camino a Loncotoro Km 998.8 Ruta 5.</p> <p>Sector Empalme Calle Local Nanning Oriente con ruta 5, Km 974.5</p> <p>Sector Osorno Calle Local Poniente en ruta 5 Km 922</p> <p>Sector Km 982 ruta 5 Lado Oriente</p>
<p>Proyecto Referencial</p>	<p>PID G3-19 Cierro lateral de segregación By Pass Puerto Montt</p>
	<p>Obra N°15, señala que corresponde a Pantallas acústicas y Obra N°19 cierro lateral de segregación sector Bypass Puerto Montt</p> <p>Ruta 5 Sur Dm 1.021.000</p> <p>Descripción del proyecto:</p> <p>Se contempla la instalación de pantallas acústicas completamente de hormigón de 3 mts de altura que opera además como cierro</p> 
<p>Se consulta si la cantidad de pantallas aquí propuesta son parte de la cantidad mínima mencionada en el Artículo 2.7.2.1</p>	

Respuesta: Remítase a lo establecido en la Tabla N° 6 del artículo 1.8.9.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante rectificación N° 23 de la Circular Aclaratoria N° 3, y a lo dispuesto en el referido artículo en el cual se establece que “Los proyectos de ingeniería de detalle de las obras señaladas en la tabla anterior e

indicadas en el Antecedente Referencial N° 1, se encuentran contenidos en el Antecedente Referencial N° 3, ambos contenidos en la Tabla N° 2 del artículo 1.3.3, con excepción de los proyectos de ingeniería de detalle de las obras N° 11, N° 12, N° 20 y N° 21 de la tabla precedente, los cuales deberán ser desarrollados por la Sociedad Concesionaria y sometidos a la revisión y aprobación del inspector fiscal. La Sociedad Concesionaria deberá actualizar los proyectos contenidos en el Antecedente Referencial N° 3 de conformidad con la normativa vigente, los estándares de calidad y los requisitos exigidos en las Bases de Licitación. La Sociedad Concesionaria deberá también considerar que algunas de las obras de conexión señaladas en la Tabla N° 6 precedente, deberán ser reemplazadas y/o ajustadas de acuerdo con el diseño proyectado en el Antecedente Referencial N° 2 indicado en la Tabla N° 2 del artículo 1.3.3"; y en cuanto a que "El plazo máximo para la ejecución de las obras señaladas en la Tabla N° 6 será de 24 (veinticuatro) meses, contados desde la fecha de publicación en el Diario Oficial del decreto supremo de adjudicación del Contrato de Concesión, con excepción de las obras N° 20 y N° 21 de la Tabla N° 6 precedente, las cuales deberán ejecutarse en el plazo máximo de 24 (veinticuatro) meses contados desde la fecha de publicación en el Diario Oficial del referido decreto supremo de adjudicación más el número de meses transcurridos entre la fecha de ingreso al SEIA de la consulta de pertinencia y la fecha de obtención del respectivo pronunciamiento en caso que no se requiera ingresar al SEIA; y en caso de que se requiera ingresar al SEIA, se adicionará al plazo que se obtenga de la suma anterior, el número de meses transcurridos entre la fecha de ingreso al SEIA del EIA o DIA, correspondiente, y la fecha de obtención de la respectiva resolución de calificación ambiental favorable, si corresponde".

Asimismo, remítase al Antecedente Referencial N° 3 "PID de las Obras de Conexión", puesto a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficios Ord. N° 72 de 3 de julio de 2025, N° 133 de 10 de diciembre de 2025 y N° 9 de 21 de enero de 2026, todos emitidos por la Jefa (S) de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC.

Téngase presente, además, lo dispuesto en el artículo 1.7.4 de las Bases de Licitación en cuanto a que "El Concesionario será siempre responsable del cumplimiento cabal, íntegro y oportuno del Contrato de Concesión, de la correcta ejecución de los proyectos y de las obras, y de la operación de la concesión"; y a lo establecido en el artículo 1.11.1.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, 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.

57. (065) Referencia 2: ORD N°72-2025. ARN°2 Anteproyecto de diseño geométrico. Carpeta 01- Informe

En el numeral 6.7 PROYECTOS EN CARTERA DS N°138 señala que "El Proyecto "Estudio Integral Concesión Ruta 5 Tramo Río Bueno – Puerto Montt" considera como condicionantes también los proyectos que están próximos a ejecutarse, que están a nivel de ingeniería o en etapa de iniciativa, que se hayan podido recopilar.

El siguiente listado pertenece a obras a ejecutar del Decreto Supremo N°138 de 2018 que forman parte del Plan de Mejoramiento de la Obra Pública Fiscal Concesión Ruta 5 Tramo Río Bueno – Puerto Montt!

Dentro de las obras del D.S N°138 se encuentran las que derivan de los proyectos" PID G1: OSN con proyecto Aprobado, "PID G2: OSN con proyecto que requiere actualización", "PID G3: Servicialidad y OSN" y "PID G4: Servicialidad, Proyectos de Ingeniería".

A continuación, se enlista los proyectos considerados en el actual diseño.



Grupo	N° Proyecto Según Resolución N° 3126/2007	N° Obra Según Resolución N°3126/2007	Tipo de Proyecto	Proyecto	Ubicación (Km)
1: OSN con Proyecto Aprobado	8	35	Facilidades Peatonales en Atravesos	Iluminación Putabla. Km 903,395	903+395
	8	36	Facilidades Peatonales en Atravesos	Iluminación Chiffin. Km 943,820	943+820
	8	37	Facilidades Peatonales en Atravesos	Iluminación Cuatro Vientos, Km 960,137	960+137
	8	38	Facilidades Peatonales en Atravesos	Iluminación Colonia Ponce, Km 963,981	963+981
	8	39	Facilidades Peatonales en Atravesos	Iluminación Copihue, km 965,790	965+790
	8	40	Facilidades Peatonales en Atravesos	Iluminación Sector Industrial Puerto Montt, Km 1017,8	1017+800
	10	42	Accesos a Ruta 5	Putabla, Km 905,6. Lado Poniente	890+000
	10	43	Accesos a Ruta 5	Cementerio Indígena, Km 910,4. Lado Oriente	910+434
	10	44	Accesos a Ruta 5	San Francisco, Km 912,9. Lado Poniente	912+870
	10	45	Accesos a Ruta 5	Barro Blanco, Km 917,2. Lado Oriente	917+192

10	46	Accesos a Ruta 5	Barro Blanco, Km 918,62. Lado Oriente	918+615
10	47	Accesos a Ruta 5	Osomo, km 920,6. Lado Poniente	920+600
10	48	Accesos a Ruta 5	Osomo, Km 920,84. Lado Poniente	920+840
10	49	Accesos a Ruta 5	Huilma - Chahuilco, Km 938,02. Lado Poniente	938+084
10	50	Accesos a Ruta 5	Purranque Noroste	1004+000
10	51	Accesos a Ruta 5	Colonia La Radio, Km 979,5. Lado Poniente	979+500
10	52	Accesos a Ruta 5	Frutillar, Km 982,62. Lado Oriente	982+621
10	53	Accesos a Ruta 5	Frutillar, Km 983, Lado Poniente	983+000
10	54	Accesos a Ruta 5	Colonos Alemanes, Km 1008,6. Lado Oriente.	993+130
10	55	Accesos a Ruta 5	Puerto Varas Km 1008,6. Lado Oriente	1008+600
10	56	Accesos a Ruta 5	Puerto Montt Km 1018,2. Lado Oriente	1018+200
1	3	Sist. de Contención Lateral en la Vía	Sistema de Contención lateral por altura de Terraplén	Varios Sectores
1	6	Sist. de Contención Lateral en la Vía	Sistema de Contención vial en curvas, terraplenes y alcantarillas	Varios Sectores
11	57	Mejoramiento Condiciones de Seguridad y Operación	Mejoramiento bermas sector Km 890 - 941	Varios Sectores

2: OSN con proyecto que requiere actualización	5	12	Paraderos de buses en sectores de Ruta 5	Ralicura(cocule) Km 890. Lado Oriente y Poniente.	890+000
	5	13	Paraderos de buses en sectores de Ruta 5	Trafun Km 906, Lador Oriente y Poniente	906+000
	5	14	Paraderos de buses en sectores de Ruta 5	Pincoy Km 910,300. Lado oriente	910+300
	5	15	Paraderos de buses en sectores de Ruta 5	Pilauco Km 915,900. Lado Poniente	915+900
	5	16	Paraderos de buses en sectores de Ruta 5	Kilometro 938,020. Lado Oriente y Poniente	938+020
	5	17	Paraderos de buses en sectores de Ruta 5	Atravieso Rio Negro Km 939. Lado Oriente	939+000
	5	18	Paraderos de buses en sectores de Ruta 5	Kilometro Km 964,800. Lado Oriente y Poniente	964+800
	5	19	Paraderos de buses en sectores de Ruta 5	Enlace Frutillar Km 981. Eje 1 - Oriente	981+000

5	20	Paraderos de buses en sectores de Ruta 5	Enlace Casma Km 967,650. Eje 1 - Poniente	967+650
5	21	Paraderos de buses en sectores de Ruta 5	Frutillar Cruce Sur Km 981. Lado Oriente	981+000
5	22	Paraderos de buses en sectores de Ruta 5	Pellines Km 989,300. Lado Oriente	989+300
5	23	Paraderos de buses en sectores de Ruta 5	Enlace Fresia Km 992, Lado Oriente y Poniente	992+000
5	24	Paraderos de buses en sectores de Ruta 5	C. Alemanes. Lado Poniente	994+633
5	25	Paraderos de buses en sectores de Ruta 5	Llanquihue Sur Km 1000, Lado Oriente y Poniente	1000+000
5	26	Paraderos de buses en sectores de Ruta 5	Pasarela Pto. Varas Sur Km 1018. Lado Oriente y Poniente	1008+240
5	28	Paraderos de buses en sectores de Ruta 5	Atravesio Ind. Pto. Montt. Km 1018. Lado Oriente y Poniente	1018+000
7	34	Facilidades Peatonales Atravesio Copihue	Rampa Peatonal Atravesio Copihue. Km 965,800	965+800
6	29	Facilidades Peatonales en Sectores Ruta 5	Pasarela Peatonal Ralicura Km 890,06	890+060
6	30	Facilidades Peatonales en Sectores Ruta 5	Pasarela Peatonal Sector Pincoy Km 910,000	910+000
6	31	Facilidades Peatonales en Sectores Ruta 5	Pasarela Peatonal Barro Blanco Km 919,000	919+000
6	32	Facilidades Peatonales en Sectores Ruta 5	Pasarela Peatonal Las Bayas Km 951,000	951+000
6	33	Facilidades Peatonales en Sectores Ruta 5	Pasarela Peatonal Sector Industrial Puerto Montt Km 1018,600	1018+600

3: Serviciabilidad y OSN	3	Serviciabilidad y OSN	Estacionamiento	Estacionamiento Taxis, Paradero Buses Purranque	956+800
	3	Serviciabilidad y OSN	Sistema de Cobro	Sistema de Cobro Conexión Ruta V505 Alerce - Ruta 5 Concesionada	1015+500
	3	Serviciabilidad y OSN	Estructura Enlace en Ruta 5 - Alerce	Estructura de enlace en Ruta 5 de Conexión Ruta V 505 Alerce - Ruta 5 Concesionada	1016+000
	3	Serviciabilidad y OSN	Bahia de Detencion	Sector Pasarela Mendez. Lado Poniente	905+200
	3	Serviciabilidad y OSN	Bahia de Detencion	Sector Pasarela Ponce. Lado Oriente	963+790
	3	Serviciabilidad y OSN	Bahia de Detencion	Sector Enlace Casma. Lado Poniente	967+950

3	Serviciabilidad y OSN	Bahia de Detencion	Sector Pasarela Colonia La Radio. Lado Oriente	979+550
3	Serviciabilidad y OSN	Pistas de Cambio de Velocidad	Pistas Cambios de Velocidad, Sector Pasarela Purranque. Lado Poniente	956+800
3	Serviciabilidad y OSN	Pistas de Cambio de Velocidad	Pistas Cambios de Velocidad, Sector Pasarela Frutillar. Lado Poniente	981+550
3	Serviciabilidad y OSN	Acera Peatonal	Acera Peatonal Enlace Osomo Puyehue	919+000
3	Serviciabilidad y OSN	Acera Peatonal	Acera Peatonal Enlace Puerto Varas Sur	1007+700 1008+900
3	Serviciabilidad y OSN	Facilidades Peatonales en Sectores Ruta 5	Facilidades Peatonales en Sectores Ruta 5. Pasarela Peatonal, Sector Puerto Varas Sur.	1011+200
3	Serviciabilidad y OSN	Facilidades Peatonales en Sectores Ruta 5	Facilidades Peatonales en Sectores Ruta 5. Pasarela Peatonal, Sector Ramal 1 Enlace Cardonal	1023+070
3	Serviciabilidad y OSN	Pantallas Acústicas	Sector Pellines	989+400
3	Serviciabilidad y OSN	Pantallas Acústicas	Sector By Pass Puerto Montt	1020+500



4: Serviciabilidad	4	-	ESTUDIOS	Estudio Extension Calle de Servicio Hasta Cruce Nanning (V-500)	974+440
	4	-	ESTUDIOS	Estudio Extension Calle de Servicio N°45 hasta cruce Colonia San Martín	981+060
	4	-	ESTUDIOS	Estudio Conexión C.S. 46-A con C.s. 46-B	971+760 - 974+020
	4	-	ESTUDIOS	Estudio Mejoramiento de enlace Puerto Varas Sur	1008+000
	4	-	ESTUDIOS	Estudio modificación Sistema de Cobro Acceso By Pass Puerto Montt	1019+500
	4	-	ESTUDIOS	Estudio Construcción Nuevo Acceso, Sector Sur Frutillar	983+700
	4	-	ESTUDIOS	Estudio Mejoramiento Enlace Petorca	1021+700
	4	-	ESTUDIOS	Estudio Mejoramiento Vial Enlace Cardonal	1023+200
	4	-	ESTUDIOS	Estudio Reposición Puente Negro Oriente	1016+110
	4	-	ESTUDIOS	Estudio Reposición Puente Arenas Oriente	1016+580

Tabla 21: Ubicación modificaciones geométricas en planta.

Fuente: Elaboración Propia.

Se solicita al Ministerio de Obras Públicas (MOP) aclarar lo siguiente respecto a las obras mencionadas:

- Estado de ejecución: Indicar si estas obras ya han sido ejecutadas, o si deben ser incorporadas en la ingeniería de detalle del proyecto.
- Plazo de entrega: Confirmar si estas obras corresponden a aquellas que deben ser entregadas al mes 36 del proyecto.
- Listado definitivo: Se solicita además al MOP entregar el listado definitivo de las obras que deben ser ejecutadas y entregadas al mes 36.

Respuesta primera viñeta: En relación con la información solicitada en su consulta, se hace presente que los antecedentes relativos al estado de ejecución, han sido puestos a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficio Ord. N° 134 de 10 de diciembre de 2025 emitido por la Jefa (S) de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC.

Respuestas segunda y tercera viñeta: Remítase a lo establecido en la Tabla N° 6 del artículo 1.8.9.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante rectificación N° 23 de la Circular Aclaratoria N° 3, y a lo dispuesto en el referido artículo en el cual se establece que “Los proyectos de ingeniería de detalle de las obras señaladas en la tabla anterior e indicadas en el Antecedente Referencial N° 1, se encuentran contenidos en el Antecedente Referencial N° 3, ambos contenidos en la Tabla N° 2 del artículo 1.3.3, con excepción de los proyectos de ingeniería de detalle de las obras N° 11, N° 12, N° 20 y N° 21 de la tabla precedente, los cuales deberán ser desarrollados por la Sociedad Concesionaria y sometidos a la revisión y aprobación del inspector fiscal. La Sociedad Concesionaria deberá actualizar los proyectos contenidos en el Antecedente Referencial N° 3 de conformidad con la normativa vigente, los estándares de calidad y los requisitos exigidos en las Bases de Licitación. La Sociedad Concesionaria deberá también considerar que algunas de las obras de conexión señaladas en la Tabla N° 6 precedente, deberán ser reemplazadas y/o ajustadas de acuerdo con el diseño proyectado en el Antecedente Referencial N° 2 indicado en la Tabla N° 2 del artículo 1.3.3”; y en cuanto a que “El plazo máximo para la ejecución de las obras señaladas en la Tabla N° 6 será de 24 (veinticuatro) meses, contados desde la fecha de publicación en el Diario Oficial del decreto supremo de adjudicación del Contrato de Concesión, con excepción de las obras N° 20 y N° 21 de la Tabla N° 6 precedente, las cuales deberán ejecutarse en el plazo máximo de 24 (veinticuatro) meses contados desde la fecha de publicación en el Diario Oficial del referido decreto supremo de adjudicación más el número de meses transcurridos entre la fecha de ingreso al SEIA de la consulta de pertinencia y la fecha de obtención del respectivo pronunciamiento en caso de que no se requiera ingresar al SEIA; y en caso de que se requiera ingresar al SEIA, se adicionará al plazo que se obtenga de la suma

anterior, el número de meses transcurridos entre la fecha de ingreso al SEIA del EIA o DIA correspondiente y la fecha de obtención de la respectiva resolución de calificación ambiental favorable, si corresponde”.

Asimismo, remítase al Antecedente Referencial N° 3 “PID de las Obras de Conexión”, puesto a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficios Ord. N° 72 de 3 de julio de 2025, N° 133 de 10 de diciembre de 2025 y N° 9 de 21 de enero de 2026, todos emitidos por la Jefa (S) de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC.

Téngase presente, además, lo dispuesto en el artículo 1.7.4 de las Bases de Licitación en cuanto a que “El Concesionario será siempre responsable del cumplimiento cabal, íntegro y oportuno del Contrato de Concesión, de la correcta ejecución de los proyectos y de las obras, y de la operación de la concesión”; y a lo establecido en el artículo 1.11.1.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, 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.

58. (121) 1.8.9.1 NUEVOS ACCESOS Y OBRAS DE CONEXIÓN:

El artículo 1.8.9.1 de las Bases de Licitación presenta en Tabla N°6 una serie de obras de Conexión, indicando en el segundo párrafo que: “los proyectos de ingeniería de detalle de cada una de las obras señaladas en la tabla anterior, se encuentran contenidos en el Antecedente Referencial N°3 indicado en la Tabla N°2 del artículo 1.3.3.”

Sin embargo, las obras indicadas en la Tabla N°6 de las Bases de Licitación no concuerdan con las obras indicadas en el Antecedente Referencial N°3 presentes en la primera entrega de Antecedentes Referenciales según ORD N°072; presentando en Tabla N°6 de Bases de Licitación un total de 29 obras, mientras que por Antecedente Referencial N°3 un total de 22 obras, de las cuales 3 no se encuentran en las Bases de Licitación.

Tabla N° 6: Obras de Conexión

N°	Obra	Dm aproximado ⁽¹⁾	Sector ⁽²⁾
1	Acera Peatonal Enlace Osorno Puyehue	919.000	A
2	Paraderos de buses en sector km 918.020, lados oriente y poniente	918.020	
3	Paraderos de buses en sector Atravesio Río Negro, lado oriente	919.000	
4	Facilidades peatonales: Pasarela Las Bayas	951.000	
5	Pistas cambios de velocidad, sector Pasarela Purrangue, lado poniente	956.800	
6	Estacionamiento Taxis, Paradero Buses Purrangue	956.800	
7	Bahía de detención sector Pasarela Ponce, lado oriente	963.790	B
8	Paraderos de buses en sector km 964.800, lados oriente y poniente	964.800	
9	Facilidades peatonales en Atravesio Copihue, rampa peatonal	965.800	
10	Paradero de buses en sector Enlace Casma, Eje 1 - poniente	967.650	
11	Bahía de detención sector Enlace Casma, lado poniente	967.950	
12	Extensión Calle de Servicio hasta Cruce Nanning (V.500)	974.440	
13	Bahía de detención sector Pasarela Colonia La Radio, lado oriente	979.550	
14	Paradero de buses en sector Enlace Frutillar, Eje 1 - poniente	981.000	
15	Paradero de buses en sector Frutillar Cruce Sur, lado oriente	981.000	
16	Pistas cambios de velocidad, sector Pasarela Frutillar, lado poniente	981.550	
17	Construcción Nuevo Acceso, Sector Sur Frutillar	983.700	
18	Paraderos de buses en sector Pellines, lado oriente	989.300	
19	Paraderos de buses en sector Enlace Fresia, lados oriente y poniente	992.000	C
20	Paradero de buses en sector Colonos Alemanes, lado poniente	994.633	
21	Paraderos de buses en sector Lanquihue Sur, lados oriente y poniente	1.000.000	
22	Paraderos de buses en sector Puerto Varas, lados oriente y poniente	1.008.240	
23	Facilidades peatonales en sector Pasarela Peatonal, Puerto Varas Sur	1.011.200	
24	Paraderos de buses en Atravesio Sector Industrial Puerto Montt, lados oriente y poniente	1.018.000	
25	Alojamiento Enlace Petorca	1.021.700	
26	Señalización informativa complementaria	Varios Sectores ⁽³⁾	-
27	Complemento señalización regulatoria	Varios Sectores ⁽³⁾	-
28	Obras de saneamiento complementario	Varios Sectores ⁽³⁾	-
29	Cierro lateral de agregación By Pass Puerto Montt	Varios Sectores ⁽³⁾	-

Notas:
 (1) Dm referido al valorizado actual Rtas 5
 (2) Sectores definidos en la Tabla N° 1 del artículo 1.3.1.1
 (3) Ubicación de acceso con el Proyecto de Ingeniería de Detalle señalado en el Antecedente Referencial N° 3 de la Tabla N° 2 del artículo 1.3.3





Listado de Obras de Conexión que deberá ejecutar la Sociedad Concesionaria y ubicación de cada Proyecto de Ingeniería de Detalles (PID) dentro del Antecedente Referencial N° 3

Obra	Dm aprox. ⁽¹⁾	PID	Obra N°	Nombre de la carpeta que contiene el PID
Paradero Trafulm km. 906, lados oriente y poniente	906.300	G2	13	G2-13 Paraderos de buses Trafulm
Paradero Pincov km. 910.300, lado oriente	910.300	G2	14	G2-14 Paradero de buses Pincov
Accra Peatonal Enlace Osorno Puyehue	919.000	G3	10	G3-10 Accras Enlace Osorno Puyehue
Facilidades peatonales: Pasarela Las Bayas	951.000	G2	32	G2-32 Pasarela Las Bayas
Pistas cambios de velocidad, sector Pasarela Putranque, lado poniente	956.800	G3	8	G3-8 (1) Pistas cambios de velocidad Pasarela Putranque
Bahía de detención sector Pasarela Ponce, lado oriente	963.790	G3	5	G3-5 Bahía de detención Pasarela Ponce
Paraderos de buses en sector km 964.800, lados oriente y poniente	964.800	G2	18	G2-18 Paraderos km 964.800
Facilidades peatonales en Atravesio Copihue, rampa peatonal	965.800	G2	34	G2-34 Rampa peatonal Atravesio Copihue
Paradero de buses en sector Enlace Casma, Eje 1 - poniente	967.650	G2	20	G2-20 Paradero de buses Enlace Casma
Conexión C.S. 46-A con C.S. 46-B	971.760 - 974.020	G4	3	G4-3 Conexión calles de servicio 46-A y 46-B
Bahía de detención sector Pasarela Colonia La Radio, lado oriente	979.550	G3	7	G3-7 Bahía de detención Pasarela Colonia La Radio
Paradero de buses en sector Enlace Frutillar, Eje 1 - poniente	981.000	G2	19	G2-19 Paradero de buses Enlace Frutillar
Paradero de buses en sector Frutillar Cruce Sur, lado oriente	981.000	G2	21	G2-21 Paradero de buses Frutillar Cruce Sur
Pistas cambios de velocidad, sector Pasarela Frutillar, lado poniente	981.550	G3	9	G3-9 Pistas de cambios de velocidad Pasarela Frutillar
Paraderos de buses en sector Enlace Fresa, lados oriente y poniente	992.000	G2	23	G2-23 Paraderos de buses Enlace Fresa
Paradero de buses en sector Colonos Alemanes, lado poniente	994.633	G2	24	G2-24 Paradero de buses Colonos Alemanes
Paraderos de buses en sector Llanquihue Sur, lados oriente y poniente	1.000.000	G2	25	G2-25 Paraderos de buses Llanquihue Sur
Paraderos de buses en Atravesio Sector Industrial Puerto Montt, lados oriente y poniente	1.018.000	G2	28	G2-28(33) Paraderos de buses Atravesio Sector Industrial Puerto Montt
Señalización informativa complementaria	Varios Sectores	G3	16	G3-16 Señalización informativa complementaria
Complemento señalización reglamentaria	Varios Sectores	G3	17	G3-17 Complemento señalización reglamentaria
Obras de saneamiento complementario	Varios Sectores	G3	18	G3-18 Obras de saneamiento complementario
Cierro lateral de segregación By Pass Puerto Montt	Varios Sectores	G3	19	G3-19 Cierro lateral de segregación By Pass Puerto Montt

Nota:
(1) Dm referido al balanceo actual Ruta 5.

Consulta:

Se solicita aclarar las obras que se deben considerar como "Obras de Conexión" para el artículo 1.8.9.1 de las Bases de Licitación.

Respuesta: Remítase a lo establecido en la Tabla N° 6 del artículo 1.8.9.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante rectificación N° 23 de la Circular Aclaratoria N° 3, y a lo dispuesto en el referido artículo en el cual se establece que "Los proyectos de ingeniería de detalle de las obras señaladas en la tabla anterior e indicadas en el Antecedente Referencial N° 1, se encuentran contenidos en el Antecedente Referencial N° 3, ambos contenidos en la Tabla N° 2 del artículo 1.3.3, con excepción de los proyectos de ingeniería de detalle de las obras N° 11, N° 12, N° 20 y N° 21 de la tabla precedente, los cuales deberán ser desarrollados por la Sociedad Concesionaria y sometidos a la revisión y aprobación del inspector fiscal. La Sociedad Concesionaria deberá actualizar los proyectos contenidos en el Antecedente Referencial N° 3 de conformidad con la normativa vigente, los estándares de calidad y los requisitos exigidos en las Bases de Licitación. La Sociedad Concesionaria deberá también considerar que algunas de las obras de conexión señaladas en la Tabla N° 6 precedente, deberán ser reemplazadas y/o ajustadas de acuerdo con el diseño proyectado en el Antecedente Referencial N° 2 indicado en la Tabla N° 2 del artículo 1.3.3".

Asimismo, remítase al Antecedente Referencial N° 3 "PID de las Obras de Conexión", puesto a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficios Ord. N° 72 de 3 de julio de 2025, N° 133 de 10 de diciembre de 2025 y N° 9 de 21 de enero de 2026, todos emitidos por la Jefa (S) de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC.

59. (153) Art. 1.8.9.1 NUEVOS ACCESOS Y OBRAS DE CONEXIÓN:

Existen obras de conexión BALI y/u obras definidas en el Antecedente Referencial N°3 (ARN°3), que se duplicarían con las obras definidas en el Antecedente Referencia N°1 (ARN°1).

A modo de ejemplo se mencionan:

- Obra de conexión BALI N°2 Paradero de buses en sector km 938.020, lados oriente y poniente (sin carpeta en ARN°3), se duplicaría con Nueva Pasarela Quesquelefun Dm 938.200 y sus paraderos asociados (Tabla N°14 del ARN°1).
- Obra de conexión BALI N°3 Paradero de buses sector Atravesio Río Negro, lado oriente Dm 939.000 (sin carpeta en ARN°3), se duplicaría con Nueva Pasarela Río Negro Dm 938.960 y sus paraderos asociados del ARN°1 (Tabla N°14 del ARN°1).
- Obra de conexión BALI N°4 Facilidades peatonales Pasarela Las Bayas Dm 951.000 (carpeta G2-32 Pasarela Las Bayas del ARN°3), se duplicaría con Nueva Pasarela Las

Bayas Sur Dm 950.740 del ARN°1 (Tabla N°14 del ARN°1).

- Obra de conexión BALI N°17 Construcción Nuevo Acceso, Sector Sur Frutillar Dm 983.700 (sin carpeta en ARN°3), se duplicaría con Nuevo Enlace Frutillar Sur Dm 983.990 (Tabla N°8 del ARN°1).
- Obra de conexión BALI N°24 Paraderos de buses en Atravesio Sector Industrial Puerto Montt, lados oriente y poniente Dm 1.018.000 (carpeta G2-28(33) Paraderos de buses Atravesio Sector Industrial Puerto Montt del ARN°3), se duplicaría con Nueva Pasarela Salvador Allende Dm 1.018.970 del ARN°1 (Tabla N°14 del ARN°1).
- Obra de conexión BALI N°25 Mejoramiento Enlace Petorca Dm 1.021.700 (sin carpeta en ARN°3), se duplicaría con Mejoramiento Enlace Petorca Sector By Pass Dm 1.021.740 (Tabla N°9 del ARN°1).

Consulta:

Se solicita aclarar cuáles son las obras que prevalecen y deben ser consideradas en el estudio.

Respuesta: Remítase a lo establecido en la Tabla N° 6 del artículo 1.8.9.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante rectificación N° 23 de la Circular Aclaratoria N° 3, y a lo dispuesto en el referido artículo en el cual se establece que “Los proyectos de ingeniería de detalle de las obras señaladas en la tabla anterior e indicadas en el Antecedente Referencial N° 1, se encuentran contenidos en el Antecedente Referencial N° 3, ambos contenidos en la Tabla N° 2 del artículo 1.3.3, con excepción de los proyectos de ingeniería de detalle de las obras N° 11, N° 12, N° 20 y N° 21 de la tabla precedente, los cuales deberán ser desarrollados por la Sociedad Concesionaria y sometidos a la revisión y aprobación del inspector fiscal. La Sociedad Concesionaria deberá actualizar los proyectos contenidos en el Antecedente Referencial N° 3 de conformidad con la normativa vigente, los estándares de calidad y los requisitos exigidos en las Bases de Licitación. La Sociedad Concesionaria deberá también considerar que algunas de las obras de conexión señaladas en la Tabla N° 6 precedente, deberán ser reemplazadas y/o ajustadas de acuerdo con el diseño proyectado en el Antecedente Referencial N° 2 indicado en la Tabla N° 2 del artículo 1.3.3”.

Asimismo, remítase al Antecedente Referencial N° 3 “PID de las Obras de Conexión”, puesto a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficios Ord. N° 72 de 3 de julio de 2025, N° 133 de 10 de diciembre de 2025 y N° 9 de 21 de enero de 2026, todos emitidos por la Jefa (S) de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC.

60. (154) Antecedente Referencial N°3 (ARN°3)

En el listado de obras del ARN°3 se indica que el Paradero Trafún km. 906, lados oriente y poniente se ubica en el Dm 906.300 y que la información correspondiente se encuentra contenida en la carpeta G2-13 Paraderos de buses Trafún.

A partir de la información contenida en la carpeta se puede observar que las obras se encuentran ubicadas al poniente de la Ruta 5 en el Dm 1.023.000.

Obras	Dm aprox. ⁽¹⁾	PID	Obras N°	Nombre de la carpeta que contiene el PID
Paradero Trafún km. 906. Lados oriente y poniente	906.300	G2	13	G2-13 Paraderos de buses Trafún
Paradero Puncuy km. 910.300. Lado oriente	910.300	G2	14	G2-14 Paradero de buses Puncuy
Acera Peatonal Enlace Osorno Puyehue	919.950	G3	10	G3-10 Aceras Enlace Osorno Puyehue

Consulta:


Se solicita aclarar el Dm indicado.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 23 de la Circular Aclaratoria N° 3.



61. (155) Antecedente Referencial N°3 (ARN°3)

En el listado de obras del ARN°3 se menciona Pistas cambios de velocidad, sector Pasarela Purranque, lado poniente Dm 956.800, cuya información se encuentra contenida en la carpeta G3-8(1). Esta obra quedaría obsoleta a partir del Reemplazo de Pasarela Purranque Dm 956.740 y sus paraderos asociados del ARN°1 (Tabla N°15 del ARN°1)

 Listado de Obras de Conexión que deberá ejecutar la Sociedad Concesionaria y ubicación de cada Proyecto de Ingeniería de Detalles (PID) dentro del Antecedente Referencial N° 3				
Obra	Dm aprox. ⁽¹⁾	PID	Obra N°	Nombre de la carpeta que contiene el PID
Paradero Trafulm km. 906, lados oriente y poniente	906.300	G2	13	G2-13 Paraderos de buses Trafulm
Paradero Puncov km. 910.300, lado oriente	910.300	G2	14	G2-14 Paradero de buses Puncov
Acera Peatonal Enlace Osorno Puyehue	919.000	G3	10	G3-10 Aceras Enlace Osorno Puyehue
Facilidades peatonales: Pasarela Las Bayas	951.000	G2	32	G2-32 Pasarela Las Bayas
Pistas cambios de velocidad, sector Pasarela Purranque, lado poniente	956.800	G3	8	G3-8(1) Pistas cambios de velocidad Pasarela Purranque
Bahía de detención sector Pasarela Ponce, lado oriente	963.790	G3	5	G3-5 Bahía de detención Pasarela Ponce
Paraderos de buses en sector km 964.800, lados oriente y poniente	964.800	G2	18	G2-18 Paraderos km 964.800

Consulta:

Se solicita aclarar la necesidad de la obra de conexión indicada.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 23 de la Circular Aclaratoria N° 3.

62. (050) Referencia 1: Bases Administrativas. Artículo 1.7.6.4.2.1 SEGURO DE CATÁSTROFE DURANTE LA ETAPA DE CONSTRUCCIÓN. Referencia 2: Bases Administrativas. Artículo 1.7.6.4.2.2 SEGURO DE CATÁSTROFE DURANTE LA ETAPA DE EXPLOTACIÓN

La vigencia de los seguros de construcción y de explotación se traslapan. El de construcción parte desde 30 días antes del primer programa de ejecución de las obras y termina a la PSP de la totalidad de las obras. El de explotación parte desde 30 días antes de la autorización de la PSP de las obras preexistentes y finaliza junto con la concesión.

En este escenario, entre la PSP de las obras preexistentes y la PSP de la totalidad de las obras, hay dos seguros de catástrofe vigentes con cobertura para las mismas obras. Se solicita aclarar si es posible prescindir parcialmente de alguno de los seguros antes mencionados durante el período antes descrito.

Respuesta: Se mantiene lo dispuesto en los artículos 1.7.6.4.2.1 y 1.7.6.4.2.2, ambos de las Bases de Licitación.

63. (080) En relación con el numeral 1.7.5.4 de las BALI, denominado “Garantías que debe entregar el Concesionario”, se hace presente que el plazo máximo definido en el artículo 1.11.2.1.4.2 es desconocido (α no se conoce ex ante) al momento de emitirse las boletas de garantía. En este sentido, se solicita confirmar que para efectos de definir las vigencias de las boletas de garantía se puede considerar que el factor α para cada tramo en dicho numeral es cero.

Respuesta: En el entendido que la pregunta se refiere al artículo 1.7.5.4.1.1 de las Bases de Licitación, no se confirma. Remítase a lo señalado en el referido artículo 1.7.5.4.1.1, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en el cual se establece que “Cada garantía de construcción deberá permanecer vigente hasta la autorización de la puesta en servicio provisoria parcial de las obras del Sector correspondiente, conforme a lo señalado en el artículo 1.12.1.2, más 6 (seis) meses contados desde dicha autorización”, y en cuanto a que “El Concesionario deberá renovar cada garantía de construcción, a lo menos, 90 (noventa) días antes de su fecha de vencimiento”.

64. (081) El numeral 1.7.5.4.1.1 de las BALI, denominado “Garantía de Construcción del Contrato de Concesión”, se señala que la DGC deberá devolver la correspondiente garantía de construcción a la Sociedad Concesionaria en un plazo máximo de 30 días, contados desde la autorización de la puesta en servicio provisoria parcial de las obras del respectivo sector. Por su parte, mientras el Inspector Fiscal no apruebe la garantía de explotación respectiva la DGC

no otorgara la puesta en servicio parcial de los respectivos sectores. Así las cosas, se solicita revisar el plazo máximo de 30 días para la devolución de la garantía ya podría resultar excesivo y encarecer innecesariamente el proyecto.

Respuesta: Se mantiene lo establecido en el artículo 1.7.5.4.1.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3.

65. (082) El numeral 1.7.5.4.2.2 de las BALI, denominado "Garantía de Explotación de las Nuevas Obras" se señala que la SC deberá entregar al Inspector Fiscal la garantía de explotación 20 días antes de la fecha estimada de solicitud de autorización de puesta en servicio provisoria parcial de las obras del sector que corresponda. La solicitud de puesta en servicio provisoria dependerá de la comprobación de la correcta ejecución de la obra, hecho que no tiene una fecha cierta y determinada. En este sentido, se solicita evaluar la posibilidad que la entrega de la garantía sea junto con la solicitud de Puesta en Servicio teniendo en consideración que la DGC dispone de 25 días para pronunciarse sobre la misma.

Respuesta: Se mantiene lo establecido en el artículo 1.7.5.4.2.2 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3.

66. (083) En relación con el numeral 1.7.5.4.2.4 de las BALI, denominado "Opción de Entregar las Garantías de Explotación con una Vigencia Menor", se solicita:
- Evaluar tener que renovar las boletas de garantía 6 meses antes del término de su vigencia en circunstancias que se deben entregar al MOP solo 90 días antes de su vencimiento.
 - Se solicita definir un plazo de 30 días para que el MOP devuelva las boletas de garantía cuya vigencia está terminado una vez recibida a satisfacción las renovaciones.

Respuesta a) y b): Se mantiene lo establecido en el artículo 1.7.5.4.2.4 de las Bases de Licitación.

67. (084) En relación con el numeral 1.7.6.4.1 de las BALI, denominado "Seguros de Responsabilidad Civil por Daños a Terceros", considerando que la vigencia del seguro de responsabilidad civil durante la etapa de construcción está contenida completamente en el plazo de vigencia del seguro de responsabilidad civil durante la etapa de explotación, y que en ambos casos cubre mantenimiento de la infraestructura preexistente, se solicita confirmar nuestro entendimiento en orden a que esta busca regulación busca cubrir adecuadamente los riesgos con límite de UF 90.000 durante la construcción y de UF 67.000 durante el resto de la explotación.

Respuesta: No se confirma. Respecto de la contratación del seguro de responsabilidad civil por daños a terceros durante la etapa de construcción, remítase a lo dispuesto en el artículo 1.7.6.4.1.1 de las Bases de Licitación, en el cual se establece que "La Sociedad Concesionaria deberá contratar este seguro de responsabilidad civil por daños a terceros dentro del plazo de 30 (treinta) días contados desde la fecha en que el Concesionario presente al inspector fiscal el primer Programa de Ejecución de Obras de acuerdo a lo indicado en el artículo 1.11.2.1.1"; y en cuanto a que el seguro deberá cubrir las eventuales indemnizaciones que el MOP o el Concesionario se encontrasen obligados a pagar por daños a terceros en sus bienes y/o en su persona que se generen con motivo de la ejecución de la obra o la mantención de la infraestructura preexistente indicada en el artículo 1.8.1 y sus artículos subordinados.

En relación con la contratación del seguro de responsabilidad civil por daños a terceros durante la etapa de explotación, remítase a lo dispuesto en el artículo 1.7.6.4.1.2 de las Bases de Licitación, en el cual se establece que "El Adjudicatario o la Sociedad Concesionaria, según corresponda, deberá contratar este seguro de responsabilidad civil por daños a terceros con una anticipación de a lo menos 30 (treinta) días de la autorización de la puesta en servicio provisoria de las obras preexistentes señalada en



el artículo 1.12.1.1”, y en cuanto a que el seguro deberá cubrir las eventuales indemnizaciones que el MOP o el Concesionario se encontrasen obligados a pagar por daños a terceros en sus bienes y/o en su persona que se generen con motivo de las actividades u omisiones de la explotación de la obra.

Téngase presente además, lo señalado en el quinto párrafo del artículo 1.7.6.4.1.3 de las Bases de Licitación, en cuanto a que “En el evento que el MOP se encuentre obligado a pagar algún tipo de indemnización por daños a terceros y la cuantía de la póliza no cubra o fuera insuficiente para pagar dichas indemnizaciones, el Concesionario será el único responsable pecuniariamente de las diferencias entre el monto pagado con cargo a la póliza y los daños que efectivamente deban ser indemnizados o reparados por el MOP”.

68. (085) En relación con el numeral 1.7.6.4.1.3 de las BALI, denominado “Requisitos Comunes del Seguro de Responsabilidad Civil para las Etapas de Construcción y Explotación”, entendemos que la referencia que se realiza en orden a que el MOP se encuentre obligado a pagar algún tipo de indemnización por daños a terceros supone la existencia de una sentencia judicial condenatoria ejecutoriada donde la referida Secretaría de Estado haya sido condenado por hechos imputables a la Sociedad Concesionaria. Se solicita confirmar entendimiento.

Respuesta: No se confirma. Remítase a lo dispuesto en el artículo 1.7.6.4.1 de las Bases de Licitación.

69. (086) En relación con el numeral 1.7.6.4.2.2 de las BALI, denominado “Seguros por Catástrofe durante la Etapa de Explotación”, se solicita:
- Ratificar nuestro entendimiento en orden que el monto asegurado de la primera póliza de seguro que se debe entregar, que comprende la infraestructura preexistente, debe considerar como monto asegurado exclusivamente el valor de reposición de la referida infraestructura preexistente.
 - Evaluar compatibilizar en una misma póliza el “seguro de catástrofe durante la etapa de explotación” y el “seguro de catástrofe durante la etapa de construcción”, teniendo en consideración la existencia de riesgos comunes y las dificultades que podrían generarse en caso de un siniestro si coexisten dos seguros.

Respuesta a): Remítase a lo establecido en el artículo 1.7.6.4.2.2 de las Bases de Licitación, en el cual se señala que “El monto del seguro por catástrofe para la etapa de explotación que el Adjudicatario o la Sociedad Concesionaria, según corresponda, deberá contratar, deberá ser por el equivalente al valor de la obra concesionada, la cual incluye la infraestructura preexistente y las nuevas obras comprendidas en el Contrato de Concesión, con las características indicadas en los artículos 1.7.6.2 y 1.7.6.4.2.3”; y a lo dispuesto en el artículo 1.7.6.4.2.3 de las Bases de Licitación, en el cual se establece que “El Concesionario deberá entregar al MOP una estimación de pérdida máxima preparada por un tercero independiente, la que servirá para la revisión, estudio y aprobación de las pólizas por parte del inspector fiscal. El Concesionario deberá entregar esta estimación junto con la entrega de la póliza respectiva y en cada renovación de ésta”.

Respuesta b): Se mantiene lo establecido en los artículos 1.7.6.4.2.1 y 1.7.6.4.2.2, ambos de las Bases de Licitación.

70. (087) En relación con el numeral 1.7.6.4.2.3 de las BALI, denominado “Requisitos Comunes para Seguro de Catástrofe para las Etapas de Construcción y Explotación”, se señala de que, en caso de no existir cobertura conjunta de riesgos catastróficos y riesgos de disturbios populares y actos maliciosos, se debe acreditar mediante 5 cartas de diferentes compañías de seguros. Por el nivel de los montos involucrados y el tamaño del mercado para este tipo de seguros, es posible que en el futuro sea difícil cumplir este requisito dado el número de

actores en el mercado. Se solicita reducir el número a 3 cartas o que las BALI permitan un número menor de 5 en casi calificados que lo justifiquen. Asimismo, se solicita confirmar nuestro entendimiento de que, en caso de que una sola compañía ofrezca la cobertura conjunta, la concesionaria estará obligada a contratar con ese asegurador.

Respuesta: Se mantiene lo establecido en el artículo 1.7.6.4.2.3 de las Bases de Licitación, en cuanto dispone que la cobertura del seguro de catástrofe deberá incluir los riesgos catastróficos y la cobertura por disturbios populares y por actos maliciosos. Con todo, en el evento en que no exista cobertura de manera conjunta para ambos riesgos, el Concesionario podrá contratar este seguro mediante pólizas separadas, conforme al procedimiento establecido en el artículo señalado. Asimismo, téngase presente, además, que conforme a lo dispuesto en el artículo 1.7.6.3 de las Bases de Licitación, el inspector fiscal rechazará las pólizas o endosos que no cumplan los requisitos mínimos para una efectiva cobertura de los riesgos de catástrofe, incluidos aquellos derivados de disturbios populares y por actos maliciosos.

71. (040) Referencia 1: Bases Técnicas. Artículo 2.7.1.4 GEOMORFOLOGÍA. Referencia 2: Bases administrativas. Artículo 1.13.3.2 DISTRIBUCION DE RIESGOS POR COBERTURA DE COSTOS DE MEDIDAS AMBIENTALES ADICIONALES DURANTE LA ETAPA DE CONSTRUCCIÓN

En relación con lo mencionado en el artículo 2.7.1.4, numeral 3. Seguimiento de las medidas del PMCE, el cual indica:

“Revegetar los cortes donde se presente inestabilidad, cuyo plan de revegetación deberá ser presentado al inspector fiscal para su aprobación antes de su implementación. Como mínimo deberá revegetar mediante hidrosiembra o similar 650.000 m²”

Consultamos al MOP si es posible reemplazar la hidrosiembra por algún otro cubresuelo de menor consumo hídrico.

Por otra parte, se solicita al MOP confirmar nuestro entendimiento de que en caso de que se requiera revegetar superficie que exceda los 650.000 m², la superficie adicional revegetada será considerada dentro del mecanismo de Distribución de Riesgos por Cobertura de Costos de Medidas Ambientales Adicionales Durante la Etapa de Construcción señalado en el artículo 1.13.3.2

Respuesta: Remítase a lo señalado en el artículo 2.7.1.4 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3 en cuanto señala que “Como mínimo deberá revegetar mediante hidrosiembra o similar 650.000 m²”. Respecto de que se requiera revegetar superficie mayor a los 650.000 m², se confirma entendimiento; remítase a la rectificación N° 105 de la Circular Aclaratoria N° 3, en cuanto se establece que “Si la cantidad de metros cuadrados de revegetación que se indique en la(s) RCA del EIA y/o DIA del Proyecto es mayor a la señalada en el presente párrafo, la diferencia se deberá implementar y su costo incorporarse al mecanismo de distribución de riesgos señalado en el artículo 1.13.3.2”.

72. (041) Referencia 1: Bases Técnicas. Artículo 2.7.1.6 FLORA Y VEGETACIÓN

En relación con las hectáreas mínimas de plantaciones forestales y bosque nativo a reforestar indicadas en el artículo 2.7.1.6, numeral i) Medidas de Mitigación, párrafo segundo, solicitamos al MOP, con el fin de mantener la igualdad de condiciones entre todos los licitantes, indicar el número máximo de hectáreas a reforestar en vez del mínimo

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 106 de la Circular Aclaratoria N° 3, en cuanto establece que “Si alguna o todas las cantidades para la corta y reforestación de plantaciones que se indiquen en la(s) RCA del EIA y/o DIA del Proyecto es o son mayor(es) a la(s) señalada(s) en el presente párrafo, la(s) diferencia(s) se deberá(n) implementar y su costo incorporarse al mecanismo de distribución de riesgos señalado en el artículo 1.13.3.2”.



73. (042) Referencia 1: Bases Técnicas. Artículo 2.7.1.6 FLORA Y VEGETACIÓN. Referencia 2: Bases administrativas. Artículo 1.13.3.2 DISTRIBUCION DE RIESGOS POR COBERTURA DE COSTOS DE MEDIDAS AMBIENTALES ADICIONALES DURANTE LA ETAPA DE CONSTRUCCIÓN

En relación con lo mencionado en el artículo 2.7.1.6, numeral i) Medidas de Mitigación, párrafo segundo, se solicita al MOP confirmar nuestro entendimiento respecto a que toda superficie a reforestar que sea adicional a las 49 hectáreas de bosque nativo y/o a las 38 hectáreas de plantaciones forestales, formarán parte del mecanismo de Distribución de Riesgos por Cobertura de Costos de Medidas Ambientales Adicionales Durante la Etapa de Construcción señalado en el artículo 1.13.3.2

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 106 de la Circular Aclaratoria N° 3, en cuanto establece que “Si alguna o todas las cantidades para la corta y reforestación de plantaciones que se indiquen en la(s) RCA del EIA y/o DIA del Proyecto es o son mayor(es) a la(s) señalada(s) en el presente párrafo, la(s) diferencia(s) se deberá(n) implementar y su costo incorporarse al mecanismo de distribución de riesgos señalado en el artículo 1.13.3.2”.

74. (044) Referencia 1: Bases Técnicas. Artículo 2.7.2.1 RUIDO

En relación con los 20.000 metros lineales mínimos de barreras acústicas permanentes a implementar indicadas en el artículo 2.7.2.1, numeral i) Medidas de mitigación, párrafo sexto, solicitamos al MOP, con el fin de mantener la igualdad de condiciones entre todos los licitantes, indicar el número máximo de barreras acústicas permanentes a instalar en vez del mínimo.

Respuesta: Remítase a lo establecido en la rectificación N° 108 de la Circular Aclaratoria N° 3 en cuanto establece que “Si la cantidad de metros lineales de barreras acústicas permanentes que se indiquen en la(s) RCA del EIA y/o DIA del Proyecto es mayor a la señalada en el presente párrafo, la diferencia se deberá implementar y su costo incorporarse al mecanismo de distribución de riesgos señalado en el artículo 1.13.3.2”.

75. (045) Referencia 1: Bases Técnicas. Artículo 2.7.2.1 RUIDO

Referencia 2: Bases administrativas. Artículo 1.13.3.2 DISTRIBUCION DE RIESGOS POR COBERTURA DE COSTOS DE MEDIDAS AMBIENTALES ADICIONALES DURANTE LA ETAPA DE CONSTRUCCIÓN

En relación con lo señalado en el Artículo 2.7.2.1, punto i) Medidas de mitigación, párrafo sexto, que indica:

“Las barreras acústicas que se requieran en virtud del correspondiente estudio acústico deberán estar implementadas con anterioridad a la autorización de la respectiva puesta en servicio provisoria parcial de las obras del Sector correspondiente, señaladas en el artículo 1.12.1.2. Sin perjuicio de lo anterior, la Sociedad Concesionaria deberá implementar, como mínimo, 20.000 (veinte mil) metros lineales de pantallas acústicas permanentes.”

Solicitamos al MOP confirmar nuestro entendimiento respecto a que los metros lineales de pantallas acústicas permanentes que excedan los 20.000 metros mínimos previamente establecidos, y que puedan surgir del correspondiente estudio acústico, de la evaluación ambiental del SEIA o como exigencia de los permisos ambientales aplicables, serán considerados dentro del mecanismo de Distribución de Riesgos por Cobertura de Costos de Medidas Ambientales Adicionales Durante la Etapa de Construcción según lo indicado en el artículo 1.13.3.2

Respuesta: Remítase a lo establecido en la rectificación N° 108 de la Circular Aclaratoria N° 3, en cuanto establece que “Si la cantidad de metros lineales de barreras acústicas permanentes que se indiquen en la(s) RCA del EIA y/o DIA del Proyecto es mayor a la señalada en el presente párrafo, la diferencia se deberá implementar y su costo incorporarse al mecanismo de distribución de riesgos señalado en el artículo 1.13.3.2”.

76. (097) En relación con el 1.13.3.2 de las BALI, denominado "Distribución de Riesgos por Cobertura de Costos de Medidas Ambientales Adicionales Durante la Etapa de Construcción", entendemos se trata de un mecanismo de cobertura entregado por el MOP al futuro concesionario frente a la incertidumbre de las medidas ambientales que pueda contener la RCA, por sobre las establecidas en la RCA 240/1998 y en el artículo 2.7 y artículos subordinados de las BALI. En efecto, frente a la distorsión que podría generar en las ofertas de los licitantes el hecho que ellos tuvieran que cuantificar y asumir el riesgo de esta incertidumbre, lo que en definitiva traería como consecuencia ofertas menos competitivas, el MOP, correctamente, limita este riesgo en los términos señalados en el referido artículo. En este sentido, solicitamos se nos ratifique expresamente lo siguiente:

- a) Para los efectos del mecanismo Distribución de Riesgos por "Cobertura de Costos de Medidas Ambientales Adicionales Durante la Etapa de Construcción", serán medidas ambientales adicionales todas aquellas contenidas en la RCA que excedan las medidas establecidas en la RCA N°240/1998 y artículo 2.7 y sus artículos subordinados. En este sentido, y solo a modo de ejemplo, el literal i) del numeral 2.7.1.2, denominado "Medida de Mitigación" y "Ruido (Emisiones Acústicas)", respectivamente, señala que la Sociedad Concesionaria deberá implementar 8.000 metros lineales de barreras acústicas, por lo cualquier exigencia establecida en la RCA en materia de barrera acústica que exceda los 8.000 metros líneas antes señalado constituye una exigencia ambiental adicional y, por ende, debe ajustarse a la regulación del numeral 1.13.3.2 de las BALI.
- b) El carácter de obligatorias de las medidas contenidas en la RCA como, asimismo, el hecho que las medidas ambientales adicionales contenida en la RCA sean producto de Compromisos Ambientales Voluntarios generados durante la tramitación de la referida RCA, no desvirtúan el carácter de medida ambiental adicional para los efectos del mecanismo de "Cobertura de Costos de Medidas Ambientales Adicionales Durante la Etapa de Construcción".
- c) Las medidas ambientales contenidas en la RCA provenientes de cumplimientos normativos que exceden las medidas establecidas en la RCA N°240/1998 y artículo 2.7 y sus artículos subordinados tienen el carácter de medidas ambientales adicionales para los efectos del mecanismo de "Cobertura de Costos de Medidas Ambientales Adicionales Durante la Etapa de Construcción".

Hacemos presente a Ud. que la única forma en que los Licitantes o Grupos Licitantes puedan internalizar en sus ofertas los beneficios de este mecanismo es mediante una definición clara y precisa de la línea base que marque las medidas ambientales adicionales.

Respuesta a): Se confirma. Remítase a las rectificaciones N° 103, N° 105, N° 106 y N° 108 de la Circular Aclaratoria N° 3.

Respuesta b): Se confirma entendimiento.

Respuesta c): Se confirma.

77. (110) Art. 1.13.3.2 DISTRIBUCIÓN DE RIESGOS POR COBERTURA DE COSTOS DE MEDIDAS AMBIENTALES ADICIONALES DURANTE LA ETAPA DE CONSTRUCCIÓN

En este artículo se explica la distribución de riesgo y reparto de costes que debe asumir la Sociedad Concesionaria y el MOP, explicando que "Una vez que se haya definido el valor total de las medidas ambientales, los costos correspondientes a las medidas que deban implementarse durante la etapa de construcción y que sean adicionales a las establecidas en el artículo 2.7, en el EIA Referencial indicado en el documento 11 del artículo 1.2.2 y en los Antecedentes Referenciales indicados en la Tabla N° 2 del artículo 1.3.3, se distribuirán de acuerdo a lo siguiente:

- i) El Concesionario asumirá, a su entero cargo, el costo de las medidas ambientales adicionales hasta un total de UF 75.000 (setenta y cinco mil). En el caso que los costos totales producto de estas medidas adicionales sean inferiores al monto señalado, el



diferencial entre los costos asumidos por la Sociedad Concesionaria y dichas UF 75.000 (setenta y cinco mil) será reinvertido en el Proyecto de acuerdo a las instrucciones que formule el inspector fiscal mediante anotación en el Libro de Obras o Libro de Explotación de la Obra, según corresponda.

- ii) En el evento que los costos totales de las medidas ambientales adicionales superen el monto de UF 75.000 (setenta y cinco mil) anteriormente señaladas y hasta por un monto de UF 100.000 (cien mil) adicionales, la Sociedad Concesionaria deberá concurrir al pago de dicho excedente. El MOP en forma posterior reembolsará este excedente en un 50%, siendo el otro 50% de entero cargo y costo de la Sociedad Concesionaria. El MOP reembolsará dicho 50%, conforme al procedimiento establecido en el artículo 1.13.6 dentro de los 120 (ciento veinte) días siguientes a la fecha en que el inspector fiscal apruebe la correcta ejecución de todas las medidas ambientales adicionales.
- iii) En el evento que los costos totales de las medidas ambientales adicionales superen las UF 175.000 (ciento setenta y cinco mil) antes señaladas, la Sociedad Concesionaria deberá concurrir al pago de dicho excedente, el cual será descontado del cálculo del VPIM según lo establecido en el artículo 1.5.3.

Consulta:

Les planteamos la duda con un ejemplo para una mayor facilidad y mejor comprensión.

En el supuesto, por ejemplo, que los costes totales de las medidas medioambientales asciendan a UF 200.000. Se considera que el reparto sería como sigue:

- La Sociedad Concesionaria asumiría UF 125.000, ya debe asumir los 75.000 de la franja del epígrafe i) y el 50 % de la franja del epígrafe ii)
- El MOP asumiría UF 75.000 ya que el importe sobre los UF 175.000 del epígrafe iii) será asumido por el MOP y, como indica el epígrafe ii) los importes entre UF 75.000 y UF 175.000 se reparten al 50% entre la Sociedad Concesionaria y MOP.

En caso de no ser correcto este supuesto, se solicita aclaración.

Respuesta: En el entendido que la consulta se refiere al artículo 1.13.3.2 de las Bases de Licitación de la obra pública fiscal denominada “Concesión Ruta 5 Tramo Río Bueno – Puerto Montt”, remítase a lo establecido en los numerales i), ii) y iii) de dicho artículo.

78. (111) Art. 1.13.3.3 DISTRIBUCIÓN DE RIESGOS POR COSTOS DE CAMBIOS DE SERVICIOS

En este artículo se explica la distribución de riesgos y reparto de costes que debe asumir la Sociedad Concesionaria y el MOP, indicando que se aplicarán las siguientes reglas de distribución:

- i) El Concesionario asumirá a su cargo y costo el pago de hasta UF 200.000 (doscientos mil), monto que se entenderá haber sido remunerado por el MOP en virtud del Contrato de Concesión. Cuando el monto total pagado resulte inferior a las UF 200.000 (doscientos mil), el 80% de la diferencia entre el monto total pagado y las UF 200.000 (doscientos mil) antes señaladas será reinvertido íntegramente en la obra de acuerdo a las instrucciones que formule el inspector fiscal mediante el Libro de Obras.
- ii) En el evento que el monto total supere el monto de UF 200.000 (doscientos mil) y hasta por un monto de UF 100.000 (cien mil) adicionales, la Sociedad Concesionaria deberá concurrir al pago de dicho excedente. El MOP, en forma posterior, reembolsará este excedente en un 50%, siendo el otro 50% de entero cargo y costo de la Sociedad Concesionaria. El MOP reembolsará dicho 50% dentro de los 180 (ciento ochenta) días contados desde la fecha en que el inspector fiscal apruebe los antecedentes contables y la documentación de respaldo conforme al procedimiento establecido en el artículo 1.8.4.3.1.2.

- iii) En caso que el monto total supere el monto de UF 300.000 (ciento ochenta mil), la Sociedad Concesionaria deberá concurrir al pago del excedente, que será descontado en el valor del VPIm, de acuerdo a lo indicado en el artículo 1.5.3.”

Consulta:

Se plantea la duda con un ejemplo para una mayor facilidad y mejor comprensión.

En el supuesto, por ejemplo, que los costes totales por cambio de servicios asciendan a UF 330.000. Se considera que el reparto sería como sigue:

- La Sociedad Concesionaria asumiría UF 250.000, ya debe asumir los 200.000 de la franja del epígrafe i) y el 50 % de la franja del epígrafe ii)
- El MOP asumiría UF 80.000 ya que el importe sobre los UF 300.000, esto es UF 30.000, del epígrafe iii) será asumido por el MOP y, como indica el epígrafe ii) los importes entre UF 200.000 y UF 300.000 se reparten al 50% entre la Sociedad Concesionaria y MOP.

En caso de no ser correcto este supuesto, se solicita aclaración.

Respuesta: No se confirma el entendimiento. Remítase a lo dispuesto en el artículo 1.13.3.3 de las Bases de Licitación.

79. (022) Referencia 1: Ord. 072-2025. Antecedente Referencial N°1 Antecedentes para la Ingeniería de Detalles. Referencia 2: Ord. 072-2025. Antecedente Referencial N°2 Diseño Anteproyecto

De la revisión de los antecedentes referenciales AR N°1 (Tabla N°7) y AR N°2 (Memoria del proyecto de pavimentos), ambos incluidos en el Ord. N°072-2025, se ha observado que los EE indicados en ambos documentos no coinciden. Se solicita aclarar cuál de los antecedentes debe considerarse como válido, y en caso de presentarse otras inconsistencias similares, definir expresamente el orden de prelación entre los documentos.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 2.2.2.3.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante rectificación N° 73 de la Circular Aclaratoria N° 3, en cuya Tabla N° 24 se indican los Ejes Equivalentes (EE) mínimos por pista de diseño que deberá considerar la Sociedad Concesionaria, para una vida útil de 20 (veinte) años, tanto en el diseño de pavimentos nuevos, como para todas las vías expresas, así como para los lazos, ramales y calles de servicio. Además, se hace presente que el anteproyecto de diseño geométrico forma parte del Antecedente Referencial N° 2 indicado en el artículo 1.3.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, 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.

Asimismo, remítase a lo dispuesto en el artículo 1.11.1.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, 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”, agregando 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”.



80. (062) Referencia 1: Bases Técnicas. Artículo 2.2.2.3.1 PAVIMENTOS NUEVO

En el artículo 2.2.2.3.1 PAVIMENTOS NUEVOS de las BALI, párrafo 6to señala: “Para los pavimentos de las nuevas pistas de cambio de velocidad y entrecruzamientos se deben considerar los mismos EE correspondientes a la vía expresa”.

Para un mayor entendimiento y consideración igualitaria de los oferentes se solicita ratificar que la consideración genérica de “pistas de cambio de velocidad” incluye las pistas de cambio de velocidad de: pasarelas peatonales, accesos directos de privados, de áreas comerciales y de servicios, de caminos enrolados y no enrolados, de calles de servicio y otras en las cuales se consideren “nuevas pistas de cambio de velocidad” y además, ratificar que, esta exigencia de EE no será aplicable a pistas de cambio de velocidad de obras existentes.

Respuesta: De acuerdo con lo indicado en el capítulo 3.200 del Volumen N° 3 del Manual de Carreteras, las pistas de cambio de velocidad corresponden a pistas que auxilian las maniobras de entrada y de salida de una calzada; incluyendo los ejemplos expuestos en la consulta.

Por otra parte, se hace presente lo establecido en el artículo 2.2.2.3.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en el cual se señala que “Se entenderá por pavimentos nuevos todos aquellos que se generen como consecuencia de las obras de mejoramiento y reposición de la calzada preexistente, como pueden ser los cambios de estándar y la reconstrucción de dicha calzada por rectificaciones de trazado, ensanches de curvas y mejoramientos de la geometría en planta y/o alzado; así como la construcción de las nuevas calzadas, ampliación a terceras pistas, construcción de los nuevos accesos viales y salidas desde y hacia la vialidad local en caso que corresponda y de los empalmes con vialidad existente”. En ese sentido, se aclara que los ejes equivalentes señalados en la Tabla N° 24 del referido artículo aplicarán a cada una de las pistas de cambio de velocidad preexistentes cuya reposición o mejoramiento se determine a partir del desarrollo de los Proyectos de Ingeniería de Detalle y no en aquellos sectores en que no se modifica la infraestructura preexistente.

81. (103) El numeral 2.2.2.3.1 de las BALI, denominado “Pavimentos Nuevos”, específicamente la Tabla N°24, “Ejes Equivalentes Mínimos”, define los valores mínimos de Ejes Equivalentes (EE) por pista de diseño considerando una vida útil de 20 años y tomando como inicio del horizonte de diseño la puesta en servicio provisoria de la totalidad de las obras. Sin embargo, en los Antecedentes entregados mediante el Ordinario N°072, específicamente en el Informe de Pavimentos “RD9215-F4-IN-PV-001_Pavimentación-RevE”, se señalan valores de ejes equivalentes distintos a los indicados en las BALI. Solicitamos se aclare esta discrepancia, corrigiendo la información correspondiente y precisando a cuál de los valores debemos regirnos para el diseño del pavimento.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 2.2.2.3.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante rectificación N° 73 de la Circular Aclaratoria N° 3, en cuya Tabla N° 24 se señalan los Ejes Equivalentes (EE) mínimos por pista de diseño que deberá considerar la Sociedad Concesionaria, para una vida útil de 20 (veinte) años, tanto en el diseño de pavimentos nuevos, como para todas las vías expresas, así como para los lazos, ramales y calles de servicio. Además, se hace presente que el anteproyecto de diseño geométrico forma parte del Antecedente Referencial N° 2 indicado en el artículo 1.3.3 de las Bases de Licitación, modificado previamente por Circular Aclaratoria N° 3, por lo cual remítase al citado artículo, en cuanto 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.

Asimismo, remítase a lo dispuesto en el artículo 1.11.1.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, 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”, agregando 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”.

82. (135) Artículo 2.4.3.1.1 CONSERVACIÓN DE PAVIMENTOS

En el primer párrafo se señala que “durante la fase 1 de la etapa de explotación, la Sociedad Concesionaria deberá conservar el estado de los pavimentos de las calzadas preexistentes (...)” y en la Tabla N° 28 se indican las exigencias de integridad de los pavimentos.

Se identifican discrepancias entre las exigencias de integridad de los pavimentos para la fase 1 de la etapa de explotación y los valores requeridos según las bases de licitación de la actual concesión Internacional Ruta 5 Tramo Río Bueno – Puerto Montt, en particular referente al indicador de escalonamiento en pavimento de hormigón.

Indicadores para pavimentos	Exigencia	Actual (2.5.1.2) BALIS 1ra Concesión	FASE 1 PSP Existente - PSP parcial de cada sector
Pavimento de Hormigón	Escalonamiento de juntas y grietas en pista	Máximo 6 mm. Se mide en forma puntual durante la Inspección Visual (la cual se realiza respecto a tramos de 40 losas por cada kilómetro)	Máximo 6 mm. Debe cumplirse en cada una de las losas del hectómetro fijo.

Consulta:

Se solicita confirmación sobre las exigencias de integridad de los pavimentos de las calzadas preexistentes para la fase 1 de la etapa de explotación en relación con este indicador, e indicaciones de cómo proceder frente aumento de exigencias desde el día 1 de concesión, ya que anteriormente se exigía el valor para las primeras 40 losas de cada kilómetro, y ahora se exige para cada losa del hectómetro fijo.

Respuesta: Se confirma. Remítase a lo establecido en el artículo 2.4.3.1.1 de las Bases de Licitación, y a lo señalado en la Tabla N° 28 del referido artículo, en el cual se establecen las exigencias de integridad de los pavimentos flexibles y de hormigón a las cuales deberá dar cumplimiento la Sociedad Concesionaria durante la fase 1 de la etapa de explotación. Además, para proceder frente al aumento de exigencias, remítase a lo señalado en el artículo 1.8.1.3.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en cuyo primer párrafo se establece que “A partir del día de la entrega de la infraestructura preexistente y hasta la aprobación del primer Plan y Programa de Conservación de las Obras de la fase 1 de la etapa de explotación establecido en el artículo 1.8.1.3.4.2, el Concesionario deberá mantener operables y en perfecto estado, a su entero cargo y costo todas las obras, realizar las actividades de mantenimiento, reparación y conservación, y prestar los servicios que se realizan en la “Concesión Internacional Ruta 5 Tramo Río Bueno – Puerto Montt” adjudicada mediante D.S. MOP N° 1.112 de 14 de noviembre de 1997”.

83. (136) Artículo 2.4.3.1.1 CONSERVACIÓN DE PAVIMENTOS

Respecto a la exigencia de la integridad del pavimento E5 referente al indicador de “Baches Cerrados en pista de pavimento flexible”, se cita lo siguiente:

E5	Baches cerrados en pista de pavimento flexible	Máximo 30 m ² /cada 200 m lineales	Baches cerrados se considera a todos los tramos del pavimento que hayan sido reparados, por cualquier motivo, con longitudes menores a 200 m. Para cada bache cerrado, se circunscribirá un rectángulo y se medirá sus lados con cinta métrica, para el cálculo de su superficie. La suma de la totalidad de las superficies de los baches cerrados, por cada 200 m - pista, no deberá superar los 30 m ² .
----	--	---	--



Consulta:

Se solicita confirmar que por "bache cerrado" se refiere exclusivamente a intervenciones que requieran reparación mediante las operaciones 7.304.2 "bacheo superficial" o 7.304.3 "bacheo profundo", según lo establecido en el Volumen N° 7 del Manual de Carreteras y no así a reparaciones del tipo sello o lechada asfáltica, ni tampoco a reparaciones de fresado y reposición de ancho completo de pista.

Respuesta: No se confirma. Remítase a lo establecido en el artículo 2.4.3.1.1 de las Bases de Licitación, en particular lo indicado para la exigencia E₅ en la Tabla N° 28 "Exigencias de Integridad de los Pavimentos", en cuanto se señala que por "Baches cerrados se considera a todos los tramos del pavimento que hayan sido reparados, por cualquier motivo, con longitudes menores a 200 m".

84. (112) Art. 2.2.2.19 AREAS DE SERVICIOS GENERALES, AREAS DE VENTAS Y AREAS DE ATENCIÓN DE EMERGENCIAS

En el del artículo 2.2.2.19 de las Bases de Licitación, en cuanto al equipamiento con que se debe dotar a las salas de los edificios de las Áreas de Servicios Generales, se indica que se indica que deberán contar con: hervidor eléctrico, y los implementos para calentar comida como horno microondas. estas áreas deberá contar con televisión y radio.

En fase de licitación es importante conocer todos los detalles y alcance de las obligaciones de la Sociedad Concesionaria para poder analizar los costes de estos equipos y planificar gastos durante la Concesión. De estos equipos a instalar en las Áreas de Servicios Generales no se tienen referencias sobre características, marcas, modelo, etc. para saber los equipos que habrán de implantarse y poder hacer una estimación de su coste. Por ejemplo, se pueden comprar televisiones de 32", o modelos de 77" 4k; en el caso de microondas los hay de 20 litros, 700 W, o de 39 litros, 1100W, con gran variación de los precios de compra y reparación; lo mismo ocurre con los hervidores y aparatos de radio

Resulta imprescindible saber el alcance de las responsabilidades de la Sociedad Concesionaria en cuanto a reparaciones necesarias o reposición en caso de avería, rotura o robo. No se sabe si quedará a criterio de la Sociedad Concesionaria o se marcarán plazos máximos para su reposición. Hay que tener en cuenta que, si se marcasen plazos breves de tiempo, puede obligar a tener que disponer de unidades en stock e incluso tener personal a disposición para reparaciones, e instalaciones de estos equipos y vigilancia.

Si no se conoce la tipología de estos equipos ni los alcances en cuanto a reposiciones reparaciones, puede ser que en la oferta que presenten las sociedades concesionarias haya sobrecostes o infravaloración de estas unidades.

Consultas:

- a. Se desea saber si se establecerán, o cual serán, las características mínimas que deban cumplir estos elementos, hervidor, microondas, televisión y radio; si se exigirán unas características mínimas de potencia, tamaño, marcas y/o modelos, etc.
- b. Estos elementos a disponer en las áreas de servicio- hervidor, microondas, televisión y radio- pueden sufrir averías, roturas o robos frecuentes. Se consulta por el alcance de la responsabilidad de la Sociedad Concesionaria en la reparación o reposición de estos elementos, si habrá plazos máximos para estas reposiciones, y si se podrá incurrir en multas por esta gestión.
- c. Se solicita obtener una respuesta clara. En caso de no tener detalle, se entiende que será a criterio de la Sociedad Concesionaria, en función de los equipos que haya en el momento, existentes en el mercado, los modelos a disponer en las Áreas de Servicio Generales para Transportistas.

Respuestas a) y c): Se mantiene lo establecido en el artículo 2.2.2.19 de la Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3. Con todo, téngase presente que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 1.11.1.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, 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”.

Respuesta b): Remítase a lo dispuesto en el artículo 2.4.3.1.8 de las Bases de Licitación, en cuanto a las obligaciones de conservación de las áreas por las cuales se consulta y a la frecuencia de reposición de elementos afectados, deteriorados, defectuosos o extraviados. Los incumplimientos asociados a las tareas de conservación conllevan la imposición de multas, según corresponda, conforme lo establecido en el artículo 1.16.6 modificado previamente por Circular Aclaratoria N° 3.

85. (113) Art. 2.2.2.19 AREAS DE SERVICIOS GENERALES, AREAS DE VENTAS Y AREAS DE ATENCIÓN DE EMERGENCIAS

En el cuarto párrafo del artículo 2.2.2.19 de las Bases de Licitación, en cuanto al equipamiento con que se debe dotar a las salas para conductores de camiones de los edificios de las Áreas de Servicios Generales, se indica que deberán contar con televisión y radio.

Consultas:

- a. Se consulta por la utilidad y uso que tendrán estos equipos de radio y televisión, y el tipo de programación que deberán emitir.
- b. Se consulta si deberán emitir canales y cadenas públicas gratuitas o se deberán contratar canales de pago, canales monográficos culturales, entretenimiento, etc y sobre quien recaerá la responsabilidad de la selección y contratación de estos canales y cadenas.
- c. Se consulta también por las obligaciones y responsabilidades de la Sociedad Concesionaria respecto a la programación y sintonización de los canales de radio y televisión. Este uso podría ser libre, gestionado directamente por los usuarios o podría ser dirigido por quien se designe como responsable de la selección de programas.
- d. Se solicita una respuesta clara, en relación a la sintonización de los canales nacionales, responsabilidad de selección y gestión de los canales. Por favor, especificar qué criterio se adoptará.
- e. Se sugiere que la programación sea fija en las televisiones con TVN y la radio con Radio Nacional Chile.

Respuestas a), b), c), d) y e): Remítase a lo indicado en el artículo 2.2.2.19 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, el cual señala que la edificación deberá contar en su sala de conductores de camiones con televisión y radio. En ese sentido, se entiende que la Sociedad Concesionaria deberá habilitar dichos equipamientos para cumplir la función que les es propia. Asimismo, remítase a lo dispuesto en el artículo 1.11.1.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, 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”, y 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”.



Adicionalmente, remítase a lo dispuesto en los artículos 2.4.3.1.8 y 2.4.5.1, este último previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, ambos de las Bases de Licitación, en cuanto regulan, respectivamente, la conservación de las áreas de servicios generales y el servicio de funcionamiento y operación de las mismas que debe prestar el Concesionario.

86. (114) Art. 2.2.2.19 AREAS DE SERVICIOS GENERALES, AREAS DE VENTAS Y AREAS DE ATENCIÓN DE EMERGENCIAS

En el cuarto párrafo del artículo 2.2.2.19 de las Bases de Licitación, en cuanto al equipamiento con que se debe dotar a las salas para conductores de camiones de los edificios de las Áreas de Servicios Generales, se indica que deberán contar con televisión y radio.

Consultas:

- a. Se consulta si, aparte de suministrar los equipos de televisión y radio, es necesario dotarles de algún sistema de antena para la sintonización de canales de televisión y radio. En caso de que le corresponda a la Sociedad Concesionaria la obligación de instalar de antena o red, se desea saber las características que debe tener este sistema. Se desea saber si se exigirá señal analógica o digital y las prescripciones que se exigirán.
- b. En caso de que el Área de Servicios se encuentre en zona de sombra de cobertura, donde no llegue con suficiente calidad la señal, se pregunta si se podría exigir a la Sociedad Concesionaria, la instalación de algún tipo de antena de mayor complejidad y coste, como un sistema satelital, o instalación de antena remota en algún lugar elevado y lejano traslado de la señal con cableado o repetidores, o cualquier instalación que se considere.

Respuestas a) y b): Remítase a lo indicado en el artículo 2.2.2.19 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, el cual señala que la edificación deberá contar en su sala de conductores de camiones con televisión y radio. En ese sentido, se entiende que la Sociedad Concesionaria deberá habilitar dichos equipamientos para cumplir la función que les es propia. Asimismo, remítase a lo dispuesto en el artículo 1.11.1.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, 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”, y 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”.

Adicionalmente, remítase a lo dispuesto en los artículos 2.4.3.1.8 y 2.4.5.1, este último previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, ambos de las Bases de Licitación, en cuanto regulan, respectivamente, la conservación de las áreas de servicios generales y el servicio de funcionamiento y operación de las mismas que debe prestar el Concesionario.

87. (147) Art. 2.2.2.19 AREAS DE SERVICIOS GENERALES, AREAS DE VENTAS Y AREAS DE ATENCIÓN DE EMERGENCIAS

En artículo se indican una serie de Areas de Emergencias a implementar junto a Areas de Servicios Generales y Areas de servicios Generales Solo para Transportistas, que deberán contar con un sistema de vigilancia preventiva y disuasoria, con presencia física de personal, casetas del vigilancia y sistema de cámaras CCTV.

Se indica también que se dispondrán tres Áreas de Ventas, especificando características y servicios higiénicos. No se especifica ni se indica la necesidad de disponer ningún servicio de vigilancia de estas áreas de ventas.

Consultas:

Se solicita confirmación de que no habrá que disponer servicio de vigilancia en estas Áreas de Ventas, o caso de que si se deba disponer algún servicio de vigilancia detallar los alcances o responsabilidades de la Sociedad Concesionaria.

Respuesta: Se confirma. Al respecto, remítase a lo señalado en el artículo 2.2.2.19 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3.

88. (148) Art. 2.2.2.19 AREAS DE SERVICIOS GENERALES, AREAS DE VENTAS Y AREAS DE ATENCIÓN DE EMERGENCIAS

En artículo se indican 2 (dos) Áreas de Emergencias a implementar junto a Áreas de Servicios Generales y 2 (dos) Áreas de Emergencia a implementar junto a áreas de servicios Generales Solo para Transportistas para cargas peligrosas.

Las características de ambos tipos de Áreas son similares. Presentan grandes similitudes, principalmente con el número de estacionamientos de camiones, estacionamientos de vehículos livianos, superficies y demás características generales.

Las principales diferencias únicamente son:

- Los aseos con distinta tipología entre los aseos para solo transportistas y público general.
- Subárea de juegos y mobiliario urbano que solo aparece en las Áreas de servicios Generales
- Sillas de ruedas que solo aparecen en las áreas de servicio Generales y
- Aparcamiento de casas rodantes que solo aparece en Áreas de Servicio Generales

Consultas:

- a) ¿cómo se indicará y/o controlará su uso y utilización por parte de los usuarios durante la vida de la concesión?
- b) ¿cómo se indicará a los usuarios qué áreas (transportistas de mercancías peligrosas o general) pueden utilizar?
- c) Se solicita aclarar que no será responsabilidad de la Sociedad Concesionaria el uso que los usuarios le otorguen a las áreas generales o de transportistas. En el caso de no confirmar, se solicita indicar claramente en qué aspectos recaerá la responsabilidad sobre la Sociedad Concesionaria el hecho que los usuarios realicen un inadecuado uso de las áreas.

Respuestas a) y c): Remítase a lo establecido en el artículo 2.4.5.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en cuanto a que “La Sociedad Concesionaria deberá operar a su entero cargo, costo y responsabilidad, las áreas de servicios generales y las áreas de atención de emergencias a que se refieren los artículos 2.2.2.19 y 2.3.4.1 y proporcionar este servicio de forma ininterrumpida durante las 24 (veinticuatro) horas del día, todos los días del año y durante toda la etapa de explotación, a partir de la autorización de la puesta en servicio de las obras preexistentes y de la autorización de la puesta en servicio provisoria parcial de las obras de los respectivos Sectores indicados en el artículo 1.3.1.1, según corresponda”. Además, respecto de la conservación de las áreas de servicios generales, se deberá considerar lo dispuesto en el artículo 2.4.3.1.8 de las Bases de Licitación.

Respuesta b): Remítase a lo dispuesto en el artículo 1.11.1.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, 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”, agregando además 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”.

89. (002) En el numeral 1.13.1.3 de las BALI, denominado "Pago por Compartición de Ingresos durante la Fase 1 de la Etapa de Explotación", se solicita aclarar los siguiente:
- a) Desde una perspectiva contable ¿Debemos considerar la compartición de ingresos como menor ingreso o como un costo? Esto considerando que hay argumentos en ambos sentidos, y la respuesta tiene implicancias en caso de una terminación anticipada.
 - b) La compartición de ingresos considera una tabla con porcentajes fijos independiente de los tiempos de tramitación de la RCA y no considera cambios regulados por las BALI. En este sentido ¿Cómo se tratará la compensación ante cambios de proyecto instruidos por el MOP que retrasen las obras? Esto considerando que dichos cambios, que son de responsabilidad del MOP, generan un costo adicional real para el concesionario por efecto de la aplicación de este numeral, y habida consideración de experiencias en otras concesiones con cláusulas similares en las que efectivamente se ha revisado la aplicación de la compartición de beneficios.

Respuesta a): Remítase a lo establecido en el artículo 1.13.1.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante rectificación N° 48 de la Circular Aclaratoria N° 3, en cuanto al inicio de la compartición durante la Fase 1 de la etapa de explotación. Respecto del tratamiento contable, la Sociedad Concesionaria debe elegir la forma de registro que estime, ya que ambos mecanismos son válidos. Además, remítase a lo establecido en el artículo 1.18.1.5 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante rectificación N° 69 de la Circular Aclaratoria N° 3, en el cual se establece el tratamiento de la compartición de ingresos.

Respuesta b): Remítase a la rectificación N° 48 de la Circular Aclaratoria N° 3, en cuanto se establece que “Los porcentajes de compartición establecidos en la Tabla N° 10 y las reglas establecidas en el párrafo anterior se aplicarán sin considerar las eventuales ampliaciones o aumentos de plazos que se determinen conforme lo dispuesto en los artículos 1.11.2.1.3 y 1.11.2.1.4.2 y de aquellas que otorgue la DGC conforme al artículo 1.11.3”.

90. (003) En el numeral 1.13.4 de las BALI, denominado “Aspectos Tributarios”, entendemos que todos los costos de ingeniería, desarrollo de estudios y tramitación ambiental y pagos al MOP por concepto de administración y control son parte de los servicios de construcción, y no de los de conservación, reparación y explotación. Por favor confirmar este criterio dada las implicancias que esto tiene en caso de Terminación Anticipada durante la Etapa de Construcción. En efecto, de no ser considerados estos costos dentro del servicios de construcción que es facturable cada 4 meses, no serían compensados en caso de que el MOP ponga fin a la concesión por interés público según el numeral 1.18.1.5 (i) Valor Futuro de las Inversiones). Asimismo, entendemos que se facturará también el costo de las expropiaciones, ya que de no hacerlo la definición de “AV” del numeral 1.18.1.5, Fórmula N°5 no se llegaría incluso si se realiza toda la inversión al presupuesto oficial.

Respuesta: Se confirma que los costos de ingeniería, del desarrollo de estudios y la tramitación ambiental y pagos al MOP por concepto de administración y control son parte de los servicios de construcción. Además, remítase a lo establecido en el artículo 1.18.1.5 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante rectificación N° 69 de la Circular Aclaratoria N° 3, en el cual se establecen los conceptos que aplican para la prestación del servicio de construcción, en particular, en cuanto que, los costos consultados se encuentran incluidos en las variables “CC_i” y “PSC_i” definidas en el antedicho artículo.

91. (009) En el numeral 1.16.5.4 de las BALI, denominado “Información a Entregar Durante la Etapa de Explotación”, se hace notar que los vehículos de emergencia y de Fuerzas Armadas del numeral 1.16.5.4(v).b2 y parte de los Tránsitos de vehículos robados del numeral 1.16.5.4(v).b4 son también vehículos reconocibles que transitan por Plazas de Peaje o Puntos de Cobro, y por lo tanto caen también en la categoría de Tránsitos cobrables descrita por el numeral 1.16.5.4(v).b1. Se solicita aclarar puesto que tiene implicancias en la determinación de los ingresos devengados por el concesionario que van al VPI.

Respuesta: Remítase a lo señalado en la letra c) del numeral v) del artículo 1.16.5.4 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en cuanto establece que, entre la información a entregar por el Concesionario durante la etapa de explotación, se encuentran los “Ingresos devengados en el mes calendario por la Sociedad Concesionaria por concepto de tarifas o peajes, correspondientes a los tránsitos cobrables referidos en la letra b.1) anterior, multiplicados por la tarifa vigente aplicable a cada uno de ellos en el respectivo Punto de Cobro”. Por lo anterior, se aclara que la información señalada en b.2) y en b.4) de la letra b) del numeral v) del artículo 1.16.5.4 de las Bases de Licitación, no forma parte de los tránsitos a considerar en la determinación del VPI_m .

92. (096) En numeral 1.13.1.3 de las BALI, denominado “Pago por Compartición de Ingresos Durante la Fase 1 de la Etapa de Explotación”, luego de establecer un mecanismo de compartición del Estado en los ingresos de la Sociedad Concesionaria señala, luego de la Tabla N°10, que los porcentajes de compartición y reglas establecidas se “aplicarán sin considerar las eventuales ampliaciones de plazo que otorgue la DGC conforme al artículo 1.11.3”. Por su parte, el numeral 1.11.3 de las BALI, denominado “Aumentos de los Plazos de la Etapa de Construcción”, regula dos situaciones diversas, estas son, atrasos por fuerza mayor y atrasos por hechos u omisiones imputables al MOP. Si bien ambas situaciones dan derecho a un aumento de plazo, los atrasos derivados de hechos u omisiones imputables al MOP, a diferencia de los generados por fuerza mayor, son “sin perjuicio de las compensaciones que procedan”. En este sentido, se solicita revisar la regulación señalada en el numeral 1.13.1.3 de las BALI ya que no se advierte razón o fundamento que justifique una disminución en los ingresos de la Sociedad Concesionaria por hechos u omisiones imputables al MOP. En los hechos, el MOP se estaría beneficiando de atrasos imputables a él mismo, lo que entendemos no se condice con los principios de la responsabilidad.

Respuesta: Se mantiene lo establecido en el artículo 1.13.1.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3.

93. (063) Referencia 1: ORD N°72-2025. ARN°2 Proyecto a nivel Preliminar de Teléfono S.O.S.
Referencia 2: ORD N°84-2025. Inventario vial

Se solicita al MOP ratificar que los postes S.O.S ubicado en los Dm 892 al 894 no son parte de esta licitación Ruta 5 Tramo Rio Bueno – Puerto Montt, ya que según base de licitación y AR N°1 el inicio de la concesión corresponde al Dm 894.870



AR N°2: ORD 072-2025			ORD N°084-2025			
Sector	Costado	Dm	N°	Nombre	Lado	Pk
0	Oriente	892.000	1	SOS-CA-T-LD-892,00-POSTE N°1	Poniente	892
	Poniente	892.000	2	SOS-CD-T-LD-892,00-POSTE N°2	Oriente	892
	Oriente	894.000	3	SOS-CA-T-LD-893,82-POSTE N°3	Poniente	893,82
	Poniente	894.000	4	SOS-CD-T-LD-893,82-POSTE N°4	Oriente	893,82

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.3.1 de las Bases de Licitación, en el cual se establece que el tramo de la Ruta 5 que comprende el Proyecto “se extiende desde el acceso norte del puente Pilmaiquén, al sur de la ciudad de Río Bueno en el Dm 894.870, hasta el sur de la comuna de Puerto Montt en el Dm 1.023.788”, por lo que no se considera la ejecución de actividades fuera del referido tramo de la Ruta 5. Además, se hace presente que el Antecedente Referencial N° 2 forma parte de los Antecedentes Referenciales señalados en el artículo 1.3.3 de las Bases de Licitación, modificado previamente mediante Circular Aclaratoria N° 3, por lo cual remítase al citado artículo, en tanto 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.

94. (109) Art. 1.3.1.1 SECTORES EN QUE SE DIVIDE EL PROYECTO

En este artículo, EN EL CUADRO °1 Sectores del Proyecto se indica que el Sector A está comprendido entre los Dm 894.870 al 927.958

En el Antecedente Referencial n°1 “Antecedentes para la Ingeniería de Detalle,

Concesión Ruta 5 Tramo Río Bueno – Puerto Montt, en la tabla n° 4 “Rectificaciones en alzado de la calzada poniente preexistente”, se indica que se rectificará un tramo entre los Dm 894.733 al 895.019, que comenzaría fuera de la Concesión

Consulta:

Se solicita aclaración del punto inicial de la Concesión.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.3.1 de las Bases de Licitación, en el cual se establece que el tramo de la Ruta 5 que comprende el Proyecto “se extiende desde el acceso norte del puente Pilmaiquén, al sur de la ciudad de Río Bueno en el Dm 894.870, hasta el sur de la comuna de Puerto Montt en el Dm 1.023.788”. Asimismo, remítase al Antecedente Referencial N° 1 “Antecedentes para la Ingeniería de Detalle, Concesión Ruta 5 Tramo Río Bueno – Puerto Montt”, puesto a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficios Ord. N° 72 de 3 de julio de 2025 y N° 133 de 10 de diciembre de 2025, ambos emitidos por la Jefa (S) de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC. Se hace presente que, de conformidad con lo establecido en el artículo 1.3.3 de las Bases de Licitación, modificado previamente mediante Circular Aclaratoria N° 3, los antecedentes entregados por el MOP señalados en el referido artículo, así como sus modificaciones y actualizaciones tienen el carácter de indicativos, salvo que en las Bases de Licitación se señale algo diferente.

95. (125) Inicio de la Concesión:

Las Bases de licitación indican en Tabla N°1 como inicio de Concesión el Dm 894.870, mientras que los Antecedentes Referenciales se menciona como inicio el Dm 890.000.

Consulta:

Se solicita acurar Dm de inicio de la Concesión.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.3.1 de las Bases de Licitación, en el cual se establece que el tramo de la Ruta 5 que comprende el Proyecto “se extiende desde el acceso norte del puente Pilmaiquén, al sur de la ciudad de Río Bueno en el Dm 894.870, hasta el sur de la comuna de Puerto Montt en el Dm 1.023.788”. Asimismo, remítase al Antecedente Referencial N° 1 “Antecedentes para la Ingeniería de Detalle, Concesión Ruta 5 Tramo Río Bueno – Puerto Montt”, puesto a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficios Ord. N° 72 de 3 de julio de 2025 y N° 133 de 10 de diciembre de 2025, ambos emitidos por la Jefa (S) de la División de

Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC. Se hace presente que, de conformidad con lo establecido en el artículo 1.3.3 de las Bases de Licitación, modificado previamente por Circular Aclaratoria N° 3, los antecedentes entregados por el MOP señalados en el referido artículo, así como sus modificaciones y actualizaciones tienen el carácter de indicativos, salvo que en las Bases de Licitación se señale algo diferente.

96. (126) Fin de la Concesión:

Las Bases de licitación indican en Tabla N°1 como fin de Concesión el Dm 1.023.788, mientras que archivo ISTRAM indica 1.023.558 para Eje 1 y 1 y 1.023.598 para Eje 2.

Consulta:

Se solicita aclarar Dm de fin de la Concesión.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.3.1 de las Bases de Licitación, en el cual se establece que el tramo de la Ruta 5 que comprende el Proyecto “se extiende desde el acceso norte del puente Pilmaiquén, al sur de la ciudad de Río Bueno en el Dm 894.870, hasta el sur de la comuna de Puerto Montt en el Dm 1.023.788”. Asimismo, remítase al Antecedente Referencial N° 1 “Antecedentes para la Ingeniería de Detalle, Concesión Ruta 5 Tramo Río Bueno – Puerto Montt”, puesto a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficios Ord. N° 72 de 3 de julio de 2025 y N° 133 de 10 de diciembre de 2025, ambos emitidos por la Jefa (S) de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC. Se hace presente que, de conformidad con lo establecido en el artículo 1.3.3 de las Bases de Licitación, modificado previamente por Circular Aclaratoria N° 3, los antecedentes entregados por el MOP señalados en el referido artículo, así como sus modificaciones y actualizaciones tienen el carácter de indicativos, salvo que en las Bases de Licitación se señale algo diferente.

97. (039) Referencia 1: Bases Técnicas. Artículo 2.3.3 DEPÓSITO DE BIENES FISCALES

En relación con el artículo 2.3.3, se consulta si el depósito de bienes fiscales debe considerar alguna edificación. En caso de considerarse, solicitamos al MOP indicar m2 mínimos y características técnicas de la misma.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 2.3.3 de las Bases de Licitación, en particular, a lo dispuesto en el primer párrafo en cuanto a que “La superficie mínima del depósito será de 10.000 (diez mil) m² y las instalaciones servirán para el resguardo de los bienes con mayor valor; la ubicación de este depósito y las dimensiones de las instalaciones al interior deberán ser sometidas a la revisión del inspector fiscal hasta la obtención de la respectiva aprobación”.

98. (115) Art. 2.3.3. DEPOSITO DE BIENES FISCALES

Se indica en el artículo que la Sociedad Concesionaria deberá poner a disposición del MOP un lugar para construir el Depósito de Bienes Fiscales, y expone también, que su ubicación deberá ser sometida a la revisión del Inspector Fiscal.

Consultas:

1. Se solicita confirmar que la obligación de la Sociedad Concesionaria es la de poner a disposición el sitio, o lugar que cumpla con las características para permitir el acopio y protección de dichos bienes, o incluye la obligación de la posible construcción y/o cerramiento del Depósito de Bienes Fiscales
2. En caso de confirmar que es obligación de la Sociedad Concesionaria la construcción algún tipo de edificación o galpón para el acopio de los bienes Fiscales recuperables, se solicita información sobre el tipo y características de esta construcción.
3. Se consulta, también, si la ubicación de este lugar será dentro del Área de Concesión y junto a las instalaciones de la Sociedad Concesionaria, o podría ser en cualquier otro lugar indicado por la Inspección Fiscal, pero siempre dentro del Área de Concesión.



Respuestas 1 y 2: Remítase a lo señalado en el artículo 2.3.3 de las Bases de Licitación en cuanto este dispone que el Depósito de Bienes Fiscales “deberá consistir en un lugar e instalaciones para el acopio de los bienes que hayan sido calificados como recuperables según lo indicado en el artículo 1.8.2.3”. Asimismo, en relación con las características del Depósito, estas deberán permitir el acopio y protección de los bienes y su ubicación y las dimensiones de las instalaciones en su interior deberán ser sometidas a la revisión del inspector fiscal hasta la obtención de la respectiva aprobación.

Por su parte, en cuanto a las obligaciones de resguardo, cierre del recinto, caseta de guardia y control, entre otras, y respecto a los materiales y procedimientos de construcción, remítase a lo establecido en el referido artículo 2.3.3 de las Bases de Licitación.

Respuesta 3: Remítase a lo establecido en el artículo 2.3.3 de las Bases de Licitación, en cuanto dispone que “La superficie mínima del depósito será de 10.000 (diez mil) m² y las instalaciones servirán para el resguardo de los bienes con mayor valor; la ubicación de este depósito y las dimensiones de las instalaciones al interior deberán ser sometidas a la revisión del inspector fiscal hasta la obtención de la respectiva aprobación”.

99. (116) Art. 2.3.3. DEPOSITO DE BIENES FISCALES

Se indica en el artículo que “la Sociedad Concesionaria deberá poner a disposición del MOP personal calificado, el que deberá ser aprobado y autorizado por el inspector fiscal a través del Libro de Obras, para la custodia y resguardo de los bienes que hayan sido calificados como recuperables...”.

Consultas:

1. Se consulta si se exigirá alguna calificación al personal asignado para la custodia de los bienes fiscales, y en caso de que se exija alguna calificación, se pide, especificar la calificación que se podrá exigir.
2. Se solicita confirmar que el personal que deba disponer la sociedad concesionaria es para la custodia y resguardo de los bienes que se trasladen al Depósito de Bienes Fiscales, y no ha de realizar otras tareas en el Depósito.
3. Se consulta también por el periodo en que se deberá tener este personal a disposición para la custodia del Depósito de Bienes Fiscales, si será durante la fase de construcción, toda la Concesión o será un período de tiempo acotado.
4. Así mismo se necesita saber si se exigirá un número de personas mínimo, turnos, etc, Si se exigirá un 24/7 para la custodia del Depósito o podrá ser parcial la dedicación.

Respuesta 1: Remítase a lo establecido en el artículo 2.3.3 de las Bases de Licitación, en cuanto establece que “la Sociedad Concesionaria deberá poner a disposición del MOP personal calificado, para las labores de traslado, custodia y resguardo de los bienes”, y en relación con las especificaciones de calificación del personal, remítase a lo señalado en el antedicho artículo, en cuanto dispone que “Este personal deberá ser aprobado y autorizado por el inspector fiscal a través del Libro de Obras”.

Respuesta 2: No se confirma. Remítase a lo establecido en el artículo 2.3.3 de las Bases de Licitación, en cuanto señala que “la Sociedad Concesionaria deberá poner a disposición del MOP personal calificado, para las labores de traslado, custodia y resguardo de los bienes que hayan sido calificados como recuperables y que sean trasladados al Depósito de Bienes Fiscales a que se refiere el párrafo precedente. Este personal deberá ser aprobado y autorizado por el inspector fiscal a través del Libro de Obras. La Sociedad Concesionaria deberá implementar un sistema de vigilancia de este depósito, las 24 (veinticuatro) horas del día”.

Respuesta 3: Remítase a lo establecido en el artículo 2.3.3 de las Bases de Licitación, en cuanto señala que “Este depósito deberá prestar servicio hasta un plazo máximo de dos años posterior a la fecha de la puesta en servicio provisoria de la totalidad de las obras”, durante todo ese tiempo, se debe contar con el personal indicado.

Respuesta 4: Remítase a lo establecido en el artículo 2.3.3 de las Bases de Licitación, en cuanto señala que “Se deberá implementar un portón de acceso y una caseta de guardia y control que deberá funcionar en el horario laboral”, y que “La Sociedad Concesionaria deberá implementar un sistema de vigilancia de este depósito, las 24 (veinticuatro) horas del día”.

100. (070) Referencia: Bases de Licitación Pública - Administrativas. Artículo 2.2.2.18 CENTRO DE CONTROL.

Con el objetivo de comprender la infraestructura operativa actualmente en funcionamiento en el tramo concesionado, se solicita información específica respecto del Centro de Control asociado al proyecto.

En particular, se requiere confirmar, si actualmente existe un Centro de Control Operacional (CCO) vinculado a la operación del tramo Ruta 5 Tramo Río Bueno – Puerto Montt.

En caso afirmativo, indicar:

- Ubicación física del centro.
- Infraestructura y sistemas tecnológicos disponibles (plataformas de monitoreo, videowall, estaciones de trabajo, comunicaciones, respaldo energético, climatización, servidores, respaldos, etc.).
- Equipamiento específico destinado a la gestión de incidentes, monitoreo de cámaras, PMV, como monitores o sistemas de alertas, entre otros.
- Cantidad de operadores activos, incluyendo turnos y dotación por jornada.
- Protocolos de coordinación vigentes con otros actores relevantes (Carabineros, MOP, Bomberos, entre otros).

Respuesta: El Centro de Control será entregado al Licitante Adjudicatario como parte de la infraestructura preexistente señalada en el artículo 1.8.1.2 de las Bases de Licitación, y estará emplazado en el edificio ubicado dentro de la Faja Fiscal aproximadamente en el Dm 1.019.500, contiguo a la Plaza de Peaje “Acceso Puerto Montt” indicada en la Tabla N° 11 de las Bases de Licitación. El referido Centro de Control se encontrará operando según las exigencias de las Bases de Licitación del contrato “Concesión Internacional Ruta 5 Tramo Río Bueno - Puerto Montt”, adjudicado mediante D.S. MOP N° 1.112 de 14 de noviembre de 1997. El equipamiento preexistente del Centro de Control estará disponible para operar desde la entrega de la infraestructura preexistente, y corresponde al siguiente: i) 2 (dos) computadores; ii) 2 (dos) UPS; iii) 1 (una) impresora; iv) 3 (tres) televisores CCTV; v) 1 (un) decodificador CCTV; y vi) 2 (dos) teléfonos IP (Telsur).

101. (090) En el numeral 1.8.8 y subordinados de las BALI, denominado “Bienes Afectos a la Concesión”, se solicita aclarar lo siguiente:

- a) El artículo 15 de la Ley de Concesiones señala que los bienes y derechos que adquiera a cualquier título y que queden afectos a la concesión, pasaran a dominio fiscal al extinguirse ésta (concesión). Vale decir, para que un bien quede afecto a la concesión la norma exige dos requisitos copulativos, a saber, que el bien o derecho haya sido adquirido a cualquier título por la Sociedad Concesionaria y que exista una declaración de la Autoridad -Director General de Concesiones-, que así lo señale. De lo anterior se colige una importante consecuencia, no todos los bienes y derechos que adquiera la Sociedad Concesionaria quedarán afectos a la Concesión. La declaración de bien afecto a la concesión constituye un principio de enajenación toda vez que, más allá de las



limitaciones a las cuales queda sujeto el bien o derecho adquirido, éste pasa a dominio fiscal al extinguirse la concesión. Por su parte, la concesión de obra pública constituye una de las modalidades que el Estado puede adoptar para construir una obra pública, vale decir, no es el mecanismo legal a través del cual el Estado adquiere ordinariamente bienes y derechos. A partir de estas consideraciones se solicita revisar el alcance de esta regulación toda vez que, en los términos en que se encuentra redactada, en nuestro concepto, excede el alcance del referido artículo 15 de la Ley de Concesiones.

- b) Sin perjuicio de lo anterior, se solicita precisar los alcances de los numerales que conforman el acápite de los “Bienes Afectos a la Concesión”. En efecto, el numeral 1.8.8 establece en términos perentorios que el DGC “declarará” bienes afectos a la concesión todos aquellos bienes adquiridos por el concesionario y que sean necesarios para la operación y explotación de la concesión, en tanto, el numeral 1.8.8.3 señala que los bienes adquiridos por el concesionario y que sean necesarios para la operación y explotación de la concesión “podrán” ser declarados bienes afectos a la concesión”. En una materia compleja como la de los “Bienes Afectos a la Concesión”, que compromete el derecho de propiedad de la Sociedad Concesionaria, estimamos que la regulación debiese fijar criterios o parámetros para calificar estos bienes en lugar de establecer regulaciones absolutas.
- c) El numeral 1.8.8.3 establece la obligación de la Sociedad Concesionaria de adquirir directamente, y no a través de subcontratistas u otros terceros al Contrato de Concesión, los bienes necesarios para la operación y explotación de la concesión. Por su parte, “Explotación u Operación”, de acuerdo con el numeral 1.2.6 de las BALI, corresponde a la actividad realizada por el Concesionario que comprende, entre otras, “la operación, conservación, o mantenimiento o reparación de las obras que conforman la concesión”. Por último, el numeral 1.7.9.3 de las BALI establecen el derecho del Concesionario para celebrar subcontratos para el cumplimiento de sus obligaciones contractuales, entre ellas, por cierto, las actividades de conservación, mantenimiento o reparación de las obras. Se solicita aclarar el alcance de estas obligaciones. Se solicita aclarar los alcances de la regulación toda vez que dependiendo de la interpretación que se haga de estos numerales se podría afectar el derecho de subcontratación del futuro concesionaria.

Respuesta a): Se mantiene lo establecido en el artículo 1.8.8 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3.

Respuesta b): Remítase al número 2 del artículo 46° del Reglamento de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, en cuanto define los bienes y derechos afectos a la concesión. Con todo, se mantiene lo establecido en el artículo 1.8.8 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3.

Respuesta c): Se mantiene lo establecido en el artículo 1.8.8.3 de las Bases de Licitación.

102. (150) Art. 1.8.8. BIENES AFECTOS A LA CONCESIÓN

En el artículo, y artículos dependientes del 1.8.8 se habla de los bienes afectos a la Concesión.

En la documentación facilitada para la licitación se encuentra el inventario de bienes de la Concesión actual. En este inventario aparecen los vehículos siguientes:

- 2 ambulancias:
 - Furgón Fiat Modelo Nueva Ducato L3H2AA PPU LWDD-11 patente WDD-11
 - Camioneta Peugeot Boxer HDI 2,2 PPU JVVT-87 patente JVVT-87
- 2 grúas de vehículos livianos:
 - Camión Volkswagen Modelo Delivery 9170 4600 MM MT6 AC PPU RLXX-77 patente RLXX-77
 - Camión Volkswagen Modelo Delivery 9170 4600 MM MT6 AC PPU RKLK-44 patente RKLK-44

- 2 grúas de vehículos pesados
 - Camión Volkswagen Modelo 31260 PPU CDWD-38 patente CDWD-38
 - Camión Volkswagen Modelo 31260 PPU CDWD-39 patente CDWD-39
- 2 vehículo de patrullaje
 - Furgón Mercedes Benz Modelo Sprinter 316 CDI-14 M3 PPU RLRW-98 patente RLRW-98
 - Furgón Citroen Modelo Jumper L4H2 Blue HDII 163 S S BVM6 PPU RSFS-56 patente RSFS-56

Consultas:

1. Se desea saber si estos equipos están adscritos a la Concesión, si forman parte de los Bienes de la Concesión. En caso afirmativo se entiende que pasarán la propiedad a las Empresa Concesionaria siguiente.
2. Se necesita saber las características de estos equipos, el estado en que se encuentran y antigüedad.
3. ¿Existe algún equipo más en la Concesión actual, aparte de estos equipos que figuran en el inventario?

Respuesta 1: Los equipos señalados no forman parte de los bienes afectos de la actual concesión.

Respuesta 2: La información disponible ha sido puesta a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficio Ord. N° 96 de 28 de agosto de 2025 emitido por la Jefa (S) de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC.

Respuesta 3: La información disponible ha sido puesta a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficios Ord. N° 96 de 28 de agosto de 2025 y N° 134 de 10 de diciembre de 2025, ambos emitidos por la Jefa (S) de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC.

103. (001) En el numeral 1.9 de las BALI, denominado “Sustentabilidad del Proyecto y Relación con la Ciudadanía”, se señala que la Sociedad Concesionaria deberá orientar sus decisiones hacia el desarrollo sustentable del proyecto. Para este fin, el concesionario deberá conocer y cumplir con la “política de sustentabilidad ambiental del MOP”. En este sentido, se solicita conocer esta política para lo cual requerimos la entrega del documento donde conste la misma.

Respuesta: El documento solicitado puede ser descargado del siguiente enlace web: <https://repositoriodirplan.mop.gob.cl/biblioteca/bitstreams/75ca7d10-f195-4604-a57f-bcee6aaa5a78/download>.

104. (034) Referencia 1: Bases Administrativas. Artículo 1.9 SUSTENTABILIDAD DEL PROYECTO Y RELACIÓN CON LA CIUDADANÍA

Solicitamos al MOP el envío de la Política de Sostenibilidad Ambiental del MOP mencionada en el artículo 1.9

Respuesta: El documento solicitado puede ser descargado del siguiente enlace web: <https://repositoriodirplan.mop.gob.cl/biblioteca/bitstreams/75ca7d10-f195-4604-a57f-bcee6aaa5a78/download>.

105. (078) En relación con el numeral 1.5.3 de las BALI, denominado “Duración de la Concesión”, la formula, en lugar de definir r como 4% real anual utiliza una tasa fija RF y un θ_1 que son valores fijos (ambos 2% real anual). Se solicita aclarar el alcance de este criterio, que entendemos intenta representar los valores de mercado, dado que algunas disposiciones



contenidas en las BALI (por ejemplo, la compartición de riesgos o la opción de ampliación de capacidad) consideran compensaciones a mayores costos mediante descuentos en el VPI que podrían no ser adecuadas

Respuesta: Se mantienen las definiciones de “ r_f ” y “ θ ,” contenidas en el artículo 1.5.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en cuanto establece que, para cada uno de los factores mencionados “Este valor aplicará únicamente para la determinación del VPI_m definido en el presente artículo y para el cálculo del monto de indemnización por extinción anticipada de la concesión (IND) regulado en el artículo 1.18.1.4 y no aplicará para ningún otro efecto”.

106. (108) Art. 1.5.3 DURACIÓN DE LA CONCESIÓN

La fórmula de calculo del VPI establece que se contabilizan los ingresos mensuales devengados.

Consulta:

Dada situación actual a nivel país respecto a la incobrabilidad, sumada la importancia de los ingresos en el proyecto, se solicita considerar los ingresos percibidos en el cálculo del VPI.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.5.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3.

107. (102) En relación a la red de comunicaciones que debe permitir la interconexión de datos para la operatividad del sistema de free flow, cámaras, postes SOS, etc, no hay definición de proyecto de poliducto para red de fibra óptica, ni otras obras necesarias para dar cumplimiento a la red redundante y hasta ahora es la única tecnología válida para dar cumplimiento a los Niveles de Servicio indicado en las BALI

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en el artículo 1.11.1.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en cuanto establece que “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, el artículo referido dispone 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”.

108. (152) Art. 2.2.3.5 SISTEMA DE COMUNICACION

En artículo se indican que desde el primer día del mes 18 contado desde la publicación del Decreto Supremo de Adjudicación, o desde el primer día del mes 7 contado desde la fecha de puesta en servicio provisoria de las obras preexistentes, hasta el último día del mes 47 contado desde publicación del Decreto Supremo de Adjudicación el Concesionario podrá proponer un medio de transporte de información alternativo a la implementación de un sistema de comunicaciones propio.

Se indica también que desde el mes 48 contado desde la publicación del Decreto Supremo de Adjudicación, la Sociedad Concesionaria deberá implementar en cada sector un sistema de comunicación propio, que incluya el medio de transporte de información.

Consultas:

1. Se solicita información respecto a los medios con los que cuenta en la actual Sociedad Concesionaria.

2. Se solicita información respecto a si la Concesión actual cuenta con fibra óptica a lo largo de la Concesión o algunos tramos. También, conocer se encuentra contratado este transporte de comunicación con terceros.
3. Se consulta también por el hito de los 48 meses para tener implementado la red de fibra óptica, ya que las obras no estarán concluidas en el mes 48. Se solicita tengan a bien considerar la instalación de la red de fibra óptica a la planificación de la Construcción y posea como hito máximo la Puesta en Servicio Provisoria.

Respuestas 1 y 2: La información disponible ha sido puesta a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficios Ord. N° 73 de 3 de julio de 2025 y N° 96 de 28 de agosto de 2025, ambos emitidos por la Jefa (S) de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC.

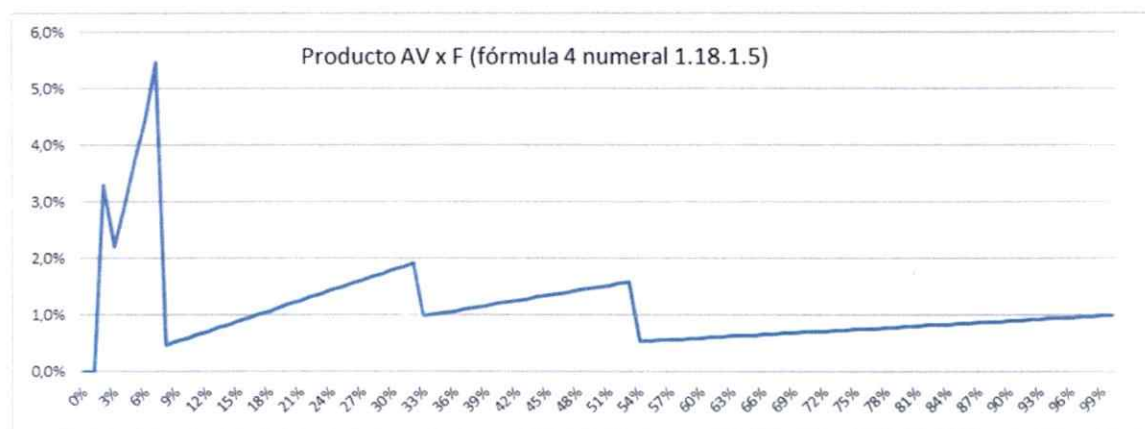
Respuesta 3: Remítase a la rectificación N° 88 de la Circular Aclaratoria N° 3, en cuanto establece que “Desde la autorización de la puesta en servicio provisoria de la totalidad de las obras, la Sociedad Concesionaria deberá implementar en cada Sector un sistema de comunicaciones propio, que incluya el medio de transporte de información”.

109. (010) En el numeral 1.18.1.5 de las BALI, denominado “Extinción Anticipada Durante la Etapa de Construcción por Interés Público”, se solicita aclarar lo siguiente:

- a) En las definiciones de la Fórmula (1) se define el parámetro “M” que no se utiliza. En cambio, no se definen los parámetros “%COM”, “MOR” y “F”. El problema se soluciona si consideramos las definiciones del numeral 1.18.1.4 válidas para este numeral (pero ya que se redefine el parámetro F un poco más adelante, se genera contradicción). Por favor aclarar cómo aplicaría la fórmula.
- b) En la Formula (3) se hace notar que por la forma en que está definido el parámetro F, “neutraliza” el parámetro AV de la fórmula 4. No parece tener sentido y el efecto es que el VP_{Bn} siempre es un porcentaje muy menor del ITC y no se reconoce adecuadamente el porcentaje de los beneficios como función del avance.

Además, se presentan grandes discontinuidades: Así, por ejemplo, con avance $AV=7\%$ el valor presente de los beneficios es un 5,5% del ITC, mientras que si avanzo un 1% adicional ($AV = 8\%$) el valor baja a 0,5% del ITC (se generan bajo ciertas condiciones incentivos para que el concesionario no avance).

El producto entre AV y F como función de AV se muestra en el siguiente gráfico, donde se ve la ausencia de tendencia clara respecto al avance y además las discontinuidades:



Considerando que la fórmula apunta a un Valor Presente de los Beneficios Netos esperados del negocio, creemos que conceptualmente el factor F en esta fórmula debiera convertir los beneficios (ITC) en netos y por lo tanto corresponder a un valor fijo que represente el margen de utilidad sobre los ingresos antes de impuesto esperado para este negocio (podría ser el mismo “(1-MOR-F)” del numeral 1.18.1.4 u otra alternativa con un efecto similar).



- d) Se solicita, además, confirmar que la Inversión del Proyecto (parámetro AV) considera todo lo invertido por el concesionario, incluyendo pagos al MOP y expropiaciones (todo esto considerado en el Presupuesto Oficial definido en las BALI). Se hace notar que, de no ser así, tras invertir el monto completo del Presupuesto Oficial todavía no se reconocería un avance del 100%.

Respuesta a): Remítase a la rectificación N° 69 de la Circular Aclaratoria N° 3, en cuanto se incorporan las definiciones de “%COM”, “MOR” y se elimina el factor “F”.

Respuesta b): Remítase a la rectificación N° 69 de la Circular Aclaratoria N° 3, en cuanto se elimina el Factor “F”.

Respuesta d): Remítase a la rectificación N° 69 de la Circular Aclaratoria N° 3, en cuanto dispone que la fórmula para el cálculo del parámetro “AV” depende de la variable “ INV_i ”, cuya definición es: “Corresponderá a las inversiones que la Sociedad Concesionaria efectivamente haya realizado en el mes “i” para la prestación del servicio de construcción conforme al Contrato de Concesión, valorizadas en UF, excluidos los gastos financieros”.

110. (052) Referencia 1: Bases Administrativas. 1.12.11 DESARROLLO DE SISTEMAS DE INFORMACIÓN PARA AUTOMATIZAR LA ENTREGA DE INFORMACIÓN AL MINISTERIO PÚBLICO Y POLICÍAS

En relación con lo indicado en el párrafo segundo del citado artículo, que dice:

“...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...”

Se solicita el envío de los requisitos técnicos y funcionales del sistema descrito.

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en el artículo 1.12.11 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en cuanto se indica que “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”.

Asimismo, remítase a lo dispuesto en el artículo 1.11.1.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, 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”, y 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”.

111. (088) En relación con el numeral 1.8.1.3 de las BALI, denominado “Obligación del Concesionario de Conservar la Infraestructura Preexistente”, y numerales subordinados, se hace presente que en visita a terreno se pudo observar la disposición de instrumentos y sensores instalados en diversas estructuras de la concesión (Puente Rahue, Puente Porrahue, Puente Chifin). Se adjuntan fotografías.



En razón de lo anterior se solicita aclarar si los instrumentos y sensores observados forman parte de la actual concesión en cuyo caso se solicita indicarnos las estructuras que están siendo monitoreadas, razones por las cuales se verifica este monitoreo y los resultados de esta medición.

Respuesta: En el entendido que su consulta se refiere a la instrumentación ejecutada en el marco del contrato denominado “Servicios de Inspección de Especialista Estructural y Monitoreo Instrumentalizado de Puentes en Ruta 5 Tramo Río Bueno – Puerto Montt”, se aclara que dicha instrumentación forma parte de la concesión actual y será entregada al nuevo Concesionario como parte de la infraestructura preexistente según lo establecido en el artículo 1.8.1.2 de las Bases de Licitación.

Al respecto, remítase a lo establecido en el artículo 1.8.1.3.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante rectificación N° 19 de la Circular Aclaratoria N° 3, en cuanto señala que “Como parte de los documentos relacionados con el cuidado, mantenimiento y conservación de las obras, el MOP entregará el Concesionario lo referido a esta materia, contenido en el contrato denominado “Servicios de Inspección de Especialista Estructural y Monitoreo Instrumentalizado de Puentes en Ruta 5 Tramo Río Bueno – Puerto Montt”, mediante el cual se implementó un sistema integral de monitoreo e inspección de estructuras de puentes preexistentes en la concesión señalada en el párrafo precedente, y la Sociedad Concesionaria deberá dar continuidad al monitoreo y al funcionamiento de los instrumentos en condiciones similares a las que se ejecutan en la concesión actual durante la fase 1 de la etapa de explotación”.

Finalmente, se hace presente que la información del referido monitoreo ha sido puesta a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficio Ord. N° 134 de 10 de diciembre de 2025 emitido por la Jefa (S) de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC, en el cual se incluyen antecedentes de los monitoreos de las siguientes estructuras:

- Puente Damas Poniente.
- Puente Rahue Oriente.
- Puente Chifin Oriente.
- Puente Forrahue Oriente.
- Puente El Pescado Calle de Servicio Oriente.
- Puente Maullín Oriente.

112. (089) En relación con el numeral 1.8.4 de las BALI, denominado "Cambios de Servicios", y sus numerales subordinados, entre ellos, especialmente el numeral 1.8.4.4 de las BALI, denominado "Riesgos de Retraso por Cambios de Servicios", se solicita reevaluar los alcances de la regulación. En efecto, como es de conocimiento, en materia de cambios de servicios las actuaciones de las empresas de servicios son determinante para lograr el traslado de sus instalaciones, de hecho, si las referidas empresas no realizan determinadas actuaciones la Sociedad Concesionaria por sí sola no tiene ninguna posibilidad de realizar los cambios de servicios requeridos para ejecutar la obra. Dado lo anteriormente señalado, y teniendo en consideración criterios básicos de nuestro Ordenamiento Jurídico en materia de responsabilidad, se solicita modificar el numeral 1.8.4.4 de las BALI en el sentido que la Sociedad Concesionaria solo responda por los atrasos que se produzcan en la ejecución de las obras producto de demoras en los Cambios de Servicios por causas imputables a ella.

Respuesta: Se mantiene lo establecido en el artículo 1.8.4.4 de las Bases de Licitación, en cuanto señala que "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".

113. (092) En el numeral 1.8.10 de las BALI, denominado "Obras de reconstrucción, reparación y/o habilitación en caso de catástrofe", se ponen en el caso de que se requieran obras que restituyan el servicio y la calidad del servicio, si este fuera afectado por la ocurrencia de una catástrofe (relacionado también con el 1.8.10.1 "Medidas Preventivas"). Las BALI fijan el procedimiento de inspección, información y la autorización para intervenir. No obstante, no se pone en el caso de que dichas obras o actividades que restituyan el servicio puedan ser objeto de un ingreso obligatorio al SEIA. Por su parte, el propio Reglamento del SEIA (D.S. N° 40 /2012) en su artículo 47 indica que la calificación de urgencia de Estudios de Impacto Ambiental para "proyectos o actividades que deben ser implementados de manera urgente para atender necesidades impostergables derivadas de calamidades públicas, así como a servicios que no puedan paralizarse sin serio perjuicio para el país" cuentan con un plazo de evaluación reducido a la mitad. Al respecto, se solicita considerar dicha posibilidad y fijar procedimiento, entre las atribuciones que tiene el Inspector Fiscal, para autorizar obras de emergencia y que puedan ser ejecutadas en el menor plazo posible.

Respuesta: Se mantiene lo establecido en el artículo 1.8.10 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en cuanto señala que "El plazo máximo para ejecutar las obras de acuerdo a los proyectos, así como para reparar o reconstruir las obras por los daños producidos por la catástrofe será definido por el inspector fiscal. Con todo, este plazo no podrá ser superior a 10 (diez) meses contados desde la aprobación de los proyectos o desde la aprobación del cronograma de reparación y/o reconstrucción contenido en el informe detallado, según corresponda, salvo excepciones debidamente justificadas por el inspector fiscal". Asimismo, téngase presente lo dispuesto en el artículo 1.7.1 de las Bases de Licitación, en el cual se establece que "El Concesionario deberá cumplir con todas las leyes, decretos,

reglamentos y demás normas de autoridades con potestad pública de la República de Chile vigentes a la fecha de perfeccionamiento del Contrato de Concesión y con todas aquellas que se dicten durante su vigencia”.

114. (149) Art. 2.2.2.21 PLAZA DE PESAJE

En el artículo 2.2.2.21 de las Bases de Licitación, se indica que la Sociedad Concesionaria deberá diseñar a su entero cargo, costo y responsabilidad, una nueva plaza de pesaje en la Ruta.

Consultas:

Se consulta por la forma de operar esa plaza de pesaje, si será directamente la Dirección de Vialidad quien la opere o se requerirá, para su operación, de personal de la Sociedad Concesionaria. En este caso se consulta por los alcances de esta responsabilidad, horarios, personal necesario y disponibilidad.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el segundo párrafo del artículo 1.12.12 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3.

Asimismo, remítase a lo dispuesto en el tercer párrafo del artículo 2.2.2.21 de las Bases de Licitación, el cual establece que los “aspectos operativos y especificaciones técnicas de la plaza de pesaje deberán cumplir con lo establecido en el documento “Aspectos Operativos y Especificaciones Técnicas Plazas de Pesajes en Rutas Concesionadas” de la DV”.

115. (054) Referencia 1: ORD N°72-2025. ARN°2 Diseño Geométrico

Diseño geométrico: El diseño istram entregado por el MOP abarca desde el Dm 890.000 al Dm 1.023.558. Sin embargo, la Tabla N°1 Sectorización del Proyecto del artículo 1.3.1.1 de las BALI establece como inicio de la Concesión el Dm 894.870. Se solicita ratificar que toda obra necesaria en el tronco, Puente Pilmaiquen, Enlace Colule y calles de servicio aledañas, comprendidas en el tamo Dm 890.000 y 894.870 no forman parte de las obras de la presente licitación.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.3.1 de las Bases de Licitación, en el cual se establece que el tramo de la Ruta 5 que comprende el Proyecto “se extiende desde el acceso norte del puente Pilmaiquén, al sur de la ciudad de Río Bueno en el Dm 894.870, hasta el sur de la comuna de Puerto Montt en el Dm 1.023.788”, por lo que no se considera la ejecución de actividades fuera del referido tramo de la Ruta 5. Además, se hace presente que el Antecedente Referencial N° 2 forma parte de los Antecedentes Referenciales señalados en el artículo 1.3.3 de las Bases de Licitación, modificado previamente por Circular Aclaratoria N° 3, 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.

116. (133) Diseño Geométrico Calles de Servicio:

A partir de la revisión de proyectos del Antecedente Referencial N°2 (AR N°2), se ha detectado que existen calles de servicio proyectadas que no cumplen con la $V_p=60$ km/hr indicada en las BALI, pero si cumplen con el rango definido en el AR N°2 que corresponde a V_p entre 40 y 60 km/hr.

A modo de ejemplo se adjunta imagen de calles de servicio oriente y poniente en sector de Enlace Osorno Puerto Octay (Dm 920.300), en donde estas cumplen con $V_p=40$ km/hr.





Consulta:

Se solicita confirmar que, de manera de disminuir la afectación en expropiaciones y/o afectaciones en el entorno, se permitirá utilizar velocidades de proyecto de acuerdo a lo indicado en el ARN°2, que permite proyectar calles de servicio con Vp entre 40 y 60 km/hr.

Respuesta: No se confirma. Remítase a lo establecido en el artículo 2.2.2.2 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en cuya Tabla N° 23 “Perfil Tipo General Calles de servicio”, se señala que la velocidad de proyecto para calles de servicio es de 60 km/hr. A su vez, se hace presente que el anteproyecto del diseño geométrico forma parte del Antecedente Referencial N° 2 señalado en el artículo 1.3.3 de las Bases de Licitación, modificado previamente por Circular Aclaratoria N° 3, por lo cual remítase a dicho artículo, en tanto 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.

117. (106) Art. 1.4.1.2 de las Bases de Licitación.

Consulta: Se solicita disminuir a 30 días antes de la fecha de recepción de las Ofertas para poder realizar consultas

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 4 de la Circular Aclaratoria N° 3.

118. (107) Art. 1.4.1.1 de las Bases de Licitación.

Consulta: Se solicita aumentar el plazo para el estudio en 3 meses con respecto a la fecha indicada

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 1 de la Circular Aclaratoria N° 2.

119. (157) Art. 1.4.1.1 CRONOGRAMA DE LA LICITACIÓN

En relación a la recepción de Ofertas y apertura de ofertas técnica, modificado mediante Circular Aclaratoria N°1 de fecha 12 de noviembre de 2025, se establece:

- i) Recepción de Ofertas y apertura de ofertas técnicas: 14 de enero de 2026 a las 12:00 horas.

Consulta:

En función a la nueva entrega de Antecedentes Referenciales recibidos el día 10 de diciembre de 2025, en los que se han detectado cambios significativos en los alcances del proyecto, y

los cuales requieren de un tiempo adicional para su revisión y actualización del estudio, solicitamos aplazamiento de la recepción de ofertas en, al menos, 45 días.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 1 de la Circular Aclaratoria N° 2.

120. (180) Referencia 1: Bases Técnicas. Artículo 2.7.1.8 ASPECTOS SOCIOECONÓMICOS Y PROTECCIÓN A LA COMUNIDAD

En relación con lo mencionado en el artículo 2.7.1.8, numeral ii) Medidas de prevención, el cual indica:

“Previo a la intervención de la faja, se deben implementar cercos sanitarios para prevenir la presencia de ratones u otros vectores que puedan originarse producto de los movimientos de tierra que se realizarán en la obra. Cabe destacar que se realizará un monitoreo y seguimiento continuo del Sistema de Control de Roedores cada 30 (treinta) días, antes y durante la fase de construcción del Proyecto, con el objeto de: verificar la eficiencia del sistema, proponer mejoras en caso de hallazgos, realizar reemplazo de cebos y retirar individuos muertos”

Solicitamos al MOP confirmar nuestro entendimiento de que los movimientos de tierra efectuados cercanos a zonas urbanas, corresponderán a cercos sanitarios físicos.

Respuesta: La medida de prevención señalada en la consulta es parte del Plan de Manejo Ambiental y Territorial Mínimo obligatorio que debe implementar la Sociedad Concesionaria durante la etapa de construcción, de acuerdo con lo establecido en los artículos 2.7 y 2.7.1 de las Bases de Licitación, y a su vez, forma parte de las obligaciones relativas al Programa de Gestión Sustentable para la etapa de construcción de cada Sector. Por lo anterior, de conformidad con lo establecido en el artículo 1.9.1.4.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, la Sociedad Concesionaria deberá someter a la revisión y aprobación del inspector fiscal dicho Programa, el cual según lo preceptuado en el referido artículo, deberá contener, como mínimo, la “Descripción y especificación de los objetivos del PGS y el desglose de las actividades que la Sociedad Concesionaria adoptará durante la etapa de construcción para implementar cada una de las medidas y/o exigencias ambientales y territoriales contenidas en el Plan de Manejo Ambiental y Territorial Mínimo, establecido en el artículo 2.7.1”.

121. (208) Art. 1.8.1.2 INFRAESTRUCTURA PREEXISTENTE

En relación a la entrega de infraestructura preexistente se indica que se entregará a la Sociedad Concesionaria la faja fiscal de la actual concesión, según el artículo 1.8.1.2.

Consulta:

- A) Se solicita confirmar que el edificio de administración de la actual sociedad concesionaria se encuentra dentro del área fiscal y será considerado como parte de la infraestructura preexistente.
- B) En caso de no confirmar B), se solicita aclarar.
- C) Se solicita indicar cuál es la ubicación y equipamiento que se podrá disponer del Edificio de administración desde la entrega de la infraestructura preexistente.
- D) Se solicita confirmar que el Centro de Control de la actual sociedad concesionaria se encuentra dentro del área fiscal y será considerado como parte de la infraestructura preexistente.
- E) Se solicita indicar cuál es la ubicación y equipamiento que se podrá disponer para operar el Centro de Control desde la entrega de la infraestructura preexistente.

Respuesta A): No se confirma.

Respuestas B) y C): En el entendido que la consulta se refiere a la confirmación de lo indicado en la letra A), se informa que el edificio de la actual Sociedad Concesionaria



no forma parte de la infraestructura preexistente a que se refiere el artículo 1.8.1.2 de las Bases de Licitación. Al respecto, remítase a lo establecido en el artículo 2.2.2.25 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en el cual se establece que “La Sociedad Concesionaria deberá presentar una propuesta de diseño para actualizar, ampliar o mantener y reorganizar las actuales instalaciones de la administración o para construir un edificio administrativo nuevo”.

Respuesta D): Se confirma.

Respuesta E): El Centro de Control será entregado a la Sociedad Concesionaria como parte de la infraestructura preexistente señalada en el artículo 1.8.1.2 de las Bases de Licitación, y estará emplazado en el edificio ubicado dentro de la Faja Fiscal aproximadamente en el Dm 1.019.500, contiguo a la Plaza de Peaje “Acceso Puerto Montt” indicada en la Tabla N° 11 de las Bases de Licitación. El referido Centro de Control se encuentra operando según las exigencias de las Bases de Licitación del contrato “Concesión Internacional Ruta 5 Tramo Río Bueno - Puerto Montt”, adjudicado mediante D.S. MOP N° 1.112 de 14 de noviembre de 1997. El equipamiento preexistente del Centro de Control estará disponible para operar desde la entrega de la infraestructura preexistente, y corresponde al siguiente: i) 2 (dos) computadores; ii) 2 (dos) UPS; iii) 1 (una) impresora; iv) 3 (tres) televisores CCTV; v) 1 (un) decodificador CCTV; y vi) 2 (dos) teléfonos IP (Telsur).

122. (205) 1.4.1.2 CONSULTAS Y ACLARACIONES

“...en la Oficina de Partes de la DGC, hasta 30 (treinta) días antes de la fecha de recepción de las Ofertas...”.

Consulta:

Considerando la fecha de recepción de la Circular Aclaratoria N°3 y su contenido que cambia aspectos relevantes del modelo de negocio del proyecto, se solicita disminuir la cantidad de días para realizar consultas.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 4 de la Circular Aclaratoria N° 3.

123. (206) 1.4.1.1 CRONOGRAMA DE LA LICITACIÓN

En función a la fecha de recepción de ofertas y apertura de ofertas técnicas: 4 de marzo 2025.

Consulta:

Se solicita aumento de 3 semanas para la entrega de ofertas.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 1 de la Circular Aclaratoria N° 2.

124. (184) Referencia 1: ORD N°133-2025. Antecedente Referencial N°3 Obra de Conexión N°15 “Salidas desde ramal sur oriente hacia calle de servicio lado oriente (Acceso a Puerto Varas)”

Referencia 2: Circular aclaratoria N°3 Numeral 23 Artículo 1.8.9.1 “NUEVOS ACCESOS Y OBRAS DE CONEXIÓN EXIGIDAS EN LAS BASES DE LICITACIÓN”

Según el documento del PID sobre la Obra 15 se señala, “se prevé la necesidad de contar con un acceso más expedito para los vehículos de tipo Ambulancia que se dirijan desde Ruta 5 hacia el Hospital de Puerto Varas, desde el sentido norte – sur y del sentido sur – norte, dados los posibles atochamientos que se produzcan en la plaza de peaje lateral Acceso Puerto Varas Sur previo a la puesta en servicio provisoria de la totalidad de las obras.

En ese sentido, el objetivo de la obra de conexión “Salidas desde ramal sur oriente hacia calle de servicio lado oriente (Acceso a Puerto Varas)” es proveer a los vehículos de tipo Ambulancias de las facilidades necesarias para que puedan acceder de manera expedita desde Ruta 5 hacia el Hospital de Puerto Varas, en el sector del enlace Puerto Varas Sur aproximadamente en el Dm 1.007.500. Esta obra se deberá implementar hasta la puesta en servicio provisoria de la totalidad de las obras.”

Para una mejor comprensión, solicitamos confirmar lo siguiente:

¿Se debe construir una calle de servicio bidireccional, paralela a la existente, con el fin de contar con un acceso más expedito para vehículos de emergencia (por ejemplo, ambulancias) que se dirijan desde la Ruta 5 hacia el Hospital de Puerto Varas, tanto en sentido norte-sur como sur-norte? Dada la finalidad de esta vía, ¿cómo piensa el MOP otorgar la exclusividad de esta vía a los vehículos de emergencia?



Respuesta: No se confirma. Remítase a lo establecido en el artículo 1.8.9.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en el cual se establece que “La Sociedad Concesionaria deberá actualizar los proyectos contenidos en el Antecedente Referencial N° 3 de conformidad con la normativa vigente, los estándares de calidad y los requisitos exigidos en las Bases de Licitación”; en ese sentido, la Sociedad Concesionaria deberá presentar para revisión y aprobación del inspector fiscal las obras necesarias para “proveer a los vehículos de tipo Ambulancias de las facilidades necesarias para que puedan acceder de manera expedita desde Ruta 5 hacia el Hospital de Puerto Varas, en el sector del enlace Puerto Varas Sur”, de acuerdo con lo establecido para la obra de conexión N° 15 “Salidas desde ramal sur oriente hacia calle de servicio lado oriente (Acceso a Puerto Varas)” en el Antecedente Referencial N° 3. Al respecto, remítase al Antecedente Referencial N° 3 denominado “PID de las Obras de Conexión”, puesto a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficios Ord. N° 72 de 3 de julio de 2025, N° 133 de 10 de diciembre de 2025 y N° 9 de 21 de enero de 2026, emitidos por la Jefa (S) de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC.

Además, remítase a lo dispuesto en el artículo 1.11.1.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, 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”, y 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”.



125. (190) Referencia 1: Circular Aclaratoria N°3. Bases Administrativas. Numeral 23 Artículo 1.8.9.1 "NUEVOS ACCESOS Y OBRAS DE CONEXIÓN EXIGIDAS EN LAS BASES DE LICITACIÓN"

Referencia 2: Bases Administrativas: Artículo 1.9.1.1.1 ELABORACIÓN DEL EIA Y/O DIA Y SU TRAMITACIÓN

Respecto a lo indicado en el numeral 23 de la Circular Aclaratoria N°3, en el cual se establecen disposiciones específicas para las Obras N°20 y N°21 de la Tabla 6 (reemplazo del Puente Rahue lado Oriente y reemplazo del Puente Maullín lado Oriente, respectivamente), las cuales en el segundo párrafo exigen lo siguiente:

"Para la ejecución de cada una de las obras de reemplazo de puentes indicadas en los N° 20 y N° 21 de la Tabla N° 6, la Sociedad Concesionaria deberá, a su entero cargo y costo, presentar la respectiva consulta de pertinencia de ingreso al SEIA y, en caso que proceda, obtener la correspondiente resolución de calificación ambiental favorable, de acuerdo con la normativa vigente y las exigencias de las Bases de Licitación."

En relación con lo anterior, solicitamos al MOP aclarar si, en el caso de que la consulta de pertinencia determine que las Obras N°20 y N°21 deben ingresar al SEIA, dichas obras deberán incorporarse en el EIA para la totalidad del proyecto, o bien en los EIA y/o DIA correspondientes a los Sectores B y C (asociados a cada puente), de acuerdo con la opción que adopte el Concesionario, conforme a lo indicado en el artículo 1.9.1.1.1 de las Bases de Licitación.

Lo anterior se consulta debido a que, al ingresar la consulta de pertinencia y eventual evaluación ambiental de manera independiente para las obras N° 20 y N° 21 de la tabla N° 6, es altamente probable que los plazos de esta evaluación se superpongan con los plazos de la evaluación ambiental del EIA para la totalidad del proyecto o los EIA y/o DIA para las obras asociadas a los Sectores A, B y C, pudiéndose generar una duplicidad de evaluación ambiental en estos puntos específicos, además de imposibilitar su ejecución dentro del plazo de 24 (veinticuatro) meses desde la adjudicación del Proyecto.

Adicionalmente, solicitamos confirmar expresamente que el plazo contractual de veinticuatro (24) meses no considera ni imputa como tiempo de ejecución aquel que insuma el MOP en la revisión, formulación de observaciones y/o aprobación de los proyectos, ingenierías, antecedentes técnicos o entregables presentados por la Concesionaria, atendido que dichos plazos de respuesta y aprobación no se encuentran bajo su esfera de control. En particular, requerimos se confirme que los eventuales períodos de espera asociados a tales instancias no serán computados para efectos del plazo contractual, ni generarán incumplimientos imputables a la Concesionaria.

Respuesta: Respecto del ingreso de la consulta de pertinencia y eventual evaluación ambiental para las obras N° 20 y N° 21, remítase a lo establecido en el artículo 1.8.9.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en el cual se establece que "Para la ejecución de cada una de las obras de reemplazo de puentes indicadas en los N° 20 y N° 21 de la Tabla N° 6, la Sociedad Concesionaria deberá, a su entero cargo y costo, presentar la respectiva consulta de pertinencia de ingreso al SEIA y, en caso que proceda, obtener la correspondiente resolución de calificación ambiental favorable". En ese sentido, para cada una de las obras N° 20 y N° 21 señaladas en el referido artículo 1.8.9.1, la Sociedad Concesionaria deberá presentar la respectiva consulta de pertinencia de ingreso al SEIA y, en caso de que alguna o ambas requieran ingresar al SEIA, se deberá presentar a dicho servicio el respectivo EIA o DIA de estas obras separadamente del EIA de la totalidad del proyecto o de los EIA y/o DIA correspondientes a los Sectores A, B y C.

En relación al plazo máximo de ejecución de las obras de conexión establecido en el artículo 1.8.9.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, se hace presente que este incluye los plazos de revisión, corrección de observaciones y aprobación por parte del inspector fiscal.

126. (197) APROBACIÓN DEL PRIMER PLAN Y PROGRAMA DE CONSERVACIÓN DE LAS OBRAS

En la Circular Aclaratoria N° 3, se modifica el segundo párrafo del artículo. Se indica que el Concesionario deberá adoptar las acciones tendientes a reforzar las estructuras correspondientes a los puentes Rahue, ubicado aproximadamente en el Dm 929.407, y Maullín, ubicado aproximadamente en el Dm 999.305, ambos emplazados en el lado oriente de la Ruta 5, previa aprobación del inspector fiscal. El objetivo de este refuerzo es asegurar su funcionamiento con 2 (dos) pistas de circulación en cada uno de ellos, hasta su reemplazo según lo establecido en el artículo 1.8.9.1 "NUEVOS ACCESOS Y OBRAS DE CONEXIÓN EXIGIDAS EN LAS BASES DE LICITACIÓN"

Así, en el artículo 1.8.9.1 indica en el cuarto párrafo que el plazo máximo para la ejecución de las obras N° 20 (Reemplazo Puente Rahue lado Oriente) y N° 21 (Reemplazo Puente Maullín lado Oriente) será de 24 (veinticuatro) meses contados desde la fecha de publicación en el Diario Oficial del decreto supremo de adjudicación más el número de meses transcurridos entre la fecha de ingreso al SEIA de la consulta de pertinencia y la fecha de obtención del respectivo pronunciamiento en caso de que no se requiera ingresar al SEIA;

Teniendo presente que:

- a) las actuaciones de refuerzo necesitarán un plazo de revisión y aprobación por el inspector fiscal y un tiempo de ejecución en el que se deberá efectuar el desvío por la calzada poniente, operando de forma bidireccional con el riesgo de accidentes frontales que ello supone.
- b) en el caso de que, ingresada la pertinencia de los puentes, el SEA resuelva su no ingreso de modificación de los puentes al sistema de evaluación, en el más breve plazo deberá comenzar la demolición de estos para poder realizar su reemplazo en los 24 meses que indica el artículo 1.8.9.1
- c) Una vez se empiece a demoler los puentes, será necesario desviar de nuevo el tránsito por la calzada poniente en forma bidireccional. Es importante tener en consideración la percepción de usuario de la ruta y la seguridad asociada.

Consulta:

Se solicita reconsiderar la necesidad de refuerzo de los puentes Rahue y Maullín en la fase previa a la demolición de estos, dada la escasa repercusión de la medida en el tiempo y que para su ejecución se requieren desvíos a una calzada de forma bidireccional.

Respuesta: Se mantiene lo establecido en el artículo 1.8.1.3.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en cuanto señala que el Concesionario "deberá adoptar las acciones tendientes a reforzar las estructuras correspondientes a los puentes Rahue, ubicado aproximadamente en el Dm 929.407, y Maullín, ubicado aproximadamente en el Dm 999.305, ambos emplazados en el lado oriente de la Ruta 5, previa aprobación del inspector fiscal, con el objetivo de asegurar su funcionamiento con 2 (dos) pistas de circulación en cada uno de ellos, hasta su reemplazo según lo indicado en los Antecedentes Referenciales N° 1 y N° 2 señalados en la Tabla N° 2 del artículo 1.3.3 y lo establecido en el artículo 1.8.9.1".

127. (202) 1.8.9 NUEVOS ACCESOS Y OBRAS DE CONEXIÓN A LA VÍA CONCESIONADA

Consulta:

Se solicita aclarar cuál será el mecanismo a utilizar en el caso de que las obras de conexión requieran de la necesidad de expropiaciones. Se solicita aclarar cómo procederán los plazos asociados, ya sea a nivel de expropiaciones como retraso en las obras.

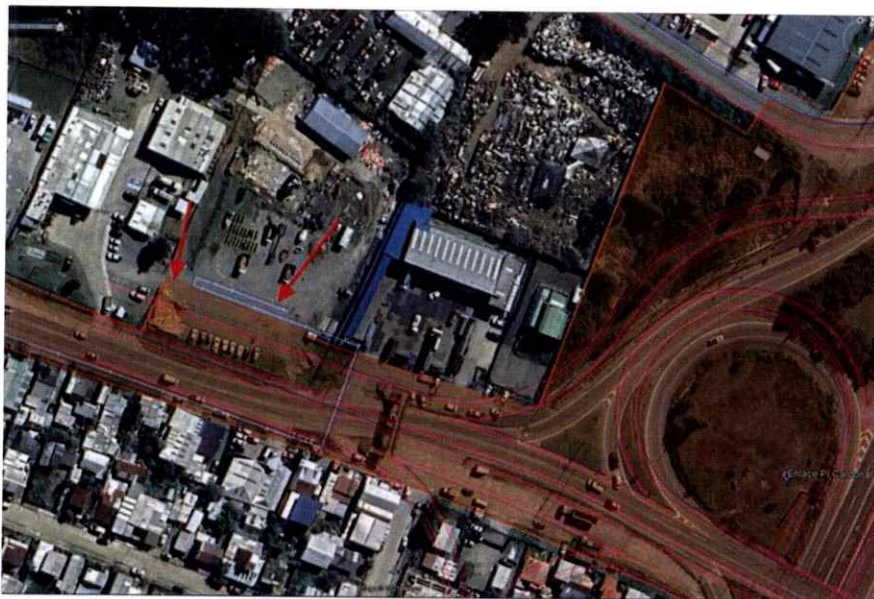
Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.8.9.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en el cual se establece que "Las obras señaladas en la Tabla N° 6 se deberán ejecutar en los terrenos



correspondientes a la Faja Fiscal de la actual concesión denominada “Concesión Internacional Ruta 5 Tramo Río Bueno – Puerto Montt” (adjudicada mediante D.S. MOP N° 1.112 de 14 de noviembre de 1997), a entregar como infraestructura preexistente de acuerdo a lo señalado en el artículo 1.8.1.2, por lo cual no requieren expropiaciones”.

128. (207) OBRAS DE CONEXIÓN

Se observa que al superponer el KMZ de la Obra de Conexión N°19: “Pasarela sector Ramal 1 Enlace Cardonal” con el archivo KMZ con “Límites actuales “Concesión Internacional Ruta 5 Tramo Río Bueno – Puerto Montt””, entregado mediante Ordinario N°096 de fecha 28 de agosto de 2025, parte de la Pasarela Peatonal queda fuera de la faja actual, por lo que se requerirá expropiación.



Consulta:

- A) Se consulta respecto de la entrega de estos terrenos necesarios para la construcción de esta obra de conexión.
- B) Se solicita confirmar que todas las obras de conexión no requerirán expropiaciones.
- C) En caso de no confirmar B, se solicita aclarar los plazos y pasos a seguir en caso de que una(s) obra(s) de conexión requieran de expropiación de terrenos.

Respuestas A), B) y C): Remítase a lo establecido en el artículo 1.8.9.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en el cual se establece que “Las obras señaladas en la Tabla N° 6 se deberán ejecutar en los terrenos correspondientes a la Faja Fiscal de la actual concesión denominada “Concesión Internacional Ruta 5 Tramo Río Bueno – Puerto Montt” (adjudicada mediante D.S. MOP N° 1.112 de 14 de noviembre de 1997), a entregar como infraestructura preexistente de acuerdo a lo señalado en el artículo 1.8.1.2, por lo cual no requieren expropiaciones”.

Además, se hace presente que el Antecedente Referencial N° 3 forma parte de los Antecedentes Referenciales señalados en el artículo 1.3.3 de las Bases de Licitación, modificado previamente por Circular Aclaratoria N° 3. Por lo anterior, 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.

129. (186) Referencia 1: Ord. 134-2025. Antecedentes Contrato Servicios de Inspección y Monitoreo de Puentes. Antecedentes del Monitoreo de los puentes. Puente Rahue Oriente
Referencia 2: Circular Aclaratoria N°3. Bases Administrativas. Numeral 19

La circular aclaratorio N°3 numeral 19, señala lo que sigue:

“El concesionario, además, deberá adoptar las acciones tendientes a reforzar las estructuras

correspondientes a los puentes Rahue, ubicado aproximadamente en el Dm 929.407, y Maullin, ubicado aproximadamente en el Dm 999.305, ambos emplazados en el lado oriente de la ruta 5, previa aprobación del inspector fiscal, con el objetivo de asegurar su funcionamiento con 2 pistas de circulación en cada uno de ellos, hasta su reemplazo según lo indicado en los antecedentes referenciales N°1 y N°2 señalados en la tabla N°2 DEL ARTICULO 1.3.3 ...”

Por otro lado, el informe mensual 06_2025 v01 del Puente Rahue, del ORD 134-2025, muestra que la aceleración horizontal de los nodos R1 (pilar 2 desde estribo norte), L1 (pilar 1 desde junta de dilatación entre vanos, Dir. norte) y C1 (pilar 3 desde el estribo sur), se encuentran en umbrales de trabajo superior a lo aceptable e incluso sobre lo excesivo, por lo cual, como medida de mitigación para el daño que puede generar a largo plazo se señala lo que sigue:

“se estableció una limitación de velocidad a vehículos pesados a 60 km/h y una reducción de adelantamiento entre este tipo de vehículos, lo que ha supuesto que en las últimas semanas del periodo informado continúe registrándose una tendencia decreciente en la amplitud máxima de la aceleración horizontal en comparación con las semanas anteriores, evitando la generación de alertas”

En consideración de los antecedentes expuestos y con el fin de asegurar la igualdad de las ofertas entre los licitantes, se solicita al Ministerio de Obras Públicas (MOP) confirmar la continuidad de la reducción de velocidad para vehículos pesados como medida preventiva adicional y complementaria a las acciones de refuerzo estructural, para garantizar el correcto funcionamiento del Puente Rahue hasta su reemplazo.

Respuesta: No se confirma. Las acciones tendientes a reforzar las estructuras deberán ser propuestas por la Sociedad Concesionaria. Al respecto, remítase a lo establecido en el artículo 1.8.1.3.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en cuanto señala que el Concesionario “deberá adoptar las acciones tendientes a reforzar las estructuras correspondientes a los puentes Rahue, ubicado aproximadamente en el Dm 929.407, y Maullín, ubicado aproximadamente en el Dm 999.305, ambos emplazados en el lado oriente de la Ruta 5, previa aprobación del inspector fiscal, con el objetivo de asegurar su funcionamiento con 2 (dos) pistas de circulación en cada uno de ellos, hasta su reemplazo según lo indicado en los Antecedentes Referenciales N° 1 y N° 2 señalados en la Tabla N° 2 del artículo 1.3.3 y lo establecido en el artículo 1.8.9.1”.

130. (191) 1.8.1.3.1. CONSERVACION DE LA INFRAESTRUCTURA PREEXISTENTE HASTA LA APROBACIÓN DEL PRIMER PLAN Y PROGRAMA DE CONSERVACIÓN DE LAS OBRAS

Mediante Circular Aclaratoria N°3 se indica “Como parte de los documentos relacionados con el cuidado, mantenimiento y conservación de las obras, el MOP entregará al Concesionario lo referido a esta materia, contenido en el contrato denominado "Servicios de Inspección de Especialista Estructural y Monitoreo Instrumentalizado de Puentes en Ruta 5 Tramo Rio Bueno - Puerto Montt", mediante el cual se implementó un sistema integral de monitoreo e inspección de estructuras de puentes preexistentes en la concesión señalada en el párrafo precedente, y la Sociedad Concesionaria deberá dar continuidad al monitoreo y al funcionamiento de los instrumentos en condiciones similares a las que se ejecutan en la concesión actual durante la fase 1 de la etapa de explotación”

Consultas:

1. Se solicita información sobre el contrato vigente en la actualidad denominado "Servicios de Inspección de Especialista Estructural y Monitoreo Instrumentalizado de Puentes en Ruta 5 Tramo Rio Bueno - Puerto Montt", sobre todo en lo referente a los alcances y responsabilidades que pudiese tener la Sociedad Concesionaria, esto es coste, medios a disponer, responsabilidad, etc



2. No se detalla cuantas, o que estructuras están siendo monitoreadas, ya que no se incluye el párrafo al que hace referencia. Se desea saber a cuantas estructuras se les está haciendo este seguimiento en la actualidad.
3. Se desea saber a cuantas estructuras se exigirá llevar este seguimiento con monitoreo e inspecciones en la fase 1 de explotación.

Respuestas 1 y 2: Remítase a lo establecido en el artículo 1.8.1.3.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en el cual se establece que “Como parte de los documentos relacionados con el cuidado, mantenimiento y conservación de las obras, el MOP entregará al Concesionario lo referido a esta materia, contenido en el contrato denominado ‘Servicios de Inspección de Especialista Estructural y Monitoreo Instrumentalizado de Puentes en Ruta 5 Tramo Río Bueno – Puerto Montt’”.

Al respecto, remítase a los Antecedentes Informativos entregados a los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficio Ord. N° 134 de 10 de diciembre de 2025, emitido por la Jefa (S) de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC, en el cual se encuentran antecedentes del referido contrato.

Respuesta 3: Remítase a lo establecido en el artículo 2.4.3.1.4 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, el cual dispone que “Durante la fase 1 de la etapa de explotación, el Adjudicatario o la Sociedad Concesionaria, según corresponda, está obligada a realizar un seguimiento del estado de todos los puentes y las estructuras preexistentes y nuevas que formen parte del Área de Concesión durante dicha fase, incluyendo un sistema integral de monitoreo e inspección de estructuras preexistentes como el indicado en el segundo párrafo del artículo 1.8.1.3.1, en aquellas estructuras que el inspector fiscal determine previa propuesta de la Sociedad Concesionaria en el primer Programa de Conservación de las Obras de la fase 1, las que no podrán exceder de 8 (ocho)”. En este sentido, el inspector fiscal podrá determinar el monitoreo e inspección de hasta 8 (ocho) estructuras preexistentes.

131. (196) 2.4.3.1.4 CONSERVACIÓN DE PUENTES Y ESTRUCTURAS

El artículo se ha modificado por la Circular Aclaratoria N°3, por el numeral 95. Se indica en el nuevo segundo párrafo que “Durante la fase 1 de la etapa de explotación, el Adjudicatario o la Sociedad Concesionaria, según corresponda, está obligada a realizar un seguimiento del estado de todos los puentes y las estructuras preexistentes y nuevas que formen parte del Área de Concesión durante dicha fase, incluyendo un sistema integral de monitoreo e inspección de estructuras preexistentes como el indicado en el segundo párrafo del artículo 1.8.1.3.1, en aquellas estructuras que el inspector fiscal determine previa propuesta de la Sociedad Concesionaria en el primer Programa de Conservación de las Obras de la fase 1, las que no podrán exceder de 8 (ocho). Para ello, en la entrega del primer Programa...”.

Respecto de las características del sistema de monitoreo e inspección que hace referencia, (nuevo) segundo párrafo del artículo 1.8.1.3.1 únicamente se puede extraer que es “...un sistema integral de monitoreo e inspección de estructuras de puentes preexistentes en la concesión señalada en el párrafo precedente (que no viene dicho párrafo), y la Sociedad Concesionaria deberá dar continuidad al monitoreo y al funcionamiento de los instrumentos en condiciones similares a las que se ejecutan en la concesión actual durante la fase 1 de la etapa de explotación”. No se incluye características ni detalles de cómo es el sistema de monitoreo e inspecciones.

Consultas:

1. Se solicita información del sistema de monitoreo e inspección implantado en la actualidad. Se desea información sobre número de estructuras, equipos o sistemas de monitoreo implementados, metodología y equipos a disponer, frecuencia, y coste integral del monitoreo e inspección implementados.

2. Se solicita aclarar el número de estructuras en que se deberá implementar este sistema de monitoreo e inspección, si será sobre las estructuras preexistentes, o también sobre las nuevas como dice el artículo; o si será sobre todos los puentes o 8 puentes como máximo.

Respuesta 1: Remítase a lo establecido en el artículo 1.8.1.3.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, el cual dispone que “Como parte de los documentos relacionados con el cuidado, mantenimiento y conservación de las obras, el MOP entregará al Concesionario lo referido a esta materia, contenido en el contrato denominado ‘Servicios de Inspección de Especialista Estructural y Monitoreo Instrumentalizado de Puentes en Ruta 5 Tramo Río Bueno – Puerto Montt’”.

Al respecto, remítase a los Antecedentes Informativos entregados a los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficio Ord. N° 134 de 10 de diciembre de 2025, emitido por la Jefa (S) de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC, en el cual se encuentran antecedentes del referido contrato.

Respuesta 2: Remítase a lo establecido en el artículo 2.4.3.1.4 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, el cual dispone que “Durante la fase 1 de la etapa de explotación, el Adjudicatario o la Sociedad Concesionaria, según corresponda, está obligada a realizar un seguimiento del estado de todos los puentes y las estructuras preexistentes y nuevas que formen parte del Área de Concesión durante dicha fase, incluyendo un sistema integral de monitoreo e inspección de estructuras preexistentes como el indicado en el segundo párrafo del artículo 1.8.1.3.1, en aquellas estructuras que el inspector fiscal determine previa propuesta de la Sociedad Concesionaria en el primer Programa de Conservación de las Obras de la fase 1, las que no podrán exceder de 8 (ocho)”. En este sentido, el inspector fiscal podrá determinar el monitoreo e inspección de hasta 8 (ocho) estructuras preexistentes.

132. (169) En numeral 1.12.8 de las BALI, denominado “Equipamiento para el Inspector Fiscal”, contempla la entrega al Inspector Fiscal de una oficina central y una bodega, dentro del área de concesión y con visión directa a la ruta, en el plazo de 15 días contados desde la fecha de autorización de la puesta en servicio provisoria de las obras preexistentes. Entendemos que la actual concesión adjudicada mediante DS MOP N°1.112 del año 1997 no cuenta con oficinas para la Inspección Fiscal dentro del área de concesión, por lo que resulta imposible cumplir con esta exigencia dentro del plazo de 15 días establecido en las BALI. Se solicita rectificar el plazo de cumplimiento de esta obligación o permitir disponer de oficinas provisorias para la Inspección Fiscal fuera del área de concesión, mientras se construyen las definitivas.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.12.8 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en el cual se señala que “El Concesionario será el único responsable a su entero cargo y costo del suministro, pagos de consumos básicos y mantención para el inspector fiscal y su asesoría de una oficina central y una bodega para almacenamiento de información dentro del Área de Concesión”. Respecto al plazo para la entrega de las instalaciones y equipamiento, remítase a la rectificación N°43 de la Circular Aclaratoria N°3, en cuanto establece que “El plazo para la entrega de estas instalaciones y equipamiento será de 45 (cuarenta y cinco) días contados desde la fecha de autorización de la puesta en servicio provisoria de las obras preexistentes”.

133. (159) 2.1. SISTEMA DE COBRO INTERMEDIO (Antecedente Referencial N°1)

Se indica que el punto de cobro Troncal Cuatro Vientos en el Dm 962.200 debe tener 2 vías de cobro manuales por sentido y 3 (tres) vías de cobro Multi Lane Free Flow por sentido. Se podría considerar razonable disponer 2 (dos) vías por sentido Multi Lane Free Flow



provenientes de ambos sentidos poniente y oriente considerando que se encuentran dentro del Sector B (dos pistas por sentido).

B	Troncal Cuatro Vientos	Troncal	962.200	Manual	2 por sentido
				Multi Lane Free Flow	3 por sentido

Consulta:

- Se solicita considerar 2 vías de cobro Free Flow por sentido, dado que el Sector B será de doble calzada.
- Se pide aclaración o confirmación el número de vías de cobro Multi Lane Free Flow para la Troncal Cuatro Vientos.

Respuestas a) y b): Remítase a la rectificación N° 54 de la Circular Aclaratoria N° 3.

134. (160) 2.1. SISTEMA DE COBRO INTERMEDIO/FINAL (Antecedente Referencial N°1)

Se indica que en el Dm aproximado del punto de cobro Troncal Cuatro Vientos para el sistema de cobro intermedio es 962.200 y que para el sistema de cobro final el Dm es el 962.400.

B	Troncal Cuatro Vientos	Troncal	962.200	Manual	2 por sentido
				Multi Lane Free Flow	3 por sentido
B	T4	962.400	Ambos		Multi Lane Free Flow

Consulta:

- Se consulta cómo podrá operar el sistema manual del alado Sur-Norte del Peaje Cuatro vientos durante la construcción de la calle lateral que conecta con el Dm 962.200, ubicación inicial e intermedia del peaje.
- Se solicita dejar a criterio de la Sociedad Concesionaria situar el pórtico Multi Lane Free Flow entre 962.200 y 962.400, ambos dm inclusive, otorgando así la posibilidad de poder ubicar el pórtico en su posición final, es decir, en el Dm 962.400 para el sistema de cobro intermedio y final.
- Se pide aclaración o confirmación sobre la localización del pórtico MLFF para el sistema de cobro intermedio y final.

Respuesta a): En el entendido que la consulta se refiere a la conexión vial entre la Ruta 5 y la calle de servicio lado oriente, ubicada aproximadamente en el Dm 962.200, se hace presente que dicha conexión forma parte del Anteproyecto de Diseño Geométrico contenido en el Antecedente Referencial N° 2 señalado en el artículo 1.3.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3. Al respecto, remítase al citado artículo, en cuanto establece que los antecedentes entregados por el MOP, 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 a lo establecido en el artículo 2.2.2.23 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en el cual se señala que, para el sistema de cobro intermedio “el Concesionario deberá desarrollar un proyecto que no requiera expropiaciones y que permita coexistir, en forma conjunta en las plazas de peaje troncales (...) un sistema de peaje manual y un sistema de peaje electrónico en modalidad ‘Multi Lane Free Flow’”.

Respuesta b): Para el sistema de cobro intermedio, remítase a la rectificación N° 54 de la Circular Aclaratoria N° 3.

Respuesta c): Remítase a las rectificaciones N° 54 y N° 55 de la Circular Aclaratoria N° 3.

135. (161) 2.1.-SISTEMA DE COBRO INTERMEDIO (Antecedente Referencial N°1)

En los peajes actuales de la Concesión hay una serie de estructuras para las marquesinas del peaje.

Consulta:

Se solicita confirmación o consentimiento para la utilización de estas marquesinas para la instalación de los pórticos Free Flow para la fase de cobro intermedio. Para ello se realizaría el cálculo estructural y funcional pertinente.

Respuesta: No se confirma. Remítase a lo establecido en el artículo 2.3.1.21 de las Bases de Licitación, el cual dispone que "La Sociedad Concesionaria deberá construir a su entero cargo, costo y responsabilidad, los pórticos de acuerdo al detalle que se señalan en la Tabla N° 12 del artículo 1.14.1.2 y en la Tabla N° 13 del artículo 1.14.1.3 y a lo establecido en el artículo 2.2.2.23".

Asimismo, remítase a lo indicado en el artículo 2.2.2.23 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en el cual se establece que "La Sociedad Concesionaria deberá rediseñar y diseñar a su entero cargo, costo y responsabilidad, un Proyecto de Ingeniería de Detalle de los Puntos de Cobro, según lo establecido en el artículo 1.14.1, así como del Sistema de Cobro asociado, con los requerimientos exigidos en los artículos 1.14.3 y 2.2.3".

136. (194) 1.14.1 SISTEMA DE COBRO DE TARIFAS

Este artículo se modifica con la Circular Aclaratoria n° 3, donde se indica que "El Sistema de Cobro Intermedio se aplicará en los Sectores A, B y C hasta la autorización de puesta en servicio provisoria de la totalidad de las obras".

La puesta en servicio provisoria es distinta para los Sectores, para los Sectores A y B está prevista para el mes 90 (al que habría que añadir los meses de demora por tramitación ambiental y hallazgos arqueológicos, α y β). La puesta en servicio provisoria para el Sector C está prevista para el mes 96 (al que habría que añadir los meses de demora por tramitación ambiental y hallazgos arqueológicos).

Se indica en el artículo que durante el período entre la puesta en servicio provisoria de los primeros sectores hasta la puesta en servicio provisoria del último Sector, se deberá mantener sistema de cobro intermedio, con cobro manual, Stop & Go, y MLFF (solo en Cuatro Vientos y Puerto Montt) y por tanto que los nuevos pórticos y sistema MLFF de los sectores que obtengan primero las PSP no se pondrá en funcionamiento en este período, hasta la Puesta en Servicio Provisoria de la totalidad de las obras en que se podrá en funcionamiento todos los equipos MLFF.

Teniendo en cuenta que, si en un sector aparecen restos arqueológicos y/o se puede retrasar su tramitación de RCA, puede haber un desfase considerable de tiempo entre la puesta en servicio provisoria de la totalidad de las obras respecto a para los sectores que tengan las primeras puestas en servicio provisoria parciales. En este sentido la instalación anticipada de los pórticos en los sectores que consiguen la Puesta en servicio parcial implicaría la exposición prolongada de sus equipos electrónicos y sistemas asociados a deterioro y posibles riesgos de sustracción y vandalismo.

Consulta:

- i. Se entiende que, para la obtención de la puesta en servicio provisoria de estos primeros sectores, no deberán tener operativo el sistema MLFF y se podrá posponer la instalación del sistema hasta la puesta en servicio provisoria de la totalidad de las obras. Se solicita confirmar.
- ii. En caso de no confirmar a), se solicita aclarar y explicar el objetivo de tener los sistemas instalados para la PSP parcial sin poder ser utilizados hasta la PSP de la totalidad de las obras.



Respuestas i) y ii): En relación con el procedimiento para la autorización de cada puesta en servicio provisoria parcial de las obras, remítase a lo establecido en el artículo 1.12.1.2 de las Bases de Licitación. Respecto a la implementación del Sistema de Cobro Final, remítase a lo dispuesto en el artículo 1.14.1.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3. Por último, en cuanto a los proyectos de ingeniería de detalle de los puntos de cobro, remítase a lo señalado en el artículo 2.2.2.23 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en el cual se establece que “A partir de la autorización de la puesta en servicio provisoria de la totalidad de las obras, la Sociedad Concesionaria deberá implementar un Sistema de Peaje Electrónico en modalidad “Multi Lane Free Flow” en los Puntos de Cobro de la Ruta 5 de acuerdo a lo señalado en el artículo 1.14.1.3”.

Téngase presente, además, lo dispuesto en el artículo 1.7.4 de las Bases de Licitación en cuanto a que “El Concesionario será siempre responsable del cumplimiento cabal, íntegro y oportuno del Contrato de Concesión, de la correcta ejecución de los proyectos y de las obras, y de la operación de la concesión”; y a lo establecido en el artículo 1.11.1.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, 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”.

137. (195) 1.14.1 SISTEMA DE COBRO FINAL

En el último párrafo de este artículo se indica que “Desde la autorización de la puesta en servicio provisoria de la totalidad de las obras, y dentro del plazo máximo de 2 (dos) meses, el Concesionario a su entero cargo, costo y responsabilidad, deber demoler y desmantelar las instalaciones, casetas, obras y equipos que quedaran en desuso en las plazas de peaje tanto troncales como laterales,...”

Consultas:

Se solicita tengan a bien considerar, al menos, un plazo de 4 meses para realizar estos trabajos de demolición y desmantelamiento de peajes, dado que en la presente concesión hay 22 peajes a desmontar, distribuidos a lo largo de toda la ruta.

Respuesta: Se mantiene lo establecido en el artículo 1.14.1.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3.

138. (199) Art. 1.5.3 DURACIÓN DE LA CONCESIÓN

Se define que se imputan al VPI los IM:

IM_i : Ingresos mensuales devengados por concepto de cobro de peajes o tarifas (expresados en UF) en el mes “i” de la concesión, sobre la base de la información señalada en el artículo 1.16.5.4 numeral v).

Además, se define que los ingresos devengados según el art. 1.16.5.4 – numeral v), indica que:

- c) Ingresos devengados en el mes calendario por la Sociedad Concesionaria por concepto de tarifas o peajes, correspondientes a los tránsitos cobrables referidos en la letra b.1) anterior, multiplicados por la tarifa vigente aplicable a cada uno de ellos en el respectivo Punto de Cobro, conforme a lo establecido en los artículos 1.14.2.4.1 y 1.14.2.4.2, 1.14.2.6.1 y 1.14.2.6.4, según corresponda, y en aquellos casos en que conforme a los artículos 1.14.2.6.2 y 1.14.2.6.3 se aplique reducción de tarifa, se deberán considerar los ingresos de acuerdo a la definición establecida en los artículos 1.14.2.6.2.3 y 1.14.2.6.3, respectivamente.

El cálculo de la tarifa T_t hace alusión a los artículos 1.14.2.1.1 y 1.14.2.1.2 para Fase 1 y Fase 2, respectivamente.

En el artículo 1.14.2.1.2 se indica que la Tarifa Base para los descuentos en Fase 2 será \$0, pero en Fase 1 no se indica explícitamente que la Tarifa Base será \$0 para los descuentos.

Entiéndase por descuento el hecho de poder pasar en forma gratuita por plaza de peaje.

Consulta:

- a) Se solicita confirmar que la Tarifa Base para los descuentos en Fase 0 será \$0
- b) Se solicita confirmar que los descuentos no imputarán al cálculo de VPI, es decir, confirmar que en el cálculo se considerará con tarifa \$0.
- c) En caso de no confirmar a) y b), se solicita aclarar.

Respuesta a): Se aclara que el contrato de concesión denominado "Concesión ruta 5 tramo Río Bueno – Puerto Montt", objeto de la presente licitación, no considera fase 0. Al respecto, se hace presente que la fase 1 considera los sistemas de cobro inicial e intermedio, lo cual se encuentra regulado, respectivamente, en los artículos 1.14.1.1 y 1.14.1.2 de las Bases de Licitación, ambos previamente modificados por Circular Aclaratoria N° 3.

Por su parte, respecto al derecho del usuario a pasar en forma gratuita por cualquiera de las plazas de peaje laterales, remítase a lo establecido en el primer párrafo del artículo 1.14.1.1 y en el segundo párrafo del artículo 1.14.1.2.

Respuestas b) y c): Se confirma. Con todo, remítase a lo dispuesto en el numeral v) del artículo 1.16.5.4 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en el cual se define el parámetro *IM_i* del artículo 1.5.3 de las Bases de Licitación.

139. (166) En el numeral 1.14.1.2 de las Bases de Licitación, denominado "Sistema de Cobro Intermedio" Diseño Geométrico", rectificado mediante Circular Aclaratoria N°3, en la nota al pie N°4 de la Tabla N°12, se indica que, para el sentido de cobro norte-sur, en los puntos de cobro "Acceso Puerto Montt" y "By Pass Puerto Montt", el sistema de cobro Manual deberá ser proyectado respectivamente en los costados oriente y poniente de la calzada oriente de la Ruta 5. Se solicita aclarar y corregir la nota al pie ya que ambos peajes indicados, que cobran en dirección Norte – Sur, se localizan en la calzada poniente de Ruta 5. No es posible proyectarlos en la calzada oriente

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en el artículo 1.11.1.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en el cual se establece que "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", agregando 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".

Asimismo, dicho artículo señala que, una vez aprobados los Proyectos de Ingeniería de Detalle por parte del inspector fiscal "Las referidas aprobaciones tampoco liberarán al Concesionario del deber de ejecutar y coordinar las actividades necesarias para resolver las eventuales dificultades que se presenten durante la construcción de las obras y durante la explotación de las mismas, para lo cual la Sociedad Concesionaria deberá proponer las soluciones que sean necesarias a su entero cargo, costo y responsabilidad".



140. (201) Obras de Conexión, Sistema de Cobro Intermedio

Consulta:

- a) Dado que los Nuevos Accesos y Obras de Conexión y Sistemas de Cobro intermedio no serán consideradas como inicio de la construcción de las obras, se solicita confirmar que no será obligación la entrega de los PID en BIM, PGS, las Garantías y Seguros de Construcción, Plan de Calidad a estas Obras, Sistema de Sugerencias, Consultas y/o Reclamos, u otro aspecto asociado al inicio de la construcción de las obras.
- b) En caso de no confirmar a), se solicita aclarar.

Respuestas a) y b): No se confirma. Para la entrega de los Proyectos de Ingeniería de Detalles en BIM, remítase a lo dispuesto en el artículo 1.11.1.1, de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3; respecto al Programa de Gestión Sustentable, remítase a lo dispuesto en el artículo 1.9.1.4.1 previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3; respecto de las garantías de construcción, remítase a lo establecido en el artículo 1.7.5.4.1.1, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3; respecto de los seguros de construcción, remítase a lo establecido en los artículos 1.7.6.4.1.1 y 1.7.6.4.2.1; en cuanto al Plan de Calidad de las Obras, remítase a lo señalado en 1.11.2.3.1; y, por último, respecto del Sistema de Sugerencias, Consultas y/o Reclamos, remítase a lo dispuesto en el artículo 1.11.2.7, todos artículos de las Bases de Licitación.

141. (163) 1.9.1.4.1 OBLIGACIONES RELATIVAS AL PGS PARA LA ETAPA DE CONSTRUCCION Y 1.9.1.4.2 OBLIGACIONES RELATIVAS AL PGS PARA LA ETAPA DE EXPLOTACIÓN

Se indica en estos artículos que dentro del equipo de profesionales se debe contar, a lo menos con:

- 1 (Un) Jefe del PGS con al menos 10 años de experiencia
- 1 (Un) Encargado ambiental con al menos 5 años de experiencia
- 1 (Un) Encargado territorial y de participación Ciudadana e Institucional con al menos 5 años de experiencia
- 3 (tres) Encargados Territoriales y de participación Ciudadana e Institucional con al menos 3 años de experiencia
- 1 (Un) Encargado de Asuntos Indígenas con al menos 4 años de experiencia

Tanto en la fase de Construcción como de Explotación de la Concesión

Consulta:

- a) Se desea saber si esta cantidad de profesionales se debe mantener durante toda la concesión, que puede ser hasta 600 meses, o una vez en Fase 2 podría modificarse según necesidades.
- b) Se solicita también información sobre la dedicación que se debe exigir a estos profesionales, si ésta debe ser dedicación plena o podría ser dedicación parcial o mediante subcontratación.
- c) En ambos artículos se hace referencia al equipo PGS de Construcción y equipo PGS de explotación. Se desea saber si durante la etapa en que se construye, a la vez que se explota la Ruta; se deben formar dos equipos o se puede considerar un mismo equipo para ambas actividades.

Respuesta a): Respecto a los equipos de profesionales para la ejecución y seguimiento del PGS durante la etapa de construcción y la etapa de explotación, remítase a las rectificaciones N° 28 y N° 29 de la Circular Aclaratoria N° 3.

Asimismo, remítase a lo establecido en el artículo 1.7.9 de las Bases de Licitación, en cuanto a que "El Concesionario deberá disponer de la organización y los recursos humanos necesarios para cumplir cabalmente con todas sus obligaciones emanadas del Contrato de Concesión. En consecuencia, la dotación de personal para el mantenimiento, conservación y operación de todas las obras, equipos e instalaciones deberá ser la necesaria para mantener un servicio eficiente y oportuno".

Respuesta b): Remítase a lo establecido en el artículo 1.7.9 de las Bases de Licitación, en cuanto señala que "El Concesionario deberá disponer de la organización y los recursos humanos necesarios para cumplir cabalmente con todas sus obligaciones emanadas del Contrato de Concesión. En consecuencia, la dotación de personal para el mantenimiento, conservación y operación de todas las obras, equipos e instalaciones deberá ser la necesaria para mantener un servicio eficiente y oportuno".

Respuesta c): Remítase a lo establecido en el numeral v) del artículo 1.9.1.4.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en cuanto a que el equipo permanente para la ejecución y seguimiento del PGS durante la etapa de construcción "podrá ser el mismo equipo definido para la ejecución y seguimiento del PGS durante la etapa de explotación".

142. (192) 1.9.1.4.1 OBLIGACIONES RELATIVAS AL PGS PARA LA ETAPA DE CONSTRUCCIÓN Y 1.9.1.4.2 OBLIGACIONES RELATIVAS AL PGS PARA LA ETAPA DE EXPLOTACIÓN

Mediante Circular Aclaratoria N°3, se modifican ambos artículos de las Bases de Licitación indicando:

- Obligaciones durante la etapa de Construcción (CA n°3 num28):
 - 1 (un) Encargado Territorial y de Participación Ciudadana e Institucional profesional con, al menos, 3 (tres) años de experiencia en participación ciudadana y gestión territorial. Dicho encargado deberá residir en alguna de las comunas de la región de Los Lagos."
- Obligaciones durante la etapa de Explotación (CA n°3 num29):
 - 1 (un) Encargado Territorial y de Participación Ciudadana e Institucional profesional con, al menos, 3 (tres) años de experiencia en participación ciudadana y gestión territorial. Dicho encargado deberá residir en alguna de las comunas de la región de Los Lagos."

Consultas:

1. Se interpreta que se dispondrá un Encargado Territorial para la fase de Construcción y explotación. Se consulta si será exigible la permanencia del Encargado Territorial durante todo el período de la explotación, período que podría llegar hasta 600 meses.
2. Se solicita, también, información sobre la dedicación que se debe exigir a este profesional, si ésta debe ser dedicación plena o podría ser dedicación parcial o mediante subcontratación.
3. Misma pregunta para el resto de personal de la Unidad del PGS de Construcción y Explotación que, según Bases de Licitación, aparte del Encargado Territorial, está formado por:
 - 1 (Un) Jefe del PGS con al menos 10 años de experiencia
 - 1 (Un) Encargado ambiental con al menos 5 años de experiencia
 - 1 (Un) Coordinador territorial y de participación Ciudadana e Institucional con al menos 5 años de experiencia
 - 1 (Un) Encargado de Asuntos Indígenas con al menos 4 años de experiencia



Respuesta 1: Respecto a los equipos de profesionales para la ejecución y seguimiento del PGS durante la etapa de construcción y la etapa de explotación, remítase a las rectificaciones N° 28 y N° 29 de la Circular Aclaratoria N° 3.

Además, remítase a lo establecido en el artículo 1.7.9 de las Bases de Licitación, en cuanto a que "El Concesionario deberá disponer de la organización y los recursos humanos necesarios para cumplir cabalmente con todas sus obligaciones emanadas del Contrato de Concesión. En consecuencia, la dotación de personal para el mantenimiento, conservación y operación de todas las obras, equipos e instalaciones deberá ser la necesaria para mantener un servicio eficiente y oportuno".

Respuestas 2 y 3: Remítase a lo establecido en el artículo 1.7.9 de las Bases de Licitación, en cuanto a que "El Concesionario deberá disponer de la organización y los recursos humanos necesarios para cumplir cabalmente con todas sus obligaciones emanadas del Contrato de Concesión. En consecuencia, la dotación de personal para el mantenimiento, conservación y operación de todas las obras, equipos e instalaciones deberá ser la necesaria para mantener un servicio eficiente y oportuno".

143. (165) En el numeral 1.13.8 de las Bases de Licitación, denominado "Cuenta de Reserva por Cumplimiento de Hitos de Construcción", adicionado mediante Circular Aclaratoria N°3, se solicita aclarar y/o o confirmar lo siguiente:

- a) Precisar cómo se calculará dicho spread mínimo y qué pasará si el Concesionario no logra generar ese nivel mínimo.
- b) En el entendido que los incentivos del MOP y el Concesionario están alineados para generar la mayor rentabilidad en esta cuenta al menor nivel de riesgo, interpretamos la cláusula como una restricción a los instrumentos en los que el Concesionario puede invertir, más que una obligación de lograr un interés mínimo. Se solicita confirmar.
- c) Confirmar que la limitación de la disposición de los ingresos de la cuenta denominada "Cuenta de Reserva por Cumplimiento de Hitos de Construcción", constituye una condición suspensiva de los ingresos percibidos por concepto de cobro de tarifas a los usuarios de la concesión, y por lo tanto no podrá disponer de ellos hasta que, y sólo en la medida que se cumpla la condición.
- d) Se solicita confirmar que el pago que deba efectuar el concesionario al MOP en el caso que se aplique alguna de las causales de extinción de la concesión reguladas en los artículos 1.18.1.1, 1.18.1.2, 1.18.1.3 y 1.18.1.6, y en el mes en que se extinga la concesión aún quedase un saldo acumulado en la Cuenta de Reserva, no es a título de indemnización sino a que a título de compartición de ingresos por cuanto dichos ingresos no le corresponden al no haberse cumplido la condición.
- e) Se solicita confirmar que la limitación de la disposición de los ingresos de la cuenta denominada "Cuenta de Reserva por Cumplimiento de Hitos de Construcción", es tanto de los ingresos percibidos por concepto de cobro de tarifas a los usuarios de la concesión como también de los intereses de devenga.

Respuesta a): Corresponderá a la Sociedad Concesionaria explorar en el mercado la tasa de interés o rentabilidad que tengan los instrumentos financieros para activos líquidos de bajo riesgo y seleccionar la alternativa que considere adecuada, a fin de dar cumplimiento a lo establecido en el artículo 1.13.8 de las Bases de Licitación, adicionado mediante Circular Aclaratoria N° 3.

Respuesta b): No se confirma. De acuerdo con lo señalado en el artículo 1.13.8 de las Bases de Licitación, adicionado mediante Circular Aclaratoria N° 3, corresponderá a la Sociedad Concesionaria explorar en el mercado la tasa de interés o rentabilidad que tengan los instrumentos financieros para activos líquidos de bajo riesgo y seleccionar la alternativa que considere adecuada, a fin de dar cumplimiento a lo establecido en dicho artículo.

Al respecto téngase presente lo señalado en el quinto párrafo del referido artículo 1.13.8 de las Bases de Licitación conforme al cual el Concesionario, “salvo autorización del inspector fiscal, no podrá depositar los fondos en ningún otro tipo de instrumento, sea este bancario o no, lo cual solo podrá autorizarse si mantiene o incrementa el interés de los ingresos percibidos si estuvieran en la cuenta original”.

Respuesta c): Se confirma. Remítase a lo dispuesto en el párrafo sexto del artículo 1.13.8 de las Bases de Licitación, adicionado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en cuanto la Sociedad Concesionaria solo podrá disponer de los ingresos depositados en la “Cuenta de Reserva por Cumplimiento de Hitos de Construcción” previa autorización del DGC, una vez aprobados los porcentajes de avance general de las obras en la construcción establecidos en la Tabla N° 10A del artículo antes referido.

Respuesta d): No se confirma; remítase al párrafo final del artículo 1.13.8 de las Bases de Licitación, adicionado mediante Circular Aclaratoria N°3, en cuanto dispone que “en el caso que se aplique alguna de las causales de extinción de la concesión reguladas en los artículos 1.18.1.1, 1.18.1.2, 1.18.1.3 y 1.18.1.6, y en el mes en que se extinga la concesión aún quedase un saldo acumulado en la Cuenta de Reserva, dicho saldo deberá ser pagado al MOP en un plazo máximo de 60 (sesenta) días”. Por otra parte, las consecuencias económicas derivadas de la extinción del contrato de concesión se regirán, en cada caso, por las disposiciones aplicables a la causal correspondiente establecidas en las Bases de Licitación, la Ley de Concesiones y su Reglamento.

Respuesta e): Se confirma. Remítase a lo establecido en el octavo párrafo del artículo 1.13.8 de las Bases de Licitación, adicionado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en cuanto señala que el Concesionario “no podrá efectuar otros giros que los regulados en el presente artículo, ni podrá autorizar cargos ni sobregiros de la cuenta”, entendiéndose que los montos de la cuenta incluyen también lo intereses devengados de ella.

144. (198) Art. 1.13.8 “CUENTA DE RESERVA POR CUMPLIMIENTO DE HITOS DE CONSTRUCCIÓN”

En Circular Aclaratoria N°3, sexto párrafo del artículo, establece “La Sociedad Concesionaria solo podrá disponer de los fondos de la cuenta denominada “Cuenta de Reserva por Cumplimiento de Hitos de Construcción”, previa autorización del DGC una vez aprobados los porcentajes de avance general de las obras...”.

Consulta:

- a) Se consulta si es necesaria una autorización expresa del DGC, o se asume por autorizada conjunta a la aprobación del Inspector Fiscal respecto de los porcentajes de avance general de las obras.
- b) En caso de requerir una autorización expresa del DGC, se solicita aclarar el procedimiento de solicitud de autorización, y se solicita definir un plazo de revisión de la solicitud.

Respuesta a): Sí, es necesaria la autorización expresa del DGC. Remítase a lo establecido en el sexto párrafo del artículo 1.13.8 de las Bases de Licitación, adicionado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en cuanto dispone que la Sociedad Concesionaria sólo podrá disponer de los fondos de la “Cuenta de Reserva por Cumplimiento de Hitos de Construcción”, “previa autorización del DGC una vez aprobados los porcentajes de avance general de las obras en la construcción, a través de la respectiva declaración de avance general regulada en el artículo 1.11.2.1.3”.

Respuesta b): Se mantiene lo dispuesto en el artículo 1.13.8 de las Bases de Licitación, adicionado mediante Circular Aclaratoria N° 3. Una vez aprobados los porcentajes de avance general de las obras en la construcción, a través de la respectiva declaración de avance general regulada en el artículo 1.11.2.1.3 de las Bases de Licitación,



previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, la Sociedad Concesionaria podrá disponer de los fondos depositados en la Cuenta de Reserva, previa autorización expresa del DGC, la cual deberá obtener mediante la correspondiente solicitud dirigida al DGC a través de la Oficina de Partes.

145. (204) 1.13.8 CUENTA DE RESERVA POR CUMPLIMIENTO DE HITOS DE CONSTRUCCIÓN

El artículo 1.13.1.3 Pago por compartición de ingresos durante la fase 1 de la explotación indica que desde el mes 91 comenzaría a compartir ingresos en caso de no haber obtenido la primera PSP Parcial.

Por otro lado, el artículo 1.13.8 Cuenta de reserva por cumplimiento de hitos de construcción, indica que se compartirá el 60% de los ingresos hasta el 4% del avance general.

Consulta:

- a) Que sucede en caso de retraso de la obra por tramitación de la RCA o hallazgos arqueológicos, ¿se deberá pagar desde el mes 91 la compartición del 43% o 70% de los ingresos y también dotar con el 60% de los ingresos por no haber construido el 4% de avance general?
- b) ¿Cómo se solventará o se dotará la cuenta si los ingresos, restando los ingresos compartidos, son menores al porcentaje que se exige dotar?

Respuestas a) y b): Remítase a los artículos 1.13.1 de las Bases de Licitación y sus subordinados, en cuanto establecen que la Sociedad Concesionaria deberá realizar los pagos indicados en dichas disposiciones al Estado, sin perjuicio de otros pagos establecidos en las Bases de Licitación. En particular, remítase al segundo párrafo del artículo 1.13.1.3 de las Bases de Licitación, modificado previamente mediante Circular Aclaratoria N° 3, el cual dispone que "Desde el mes 91 (noventa y uno) contado desde la fecha de publicación en el Diario Oficial del decreto supremo de adjudicación hasta la fecha de la autorización de la última puesta en servicio provisoria parcial de las obras indicada en el artículo 1.12.1.2 o hasta la extinción de la concesión, lo primero que ocurra, la Sociedad Concesionaria deberá efectuar pagos mensuales al MOP cuyos montos deberán ser equivalentes a los porcentajes de sus ingresos mensuales percibidos (...)". Por último, remítase al cuarto párrafo del citado artículo el cual establece que los porcentajes de compartición establecidos en la Tabla N° 10 y las reglas establecidas en el párrafo anterior se aplicarán sin considerar las eventuales ampliaciones de plazos que otorgue la DGC conforme al artículo 1.11.3.

146. (209) Art. 1.13.8 CUENTA DE RESERVA POR CUMPLIMIENTO DE HITOS DE CONSTRUCCIÓN

Se indica que el objetivo de este artículo es incentivar el avance de construcción. Dado esto, se consulta:

Consulta:

- A) Con el mismo objetivo de incentivar el avance de construcción, ¿no debiese percibir el 100% de los ingresos la Sociedad Concesionaria desde cumplido el 4% de avance general de las obras? Esto en función a que las obras han iniciado y debiese destinarse a ser invertida en la obra.
- B) Se solicita aumentar los montos en UF de la Tabla N°10A, dado que el entendimiento es que debiese cubrir las necesidades invertidas en la construcción.

Respuesta A): Se mantiene lo establecido en el artículo 1.13.8 de las Bases de Licitación adicionado mediante Circular Aclaratoria N° 3. El incentivo a la construcción establecido en dicha disposición se refiere a cumplir los porcentajes de declaraciones de avance señalados en la Tabla N° 10A hasta completar la ejecución de la obra en los plazos establecidos en el artículo 1.11.2.1.3 de las Bases de Licitación, modificado

previamente mediante Circular Aclaratoria N° 3, lo que permitirá disponer de la totalidad de los fondos depositados en la cuenta de reserva.

Respuesta B): Se mantiene lo establecido en el artículo 1.13.8 de las Bases de Licitación, adicionado mediante Circular Aclaratoria N° 3.

147. (203) Art. 1.11.2.1.3 DECLARACIONES DE AVANCE

Consulta:

Se deduce del artículo 1.13.8 que los montos de los pagos de la cuenta de reserva por cumplimiento de hitos de construcción son en función al avance físico de la obra. Es por ello, que se solicita considerar en el estado de avance general la ingeniería completa y no la proporción de la obra. Lo anterior dado que ya ha sido desembolsado por la Sociedad Concesionaria.

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en el número iii) del sexto párrafo del artículo 1.11.2.1.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en cuanto señala que “en el cálculo de avance de la obra se incluirán todas las partidas de obras ejecutadas por la Sociedad Concesionaria que forman parte del Contrato de Concesión, y la proporción de los costos para la elaboración del Proyecto de Ingeniería Definitiva que correspondan a dichas obras”.

148. (167) el numeral 1.18.1.15 de las Bases de Licitación, denominado “Extinción anticipada durante la Etapa de Construcción por interés público”, rectificado mediante Circular Aclaratoria N°3, se solicita aclarar y/o confirmar lo siguiente:

- a) En ii), definiciones del INV_i , en $PRESV_i$: ¿A qué se refiere con disposiciones o disponer de la cuenta?, entendemos que no es lo mismo que pagar el monto al MOP o sino, al estar en el cálculo de la indemnización, se estaría descontando al concesionario dos veces. Por favor confirmar que no es la intención que estos montos sean descontados 2 veces al Concesionario.
- b) En ii), definiciones del INV_i , específicamente en $\%IRESV_i$, la definición parece equivoca. El primer párrafo dice que corresponde al % indicado en el numeral 1.13.8. El segundo párrafo señala una forma de cálculo distinta. Se solicita aclarar.
- c) En ii) Fórmula INV_i : Notamos que el término que multiplica a los ingresos “Ing” puede resultar negativo bajo ciertas circunstancias. Nos parece que es justo que ese sea el caso, pero se pide confirmar el entendimiento.
- d) En iii), definiciones del FBN, la fórmula propuesta para el BBN genera valores en el rango [-9.899 (negativo); +0,00032]. En la práctica este término lleva a cero (o negativo los ITC muy bajos) la expresión (10) completa. En el límite y a ITC máximo, al terminar la obra se reconocería un beneficio neto correspondiente al 0,032% del VPI remanente. Por favor confirmar el entendimiento.
- e) De confirmarse nuestro entendimiento anterior, el incentivo para el Estado de terminar la concesión es muy alto y le permitiría pagar exclusivamente los costos ejecutados de la construcción privando al Concesionario de la retribución por el esfuerzo, costo financiero y el tiempo empleado. Por favor confirmar el entendimiento.
- f) La fórmula además incluye el término $(ITC-VPI_n)$. En la medida que el término anticipado es más avanzado en la concesión, menos es el Beneficio Neto reconocido, lo que parece extraño. En el extremo, si el término anticipado ocurre cuando se está llegando al ITC, no se reconoce ningún beneficio al Concesionario. Por favor confirmar el entendimiento.

Respuesta a): En el entendido que la consulta se refiere al artículo 1.18.1.5 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, no se confirma. La expresión “ $PRESV_i$ ” corresponde a los montos establecidos en la Tabla N° 10A del artículo 1.13.8 de las Bases de Licitación, adicionado mediante Circular



Aclaratoria N° 3, de los cuales podrá disponer la Sociedad Concesionaria previa autorización del DGC en función del cumplimiento de los hitos de construcción (declaraciones de avance) y que deben ser restados una sola vez para el cálculo de " INV_i ".

Respuesta b): En el entendido que la consulta se refiere al artículo 1.18.1.5 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, se aclara que la expresión " $\%IRESV_i$ " se calcula en base a la proporción que resulte de los ingresos percibidos depositados en la "Cuenta de Reserva por Cumplimiento de Hitos de Construcción", y los "Ingresos totales devengados por cobro de peajes", y cualquier otro ingreso por explotación, en el mes "i" de la concesión.

Respuesta c): Considerando que la consulta se refiere al artículo 1.18.1.5 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, se confirma el entendimiento.

Respuesta d): En el entendido que i) la consulta se refiere al artículo 1.18.1.5 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, ii) que el término "BBN" de la consulta se refiere a "FBN" y iii) que por beneficio neto se refiere a la expresión " VP_{Bn} ", se confirma que el resultado de esta expresión tiende a aproximadamente 0,032% de la diferencia entre el ITC y el VPI_m acumulado, cuando AV tiende a 1 (uno).

Respuesta e): En el entendido que la consulta se refiere al artículo 1.18.1.5 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, no se confirma lo consultado. Se aclara que el Estado, a través del Ministerio de Obras Públicas, debe propender y asegurar el interés público, lo cual se traduce, para este contrato, en que se construyan las obras y luego se operen dentro del marco jurídico establecido en las Bases de Licitación. Con respecto a la fórmula de indemnización, esta se encuentra calibrada para mantener la rentabilidad del proyecto. Con todo, se hace presente que este es el modelo usado en las últimas licitaciones viales efectuadas por la DGC.

Respuesta f): En el entendido que la consulta se refiere al artículo 1.18.1.5 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, se confirma entendimiento.

149. (170) En relación con el numeral 1.15.5.1.1 de las BALI, denominado "Condiciones que determinan las obras de ampliación de capacidad", se requiere confirmar que la hora móvil, sobre la que debe cumplirse la condición de ampliación de capacidad definida en el literal i) de este numeral, debe verificarse siempre sobre un mismo período horario del día. Es decir, que la hora sea móvil implica que los tráficos deban sumarse desplazando los minutos contiguos para calcular el flujo horario más alto en los horarios punta, pero no significa que la condición de los 10 días hábiles seguidos se cumpla, por ejemplo, considerando el flujo horario durante la mañana para un día y el flujo durante la tarde para un segundo día. Es decir, el flujo observado de la hora móvil a verificar debe corresponder siempre a un mismo período horario del día. Se solicita confirmar nuestro entendimiento.

Respuesta: No se confirma. Remítase a lo establecido en el numeral i) del artículo 1.15.5.1.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en el cual se señala que "Esta condición deberá verificarse por una hora móvil al día durante 10 (diez) días hábiles continuos o 20 (veinte) días cualesquiera en un período de 30 (treinta) días, en uno o más de los equipos de conteo que el Concesionario debe instalar de acuerdo a lo establecido en el artículo 2.4.10.1".

150. (171) En relación con el numeral 2.2.2.17 de las BALI, denominado "Sistema de Citofonía de Emergencia o Teléfonos S.O.S" se indica que las Bahías de Teléfonos SOS corresponden al Diseño Tipo B del Instructivo de Diseño Áreas para Detención de Emergencia para Teléfonos

S.O.S. y no a las indicadas en el Proyecto Referencial el cual considera Bahías Tipo A. se solicitar este criterio.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.3.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en el sentido de 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 numeral ii) del artículo 1.2.4 de las Bases de Licitación, conforme al cual "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". Asimismo, remítase a lo establecido en el artículo 1.11.1.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en el cual se establece que "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", y 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".

151. (172) En relación con el numeral 2.3.1.2 de las BALI, denominado "Obras del Proyecto", y numerales subordinados, se solicita las siguientes aclaraciones y/o confirmaciones:

- a) De las visitas realizadas a terreno se constató que muchas obras de arte tienen diferente sección en cada costado de la vía expresa. Favor indicar si este es un factor para considerar en el reemplazo de la obra de arte completa
- b) Confirmar que las estructuras que no tengan modificaciones mayores se deberán revisar y realizar las adecuaciones sísmicas en función de lo exigido por la actual normativa.
- c) Dado que sectores del proyecto se ubican en una zona agrícola ganadera, se consulta por la cantidad, ubicación y consideraciones de pasos de ganado, esto dado que no se encuentra anteproyectos o indicaciones en el Antecedente Referencial.
- d) Dado el continuo crecimiento de parcelas y villas a los costados de la Ruta 5, se consulta si existe un catastro de la totalidad de cruces y si estos consideran un eventual aumento de capacidad debido al crecimiento demográfico constante de la zona.

Respuesta a): Remítase a lo establecido en el número 1 del artículo 2.2.2.6.1.2 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en el cual se presentan criterios complementarios a los indicados en el Manual de Carreteras para la ejecución del reemplazo o alargue de las obras de arte.

Respuesta b): No se confirma. Remítase a lo establecido en el artículo 2.2.2.4 de las Bases de Licitación, en el cual se establece que, para puentes y estructuras preexistentes que no sean reemplazados, el Concesionario "deberá realizar un diagnóstico funcional y estructural, para cada uno de dichos puentes y estructuras



preexistentes, verificando si la capacidad estructural es compatible con las condiciones de diseño y normativa con la cual fue diseñada, de tal forma que permita actualizar las estructuras para asegurar su adecuado funcionamiento por un nuevo periodo de concesión”, y que “En los puentes y estructuras preexistentes deberá evaluarse el sistema de contención existente en la estructura, verificando que sea compatible con los riesgos detectados y verificando la capacidad estructural del puente o paso a desnivel y reemplazarlas en caso de que no cumplan con estas dos condiciones”.

Respuesta c): Remítase a lo establecido en el artículo 1.3.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en cuanto 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”.

Además, remítase a lo dispuesto en el artículo 1.11.1.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en el cual se establece que “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”, y 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”.

Respuesta d): En relación con los antecedentes señalados en su consulta, se hace presente que la información disponible ha sido puesta a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficios Ord. N° 72 de 3 de julio de 2025 y N° 133 de 10 de diciembre de 2025, ambos emitidos por la Jefa (S) de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC.

152. (173) En relación con el numeral 2.3.1.2.2 de las BALI, denominado “Obras Sector B”, y numerales subordinados, se consulta si los puentes existentes en este Sector que actuarán como parte de las calles locales del tramo, serán parte o no del área concesionada, o si en definitiva serán de responsabilidad del Concesionario o no. En caso de que fuesen responsabilidad de la Sociedad Concesionaria se consulta que tipo de actuaciones se les deberá realizar durante la etapa de operación (reparaciones menores, mantención rutinaria, mantención mayor, etc.).

Respuesta: Se hace presente que todas las obras señaladas en el Antecedente Referencial N° 1 “Antecedentes para la Ingeniería de Detalle, Concesión Ruta 5 Tramo Río Bueno – Puerto Montt”, indicado en el artículo 1.3.3 de las Bases de Licitación, modificado previamente por Circular Aclaratoria N° 3, incluidas las calles de servicio y estructuras ahí señaladas, formarán parte del Área de la Concesión.

En cuanto a la conservación de las estructuras, remítase a lo dispuesto en el artículo 2.4.3.1.4 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en el cual se establece que “El Adjudicatario o Sociedad Concesionaria, según corresponda, está obligada a conservar todos los puentes y estructuras, nuevas y preexistentes (las que incluyen los puentes, estructuras a

desnivel, atraviesos, pasarelas peatonales, entre otras) que forman parte de esta concesión”, y que “Durante la etapa de explotación, los Programas de Conservación de las Obras establecidos en el artículo 2.4.1.2, deberán considerar la cantidad de obras necesarias para la conservación de los puentes y estructuras nuevas y preexistentes, en toda el Área de Concesión”.

153. (174) En relación con el numeral 2.7.1.2 de las BALI, denominado “Ruido (Emisiones Acústicas)”, específicamente literal i), denominado “Medidas de Mitigación”, se solicita confirmar y/o aclarar los siguiente:

- a) Confirmar que la construcción deberá considerar solo 8.000 m lineales de Barreras Acústicas Temporales. Adicionalmente, se solicita entregar la información ambiental recopilada para verificar dicha cantidad. Relativo al mismo punto, se consulta si dichas pantallas acústicas temporales pueden ser reutilizadas en función de los frentes de trabajo.
- b) En relación con la exigencia de considerar como mínimo 20.000 m lineales de Barreras Acústicas Permanente, se solicita indicar la información ambiental recopilada para obtener dicha cantidad y sus ubicaciones, dado que se deberán considerar espacios adicionales para que dichas pantallas puedan convivir con las barreras de contención proyectadas en el proyecto. Además, de ratificar que esa es la cantidad máxima que el Concesionario deberá considerar como inversión en material de mitigación de ruido.

Respuesta a): Con respecto a los metros lineales de las barreras acústicas temporales, remítase a la rectificación N° 103 de la Circular Aclaratoria N° 3. Por su parte, la información disponible ha sido puesta a disposición de los Licitantes y/o Grupos Licitantes mediante Oficios Ord. N° 72 de 3 de julio, N° 73 de 3 de julio, N° 76 de 10 de julio, N° 96 de 28 de agosto, N° 133 de 10 de diciembre, N° 134 de 10 de diciembre, N° 141 de 23 de diciembre, todos del 2025, y Oficio Ord. N° 9 de 21 de enero de 2026, todos emitidos por la Jefa (S) de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la DGC.

Respecto a la reutilización de pantallas acústicas temporales, remítase al segundo párrafo del numeral i) del artículo 2.7.1.2 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en cuanto establece que “la Sociedad Concesionaria deberá presentar al inspector fiscal un estudio acústico, en conformidad al D.S N° 38 del 2011 del MMA que establece Norma de Emisión de Ruidos Generados por Fuentes que Indica”.

Respuesta b): En el entendido que la consulta se refiere al artículo 2.7.2.1 de las Bases de Licitación, modificado previamente mediante Circular Aclaratoria N° 3, remítase a lo dispuesto en dicho artículo, en cuanto señala que “La Sociedad Concesionaria deberá desarrollar un estudio acústico, el cual deberá entregarse en el plazo máximo señalado para los Otros Proyectos indicado en la Tabla N° 7 del artículo 1.11.1.2.” y además indica que “El estudio acústico tendrá por objetivo determinar la ubicación y características de las barreras acústicas permanentes que se deben implementar en el Proyecto. Para lo anterior, el estudio deberá cumplir con la Norma de Referencia FTA, la cual deberá ser aprobada por el inspector fiscal”. Por su parte, respecto a la cantidad máxima de pantallas acústicas permanentes remítase a la rectificación N° 108 de la Circular Aclaratoria N° 3.

154. (178) Referencia 1: Ord. 133-2025. Antecedente Referencial N°1. Antecedentes para la Ingeniería de Detalle

Referencia 2: Ord. 133-2025. Antecedente Referencial N°2 Diseño Geométrico

Entre los Dm 895.100 y 895.200 se encuentra el Sitio de Memoria y Memorial Puente Pilmaiquén, el cual fue declarado Monumento Nacional en la categoría de Monumento Histórico mediante el Decreto N°38 (2022) del Ministerio de la Cultura, las Artes y el

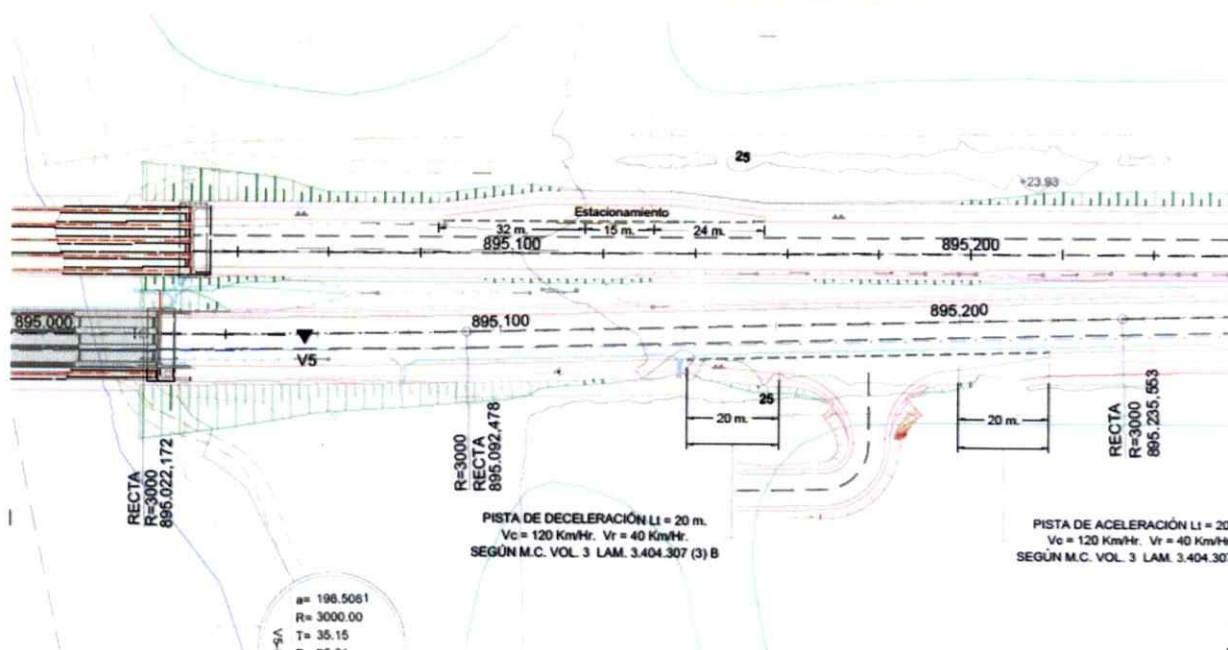


Patrimonio, y en el cual uno de sus polígonos de protección interfiere directamente con el diseño geométrico del proyecto, pues su delimitación está contigua a la calzada existente.

A continuación, se adjunta la ficha del Consejo de Monumentos Nacionales con el polígono de protección señalado y la imagen del diseño geométrico propuesto en los Dm indicados anteriormente:

Figura N° 2 Ficha del Consejo de Monumentos Nacionales

Figura N° 1 Diseño Geométrico del Proyecto



Producto de lo anterior, consultamos al MOP si la intervención de dicho sitio está autorizada por el Consejo de Monumentos Nacionales y en caso de ser así, solicitamos indicar todas las medidas necesarias para su conservación, protección o restauración que puedan requerirse producto de las obras del proyecto.

Por otro lado, en relación a la estructura oriente del Puente Pilmaiquén, la cual, según Tabla N°11 del Antecedente Referencial N°1 debe ser reemplazada, consultamos al MOP si tiene un proceso de participación ciudadana con las distintas agrupaciones de Familiares de Detenidos Desaparecidos o agrupaciones de Familiares de Ejecutados Políticos, ya que en la estructura existente hay murales relacionados con las víctimas de la dictadura militar, los

cuales serán eliminados producto de las obras de demolición y reemplazo de la estructura, lo que pudiese generar algún impacto o conflicto con dichas agrupaciones.

A continuación, se adjuntan fotografías de los murales mencionados:



Respuesta: Las consultas relativas al sitio referido, deberá realizarlas la Sociedad Concesionaria al Consejo de Monumentos Nacionales. Al respecto se hace presente lo dispuesto en el artículo 1.7.2 de las Bases de Licitación, en el cual se establece que “Serán de entero cargo, costo y responsabilidad del Concesionario la tramitación y obtención de todos los permisos, licencias o autorizaciones requeridas para la construcción y explotación de las obras de la concesión, y, en general, los permisos y autorizaciones necesarios para dar cumplimiento al Contrato de Concesión. Lo anterior, con excepción de los permisos, licencias o autorizaciones que las Bases de Licitación establezcan expresamente que son de cargo, costo y responsabilidad del MOP”. En relación la participación ciudadana, remítase a lo dispuesto en el artículo 1.9.2.1 de las Bases de licitación, en el cual se establece que “El desarrollo de la Participación Ciudadana e Institucional será de entero cargo, costo y responsabilidad de la Sociedad Concesionaria”.

155. (179) Referencia 1: Bases Técnicas. Artículo 2.7.1.4 GEOMORFOLOGÍA

Referencia 2: Bases Técnicas. Artículo 2.3.1.9 PAISAJISMO, RIEGO Y ESPACIO PÚBLICO

En relación con lo mencionado en el artículo 2.7.1.4, numeral 3. Seguimiento de las medidas del PMCE, el cual indica:

“Revegetar los cortes donde se presente inestabilidad, cuyo plan de revegetación deberá ser presentado al inspector fiscal para su aprobación antes de su implementación. Como mínimo deberá revegetar mediante hidrosiembra o similar 650.000 m²”

Consultamos al MOP si tiene algún levantamiento de las zonas donde se deberán aplicar los 650.000 m² de hidrosiembra o similar, lo anterior con el fin de verificar que no existe duplicidad en las obras debido a que los proyectos de paisajismo ya cuentan con intervención de cubresuelos en zonas de cortes.



Respuesta: Remítase a lo señalado en el artículo 2.7.1.4 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en el cual se establece que “en el caso que el proyecto considere la ejecución de taludes en uno o más de los Sectores del proyecto indicados en el artículo 1.3.1.1, la Sociedad Concesionaria deberá, a su entero cargo, costo y responsabilidad, proponer, desarrollar y ejecutar acciones para controlar la erosión en los taludes, elaborando un Plan de Manejo de Control de Erosión (PMCE) para el respectivo Sector”, el cual deberá contener las consideraciones que allí se indican para su ejecución, dentro de las cuales se establece que la Sociedad Concesionaria deberá revegetar los cortes en los lugares en que se presente inestabilidad. Respecto a los proyectos de paisajismo, riego y espacio público que deberá desarrollar la Sociedad Concesionaria, remítase a lo establecido en el artículo 2.2.2.12 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3.

Asimismo, remítase a lo establecido en el artículo 1.11.1.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en el cual se establece que “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”, y 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”.

156. (182) Referencia 1: Bases Técnicas. Artículo 2.4.4.2.1 COMPONENTE 1: DISPONIBILIDAD DE LA VÍA

En relación con el artículo 2.4.4.2.1, que en su párrafo segundo dice:

“...Se entenderá que las calzadas están indisponibles, en los siguientes casos, sin que se considere este listado como taxativo:

...

e) Accidente o avería de un vehículo que, en razón de ello, permanezca ocupando parte de la calzada. En el caso que se requiera de la autorización de la autoridad competente para despejar la vía, el inicio de contabilización del tiempo de indisponibilidad de la vía comenzará desde que se otorgue dicha autorización...”.

Se solicita al MOP aumentar los tiempos admisibles de indisponibilidad, puesto que, dependiendo de la magnitud del accidente, en algunos casos se hace inviable reestablecer el servicio en los períodos máximos definidos en las Tablas N°50 y N°51 de las Bases de Licitación (por ejemplo, el volcamiento de un vehículo de sobredimensión con cargas peligrosas), comprometiendo el cumplimiento del estándar de servicio exigido. La solicitud tiene por objeto que el licitante Adjudicatario pueda llevar a cabo las operaciones necesarias para reestablecer el tránsito vehicular de manera segura, tanto para el personal de explotación como para los usuarios.

Respuesta: En el entendido que la consulta se refiere a los tiempos de obstrucción (TO) establecidos en las Tablas N° 49 y N° 50 del artículo 2.4.4.2.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, se mantiene lo dispuesto en el referido artículo. Asimismo, téngase presente lo dispuesto en el artículo previamente referido en cuanto a que “El DGC, previa solicitud fundada de la Sociedad Concesionaria y previo informe del inspector fiscal, tendrá la facultad de cambiar, dentro de los rangos predefinidos, el factor de indisponibilidad alta descrito en la Tabla

N° 49 precedente, para algún evento de indisponibilidad de la vía, en atención a la naturaleza o magnitud de dicho evento y del actuar diligente por parte del Concesionario en la resolución de dicha incidencia”.

157. (187) Referencia 1: Ord. 134-2025. Antecedentes Informativos Carpeta: Proyecto Nivel Preliminar Desvíos de Tránsito

Referencia 2: Circular Aclaratoria N°3. Bases Administrativas. Numeral 78 Artículo 2.2.2.8 “DESVIOS DE TRÁNSITO”

En la Referencia N°1, las soluciones planteadas consideran desvíos que mantienen el tránsito por las dos pistas de ambas calzadas. No obstante, la Referencia N°2 señala lo siguiente:

“Para la ejecución de las obras de los puentes, tratándose del reemplazo de éstos, los desvíos de tránsito no podrán tener una longitud mayor a 5 km y podrán proyectarse en la calzada poniente u oriente, según corresponda, operando la otra calzada en forma bidireccional. Respecto de las actualizaciones sísmicas de los puentes, los desvíos de tránsito no podrán tener una longitud mayor a 1 km y podrán proyectarse en la calzada poniente u oriente, según corresponda, operando de forma bidireccional la otra calzada.”

Considerando que la información contenida en la Referencia N°1 es de carácter informativo, se solicita aclarar si lo mencionado anteriormente es aplicable también a las demás obras contempladas en el proyecto, así como confirmar si la operación bidireccional de la calzada restante será aplicable en dichos casos, manteniendo la velocidad máxima de 70k/h.

Respuesta: No se confirma. Remítase a la rectificación N° 78 de la Circular Aclaratoria N° 3 en la cual se establece que, en el caso en que una calle de servicio pavimentada sea utilizada para los desvíos de tránsito, se aceptará como velocidad mínima aquella velocidad de diseño correspondiente a la calle de servicio.

158. (188) Referencia 1: Bases Administrativas. Artículo 1.18.1.6 EXTINCIÓN POR INCUMPLIMIENTO GRAVE DE LAS OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO

Se solicita al MOP aclarar el concepto de “incumplimiento” al que se refiere el numeral xi) de la Referencia 1, en particular, si dicho incumplimiento se configura una sola vez por cada hito de avance no alcanzado dentro del plazo máximo establecido, o si, por el contrario, cada día de atraso en el cumplimiento del porcentaje mínimo de avance exigido constituye un incumplimiento autónomo e independiente para los efectos de lo allí dispuesto.

Respuesta: En relación con la circunstancia de incumplimiento grave del Contrato de Concesión señalada en el numeral xi) del artículo 1.18.1.6 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, se aclara que el incumplimiento se constituirá cuando en 2 (dos) oportunidades, independientes entre sí, se constate el incumplimiento del logro de cualquiera de los porcentajes mínimos de avance de las obras exigidos en la Tabla N° 8 del artículo 1.11.2.1.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3.

159. (189) Referencia 1: Bases Técnicas. Artículo 2.3.1.7 OBRAS DEL SISTEMA DE ILUMINACIÓN

Referencia 2: Circular Aclaratoria N°3. Bases Administrativas. Numeral 80 Artículo 2.2.2.13 “SISTEMA DE ILUMINACIÓN”

Referencia 3: Ord. 133-2025. Antecedente Referencial N°2 Diseño Anteproyecto

En relación con el Punto: N°80 de la Circular Aclaratoria N°3 y el numeral 2.3.1.7 de las BALI (zonas mínimas a iluminar), solicitamos al MOP aclarar la prevalencia normativa y el alcance contractual frente a lo indicado en el Antecedente Referencial N°2, que incorpora áreas con iluminación no contempladas en el listado del citado numeral. En particular, agradeceremos confirmar que, ante cualquier discrepancia entre las BALI/Antecedente Referencial y la normativa eléctrica vigente, debe primar el cumplimiento de la normativa sectorial,



ajustándose el Proyecto Eléctrico de Iluminación a dichos estándares y a lo expresamente previsto en el numeral 2.3.1.7.

Subsidiariamente, en el evento de que el MOP determine que las áreas adicionales del Antecedente Referencial N°2 constituyen una exigencia contractual que debe ejecutarse pese a no ser obligatoria por la normativa ni estar incluida en el 2.3.1.7, solicitamos instruir el ajuste de presupuesto y/o el mecanismo de reconocimiento correspondiente (p. ej., valorización complementaria/orden de cambio), de modo de reflejar el mayor alcance. Lo anterior nos permitirá cerrar el diseño de Ingeniería de Detalle cumpliendo la normativa vigente, asegurando la seguridad y eficiencia del sistema, y evitando retrasos o reprocesos por falta de definición.

Respuesta: En relación con el Antecedente Referencial señalado en su consulta, remítase a lo dispuesto en el artículo 1.3.3 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 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.

Respecto al proyecto de iluminación, remítase a lo establecido en el artículo 2.2.2.13 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, y a lo dispuesto en el artículo 1.11.1.1 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en el cual se establece que "Tanto los Antecedentes Referenciales como el o los Anteproyectos Alternativos establecen requerimientos mínimos que debe cumplir la Sociedad Concesionaria para el desarrollo de los Proyectos de Ingeniería de Detalle de la obra", y en cuanto a que "el Proyecto de Ingeniería de Detalle deberá adecuarse a la normativa aplicable, incluyendo las normas de diseño establecidas en las Bases de Licitación, que se encuentren vigentes al momento en que la Sociedad Concesionaria desarrolle el Proyecto de Ingeniería de Detalle".

Téngase presente, además, que de acuerdo a lo establecido en el artículo 2.2.1 de las Bases de Licitación "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 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". En particular, para el desarrollo de los Proyectos de Ingeniería de Detalle, el Concesionario deberá considerar, como mínimo, las normas, recomendaciones, instructivos, manuales y especificaciones de diseño que se indican en el referido artículo 2.2.1.

160. (193) 1.12.12 PESOS MÁXIMOS Y DIMENSIONES DE LOS VEHÍCULOS

Se indica en el último párrafo "El MOP otorgará como beneficio adicional a la Sociedad Concesionaria, los montos que el Fisco hubiera recaudado en la vía concesionada cuando la DV autorice expresamente la circulación de vehículos con sobrepeso,... Dichos montos serán calculados anualmente por la DV, a contar de la fecha de puesta en servicio provisoria del Sector A, e informados al inspector fiscal quien comunicará dichos valores a la Sociedad Concesionaria, los que se pagarán el primer día hábil del mes de junio del año siguiente al calculado, de acuerdo a lo establecido en el artículo 1.13.6."

En la presente ruta no se dispone en la actualidad de Plaza de Pesaje, pero podrá haber controles de peso con básculas móviles y habrá recaudación por "derechos por autorización de transporte especial" durante la Concesión.

Consulta:

Teniendo en cuenta que la Etapa de Explotación comienza con la Autorización de la puesta en Servicio de las Obras preexistentes, se consulta si los montos recaudados por el Fisco por la

circulación de vehículos con sobrepeso y/o sobredimensionado no se le deberían entregar la Sociedad Concesionaria también durante la fase 1, no solo después de la puesta en servicio provisoria de las obras.

Respuesta: Se mantiene lo establecido en el artículo 1.12.12 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3.

161. (200) Art. 1.16.5.4 INFORMACIÓN A ENTREGAR DURANTE LA ETAPA DE EXPLOTACIÓN

La Sociedad Concesionaria deberá entregar toda la información mencionada precedentemente dentro de los 4 (cuatro) primeros días del mes calendario siguiente al informado, en el formato definido por el inspector fiscal. Excepcionalmente, para el caso del mes en que se extinga la concesión, la Sociedad Concesionaria deberá entregar esta información el último día de dicho mes.

Consulta:

El plazo otorgado de 4 primeros días del mes calendario no son suficientes para poder cumplir lo solicitado por Bases de Licitación, por lo que se solicita que sea dentro de los 8 primeros días del mes calendario siguiente al informado.

Respuesta: Se mantiene lo establecido en el artículo 1.16.5.4 de las Bases de Licitación, previamente modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3.

162. (210) Art. 2.4.3.2 CONSERVACIÓN POR NIVELES DE SERVICIO

El servicio de conservación por niveles de servicio se divide en cuatro componentes: (i) Pavimentos, (ii) Sistema de Iluminación, (iii) Sistema de Ventilación y (iv) Elementos de Seguridad.

Consulta:

Resulta innecesario y muy costoso para los usuarios la frecuencia de mediciones para los estándares de conservación que se establecen en las Bases de Licitación. El costo para los usuarios tiene que ver con la indisponibilidad de las vías por la metodología de las mediciones y la baja de la condición de seguridad por esta misma razón. Dado esto se solicita, Para el caso de las mediciones de los componentes (ii) y (iv) correspondientes a los trimestres 1, 2 y 3, poder realizar muestras representativas utilizando el método de Evaluación de Conformidad de Productos Certificados establecido en el 8.003.9 del Manual de Carreteras V8.

Respuesta: Se mantiene lo establecido en el artículo 2.4.3.2 de las Bases de Licitación.

Se hace presente que el componente “(iii) Sistema de Ventilación” señalado en la consulta no corresponde a la obra pública fiscal denominada “Concesión Ruta 5 Tramo Río Bueno – Puerto Montt”.

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.

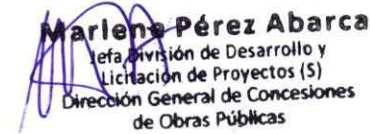
CLAUDIO SOTO CÁRDENAS
Director General de Concesiones
de Obras Públicas (S)

ANÓTESE Y COMUNÍQUESE



CONTRALORIA GENERAL		
TOMA DE RAZON		
NUEVA RECEPCION		
Con Oficio N°		
DEPART. JURIDICO		
DEPART. JURIDICO		
DEP. T. R. Y REGISTRO		
DEP. T. R. Y REGISTRO		
DEPART. CONTABIL.		
DEPART. CONTABIL.		
SUB. DEP. C. CENTRAL		
SUB. DEP. C. CENTRAL		
SUB. DEP. E. CUENTAS		
SUB. DEP. E. CUENTAS		
SUB. DEP. C. P. Y BIENES NAC.		
SUB. DEP. C. P. Y BIENES NAC.		
DEPART. AUDITORIA		
DEPART. AUDITORIA		
DEPART. V. O. P., U y T.		
DEPART. V. O. P., U y T.		
SUB. DEP. MUNICIP.		
SUB. DEP. MUNICIP.		
REFRENDACION		
REF. POR	\$	_____
IMPUTAC.		_____
ANOT. POR	\$	_____
IMPUTAC.		_____
DEDUC DTO:		_____


Patricia Vásquez Gómez
 Jefa División Jurídica
 Dirección General de Concesiones de Obras Públicas


Marlene Pérez Abarca
 Jefa División de Desarrollo y Licitación de Proyectos (S)
 Dirección General de Concesiones de Obras Públicas


Pamela Quiñones Bascuñán
 Jefa Departamento Jurídico de Proyectos
 Dirección General de Concesiones

N° Proceso: 19914516