

**REPÚBLICA DE CHILE
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS
DIRECCIÓN GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS**

ANT. : Bases de Licitación de la obra pública fiscal denominada “Concesión Américo Vespucio Oriente, Tramo Av. El Salto – Príncipe de Gales”.

SANTIAGO, 30 DIC 2013

CIRCULAR ACLARATORIA N° 6

DE : DIRECTORA GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS

A : SEÑORES LICITANTES Y/O GRUPOS LICITANTES

De acuerdo a lo establecido en el artículo 1.4.5 “CONSULTAS Y ACLARACIONES SOBRE LAS BASES DE LICITACIÓN” de las Bases de Licitación de la obra pública fiscal denominada “Concesión Américo Vespucio Oriente, Tramo Av. El Salto – Príncipe de Gales” a ejecutar por el sistema de concesiones, la Directora General de Obras Públicas emite la presente Circular Aclaratoria, que responde consultas formuladas por los Licitantes y Grupos Licitantes:

I. BASES ADMINISTRATIVAS

1. BALI, Artículos 1.3 y 2.1. En los Artículos 1.3 y 2.1 de las BALI, referido a la Descripción del Proyecto y en el que se definen los límites de la Concesión, respecto a la intervención de las pistas en superficie de Américo Vespucio entre el Puente Centenario y Avenida Francisco Bilbao, configurándolas en dos pistas de dos calzadas cada una, en la mayor parte del trazado, se solicita aclarar lo siguiente:
- (a) Si se considera dejar una calzada adicional como corredor para el transporte público o se entiende incluido en las dos calzadas que la mayor parte del trazado debe considerar;
 - (b) Si existen exigencias adicionales para el sector de Escuela Militar en virtud de la presencia de numerosos paraderos del transporte público ubicados en dicho lugar;
 - (c) En aquellos sectores en que actualmente la avenida Américo Vespucio cuenta con más de dos calzadas por pista, indicar si el espacio de las calzadas a eliminar debe ser incorporado al espacio destinado para el parque existente o si puede ser utilizado para otros fines dentro del rediseño y mejoramiento del mismo;
 - (d)Cuál es el alcance exigido para la conservación y el mantenimiento tanto en la Etapa de Construcción como en la Etapa de Explotación de las pistas en superficie en Américo Vespucio entre Puente Centenario y Francisco Bilbao, que quedan configuradas en dos calzadas de dos pistas cada una;
 - (e) Qué se entiende por “la mayor parte del trazado”. ¿Se entiende cumplida esta exigencia si el 51% del trazado cuenta con dos pistas?; y
 - (f) La ubicación del porcentaje indicado en la letra (e) anterior, ¿puede ser de libre determinación por parte de la Sociedad Concesionaria o será determinado por el MOP?

Respuesta:

- (a) Remítase a lo indicado en las Bases de Licitación, en particular a los artículos 1.8.22 y 2.2.2.1, y al

7412238



Anexo N° 5, adicionado, este último, mediante Circular Aclaratoria N° 3.

- (b) Remítase a lo señalado en los Antecedentes Referenciales N° 2 y N° 3, indicados en el artículo 1.4.3 de las Bases de Licitación.
- (c) Remítase a lo señalado en los Antecedentes Referenciales N° 2 y N° 3, indicados en el artículo 1.4.3 de las Bases de Licitación, al artículo 2.2.2.11 y al Anexo N° 5, adicionado, este último, mediante Circular Aclaratoria N° 3.
- (d) Con relación a la Etapa de Construcción, remítase a lo establecido en el artículo 1.8.7, numeral ii de las Bases de Licitación y respecto a la Etapa de Explotación remítase al párrafo final del mismo artículo.
- (e) Remítase a lo señalado en los Antecedentes Referenciales N° 2 y N° 3, indicados en el artículo 1.4.3 de las Bases de Licitación y al Anexo N° 5, adicionado, este último, mediante Circular Aclaratoria N° 3.
- (f) Remítase a lo señalado en los Antecedentes Referenciales N° 2 y N° 3, indicados en el artículo 1.4.3 de las Bases de Licitación y al Anexo N° 5, adicionado, este último, mediante Circular Aclaratoria N° 3.

2. **BALI, Artículo 1.4.3.** En el Artículo 1.4.3 de las BALI, relativo a los Antecedentes Referenciales, se define como uno de los Antecedentes Referenciales la Solución de Ingeniería del Sector 2. En la Memoria del citado Antecedente Referencial se explica la interferencia entre las estructuras existentes en la zona del cruce con Apoquindo y la trinchera doble a ejecutar para la AVO Expresa; por lo que se solicita se pueda proporcionar a los licitantes la información detallada de la ubicación, dimensiones y profundidad de las cimentaciones de las cepas de los viaductos, así como de la geometría detallada de los aparcamientos y zonas comerciales. Asimismo, se solicita aclarar si será posible disponer de la información As-Built de las estructuras existentes en el tramo del cruce con Apoquindo.

Respuesta: Remítase a lo señalado en los Antecedentes Referenciales N° 2 y N° 3, indicados en el artículo 1.4.3 de las Bases de Licitación y a lo establecido en el artículo 1.5 de las mismas.

3. Con relación a lo indicado en el numeral 3 del acápite I, Bases Administrativas de la Circular Aclaratoria N° 2, relativo al 1.4.3 de las Bases de Licitación, sobre Antecedentes Alternativos, solicitamos remitir el Anteproyecto de Urbanismo y Paisajismo elaborado por URBE Diseño y Gestión Urbana Limitada para los efectos de su estudio.

Respuesta: Remítase a los antecedentes entregados mediante ORD. N° 1906 de fecha 3 de diciembre de 2013, relativos a memoria, especificaciones técnicas y planos del Anteproyecto de Urbanismo y Paisajismo indicado en el artículo 1.4.3 de las Bases de Licitación, modificado mediante Circular Aclaratoria N° 2.

4. El nivel de desarrollo del proyecto de ingeniería es bajo. Se consulta la posibilidad de contar con mayores antecedentes, tal y como se definen en 1.4.4.

Respuesta: Remítase a los Antecedentes Referenciales indicados en el artículo 1.4.3 de las Bases de Licitación; con todo, téngase presente lo establecido en el artículo 1.5 de las mismas Bases.

5. Numeral 1.4.5 CONSULTAS Y ACLARACIONES SOBRE LAS BASES DE LICITACIÓN

Dada la magnitud del proyecto y su interrelación con el entorno, especialidades involucradas, complejidad técnica, a la limitada información contenida en los Antecedentes Referenciales, solicitamos una ronda adicional de consultas y aclaraciones después de que el MOP responda la primera.

Respuesta: Se mantiene lo dispuesto en el artículo 1.4.5 de las Bases de Licitación.

6. BALI, Artículo 1.4.5. En el Artículo 1.4.5 de las BALI, relativo a Consultas y Aclaraciones sobre las BALI, se solicita extender el plazo mediante el cual los interesados pueden presentar observaciones y consultas a las BALI, durante un tiempo prudencial contado a partir de la publicación de las respuestas que emita el MOP a las consultas formuladas.

Respuesta: Se mantiene lo dispuesto en el artículo 1.4.5 de las Bases de Licitación.

7. En atención a lo establecido en el numeral 1.4.5 de las Bases de Licitación, solicitamos se establezca como parte del procedimiento la realización de una ronda adicional de consultas y aclaraciones con posterioridad a las respuestas del MOP a consultas sobre las bases de licitación y sus circulares aclaratorias.

Respuesta: Se mantiene lo dispuesto en el artículo 1.4.5 de las Bases de Licitación.

8. Considerando la complejidad del proyecto, se solicita una ampliación de plazos de presentación de ofertas técnicas y económicas de al menos 90 días.

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

9. BALI, Artículo 1.5.2. En el Artículo 1.5.2 de las BALI, referido al idioma de la oferta, solicitamos, aclarar si los catálogos de los equipos y maquinarias pueden ser entregados en un idioma distinto al inglés.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.5.2 de las Bases de Licitación.

10. BALI, Artículo 1.5.5. En el artículo 1.5.5 de las BALI, letra a), Documento N° 4, “Boletas(s) Bancaria(s) de Garantía de Seriedad de la Oferta”, se solicita aclarar si la obligación de prorrogar el plazo de vigencia de la garantía de seriedad de la oferta debe supeditarse a un plazo máximo de vigencia de la misma. Lo anterior, se solicita, ya que las BALI no fijan un plazo máximo para la adjudicación del contrato sino que lo deja abierto a la publicación en el Diario Oficial del Decreto Supremo de Adjudicación, y no existe condicionante alguno para efectuar un re-equilibrio económico-financiero del contrato en caso de que sucedan eventos eximentes de responsabilidad entre la fecha de la entrega de la ofertas y su adjudicación o expire el periodo de validez de la oferta de diseño y construcción ofrecida por el contratista.

Respuesta: Remítase al artículo 1.5.5, letra A), Documento N° 4 de las Bases de Licitación.

11. Numeral 1.6.1 RECEPCIÓN DE LAS OFERTAS Y APERTURA DE LAS OFERTAS TÉCNICAS

Solicitamos ampliar en a lo menos 60 días la fecha de recepción de las ofertas y apertura de las ofertas técnicas para dar mayor tiempo a los licitantes para elaborar sus ofertas.

En el plazo actual es prácticamente imposible realizar un estudio exhaustivo del proyecto para complementar los documentos entregados por el MOP indicados en los numerales 1.4.1, 1.4.2, 1.4.3 y 1.4.5 de las Bases de Licitación, recabar toda la información complementaria necesaria para lograr una completa y acabada apreciación de las características de las obras, sus dificultades, normativas aplicables, permisos exigidos y costos asociados conforme el **Numeral 1.5 DE LAS OFERTAS**, visitas a terreno, estudios, diseños, evaluaciones y verificaciones, condiciones de transporte, manejo y almacenamiento de materiales, condiciones climáticas, de pluviosidad, topográficas y geológicas, características del tránsito vehicular, interferencia de instalaciones correspondientes a cambio de servicios, estrategia de trabajo, desvíos de tránsito, estudios de demanda y sensibilidades financieras y análisis de la factibilidad de financiamiento del proyecto.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 1 de la Circular Aclaratoria N°5.

12. El artículo 1.6.1 de las BALI establece como fecha de "Recepción de las Ofertas y Apertura de Ofertas



Técnicas" el día 22 de noviembre de 2013.

Cabe señalar que los antecedentes entregados a la fecha por el MOP resultan insuficientes para la evaluación completa de este proyecto, lo anterior debido a la envergadura y complejidad que implica un proyecto urbano en el Gran Santiago.

De lo visto a modo general se puede indicar lo siguiente:

- No existen Planos de Diseño Geométrico con un desarrollo que permitan establecer con certeza la solución vial del Proyectó. Los planos presentados establecen soluciones conceptuales que no resuelven las conexiones con la vialidad local e intersecciones singulares (las cuales se detallan en la descripción del proyectó, Av. Kennedy, Los Militares, Av. Apoquindo, Isabel La Católica, Príncipe de Gales, entre otras), ni en planta ni en alzado, lo que imposibilita redefinir el Diseño Geométrico presentado. En particular preocupa la falta de antecedentes en el Enlace con Av. Kennedy (compatibilidad con proyectó de la concesión "Costanera Norte") y zona de cruce con la Avenida Apoquindo y su interferencia con el Metro y zona de estacionamientos.
- No están definidos todos los ejes que conforman el enlace de Américo Vespucio Oriente ("**AVO**") con la vialidad existente en los extremos del proyectó, solo se presenta un esquema en la memoria y planos.
- No existen planos de secciones tipo, sólo son presentados en la Memoria pero de carácter muy general. Proyectos de esta naturaleza requieren secciones tipos muy detalladas, especialmente en todos los sectores en que se producen encuentros con la vialidad local.
- No existen perfiles longitudinales de los empalmes e intersecciones con la vialidad local.
- No existen Planos de Estructura. La memoria muestra bosquejos de la idea de la solución de la trinchera en dos niveles, pero no sin memoria de cálculo que permita cuantificar los elementos que la componen.
- No existen Planos de Saneamiento y Drenaje, dentro de los antecedentes entregados.
- No existen Planos de Detalle de los Colectores Proyectados
- No existen Planos de Señalización y Demarcación.
- No existe solución de pavimentos.
- No existe proyectó de servicios afectados. En relación al catastro de servicios existentes, solo se dispone del sector entre Av. Príncipe de Gales y Av. Alonso de Córdova. No se dispone de antecedentes para el sector de Av. Américo Vespucio al norte de Alonso de Córdova.
- No existen proyectos de Estructuras
- No existen proyectos con la descripción del método constructivo del túnel
- No existen proyectos de especialidades, tales como iluminación, ventilación, incendio, comunicaciones.
- No hay Planos de desvíos de tránsito

Y lo más importante, no se cuenta con un Estudio de Impacto Ambiental o Declaración de Impacto Ambiental del proyectó para cuantificar las implicancias ambientales del proyectó y los acuerdos sostenidos con las comunidades.

El desarrollo de estudios de ingeniería necesarios para completar razonablemente la evaluación del Proyecto exige un plazo adicional para la presentación de ofertas de al menos 3 (tres) meses.

En consecuencia, solicitamos que la fecha para la entrega de las Ofertas Técnicas y Económicas sea, por lo tanto el día 22 de Febrero de 2014.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 1 de la Circular Aclaratoria N°5. Sin perjuicio de ello remítase a lo establecido en el artículo 1.5 de las Bases de Licitación.

13. Con relación a lo indicado en el numeral 5 del acápite I, Bases Administrativas de la Circular Aclaratoria N° 2, mediante el cual se rectifica el primer párrafo del artículo 1.6.1 de las Bases de Licitación, solicitamos una nueva postergación para la recepción de las ofertas y apertura de las ofertas técnicas en al menos 30

días a la fecha indicada en el citado numeral, en atención a la alta complejidad del Proyecto y a la gran cantidad de antecedentes y estudios que se deben presentar en las respectivas Ofertas.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 1 de la Circular Aclaratoria N°5.

14. De acuerdo a última circular N° 2 de fecha 17 octubre, se extiende el plazo de la oferta para el día 30 de Diciembre. Teniendo presente que a la fecha aún falta información que sea entregada por el MOP y por la complejidad del proyecto, solicitamos una extensión de plazo de a lo menos 45 días más.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 1 de la Circular Aclaratoria N°5.

15. En relación con la Licitación de la concesión vial Américo Vespucio Oriente, como es de su conocimiento, recién a mediados de julio pasado se hizo entrega de los primeros antecedentes técnicos, los cuales están a un nivel conceptual, con secciones tipo y plantas geométricas que no permiten definir el proyecto a nivel de anteproyecto avanzado que nos facilite su cuantificación y estimación del costo de la obra. Por lo anterior, es necesario desarrollar ingenierías básicas en todas las especialidades (saneamiento, interferencias, desvíos de tránsito, iluminación, ventilación, electricidad, detección y extinción de incendio), incluidas las obras civiles del túnel, enlaces y trincheras, así como el diseño geométrico. Por otra parte, aun no se entregan antecedentes de paisajismo y del nudo Kennedy ofrecidos en los talleres.

De acuerdo a lo anterior, solicitamos un aumento de al menos 60 días para la entrega de ofertas.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 1 de la Circular Aclaratoria N°5.

16. BALI, Artículo 1.6.5. En el Artículo 1.6.5 de las BALI, referido al Derecho a Desestimar las Ofertas, se solicita regular las indemnizaciones o compensaciones a las que podrá tener derecho el licitante seleccionado una vez que le ha sido enviada la carta comunicando la intención de adjudicarle la Concesión, en el evento de que el Director General de Obras Públicas desestimare las ofertas fundado en la decisión de modificarse el proyecto "Concesión Américo Vespucio Oriente, tramo Avenida El Salto-Príncipe de Gales". En este sentido, se solicita complementar el Artículo 1.6.5 de las BALI, señalando que el MOP, en tal evento, indemnizará al referido licitante por todos los costos incurridos por éste en el proceso de licitación del Contrato de Concesión, incluidos los gastos de estudios y asesores contratados, siempre y cuando los mismos se encuentren debidamente documentados y hasta un máximo fijado en Unidades de Fomento según se establezca en las propias BALI.

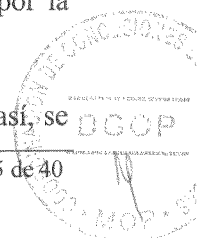
Respuesta: Atendido lo dispuesto en el artículo 28 N° 2 del Reglamento de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, se mantiene lo establecido en el artículo 1.6.5 de las Bases de Licitación.

17. BALI, Artículo 1.7.2. En el Artículo 1.7.2 de las BALI, relativo a los costos del Contrato de Concesión y otros, se solicita que los costos de la licitación puedan ser incorporados al total de las necesidades de financiación de la Sociedad Concesionaria para su financiamiento mediante recursos propios aportados por los accionistas en forma adicional al capital mínimo exigido en las BALI a la Sociedad Concesionaria y/o con financiación de terceros.

Respuesta: Se mantiene lo establecido en el artículo 1.7.2 de las Bases de Licitación.

18. **CONSTITUCIÓN DE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA.** En el punto 1.7.3 de las BALI se establece que la Sociedad Concesionaria se rige por las normas de las sociedades anónimas abiertas. Si la Sociedad Concesionaria no tuviera la obligación legal de ser sociedad anónima abierta, en consideración a su propiedad o a haber suscrito instrumentos de deuda de oferta pública, lo anterior significaría inscribirse en el Registro especial de Entidades Informantes. De acuerdo a las Normas de Carácter General N° 284 de la SVS, estas sociedades deben proporcionar a las SVS informes y estados financieros anuales. No obstante, en la letra c) del punto 1.8.6.1 y en la letra a) del punto 1.8.6.2 de las BALI se indica que la SC debe entregar al Inspector Fiscal los estados financieros trimestrales y semestrales en formato exigido por la SVS.

Se solicita confirmar si la SC debe entregar estados financieros trimestrales y semestrales y si fuera así, se



solicita aclarar que sería en el formato exigido por la SVS para los estados financieros anuales.

Respuesta: Remítase a lo indicado en los artículos 1.8.6.1 y 1.8.6.2 de las Bases de Licitación.

19. BALI, Artículo 1.7.3. En el Artículo 1.7.3 de las BALI, en lo relativo a la Aportación de Capital, se solicita que el plazo máximo para pagar el saldo del capital, es decir \$72.000.000.000 (setenta y dos mil millones de pesos), se amplíe para permitir dar debido cumplimiento con la obligación de obtener las aprobaciones medioambientales, de esta forma el saldo del capital deberá pagarse en el plazo máximo de 24 (veinticuatro) meses contados desde la fecha de la escritura pública de constitución de la Sociedad Concesionaria o desde la obtención de todas las RCA(s) necesarias para comenzar la construcción de las obras, lo que ocurra más tarde y, en todo caso, dentro del plazo máximo de 3 (tres) años contado desde la fecha de la escritura de constitución de la Sociedad Concesionaria.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.7.3 de las Bases de Licitación, modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3.

20. BALI, Artículo 1.7.6. En el Artículo 1.7.6 de las BALI, referido a la duración de la Concesión, se solicita aclarar que si no se ha cumplido la ecuación $VPI_m > ITC$, podrá haber extensión del plazo de la Concesión.

Respuesta: Remítase a lo establecido en los artículos 1.7.6, en particular en su primer párrafo, y 1.7.6.2, ambos de las Bases de Licitación.

21. BALI, Artículo 1.7.6.1. En el Artículo 1.7.6.1 de las BALI, referido al cálculo del VPI_m , en cuanto a la definición de IMI que dispone: “Ingresos mensuales por recaudación de peajes o tarifas (expresados en UF) en el mes “i” de la Etapa de Explotación, sobre la base de la información señalada en el artículo 1.8.6.2, letra e), de las presentes Bases de Licitación”, en relación con lo señalado en el artículo 1.8.6.2 letra e) de las BALI que indica que: “e) (...) así como de todos los ingresos devengados por la Sociedad Concesionaria desglosados, sean estos ingresos por tarifa, por Servicios Complementarios, por concepto de Ingresos Mínimos Garantizados, por eventuales autorizaciones y por cobros por sobre costos de construcción de accesos y conexiones a la obra en concesión solicitados por terceros.”, se solicita confirmar que los Servicios Complementarios establecidos en las BALI no se incluyen en la definición de IMI .

Respuesta: Remítase a lo indicado en el artículo 1.7.6.1, en particular a la definición de IMI ,

22. **Artículos 1.7.6.1 y 2.4.6.5 CÁLCULO DEL VPI_m .** Favor confirmar que el factor correspondiente al sumando del saldo del FDO solamente se imputará al VPI en caso de que el saldo del Fondo al Desempeño Operacional sea menor que 0.

Respuesta: Remítase al artículo 1.7.6.1 de las Bases de Licitación, modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, en particular a la definición de $Saldo_FDO_i$.

23. **Prenda sin desplazamiento.** En el primer párrafo del punto 1.7.8 de las BALI, respecto de la prenda de concesión sobre los flujos futuros que provengan de la concesión, se indica que “...sólo podrán prendarse a los financistas de la obra o de su operación o en la emisión de títulos de deuda de la Sociedad Concesionaria.”.

Se consulta si:

- 1.1 Es suficiente verificar la categoría de financista de la obra o de su operación con la documentación legal que acredite la condición de acreedor del financista y la condición de deudor de la Sociedad Concesionaria.
- 1.2. Los títulos de deuda incluyen los de carácter público, tales como bonos de oferta pública, como los privados, tales como bonos de oferta privada o pagarés bancarios o instrumentos de deuda con Fondos de Inversión.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.7.8 de las Bases de Licitación y en la Ley 20.190 que Introduce Adecuaciones Tributarias e Institucionales para el Fomento de la Industria de Capital de Riesgo y

Continúa el Proceso de Modernización del Mercado de Capitales.

24. En el artículo 21 de la Ley de Concesiones se indica que “El Ministerio consentirá siempre las transferencias a favor del acreedor prendario, cuando éstas sean consecuencia de la ejecución de obligaciones garantizadas con la prenda...”. Y que “Si el acreedor prendario no cumpliera con dichos requisitos, deberá contar con un operador calificado en los plazos y términos que se establecen en las bases de licitación”.

En el punto 1.7.9 se establece un plazo de 180 días para que el acreedor prendario informe la designación de un operador calificado, debiendo pronunciarse el DGOP dentro de 60 días sobre la calidad de aquel. Si a juicio del DGOP el operador no es calificado, podrá solicitar que se ponga un nuevo operador.

Se solicita precisar cuál es el plazo que tendría el acreedor prendario para proponer el nuevo operador.

Si aún subsisten los reparos la Sociedad Concesionaria incurrirá en la multa establecida en 1.8.11 y entendemos que se repetirá el proceso anterior. Se solicita confirmar que el acreedor prendario tendrá un nuevo plazo de 180 días para informar la designación de un nuevo operador calificado y que sólo después del plazo solicitado en el párrafo anterior y siempre que subsista el reparo del DGOP la Sociedad Concesionaria volverá a incurrir en la referida multa.

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en el artículo 1.7.9 de las Bases de Licitación.

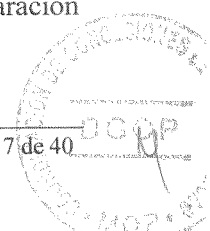
25. BALI, Artículo 1.8.1. En el Artículo 1.8.1 de las BALI, sobre las Garantías del Contrato, se solicita aclarar:

- a) En caso de término anticipado del Contrato de Concesión por incumplimiento de la Sociedad Concesionaria, si las garantías serán cobradas por su monto total, o si se limitarán a los importes que resulten de los daños y perjuicios producidos efectivamente al MOP;
- b) Cómo se determinará si la ejecución de la garantía debe ser total o parcial y cuáles son los parámetros objetivos que determinarán dicha ejecución. ¿En caso de producirse un incumplimiento de los casos listados en el Artículo 1.8.1 qué garantía del contrato será la ejecutada, la Garantía de Seriedad de la Oferta, la Garantía de Construcción o la Garantía de Explotación durante el periodo en que dos de las citadas garantías estuvieran vigentes y en poder del MOP?;
- c) Qué debe entenderse por “retraso” a los efectos del Artículo 1.8.1 letra j) de las BALI; y
- d) Qué debe entenderse por “incumplimiento” a los efectos del Artículo 1.8.1 letra p) de las BALI, ya que bajo este Artículo podría entenderse que cualquier incumplimiento incluso aquellos no determinados como graves podrían dar lugar a la ejecución de las garantías.

Respuesta: Remítase a lo establecido en los artículos 1.8.1 de las Bases de Licitación y 33 N° 2 del Reglamento de la Ley de Concesiones de Obras Públicas.

26. BALI, Artículo 1.8.7. En relación con el Artículo 1.8.7 de las BALI, referido a la infraestructura existente que se entrega a la Sociedad Concesionaria, se solicita:

- a) Aclarar si durante la etapa de construcción la Sociedad Concesionaria deberá contratar algún seguro en relación con la infraestructura preexistente;
- b) Confirmar que no se hará exigible a la Sociedad Concesionaria cumplir con niveles de servicio respecto de la infraestructura preexistente antes de la aprobación de la puesta en servicio provisoria parcial de las obras;
- c) Aclarar si las calles locales deberán estar incluidas en el “Plan de Mantenimiento de la Infraestructura Preexistente”;
- d) Confirmar que la Sociedad Concesionaria no será responsable de los defectos o vicios de los que adoleciese dicha infraestructura y que no pudiesen ser detectados por considerarse ocultos y que modificase sustancialmente, en caso de revelarse, dicha infraestructura o cuyo costo de reparación pudiese tener un impacto considerable en el modelo financiero;



- e) Que, con posterioridad a la constitución de la Sociedad Concesionaria ésta pueda ejecutar visitas de verificación de los cambios ocurridos con posterioridad a la presentación de las ofertas, para constatar que no existen cambios o alteraciones a los estudios iniciales que impliquen modificar el mantenimiento estimado en el proceso de licitación. Dichas visitas de inspección serían ejecutadas en conjunto con el Inspector Fiscal y formarían parte del soporte del Plan de Mantenimiento de la Infraestructura Preexistente; y
- f) Confirmar el tratamiento que la Sociedad Concesionara deberá dar a las calles y avenidas que no se encuentran bajo tuición del MOP, y sobre las cuales se proyectan accesos y conexiones con la vías expresas proyectadas, las cuales quedarían fuera del área de concesión, a saber, toda la infraestructura vial que empalma o conecta con Américo Vespucio Oriente y que estaría bajo la administración de otros organismos públicos como las municipalidades o el Ministerio de Vivienda y Urbanismo (SERVIU).

Respuesta:

- a) Remítase a lo establecido en los artículos 1.8.15 y 1.8.16 de las Bases de Licitación, modificado, este último, mediante Circular Aclaratoria N° 3.
- b) Remítase a lo establecido en el artículo 1.8.7 de las Bases de Licitación, en particular a su numeral ii) y a su párrafo final.
- c) Remítase a lo establecido en el artículo 1.8.7 de las Bases de Licitación.
- d) Remítase a lo establecido en los artículos 1.5, 1.5.5, letra A) Antecedentes Generales, Documento N° 2 letra j) y 1.8.7, todos de las Bases de Licitación y al artículo 45 del Reglamento de la Ley de Concesiones.
- e) Remítase a lo establecido en los artículos 1.7.7.2 y 1.8.7 de las Bases de Licitación.
- f) Remítase a lo establecido en el artículo 1.8.7 de las Bases de Licitación.

27. Numeral 1.8.7 INFRAESTRUCTURA PREEXISTENTE QUE SE ENTREGA AL CONCESIONARIO

¿Qué valor se debe asignar a la infraestructura preexistente que se entrega según numeral 1.8.7 de las bases de licitación? Lo anterior para efectos de emitir la póliza de seguro de catástrofe?

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.8.16 de las Bases de Licitación, modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3.

28. Numeral 1.8.7 INFRAESTRUCTURA PREEXISTENTE QUE SE ENTREGA AL CONCESIONARIO

Solicitamos entregar los planos de área de concesión para la etapa de construcción y los planos de área de concesión para la etapa de explotación.

Por ejemplo, en el último párrafo de la página 6 del documento “*Memoria: Concesión Américo Vespucio Oriente, Sector 2, Puente Centenario -Avenida Príncipe de Gales*” solicitamos confirmar que la ubicación propuesta para el edificio principal de control de la concesión ubicada en la intersección de Av. Américo Vespucio con Las Abejas es un bien de propiedad del MOP que será traspasado al Concesionario o bien debe ser expropiado.



Respuesta: Con relación a los planos solicitados, remítase a los antecedentes entregados mediante ORD. N° 1907 de fecha 3 de diciembre de 2013, relativos al documento “Definición Área de Concesión para la Etapa de Explotación Concesión Américo Vespucio Oriente Tramo Av. El Salto – Príncipe de Gales”, el cual forma parte de los Antecedentes Referenciales N° 2 y N° 3, indicados en el artículo 1.4.3 de las Bases de Licitación. Respecto “edificio principal de control de la concesión”, en el entendido que se refiere al Área de Atención de Emergencias, remítase a lo establecido en el artículo 2.2.2.23 de las Bases de Licitación, modificado mediante Circular Aclaratoria N° 4 y al Antecedente Referencial N° 2 indicado en el artículo 1.4.3 de las mismas Bases.

29. BALI, Artículo 1.8.7. En el Artículo 1.8.7 de las BALI, en lo relativo a la Infraestructura Existente, se solicita que en caso de retardo del MOP en la entrega de la misma se contemple una indemnización análoga a las que las BALI contemplan para los retrasos en la entrega de terrenos expropiados, según se señala en el Artículo 1.8.8.3 de las BALI, con las sugerencias que se indican en la consulta relativa a dicho Artículo.

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

30. De acuerdo a lo establecido en el artículo 1.8.7 letra i), se le hará entrega a la Sociedad Concesionaria del Parque Américo Vespucio entre calle Candelaria Goyenechea y avenida Francisco Bilbao. Se consulta si ¿será responsable el concesionario de la mantención del parque? y si así fuese, ¿cuando se extingue dicha responsabilidad?

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.8.7 de las Bases de Licitación.

31. Dentro de la infraestructura existente referida en artículo 1.8.7 letra i), no se ha contemplado los terrenos necesarios para la construcción de las rampas de salida e ingreso a la autopista proveniente de vialidad transversal como Los Militares e Isabel La Católica deberán ser estos terrenos expropiados?

Respuesta: Remítase a lo establecido en el Antecedente Referencial N°3 indicado en el artículo 1.4.3, en el artículo 2.7.4, adicionado mediante Circular Aclaratoria N°4, y en el artículo 1.8.8, todos de las Bases de Licitación.

32. BALI, Artículo 1.8.7. En relación con el Artículo 1.8.7 de las BALI, referido a la infraestructura existente que se entrega a la Sociedad Concesionaria, se solicita:

- (a) Que, con posterioridad a la constitución de la Sociedad Concesionaria, ésta pueda efectuar visitas de verificación de la infraestructura preexistente, en conjunto con el Inspector Fiscal, para constatar eventuales defectos o vicios ocultos de que pudiese adolecer la misma, a objeto que el costo de la reparación de aquellos vicios o defectos detectados en el marco de las referidas visitas sea soportado y reembolsado por el MOP a la Sociedad Concesionaria. Lo anterior, con excepción de aquellos defectos o vicios detectados por el licitante con anterioridad a la presentación de las Ofertas; o bien que se fije un límite máximo en Unidades de Fomento que la Sociedad Concesionaria deberá soportar por la reparación y/o subsanación de eventuales defectos o vicios ocultos de la infraestructura preexistente que aparecieren durante la Etapa de Construcción y que no hubieren sido detectados por el licitante con anterioridad a la presentación de las Ofertas, siendo el exceso de dicho monto de cargo del MOP;
- (b) Aclarar el punto exacto donde termina el área de esta Concesión, dónde este Proyecto empalma con el tramo siguiente de la avenida y cuál será la solución de ingeniería vial que en ese punto se

establezca para efectos de definir quién deberá reservar los espacios físicos necesarios y eventualmente expropiar terrenos para la obra que se construya en ese punto; y

- (c) En las BALI se hacen numerosas referencias a la Faja Fiscal del Proyecto, pero en la documentación gráfica facilitada no se encuentra una definición clara y gráfica de la Faja Fiscal (únicamente en la zona de inicio se incluyen unas polilíneas dentro de las capas '###Cercos-Existentes' y '###EXP-LINEA' de los archivos 'PLANO PLANTA GENERAL NORTE – SUR.dwg' y 'PLANO PLANTA GENERAL SUR – NORTE.dwg'). ¿Se podría facilitar a los licitantes la representación gráfica de la Faja Fiscal resultante del Proyecto Referencial?

Respuesta:

(a) Remítase a lo establecido en los artículos 1.5, 1.5.5, letra A) Documento N° 2, 1.7.7.2 y 1.8.7, todos de las Bases de Licitación.

(b) Remítase a los antecedentes entregados mediante ORD. N° 1907 de fecha 3 de diciembre de 2013, relativos al documento “Definición Área de Concesión para la Etapa de Explotación Concesión Américo Vespucio Oriente Tramo Av. El Salto – Príncipe de Gales”, el cual forma parte de los Antecedentes Referenciales N° 2 y N° 3, indicados en el artículo 1.4.3 de las Bases de Licitación y al artículo 1.9.2.13 de las mismas.

(c) Remítase al artículo 1.2.2 de las Bases de Licitación, en especial a la definición N° 36.

33. Numeral 1.8.8 TERRENOS NECESARIOS PARA EJECUTAR LAS OBRAS

Solicitamos que nos remitan el estudio o informe preliminar de expropiaciones y/o terrenos que surgen del estudio de ingeniería elaborado por el ministerio.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.8.8.2 de las Bases de Licitación, en particular, a su segundo párrafo.

34. BALI, Artículo 1.8.8.2. En el Artículo 1.8.8.2 de las BALI, relativo a expropiaciones, se solicita fijar un límite máximo de indemnizaciones por este concepto que deberá ser soportado por la Sociedad Concesionaria, debiendo ser compensado el exceso por parte del MOP.

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

35. BALI, Artículos 1.8.8.2, 1.8.8.3 y 2.2.2.22. En los Artículos 1.8.8.2 y 1.8.8.3 de las BALI, relativos a la entrega de los terrenos a expropiar, se solicita:

- (a) Limitar o acortar los plazos dentro de los cuales el Inspector Fiscal deberá pronunciarse sobre los Antecedentes de Expropiaciones, a objeto de reducir el plazo para el inicio de la construcción del Proyecto; y
- (b) Establecer que en el evento que el Inspector Fiscal, conforme a lo establecido en el párrafo undécimo del Artículo 2.2.2.22 de las BALI, solicite al Concesionario cualquier otro antecedente dentro del proceso de expropiación, no se suspenda el plazo para la aprobación de los Antecedentes de Expropiaciones, de tal forma que el plazo que tiene el MOP para la entrega al Concesionario de los terrenos necesarios para ejecutar las obras de cada uno de los sectores del Proyecto se comience a contar desde la fecha en que este último haya entregado los Antecedentes de Expropiaciones expresamente singularizados en las BALI.

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

36. BALI, Artículo 1.8.8.4. En el Artículo 1.8.8.4 de las BALI, relativo a los terrenos fiscales no requeridos para ejecutar obras del Proyecto de Concesión, se solicita fijar un plazo máximo dentro del cual el MOP deberá entregar estos terrenos al Ministerio de Bienes Nacionales, y aclarar de cargo de quién serán y cuál será el límite de tiempo de los costos de mantención de las demasías, a partir de la puesta en servicio provisoria de la totalidad de las obras de la Concesión, mientras el MOP no entregue dichas demasías al Ministerio de Bienes Nacionales de acuerdo a lo señalado en las BALI.

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

37. Numeral 1.8.10.1 EL PROYECTO Y SU RELACIÓN CON EL SEIA

Conforme lo indicado en el primer párrafo de la página 66 de las Bases de Licitación. “*La Sociedad Concesionaria no podrá ejecutar obra material alguna si no contare con la(s) correspondiente(s) Resolución(es) de Calificación Ambiental favorable.*” Solicitamos aclararnos si esta medida incluye a las obras de cambio de servicios y/o expropiaciones requeridas a hacer en forma previa al inicio de las obras del proyecto propiamente tal, o estas podrán ejecutarse mientras se tramitan las RCA.

Respuesta: Remítase al artículo 1.8.10.1 de las Bases de Licitación, modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3.

38. Pago del concesionario por concepto de adquisiciones y expropiaciones. En el punto 1.8.9 de las BALI, se establece la obligación de la concesionaria de pagar el costo de las expropiaciones que sean necesarias para el proyecto. Se solicita definir un monto fijo para ese concepto, como ha sido habitual en otras licitaciones de concesiones de obras públicas, para acotar un riesgo que puede ser de gran impacto.

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

39. BALI, Artículo 1.8.10.1. En el Artículo 1.8.10.1 de las BALI, relativo al Proyecto y su relación con el SEIA, considerando que de acuerdo a la nueva institucionalidad ambiental y a lo dispuesto en la Ley N° 19.300, las modificaciones o alteraciones al Plan Regulador Metropolitano de Santiago, deben ser objeto de una Evaluación Ambiental Estratégica, se solicita:

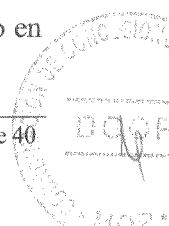
- a) Aclarar y/o confirmar que esta actividad, de ser procedente y dada su relevancia, no forma parte de las obligaciones de la Sociedad Concesionaria;
- b) Aclarar cómo se compatibiliza la Ley General de Urbanismo y Construcciones con las expropiaciones no previstas en los instrumentos de regulación correspondientes a las comunas de Huechuraba, Vitacura, Las Condes y La Reina; y
- c) Aclarar y confirmar cuáles serán los requerimientos ambientales para evacuar gases de monóxido de carbono desde el interior del túnel y trincheras.

Respuesta:

- a) A modo meramente indicativo se puede señalar que el proyecto tal como está planteado no requiere modificación del Plan Regulador Metropolitano.
- b) Remítase a lo establecido en el artículo 1.8.8 de las Bases de Licitación y a la normativa citada en el párrafo primero del mismo.
- c) Remítase a lo establecido en los artículos 1.8.10.1, 2.2.1 y 2.7 de las Bases de Licitación.

40. Artículo 1.8.10.1 El Proyecto y su Relación con el SEIA

El Artículo 1.8.10.1 señala, en su primer párrafo que “la Sociedad Concesionaria deberá elaborar a su entera responsabilidad, cargo y costo, dos Estudios de Impacto Ambiental, uno para cada sector identificado en el artículo 1.3 de las presentes BALI. Adicionalmente corresponderá a la Sociedad Concesionaria elaborar cualquier otro EIA o DIA necesario para la ejecución o desarrollo del Proyecto o las actividades relacionadas con la construcción u operación de la obra, de conformidad a la normativa ambiental vigente” Por su parte el párrafo quinto de la misma sección señala que “la tramitación de los EIA ante la Autoridad Ambiental, la elaboración de Adendas, en caso que procedan, y la implementación de las medidas de mitigación, compensación o reparación que emanen de la(s) Resolución(es) de Calificación Ambiental (RCA) respectiva(s), serán de exclusiva responsabilidad, cargo y costo de la Sociedad Concesionaria, quien actuará como único Titular ante la Autoridad Ambiental [...]. Lo anterior es sin perjuicio de lo indicado en el artículo 1.12.8 de las presentes BALI.”



Posteriormente el artículo 1.12.8 señala, en su primer párrafo, que “en la presente concesión se estipula un mecanismo de cobertura por parte del MOP de las medidas ambientales individualizadas en las RCA(s) del proyecto, que deban implementarse durante la etapa de Construcción, y que sean adicionales a las establecidas en las presentes BALI y/o en los Antecedentes Referenciales indicados en el artículo 1.4.3. de las presentes BALI.”

"El Concesionario en el plazo máximo de 60 días contados desde que la autoridad ambiental competente notifique al titular de los EIA(s) o DIA(s), la(s) correspondientes(s) RCA(s), podrá pronunciarse formalmente mediante una carta dirigida al DGOP pudiendo optar por lo siguiente:

1. Implementar todas las medidas asociadas a la(s) RCA(s) asumiendo los costos asociados a dichas medidas a su entero cargo y responsabilidad.
2. Implementar todas las medidas asociadas a la(s) RCA(s) y que los costos asociados a las medidas para la Etapa de Construcción se distribuya de acuerdo a lo siguiente:
 - a. El concesionario asumirá a su entero cargo y costo hasta UF 150.000 por concepto de dichas medidas. En el caso que los costos producto de medidas adicionales resulten un monto inferior a las UF 150.000, el diferencial entre los costos asumidos por la Sociedad Concesionaria y dichas UF 150.000 serán reinvertidos en el proyecto de acuerdo a las instrucciones que formule el Inspector Fiscal mediante el Libro de Obras.
 - b. Los costos adicionales a las UF 150.000 anteriormente señaladas, serán descontadas del cálculo del VPI_m según lo establecido en el artículo 1.7.6.1 de las presentes BALI.

Para la valorización de estas medidas se deberán contratar dos estudios con empresas o instituciones vinculadas a alguna de las universidades que hayan obtenido su acreditación institucional por un período de a lo menos cuatro años [...]

Todo lo anterior es sin perjuicio de la facultad del MOP de extinguir anticipadamente la concesión por la causal a que se refiere el artículo 1.11.2.5.2 de las presentes BALI”

Atendidos los antecedentes expuestos se solicita al MOP:

1. Considerando que la RCA puede contener medidas de mitigación ambientales cuya exigencia sea inferior a las establecidas en las BALI, por favor confirmar si, en este caso, solo serían exigibles las medidas ambientales del proyecto contenidas en las RCAs respectivas.
2. Considerando que las medidas contenidas en la RCA respectiva pueden tener vigencia y aplicación durante la etapa de explotación, se solicita ampliar el sistema de cobertura establecido en la sección 1.12.8 de las BALI a todas las medidas ambientales que sea necesario ejecutar tanto durante la etapa de construcción como de explotación.

Adicionalmente, la Circular N° 2 redujo el plazo para presentar el EIA al SEIA de 60 a 30 días desde la aprobación de los Proyectos Viales. Considerando la magnitud del Proyecto, se solicita restablecer el plazo a los 60 días originalmente establecidos.

Respuesta: Con relación a la consulta 1, remítase a lo establecido en el artículo 1.8.10.1 de las Bases de Licitación. Con respecto a la consulta 2, se mantiene lo establecido en el artículo 1.12.8 de las Bases de Licitación.

Con relación a la última consulta, se mantiene lo establecido en el artículo 1.8.10.1 de las Bases de Licitación. A modo meramente indicativo se hace presente que el plazo establecido en el párrafo tercero del artículo 1.8.10.1 de las Bases de Licitación, modificado mediante Circular Aclaratoria N° 2, es un plazo máximo.

41. BALI, Artículo 1.8.10.1. En el Artículo 1.8.10.1 de las BALI, relativo al Proyecto y su relación con el SEIA, se dispone que el incumplimiento de cualquiera de las obligaciones señaladas en tal artículo hará incurrir a la Sociedad Concesionaria en una multa de acuerdo a las BALI y que, sin perjuicio de las multas impuestas, el Inspector Fiscal debe dar aviso de los incumplimientos a la SMA, en cuyo caso la Sociedad Concesionaria será la única responsable de cumplir las sanciones y acciones que la autoridad disponga. Sobre el particular, se solicita confirmar y aclarar esta disposición en el sentido que no se podrán aplicar estas dos sanciones, fundadas en el mismo hecho y fundamento jurídico, ya que de lo contrario se atentaría

contra el principio non bis in idem establecido en el Artículo 60 inciso 2° de la Ley Orgánica de la SMA, que expresa que “en ningún caso se podrá aplicar al infractor, por los mismos hechos y fundamentos jurídicos, dos o más sanciones administrativas”.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 60 del artículo segundo de la Ley 20.417 que Crea la Superintendencia del Medio Ambiente y Fija su Ley Orgánica, en particular a su inciso primero.

42. **Numeral 1.8.10.2.2 PROGRAMA DE GESTIÓN SUSTENTABLE PARA LA ETAPA DE EXPLOTACIÓN**

En el séptimo párrafo menciona que durante toda la Etapa de Explotación el Inspector Fiscal podrá solicitar a la Sociedad Concesionaria que actualice el PROGRAMA DE GESTIÓN SUSTENTABLE (PGS) en función de las modificaciones al proyecto, del cumplimiento y eficacia de las medidas y de la evolución del medio ambiente y el territorio vecino.

La Sociedad Concesionaria deberá actualizar los PGS cada dos años en función de las obras y actividades del proyecto y de sus modificaciones, así como de la variación del entorno a las obras y del resultado de la aplicación de las medidas previstas.

Los Programas de Gestión Sustentable para la Etapa de Explotación, tanto en su desarrollo como en su implementación y sus actualizaciones, serán de entero cargo, costo y responsabilidad de la Sociedad Concesionaria.

Se consulta: ¿en el caso que la variación del entorno de las obras, obedezca a situaciones regulatorias y administrativas, como por ejemplo cambios de usos de suelo, o declaratoria de zonas protegidas, que impongan características de mayor restricción en alguno de los componentes ambientales ya evaluados y por lo tanto nuevas obras, estás nuevos costos podrán ser reconocidos por el Ministerio, ya sea como obras adicionales al contrato o como impactos ambientales no previstos?

Respuesta: En el entendido que la referencia al párrafo séptimo corresponde al párrafo tercero del artículo 1.8.10.2.2 de las Bases de Licitación, remítase a lo establecido en dicho artículo.

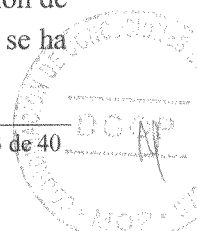
43. BALI, Artículos 1.8.15 y 1.8.16. En los Artículos 1.8.15 y 1.8.16 de las BALI, relativos al seguro de responsabilidad civil por daños a terceros y al seguro por catástrofe, respectivamente, se solicita un pronunciamiento del MOP respecto a cómo abordar el riesgo durante el periodo en que no exista una póliza de seguro vigente para el caso de condiciones de mercado extraordinarias, como ha ocurrido en instancias recientes, impidan o hagan económicamente inviable contratar o renovar uno o más seguros del Proyecto, por no existir las pólizas o por costos puntuales extraordinarios. Asimismo, se solicita confirmar que lo anterior no implicará un incumplimiento por parte de la Sociedad Concesionaria.

Respuesta: Remítase a lo establecido en los artículos 1.8.15 y 1.8.16 de las Bases de Licitación.

44. BALI, Artículo 1.8.16. En el Artículo 1.8.16 de las BALI, relativo al Seguro de Catástrofe durante la etapa de explotación, se señala que no se aceptarán las estimaciones de pérdidas máximas para contratar los seguros. Es práctica habitual en este tipo de proyectos utilizar estudios de PML (Pérdida Máxima Probable), realizados por técnicos independientes, para calcular la mayor pérdida que pueda sufrir la infraestructura y fijar así los límites de la póliza, de forma que se haga una gestión del riesgo más eficiente. En razón de lo anterior, se solicita que se permita la utilización de estudios de PML para fijar los límites de la póliza de seguro por catástrofe en la etapa de explotación.

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

45. **Seguro por Catástrofe.** En la letra c) del punto 1.8.16 se indica que el IVA asociado a las obras de reconstrucción será de cargo, costo y responsabilidad del concesionario. Dado que el plazo de la concesión está determinado con el cumplimiento del ITC, la rentabilidad de la concesión queda prácticamente determinada o acotada en la adjudicación de la concesión. Por ello el costo del IVA de la reconstrucción de las obras puede afectar en forma muy importante al concesionario, no obstante el IVA débito en que se ha



incurrido ha sido en beneficio de las obras que son propiedad del Estado.

Por lo anterior se solicita que el IVA sea reembolsado por el MOP, bajo un esquema análogo al dispuesto para la devolución del IVA de las inversiones de la etapa de construcción, de acuerdo a lo señalado en el artículo 1.12.4 a).

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

46. BALI, Artículo 1.8.18. En el Artículo 1.8.18 de las BALI, referido a Nuevos Accesos a la Vía Concesionada u Otras Obras Requeridas por Terceros Dentro del Área de la Concesión, solicitamos:

- a) Aclarar quién será el obligado a la administración, mantenimiento y conservación de los nuevos accesos que se acuerde construir;
- b) Limitar el importe de aquellas obras que podrán adicionarse al Proyecto en virtud de lo señalado en el Artículo 1.8.18 letra a) de las BALI. Lo anterior con motivo de que todas aquellas inversiones adicionales implicarán mayores desembolsos y disposiciones de deuda por parte de la Sociedad Concesionaria; y
- c) Se solicita que la valoración de las obras mencionadas en este Artículo pueda ser determinada de común acuerdo por las partes, o que los precios unitarios del Anexo 3 conforme a los cuales se realice dicha valorización sean reajustados. Lo anterior, ya que el periodo de tiempo que medie entre la presentación de la Oferta y la solicitud respecto a la construcción de dichas obras puede ser sustancial, por lo que no parece pertinente que no se le reconozca al Concesionario retribución alguna por dicha labor en caso de que la obra a ejecutar sea un acceso a una calle de servicio.

Respuesta:

- a) Remítase a lo establecido en las Bases de Licitación, en especial a lo indicado en el artículo 1.9.2.13 y en la definición N° 15 del artículo 1.2.2.
- b) Se mantiene lo establecido en las Bases de Licitación
- c) Se mantiene lo establecido en las Bases de Licitación.

47. Artículo 1.8.19 Cambios de Servicios Existentes

En relación con la responsabilidad por los cambios de servicios, las BALI señalan: a/ en la sección 1.8.19.1, que el traslado de las instalaciones de los Servicios Existentes debe hacerse por cuenta exclusiva de las Empresa de Servicios (o en su caso, según las condiciones indicadas en el permiso o contrato de concesión respectivo); b/ la misma sección señala con posterioridad que la Sociedad Concesionaria será responsable de proyectar, tramitar, gestionar y ejecutar, los Cambios de Servicios Existentes, señalándose en el último párrafo que las modificaciones de las obras e instalaciones correspondientes a los medidores y conexiones domiciliarias que sea necesario trasladar o alterar, se harán a entero cargo, costo y responsabilidad de la Sociedad Concesionaria; c/ la sección 1.8.19.2, en su letra a), señala que el Concesionario pagará todos los Cambios de Servicios Existentes cualquiera sea su monto por cuenta y orden del MOP; y d/ finalmente, la sección 1.8.19.2, en su letra b), señala límites de responsabilidad de la Sociedad Concesionaria por concepto de Cambios de Servicios Existentes, regulando el tratamiento de los excedentes de dichos límites.

En atención a que algunas de las normas antes expuestas hacen responsable a las Empresas de Servicios, otras a la Concesionaria y otras al MOP, se solicita se aclare cómo se distribuyen las responsabilidades entre ellos por concepto de Cambios de Servicios Existentes.

Respuesta: Remítase a lo establecido en los artículos 1.8.19.1, 1.8.19.2 y 2.2.2.9, todos de las Bases de Licitación.

48. Artículo 1.8.19.2 Responsabilidad Pecuniaria

El artículo 1.8.19.2 referido a la responsabilidad pecuniaria por los Cambios de Servicios establece un sistema de compensación escalonado que varía según el monto de los Cambios de Servicio. La distribución del riesgo establecida en el literal b) del artículo establece en el párrafo final que si el monto por los

Cambios de Servicios existentes excede las 500.000 UF es la Sociedad Concesionaria quien debe concurrir al pago de dichos excedentes incorporándose dicho monto al cálculo del VPI_m.

Considerando que la cláusula de Duración Máxima puede hacer ineficaz las ampliaciones de plazo a través de VPI y atendido que la Circular Aclaratoria N° 2 ha admitido por la nueva cláusula 1.9.2.6 ampliar el plazo máximo de la Concesión para el caso de retrasos en la RCA, se solicita se extienda la regla para aquellos casos en que la Sociedad Concesionaria no haya sido compensada mediante la fórmula de cálculo del VPI por los montos por Cambios de Servicio que excedan las UF 500.000.

Respuesta: Se mantiene lo establecido en el artículo 1.8.19.2 de las Bases de Licitación; con todo tratándose de la modificación al artículo 1.9.2.6, remítase a la rectificación N° 15 de la Circular Aclaratoria N° 3.

49. Responsabilidad Pecuniaria. En relación al artículo 1.8.19.2 b), si bien existe una mitigación de los riesgos asociados a los costos de Cambios de Servicios existentes en el que puede incurrir el concesionario, existe la posibilidad que el VPI no alcance al ITC incrementado (incluyendo el valor costos por cambios de servicio que superen el monto de MUF500) en el plazo de concesión, por lo que el concesionario y el financista asumirían el riesgo que esos sobrecostos no sean compensados. Dado lo anterior, se propone que se utilice una de las siguientes alternativas.

- i) aumento de plazo según nivel de costos de cambios de servicio sobre las MUF500.
- ii) pago directo por parte del MOP a un plazo de 90 días después de cumplido el plazo de la concesión.

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

50. BALL, Artículo 1.8.19.2. En el Artículo 1.8.19.2, relativo a la Responsabilidad Pecuniaria, se solicita:

- (a) Aclarar, si el MOP ya cuenta con antecedentes que pueda proporcionar a los Licitantes sobre obras adicionales o posibles cambios de servicios existentes, y sobre la estimación de costo de las mismas; y
- (b) En caso de que dichas obras adicionales superen las UF 500.000, aclarar si la totalidad del excedente sobre dicha cantidad será incorporado en el valor del VPI_m o una parte de dicho excedente le será reembolsado a la Sociedad Concesionaria.

Respuesta:

- a) Remítase a lo señalado en los Antecedentes Referenciales N° 2 y N° 3, indicados en el artículo 1.4.3 de las Bases de Licitación.
- b) Remítase a lo indicado en los artículos 1.7.6.1 y 1.8.19.2 de las Bases de Licitación.

51. Artículo 1.8.19.3 Normas Aplicables a los Cambios de Servicios Existentes

Se señala que los atrasos en la ejecución de las obras producto de demoras en los Cambios de Servicios Existentes, serán de exclusiva responsabilidad de la Sociedad Concesionaria, sin que ésta tenga derecho a ampliación de plazos o a indemnizaciones o compensaciones por este concepto.

Sin embargo, se señala también que los Cambios de Servicios Existentes deben contar con la aprobación de la Empresa de Servicios respetiva, de los propietarios de los predios afectados por tal modificación u otro organismo, institución o empresa.

- a) En tal sentido, se solicita aclarar de quién será la responsabilidad cuando los atrasos en los Cambios de Servicios Existentes se deban a que no se cuente con la aprobación de la Empresa de Servicios respetiva, de los propietarios de los predios afectados por tal modificación u otro organismo, institución o empresa, toda vez que dichos retrasos no serían atribuibles a la Sociedad Concesionaria.
- b) Adicionalmente se solicita establecer un mecanismo de compensación por parte del MOP para la Sociedad Concesionaria, al menos con el plazo necesario para adecuar a la nueva situación los plazos de Declaraciones de Avance y/o de la Puesta en Servicio Provisoria de las Obras, en caso que los atrasos en los Cambios de Servicios Existentes no sean atribuibles a la Sociedad Concesionaria.



Respuesta:

- a) Remítase a lo establecido en los artículos 1.8.19.3 y 2.2.2.9 de las Bases de Licitación.
- b) Se mantiene lo establecido en el artículo 1.8.19.3 de las Bases de Licitación.

52. BALI, Artículo 1.8.19.4. En el Artículo 1.8.19.4 de las BALI, referido a los Proyectos de Ingeniería de los Cambios de Servicios Existentes y en el que se especifica que la Sociedad Concesionaria será responsable de proyectar, tramitar, gestionar y/o ejecutar los Cambios de Servicio Existentes, se solicita aclarar si los proyectos que son desarrollados en general por cada servicio son responsabilidad de la Sociedad Concesionaria.

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en el artículo 1.8.19.4 de las Bases de Licitación.

53. Considerando la gran cantidad de servicios afectados a lo largo de todo el trazado y el impacto que pudiese tener en el cumplimiento de ejecución de las obras de la Tabla N°8 y Puesta en Servicio Provisoria, se solicita que dichos plazos tengan en consideración los retrasos en los cambios de servicios no atribuibles al Concesionario. Además se solicita que se compense el efecto económico de dicho retraso.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.8.19.3 de las Bases de Licitación, en particular a su párrafo tercero.

54. Artículo 1.8.20 Modificación de Canales

El artículo señala que [...] la Sociedad Concesionaria será responsable a su entero cargo y costo de realizar las Modificaciones de Canales que sean necesarias para la materialización de las obras que forman parte del Proyecto de Concesión, así como de obtener de las respectivas asociaciones de canalistas, los permisos y autorizaciones correspondientes.”

Atendido que la Modificación de Canales es homologable a los Cambios de Servicios, se solicita se establezca un mecanismo de compensación económica, para aquellos casos en que los costos por las modificaciones superen cierto límite.

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

55. Artículo 1.8.22 Política de Transporte Urbano

Este apartado reconoce que el Proyecto se inserta dentro del marco de la política de transporte urbano de la ciudad de Santiago. El último párrafo del apartado señala “Cualquier modificación o retraso en la ejecución de los proyectos que conforman el sistema de transporte urbano no dará derecho al Concesionario a solicitar ningún tipo de indemnización ni revisión del contrato de concesión”.

Al respecto, entendemos que el apartado no individualiza ni identifica de manera clara los “proyectos que conforman el sistema de transporte urbano”, impidiendo identificar el grado de riesgo al cual está expuesta la Sociedad Concesionaria. Por ello se solicita se individualice adecuadamente en esta cláusula los proyectos aprobados y en fase de ejecución, con indicación del órgano de contratación, número de expediente, breve descripción del proyecto, interferencia esperada con el Proyecto, etc., debiendo la Sociedad Concesionaria asumir los riesgos únicamente por aquellos proyectos que, a la fecha de la oferta, se hayan dado a conocer.

Adicionalmente debe establecerse un régimen de responsabilidad, o de exención de ésta, y de compensación para aquellos retrasos y/o incumplimientos derivados del incumplimiento de terceras personas y/o empresas ajenas a la Sociedad Concesionaria y que fueren titulares de proyectos que interactúen con las obras de Américo Vespucio Oriente.

Respuesta: Se mantiene lo establecido en el artículo 1.8.22 de las Bases de Licitación, modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3.

56. Numeral 1.8.22 POLÍTICA DE TRANSPORTE URBANO

Solicitamos detallar y entregar a los licitantes el calendario más probable de entrada en servicio provisoria o definitiva de cada uno de los proyectos a los que hace referencia la “Política de Transporte Urbano_ señaladas en el numeral 1.8.22 de las Bases de Licitación, puesto que tienen un impacto directo en los flujos vehiculares y en la operación y/o mantención de la concesión, como también en el riesgo de demanda de tráfico.

Respecto a la configuración en superficie de dos carriles, con un carril destinado a transporte público y el otro a vialidad local: ¿Será esta la configuración definitiva? ¿En caso que esta configuración cambie dará derecho a compensación por los perjuicios a la sociedad concesionaria?

Respuesta: Remítase a lo indicado en el artículo 1.8.22 de las Bases de Licitación, modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3.

57. Artículo 1.9 Etapa de Construcción

Se solicita aclaración respecto de la obligación de someter el Proyecto a la aprobación del SEIA. De acuerdo al inciso primero del artículo 8 de la Ley sobre Bases Generales del Medio Ambiente “Los proyectos o actividades señalados en el artículo 10 sólo podrán ejecutarse o modificarse previa evaluación de su impacto ambiental, de acuerdo a lo establecido en la presente ley”, en ese sentido se solicita se señale expresamente si el Proyecto es de aquellos enumerados en el artículo 10 de la ley citada. En caso de ser afirmativa la respuesta, se solicita modificar el inicio del plazo de construcción, sujetándolo a la obtención de la(s) RCA(s).

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.8.10.1 de las Bases de Licitación y artículo 10 de la Ley 19.300. Con relación al inicio del plazo de construcción, se mantiene lo establecido en el artículo 1.9 de las Bases de Licitación.

58. Numeral 1.9.1.1 DE LA INGENIERÍA DE LA OBRA

Solicitamos entregar los estudios de microsimulación de cada una de las entradas y salidas del Sector 1 y Sector 2, en un formato legible para los licitantes, mismos estudios que se solicitan en caso de proponer una modificación o mejoramiento del proyecto conforme lo indicado en el último párrafo de la página 104 de las Bases de Licitación.

Respuesta: Remítase a los Antecedentes Referenciales indicados en el artículo 1.4.3 de las Bases de Licitación.

59. BALI, Artículo 1.9.1.2. En el Artículo 1.9.1.2 de las BALI, referido a los Proyectos de Ingeniería de Detalle Ejecutados por la Sociedad Concesionaria, aclarar si no existen restricciones para que el emplazamiento de los pórticos sea en el exterior de la trinchera.

Respuesta: Remítase a lo indicado en las Bases de Licitación, en especial a lo dispuesto en los artículos 1.9.1.2 y 2.2.3.6.1, modificado este último mediante Circular Aclaratoria N° 4, y a lo dispuesto en el Antecedente Referencial N° 4 indicado en el artículo 1.4.3.

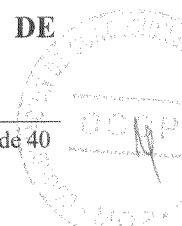
60. Para los proyectos de túneles y trincheras ¿se requerirá la aprobación del Departamento de Puentes de la Dirección de Vialidad? ¿Serán de aplicación los mismos plazos definidos en 1.9.1.2?

Respuesta: Remítase a lo indicado en las Bases de Licitación, en especial a lo indicado en los artículos 1.9.1.2 párrafo séptimo y 2.2.2.5.

61. Numeral 1.9.2.4 PROGRAMA DE EJECUCIÓN DE LAS OBRAS

Con relación a la programación de ejecución de las obras y a la declaración de avance de las obras hacemos presente que en los documentos de licitación dice:

- **Numeral 1.9.2.6 INICIO DE CONSTRUCCIÓN DE LAS OBRAS Y DECLARACIONES DE AVANCE**



En la página 120, penúltimo párrafo, dice literalmente: “*Si producto de la revisión de las Declaraciones de Avance o de la cuantificación de las obras en terreno, el Inspector Fiscal comprobare, en dos oportunidades un atraso en el avance de las obras con respecto a los porcentajes exigidos en los plazos máximos estipulados en este artículo, esto será causal de Incumplimiento Grave de las Obligaciones de la Sociedad Concesionaria, de acuerdo a lo indicado en el artículo 1.11.2.3 letra h) de las presentes Bases de Licitación, sin perjuicio de las multas que se establezcan según el párrafo anterior.*”

• **Numeral 1.11.2.3 EXTINCIÓN DE LA CONCESIÓN POR INCUMPLIMIENTO GRAVE DE LAS OBLIGACIONES IMPUESTAS A LA SOCIEDAD CONCESIONARIA**

En la página 145, letra n), dice literalmente: “*El atraso injustificado por parte de la Sociedad Concesionaria en el plazo máximo de construcción de las obras previsto en el artículo 1.9.2.4 de las presentes Bases de Licitación*” se considerará incumplimiento grave de las obligaciones del Contrato de Concesión.

El no cumplir con el 10% de avance de las obras en el mes 29 de concesión es causal de extinción anticipada de la concesión conforme lo indicado en los dos puntos anteriores. Conforme a nuestros cálculos desarrollados en la pregunta anterior sería casi imposible contar con un avance de obras mayor o igual al 10% en el mes 29 por lo que solicitamos revisar lo exigido y la extinción anticipada de la concesión de los numerales 1.9.2.6 y 1.11.2.3 respectivamente.

Respuesta: Remítase a lo establecido en los artículos 1.9.2.4 y 1.9.2.6, ambos modificados mediante Circular Aclaratoria N° 3. Con relación al artículo 1.11.2.3 de las Bases de Licitación, se mantiene lo allí dispuesto.

62. Numeral 1.9.2.5 INSTALACIÓN DE FAENAS Y EQUIPAMIENTO DEL INSPECTOR FISCAL

¿La obligación del Concesionario se limita a entregar las instalaciones y equipamientos y las renovaciones indicadas, o también se extiende a la mantención, consumo y suministros varios, o estos se deben dar por incluidos en los pagos estipulados en el numeral 1.12.2.1.1 Pagos al estado por Concepto de Administración y Control del Contrato de Concesión?

En el caso que la repuesta fuera que el concesionario deberá pagar los gastos, mantención, suministros de enseres, indicar claramente el alcance.

La superficie de la bodega de 30 m² se encuentra incluida la superficie mínima de 200 m².

Respuesta: En cuanto a las obligaciones de mantención, consumo y suministros varios, remítase a lo establecido en el artículo 1.9.2.5 de las Bases de Licitación, en particular al párrafo primero de dicho artículo. Con relación a la superficie de la bodega, ello se encuentra regulado en el artículo 1.10.10 de las Bases de Licitación, remítase a ello.

63. Numeral 1.9.2.6 INICIO DE CONSTRUCCIÓN DE LAS OBRAS Y DECLARACIONES DE AVANCE

Se establece que el inicio de la Etapa de Construcción se contabilizará a partir del Inicio del Plazo de la Concesión, indicado en el artículo 1.7.5 de las Bases de Licitación.

Una vez iniciada la Etapa de Construcción, el Concesionario emitirá declaraciones de avance para cada uno de los sectores indicados en el artículo 1.3 de las Bases de Licitación. Dichas declaraciones deberán cumplir, al menos, con los porcentajes de avance requeridos y entregarse en los plazos máximos indicados en la Tabla N° 8, la que establece un avance de al menos el 10% para el mes 29, para el Sector 1 y Sector 2.

Al respecto señalamos que el período entre la Publicación del Decreto Supremo de Adjudicación, y el mes 29 para cumplir el 10% de avance, requiere las siguientes actividades con sus propios plazos en serie:

- Elaboración Proyecto Vial 9 meses
- 1ª Revisión Inspector Fiscal 42 días
- 1ª Corrección Concesionaria 21 días

- 2ª Revisión Inspector Fiscal 21 días
 - Total aprobación Proyecto Vial 85 días = 3 meses
 - Presentación EIA a SEIA (2 proyectos) 2 meses
 - Aprobación EIA (RCA de 2 proyectos) 12 meses (1)
 - Ejecución 10% obras 3 meses (2)
- 29 meses

(1) Estimación mencionada por el MOP en el Taller N° 1.

(2) Saldo disponible. Imposible ejecutar mayor o igual a 10% en los primeros 3 meses.

Solicitamos tener en consideración este serio inconveniente (puede llegar a ser insalvable), y nuestra proposición en cuanto a que: el inicio de la construcción sea 60 días después de aprobada la RCA, y que se ajuste el plazo de construcción y las declaraciones de avance, de acuerdo al plazo real de la aprobación de la RCA. En este sentido, es importante la aclaración que se dé a la Pregunta N° 09 y 10, debido a que si no se pueden ejecutar obras de Cambios de Servicio antes de que se emitan las RCA, esta situación será aún más crítica, sino inviable.

¿La mantención de la infraestructura preexistente se considerará como avance de las obras?

Respuesta: Remítase a lo indicado en las Bases de Licitación, en especial a lo indicado en los artículos 1.8.10.1, 1.9.2.4 y 1.9.2.6 de las Bases de Licitación, modificados, los dos últimos, mediante Circular Aclaratoria N° 3.

64. Numeral 1.9.2.6 INICIO DE CONSTRUCCIÓN DE LAS OBRAS Y DECLARACIONES DE AVANCE

¿Cómo afectarán los plazos que tomarán las empresas de servicios Municipalidades, Concesionarias, Dirección de Obras Hidráulicas (DOH), Asociación de Canalistas, Parque Metropolitano, Metro, etc. para aprobar los proyectos de desvíos de tránsito y/o cambio de servicios para el inicio de construcción, en función de sus propias programaciones basadas en sus demandas internas, en los hitos de cumplimiento de avance de obras establecidos en la Tabla N° 08 del numeral 1.9.2.6 de las Bases de Licitación?

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.9.1.2 de las Bases de Licitación.

65. BALI, Artículo 1.9.2.6. En el Artículo 1.9.2.6 de las BALI referido al Inicio de la Construcción de las Obras y Declaraciones de Avance, se solicita aclarar si sería posible dividir el Sector Dos en dos diversos subsectores.

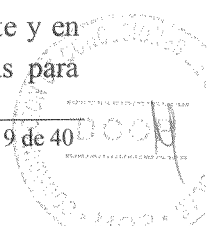
Respuesta: Se mantiene lo establecido en el artículo 1.9.2.6 de las Bases de Licitación, modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3.

66. De acuerdo al 1.9.2.6 se deberá verificar un estado de avance del 10% al mes 29 contados desde la publicación del Decreto Supremo de adjudicación del contrato de concesión. Sin embargo, se estima que aun cumplimiento los plazos de entrega del proyecto vial (tabla Nro 7), su aprobación por la inspección fiscal dentro de los plazos establecidos en el artículo 1.9.1.2, presentación y aprobación de los Estudios de Impacto Ambiental -los que deben ser presentados a la autoridad con los proyectos viales aprobados- y finalmente la presentación y aprobación del Programa de Gestión Sustentable de la etapa de construcción, no es posible cumplir con los estados de avance de la tabla Nro8. Se solicita que los estados de avance sean referidos a la obtención de la Resoluciones de Calificación Ambiental.

Respuesta: Se mantiene lo establecido en el artículo 1.9.2.6 de las Bases de Licitación, modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3.

67. Artículo 1.9.2.8 Planificación y Mantención de Desvíos de Tránsito

En su párrafo 7 se indica: "Por motivos de interés público, el MOP podrá habilitar anticipadamente y en forma temporal aquellas obras construidas por la Sociedad Concesionaria que estime necesarias para



mejorar la circulación y seguridad de las vías, sin que ello signifique la aprobación de las mismas, y sin que esto implique una autorización para iniciar el cobro del peaje y sin que la Sociedad Concesionaria tenga derecho a compensación o indemnización alguna.”

Atendido el hecho que la habilitación anticipada de las obras construidas supone incurrir en costos y riesgos por parte de la Sociedad Concesionaria (pólizas de seguros, riesgo de accidentes, deterioro del pavimento, etc.), se solicita establecer un sistema de pago y/o compensación, ya sea mediante el cobro de peajes a los usuarios o mediante un mecanismo de peaje a la sombra; o una indemnización por parte del MOP.

Respuesta: Se mantiene lo establecido en el artículo 1.9.2.8 de las Bases de Licitación.

68. Numeral 1.9.2.9 RESPONSABILIDAD DEL CONCESIONARIO FRENTE A LA SUBCONTRATACIÓN

El MOP limita en esta cláusula la contratación o subcontratación a empresas inscritas en primera categoría del Registro de Consultores o Contratistas del Ministerio de Obras Públicas, según sea el caso, en la especialidad que corresponda.

¿Es posible modificar esta cláusula para el caso de la obra principal y poner como requisitos que el Contratista tenga experiencia en este tipo de obra y la capacidad económica de manera tal de tener un mayor número de oferentes con la capacidad adecuada para ejecutar la obra en el caso que el Concesionario licite la totalidad o parte de las obras?

Si bien está abierta la posibilidad de que en casos fundados sea aprobado por el DGOP quedaría la incerteza y la restricción de cuan amplia podrá ser la licitación que podrá llevar a cabo el Concesionario de la totalidad o parte de las obras.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.9.2.9 de las Bases de Licitación y a lo señalado en el artículo 22 de la Ley de Concesiones.

69. Condiciones Económicas de la Concesión

En punto 1.10.12 se establece que el encargado de aseguramiento de la calidad sólo podrá ser nombrado, removido o reemplazado por la Sociedad Concesionaria con aprobación previa y expresa del Inspector Fiscal. Entendemos que el nivel de servicio que la Sociedad Concesionaria será monitoreado y evaluado permanentemente por el MOP, siendo penalizada con multas si fuere el caso. Para eso la Sociedad Concesionaria debe tener la capacidad para proponer y reaccionar con medidas adecuadas a los niveles de servicio requeridos. En este sentido la concesionaria debe tener independencia para designar a su personal. No es equilibrado que el MOP fiscalice y que también tenga el poder para no permitir los cambios que la concesionaria considere necesarios.

Se solicita eliminar el requerimiento de aprobación previa y expresa del Inspector Fiscal para el nombramiento, remoción o reemplazo del encargado de aseguramiento de la calidad.

Respuesta: Se mantiene lo establecido en el artículo 1.10.12 de las Bases de Licitación

70. Numeral 1.11.1 SUSPENSIÓN DE LA CONCESIÓN

Último párrafo dice literalmente: “*La calificación del caso fortuito o fuerza mayor invocada será efectuada por el Director General de Obras Públicas, quien se pronunciará mediante una Resolución fundada y el Fisco no concurrirá a la reparación de los daños producidos por caso fortuito o fuerza mayor.*”

¿Se debe entender que el MOP no concurrirá a la reparación de los daños producidos por caso fortuito o fuerza mayor, sólo cuando el DGOP se pronuncie negativamente respecto a la calificación del caso, o no concurrirá en ningún caso? En ese caso ¿Qué incidencia tendría un pronunciamiento favorable del DGOP respecto al Caso Fortuito o Fuerza Mayor?

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en el artículo 1.11.1 de las Bases de Licitación.

71. De la Intervención de la Concesión. En el punto 1.11.2.3.2 se establece que en caso que el MOP

determinare no licitar públicamente el contrato de concesión, se aplicará lo dispuesto en los artículos 28 de la Ley de Concesiones y 104 de su Reglamento.

En ambos artículos se establece la necesidad de indicar el valor de las inversiones u obras necesarias para la prestación del servicio que no hayan sido amortizadas, precisándose en el Reglamento que no hayan sido amortizadas financieramente.

Se solicita indicar el método o procedimiento de amortización financiera que se consideraría en tal caso.

Respuesta: Remítase a lo indicado en los artículos 28 de la Ley de Concesiones y 104 de su Reglamento.

72. Artículo 1.11.2.3. Extinción de la Concesión por Incumplimiento Grave de las Obligaciones Impuestas a la Sociedad Concesionaria

El artículo 1.11.2.3 en su literal (k) establece como causa de extinción anticipada de la Concesión las “Demoras no autorizadas en la Puesta en Servicio Definitiva de las Obras”. Atendido que la demora puede ser por causas no imputables a la Concesionaria, se solicita que la redacción sea “Demoras no autorizadas, imputables a la Sociedad Concesionaria, en la Puesta en Servicio Definitiva de las Obras.”

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

73. En caso de que el MOP decida extinguir la concesión en forma anticipada, solicitamos aclarar cuál será el tratamiento de los subsidios, en caso que el licitante haya optado por esta variable de licitación, devengados. Por ejemplo, si la extinción de la concesión es en el año 12 que sucederá con los subsidios devengados futuros.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.11.2.5 de las Bases de Licitación, modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3.

74. Numeral 1.11.2.5.1 EXTINCIÓN ANTICIPADA DURANTE LA CONSTRUCCIÓN POR INTERÉS PÚBLICO

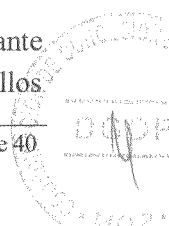
Respecto a la inversión facturada al MOP en el mes “i” entendemos que esta corresponde a lo definido en el numeral **1.12.4 ASPECTOS TRIBUTARIOS**. Solicitamos precisar mejor cuál será el costo de construcción, el cual a nuestro entender, debería cubrir cualquier gasto realizado por la Sociedad Concesionaria durante el período de construcción incluyendo los gastos de mantención de la infraestructura preexistente como así también los gastos generales y de estructura de la Sociedad Concesionaria. Por otra parte, como durante el período de construcción se factura cada cuatro meses, también deberían incluirse los gastos y costos devengados al momento de la extinción de la concesión.

Respuesta: En el entendido que la consulta se refiere al artículo 1.11.2.6 de las Bases de Licitación, modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, respecto a la inversión facturada al MOP, remítase a lo dispuesto en dicho artículo; con respecto a los gastos y costos devengados, se mantiene lo establecido en las Bases de Licitación.

75. BALI, Artículo 1.11.2.5.1. En el Artículo 1.11.2.5.1 de las BALI, relativo a la Extinción Anticipada durante la Construcción por Interés Público, se solicita, que dentro del concepto de inversiones indemnizables, se incluyan los costos invertidos por el respectivo adjudicatario en el proceso de licitación del Contrato de Concesión incluidos los gastos de estudios y asesores contratados, siempre y cuando los mismos se encuentren debidamente documentados y hasta un máximo fijado en Unidades de Fomento según se establezca en las propias BALI, quedando al efecto la Sociedad Concesionaria expresamente facultada para financiarlos.

Respuesta: En el entendido que la consulta se refiere al artículo 1.11.2.6 de las Bases de Licitación, remítase a lo indicado en el artículo 19 del Reglamento de la Ley de Concesiones y en el artículo 1.7.2 de las Bases de Licitación.

76. BALI, Artículo 1.11.2.5.1. En el Artículo 1.11.2.5.1 de las BALI, relativo a la extinción anticipada durante la construcción por interés público, se solicita confirmar que dentro de los costos estarán incluidos aquellos



que deba soportar la Concesionara por poner término anticipado a los subcontratos vigentes, aún cuando no estén todavía respaldados contablemente, dado que dichos pagos los realizará la Sociedad Concesionaria sólo después de haber sido indemnizada por este concepto.

Respuesta: En el entendido que la consulta se refiere al artículo 1.11.2.6 de las Bases de Licitación, modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, no se confirma.

77. **BALI, Artículo 1.11.2.5.2.** En el Artículo 1.11.2.5.2 de las BALI, relativo a la Extinción Anticipada durante la Etapa de Construcción por Sobrecostos Derivados de Medidas Ambientales, se solicita:

- (a) Que dentro del concepto de inversiones indemnizables, se incluyan los costos invertidos por el respectivo adjudicatario en el proceso de licitación del Contrato de Concesión incluidos los gastos de estudios y asesores contratados, siempre y cuando los mismos se encuentren debidamente documentados y hasta un máximo fijado en Unidades de Fomento según se establezca en las propias BALI, quedando al efecto la Sociedad Concesionaria expresamente facultada para financiarlos;
- (b) Que, dentro del concepto de inversiones indemnizables, se incluyan los gastos financieros por concepto de costos de estructuración de la deuda y los costos asociados al quiebre del financiamiento por el término anticipado de la Concesión, en caso de existir, quedando excluidos los demás gastos financieros; y
- (c) Que se incorpore como factor de compensación a la Sociedad Concesionaria los beneficios netos esperados (VPBn) en los mismos términos que se establece en el Artículo 1.11.2.5.1.

Respuesta: En el entendido que la consulta se refiere al artículo 1.11.2.7 de las Bases de Licitación, modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, se indica: a) Remítase a lo indicado en el artículo 19 del Reglamento de la Ley de Concesiones y en el artículo 1.7.2 de las Bases de Licitación; b) y c) Remítase a lo indicado en el artículo 1.11.2.7 de las Bases de Licitación.

78. Numeral 1.11.2.5.2 EXTINCIÓN ANTICIPADA DURANTE LA ETAPA DE CONSTRUCCIÓN POR SOBRECOSTOS DERIVADOS DE MEDIDAS AMBIENTALES

Respecto a la inversión facturada al MOP en el mes “i” entendemos que esta corresponde a lo definido en el numeral **1.12.4 ASPECTOS TRIBUTARIOS**. Solicitamos precisar mejor cuál será el costo de construcción, el cual a nuestro entender, debería cubrir cualquier gasto realizado por la Sociedad Concesionaria durante el período de construcción incluyendo los gastos de mantención de la infraestructura preexistente como así también los gastos generales y de estructura de la Sociedad Concesionaria. Por otra parte, como durante el período de construcción se factura cada cuatro meses, también deberían incluirse los gastos y costos devengados al momento de la extinción de la concesión.

Respuesta: En el entendido que la consulta se refiere al artículo 1.11.2.7 de las Bases de Licitación, modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, remítase a lo establecido en dicho artículo.

79. ARTÍCULO 1.11.2.5.2 EXTINCIÓN ANTICIPADA DURANTE LA ETAPA DE CONSTRUCCIÓN POR SOBRECOSTOS DERIVADOS DE MEDIDAS AMBIENTALES

La cláusula dice literalmente: *“El MOP tendrá la facultad de poner término anticipado a la Concesión en caso que las medidas ambientales individualizadas en la(s) RCA(s), que deban implementarse durante la Etapa de Construcción y que sean adicionales a las establecidas en las presentes Bases de Licitación y/o en los Antecedentes Referenciales, exceda o excedieren el valor de UF 1.000.000 (un millón de Unidades de Fomento) de conformidad a la metodología de valorización contemplada en el artículo 1.12.8 de las presentes Bases de Licitación.”*

Se solicita reformular esta cláusula a modo que exista un equilibrio en la distribución de los riesgos de extinción anticipada en la Etapa de Construcción por sobrecostos derivados por Medidas Ambientales a modo que la Sociedad Concesionaria tenga la opción de continuar con las obras, y por ende con la

concesión, y que la decisión de extinción no quede solamente a decisión del Ministerio de Obras Públicas.

Respuesta: En el entendido que la consulta se refiere al artículo 1.11.2.7 de las Bases de Licitación, se mantiene lo establecido en las Bases de Licitación.

80. BALI, Artículo 1.11.2.5.2. En el Artículo 1.11.2.5.2 de las BALI, relativo a la extinción anticipada de la Concesión durante la etapa de construcción por sobrecostos derivados de medidas medioambientales, se solicita:

- a) Fijar un plazo máximo dentro del cual el MOP puede ejercer este derecho contado desde la fecha en que se acredite que las medidas medioambientales que deban implementarse han excedido el valor de UF 1.000.000;
- b) Que la Sociedad Concesionaria también pueda ejercer este derecho de poner término anticipado a la Concesión en la etapa de construcción por sobrecostos ambientales; y
- c) Que dentro de los costos a ser indemnizados se incluya también aquellos que la Sociedad Concesionaria deba soportar por poner término anticipado a los subcontratos vigentes, aún cuando no estén todavía respaldados contablemente, dado que dichos pagos los realizará la Sociedad Concesionaria sólo después de haber sido indemnizada por este concepto.

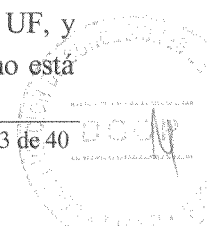
Respuesta: En el entendido que la consulta se refiere al artículo 1.11.2.7 de las Bases de Licitación, modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, remítase a lo establecido en dicho artículo.

81. Respecto a la extinción anticipada de la concesión por sobrecostos derivados de medidas ambientales descrito en el artículo 1.11.2.5.2 se solicita que dicha facultad también sea otorgada al concesionario.

Respuesta: En el entendido que la consulta se refiere al artículo 1.11.2.7 de las Bases de Licitación, modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, remítase a lo establecido en dicho artículo.

82. BALI, Artículo 1.11.2.5.3. En el Artículo 1.11.2.5.3 de las BALI, en lo relativo a la Extinción Anticipada durante la Etapa de Construcción por No Obtención de la(s) RCA(s), se solicita:

- a) Que el derecho a poner término anticipado a la Concesión contemplado en este artículo se pueda ejercer tanto porque la RCA no se haya obtenido dentro de dicho plazo, como en el caso que la misma hubiere sido impugnada judicialmente y el recurso respectivo no hubiere sido resuelto dentro del mismo plazo;
- b) Que el derecho a poner término anticipado a la Concesión contemplado en este artículo también pueda ser ejercido por la Sociedad Concesionaria;
- c) Que se establezca un plazo máximo dentro del cual se pueda poner término anticipado a la Concesión por esta causal;
- d) Que dentro del concepto de inversiones indemnizables, se incluyan los costos invertidos por el respectivo adjudicatario en el proceso de licitación del Contrato de Concesión incluidos los gastos de estudios y asesores contratados, siempre y cuando los mismos se encuentren debidamente documentados y hasta un máximo fijado en Unidades de Fomento según se establezca en las propias BALI, quedando al efecto la Sociedad Concesionaria expresamente facultada para financiarlos;
- e) Que, dentro del concepto de inversiones indemnizables, se incluyan los gastos financieros por concepto de costos de estructuración de la deuda y los costos asociados al quiebre del financiamiento por el término anticipado de la Concesión, en caso de existir, quedando excluidos los demás gastos financieros;
- f) Modificar el sumando PSExi (Pagos de la Sociedad Concesionaria al MOP por concepto de expropiaciones) por PSCi, cuya definición es “Pagos de la Sociedad Concesionaria al MOP realizados el mes “i”, según lo establecido en las Bases de Licitación, valorizados en UF, y que no sean parte del concepto de facturación del servicio de construcción.”, tal y como está



definido en el Artículo 1.11.2.5.1 de las BALI; y

- g) Que se incorpore como factor de compensación a la Sociedad Concesionaria los beneficios netos esperados (VPBn) en los mismos términos que se establece en el Artículo 1.11.2.5.1.

Respuesta: En el entendido que la consulta se refiere al artículo 1.11.2.8 modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, se indica:

- a) Se mantiene lo establecido en las Bases de Licitación.
- b) Remítase a lo indicado en el artículo 1.11.2.8 de las Bases de Licitación, modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3.
- c) Remítase a lo indicado en el artículo 1.11.2.8 de las Bases de Licitación, modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3.
- d) Remítase a lo establecido en el artículo 19 del Reglamento de la Ley de Concesiones y en el artículo 1.7.2 de las Bases de Licitación.
- e) Remítase a lo indicado en el artículo 1.11.2.8 de las Bases de Licitación, modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3.
- f) Se mantiene lo establecido en las Bases de Licitación.
- g) Se mantiene lo establecido en las Bases de Licitación.

83. Artículo 1.11.2.5.3. Extinción anticipada durante la Etapa de Construcción por no obtención de la(s) RCA(S)

Atendida la nueva redacción incluida mediante la circular aclaratoria N° 2 de fecha 17 de octubre de 2013 se solicita:

- 1) Aclaración. Atendida la redacción del nuevo párrafo primero podría ocurrir que un porcentaje sustancial del proyecto obtuviera la(s) respectiva(s) RCA(s) y aun así el MOP ejerciera su derecho a extinguir anticipadamente la Concesión. Por ello se solicita una aclaración en el sentido de establecer que la falta de RCA(s) debe ser respecto de un porcentaje sustancial y determinante para el desarrollo del proyecto, que sea claramente definido en las BALI.
- 2) Entendemos que el derecho del MOP de poner término anticipado a la Concesión por este motivo caduca con la obtención de la(s) RCA(s). Se solicita una aclaración expresa en este sentido.
- 3) Considerando que la causal de término anticipado es por una causa no imputable a la Sociedad Concesionaria, se solicita se establezca un mecanismo que compense todos los gastos, incluidos los gastos financieros, en que efectivamente haya incurrido la Sociedad Concesionaria. Se solicita incluir este criterio en la fórmula establecida para la definición del Valor Futuro de las Inversiones, excluyendo la referencia a los montos facturados por cuanto las BALI establecen que las facturaciones se pueden realizar cada 4 meses, esto podría conllevar, en caso de término anticipado, a que existan obras con estados de pago aprobados pero aún no facturados que no podrían incluirse a efectos del cálculo.

Respuesta: En el entendido que la consulta se refiere al artículo 1.11.2.8 de las Bases de Licitación, modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3, remítase a lo establecido en dicho artículo.

- 84. BALI, Artículo 1.12.3.2.** En el Artículo 1.12.3.2 de las BALI, relativo a Nuevas Inversiones Convenidas entre el Estado y la Sociedad Concesionaria, se solicita aclarar si el MOP ya cuenta con antecedentes que pueda proporcionar al licitante sobre posibles nuevas inversiones que puedan ser necesario convenir y los eventuales métodos de compensación que se contemplarían para compensar a la Sociedad Concesionaria respecto de dichas nuevas inversiones.

Respuesta: No se cuenta con dichos antecedentes.

85. BALI, Artículo 1.12.7.1. En el Artículo 1.12.7.1 de las BALI, referido a la Distribución de Riesgos de Demanda y de Cobro Entre el Concesionario y el Estado, se solicita confirmar que para la distribución de riesgos derivados de la incertidumbre respecto del número de vehículos que circulará por los puntos de cobro el MOP ha tenido en cuenta a los posibles infractores y los consecuentes impagos que pudieran producirse y que dicho riesgo no será soportado por la Sociedad Concesionaria quién no será responsable de las posibles pérdidas producidas por dichos impagos así como los costos asociados de las consecuentes reclamaciones.

Respuesta: Atendido lo dispuesto en el artículo 1.12.7.1 de las Bases de Licitación y en el artículo 42 de la Ley de Concesiones, no se confirma.

86. Numeral 1.12.8 DISTRIBUCIÓN DE RIESGOS POR MEDIDAS AMBIENTALES DURANTE LA ETAPA DE CONSTRUCCIÓN

Se estipula para la concesión un mecanismo de cobertura por parte del MOP de las medidas ambientales individualizadas en las RCA(s) del proyecto, que deban implementarse durante la Etapa de Construcción, y que sean adicionales a las establecidas en las presentes Bases de Licitación y/o en los Antecedentes Referenciales indicados en el artículo 1.4.3 de las presentes Bases de Licitación.

Se consulta que sucede con aquellas medidas que se estipule en la RCA(s) del proyecto para implementar -eventualmente- en la etapa de explotación: ¿se incorporan también en el mecanismo de distribución de riesgos por medidas ambientales señalado en el numeral 1.12.8?

Respuesta: Remítase a lo establecido en los artículos 1.8.10.1 y 1.12.8 de las Bases de Licitación.

87. BALI, Artículo 1.14.2. En el Artículo 1.14.2 de las BALI, referente a la Clasificación de los Tipos de Vehículos, se solicita aclarar:

- a) Si existen limitaciones o restricciones de tráfico a ciertas clases de vehículos como los camiones con mercancías peligrosas; y
- b) Si hay previstas otras limitaciones a otros tipos de vehículos, como por ejemplo, vehículos que superan un cierto número de ejes.

Respuesta:

a) Remítase a lo establecido en la normativa vigente sobre la materia, en especial a lo establecido en la Ley de Tránsito, en el D.S. N° 298 de 1994 del MTT y a las atribuciones de la Dirección de Vialidad de MOP.

b) Remítase a lo establecido en la normativa vigente sobre la materia, en especial a lo establecido en el D.S. MOP N°158 de 1980.

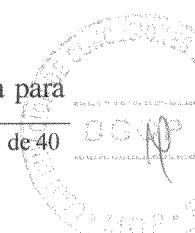
88. ARTÍCULO 1.14.2. En la eventualidad que el MOP cambie los criterios de clasificación de vehículos para efectos del cobro de tarifas, ¿qué ocurriría con los cambios técnicos necesarios para la nueva clasificación? ¿Qué ocurriría con la introducción de nuevas clases? Si el plan económico – financiero de la concesión se viera seriamente afectado por este cambio, ¿la Sociedad Concesionaria no podría solicitar un reequilibrio?

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.14.2 de las Bases de Licitación, modificado mediante Circular Aclaratoria N° 3.

89. ARTÍCULOS 1.14.3.2 y 1.14.3.3. En estos artículos se emplea en numerosas ocasiones la expresión “condiciones normales de operación” ¿Qué se entiende por “condiciones normales de operación”?

Respuesta: Remítase a lo establecido en los artículos 1.14.3.2 y 1.14.3.3 de las Bases de Licitación, modificados mediante Circular Aclaratoria N° 4.

90. ARTÍCULO 1.14.3.3. Para la modificación de un periodo horario a TBP ha de realizarse la medida para



laborables los días martes, miércoles y jueves. Para la modificación a TBFP los martes y jueves. Por favor, aclarar el motivo de esta diferenciación. Asimismo, el periodo de verificación en un caso es de seis semanas y en otro de cuatro.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.14.3.3, modificado mediante Circular Aclaratoria N° 4.

91. **ARTÍCULO 1.14.8.** Se entiende que el pase diario descrito no es compatible ni tiene ninguna relación con el Pase Diario Unificado. ¿Es esta interpretación correcta? ¿Existe o no necesidad de integración con el PDU? En el caso de integración con el PDU, ¿sería un tipo de pase nuevo (a añadir al existente) o bien otro paralelo?

Respuesta: Remítase a lo indicado en los artículos 1.14.8 y 2.2.3.3.2 de las Bases de Licitación.

92. **CÁLCULO DEL VPI_m.** En el punto 1.14.10.1.6 se establece una disminución del IMG anual que garantizará el Estado en caso de catástrofe. Entendemos que la disminución anterior es una forma de incentivar al concesionario a la rápida reparación de las obras. Sin embargo, el ingreso mínimo garantizado es también una forma de facilitar el financiamiento de las obras por fuentes externas.

La ocurrencia de una catástrofe es lógicamente independiente de la gestión de la concesionaria y dado que la ingeniería de las obras será desarrollada de acuerdo a la normativa vigente, no hay otra forma para la concesionaria de administrar el riesgo de catástrofe, siendo además responsable por la reparación de las obras.

En este contexto, se solicita que la disminución del IMG anual en caso de catástrofe se aplique sólo después que la concesionaria no cumpla con plazos mínimos para reponer las obras, los que se determinarán en su oportunidad en función del daño. Ello con el fin de no afectar el riesgo asumido por los financistas externos.

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

93. **BALI, Artículo 1.15.1.2.** En el Artículo 1.15.1.2, letra a), de las BALI, referido a los Requerimientos Respecto a la Relación Concesionario-Usuario de la Vía, aclarar si la Sociedad Concesionaria podrá suscribir convenios con otros concesionarios que suministren los dispositivos transponder, no estando por consiguiente obligada a distribuir televías nativos.

Respuesta: Remítase a lo indicado en el artículo 1.15.1.2 de las Bases de Licitación, modificado mediante Circular Aclaratoria N° 4.

94. **BALI, Artículo 1.15.1.2.** En el Artículo 1.15.1.2, letra e), de las BALI, referido al uso de un sistema de respaldo para demostrar que un vehículo circuló por alguno de los Puntos de Cobro, se solicita aclarar si el referido sistema de respaldo de información, es diferente del sistema de cámaras referido en el Artículo 1.15.1.2 b) de las BALI.

Respuesta: Remítase a lo indicado en el artículo 1.15.1.2 de las Bases de Licitación.

II. BASES TÉCNICAS

95. **BALI, Artículo 2.2.2.1.2.** En el Artículo 2.2.2.1.2, relativo a Mecánica de Suelos, se indica que, como parte de los estudios de mecánica de suelos, el Concesionario deberá realizar un estudio integral de estabilidad de taludes a lo largo de todo el trazado del Proyecto que incluye los cortes y terraplenes existentes y proyectados en el contexto global de la zona donde se ubica el Proyecto. Al respecto y para la zona de la Bajada de la Pirámide, solicitamos precisar si dicho estudio y las medidas de mitigación de las áreas de riesgo que emanen del mismo, se acotan únicamente a los terrenos fiscales.

Respuesta: Remítase a lo indicado en el artículo 1.8.8 de las Bases de Licitación y a lo señalado en los Antecedentes Referenciales N° 2, N° 3 y N° 4, indicados en el artículo 1.4.3 de las Base de Licitación.

96. BALI, Artículos 2.2.2.1.3 y 2.2.2.1.5. En los Artículos 2.2.2.1.3 y 2.2.2.1.5, relativos a Geología, Hidrología e Hidráulica e Hidrogeología, se solicita confirmar si existen estudios técnicos previos de geología, hidrología e hidrogeología que permitan sustentar y complementar los estudios requeridos por los Licitantes, y si son de carácter público.

Respuesta: No se cuenta con dichos estudios. Con todo, remítase a lo indicado en los artículos 2.2.2.1.3, 2.2.2.1.4 y 2.2.2.1.5 de las Bases de Licitación.

97. BALI, Artículos 2.2.2.2.1 y 2.2.2.2.2. En el Artículo 2.2.2.2.1 de las BALI, referido al Túnel y en el Artículo 2.2.2.2.2 de las BALI, referido a la Trinchera, se fija el gálibo vertical mínimo en 4,50 m, tanto en el túnel minero del Sector 1 como en la trinchera doble del Sector 2. Por otra parte, en el artículo 3.802.4 del Manual de Carreteras del MOP se fija este valor en un mínimo de 5,0 m. Al respecto, se solicita aclarar cuál es el gálibo vertical mínimo que debemos considerar.

Respuesta: Remítase a lo indicado en los artículos 2.2.2.2.1, 2.2.2.2.2 y 2.2.2.3 de las Bases de Licitación.

98. BALI, Artículos 2.2.2.2.1 y 2.2.2.3. En el Artículo 2.2.2.2.1 de las BALI se describe la siguiente sección para el túnel unidireccional del Sector 1: 3 pistas de 3,5 m, pasillo de 0,75 metros y berma de 0,50 metros a ambos lados, con un total de 13 m libres de gálibo horizontal, es decir, una acera de 0,75 m a cada lado. Por otra parte en la tabla donde se resumen las características geométricas del túnel minero del Sector 1 que aparece en la página siguiente de las mismas BALI (Artículo 2.2.2.3), se puede leer el texto “Vereda lateral (sólo lado derecho)”. ¿El túnel minero unidireccional del Sector 1 a considerar, dispone de dos veredas, o de una sola vereda en el lado derecho?

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

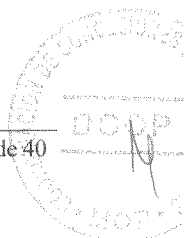
99. BALI, Artículo 2.2.2.3. En el Artículo 2.2.2.3, relativo al Diseño Geométrico, se indica la Velocidad de Proyecto para la “Bajada de la Pirámide”. En la página 205 de las BALI se dice: “Para la calzada expresa Sur-Norte, se deberá considerar (...) para el trazado expreso en superficie, se deberá considerar una Velocidad de Proyecto mínima equivalente a la indicada en los Antecedentes Referenciales a que se hace referencia en el Artículo 1.4.3(...)”. La Memoria Técnica del Sector 1 a la que nos remiten las BALI no explicita la Velocidad de Proyecto para este tramo, pero, cuando habla de la rasante de la calzada en sentido Sur Norte dice: “La rasante de la calzada sentido Sur Norte, presenta pendientes entre 1,79% y 8,537% hasta su llegada al Portezuelo de La Pirámide, manteniendo los valores altimétricos de la calzada existente a lo largo de la Bajada La Pirámide (...)”. Según el Manual de Carreteras del MOP esta pendiente longitudinal es compatible con una Velocidad de Proyecto máxima de 60 km/hora. ¿Cuál es la Velocidad de Proyecto a considerar para la definición del trazado en el tramo de la Bajada Pirámide? En caso de ser una velocidad superior a los 60 km/hora, ¿se contempla un cambio de diseño del trazado de la Bajada de la Pirámide que sea compatible con la Velocidad de Proyecto efectiva?

Respuesta: Remítase a la Memoria del Sector 1 que forma parte del Antecedente Referencial N° 2, indicado en el artículo 1.4.3 de las Base de Licitación.

100. BALI, Artículo 2.2.2.11. En el Artículo 2.2.2.11 de las BALI, relativo al paisajismo y espacio público, se solicita aclarar cuándo y cuáles de las obras de mantención de Paisajismo y Espacio Público, serán de cargo de la Sociedad Concesionaria.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 1 de la Circular Aclaratoria N° 2, a la rectificación N° 10 de la Circular Aclaratoria N° 4 y a los Antecedentes Referenciales N° 2, N° 3 y N° 4, indicados en el artículo 1.4.3 de las Bases de Licitación.

101. BALI, Artículos 2.2.2.12 al 2.2.2.20. En los Artículos 2.2.2.12 al 2.2.2.20 de las BALI, referidos a los criterios de diseño para los subsistemas de control y monitoreo integrados en el sistema del Centro de Control de Tráfico, se solicita aclarar los requerimientos mínimos que se deberán adoptar en cuanto a niveles de prestaciones o KPI's.



Respuesta: Remítase a la rectificación N° 24 de Circular Aclaratoria N° 1.

102. BALI, Artículo 2.2.2.16. En el Artículo 2.2.2.16 de las BALI, referido al Sistema de Telefonía Móvil, y en el que se menciona que “La Sociedad Concesionaria deberá considerar la instalación de antenas de telefonía móvil, que permitan la utilización de teléfono celular al interior del túnel y trincheras, con la finalidad de utilizarlos en caso de emergencia.”, se solicita aclarar las bandas de frecuencias de los sistemas de telefonía pública celular móvil GSM y UMTS operativos en la zona, a fin de diseñar el sistema de retransmisión en el interior del túnel y trincheras cubiertas.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 25 de la Circular Aclaratoria N° 4.

103. En el Apartado 2.2.2.17 "Sistema de Señalización Variable" de las Bases de Licitación la Información aportada es algo confusa.

- Se indica que las señales "Aspa-Flecha" deben estar a una interdistancia de 400 m. y contar con señalización variable para informar de la razón de la detención (se entiende que hace referencia a un panel con texto).
- En relación a los elementos anteriores se debe incluir señal variable de límite de velocidad, que sin embargo deben estar localizadas cada 200 m según exponen las Bases de Licitación.

Puesto que normalmente las señales "Aspa-Flecha" se colocan adyacentes a las de límite de velocidad. ¿Es factible instalar conjuntos “Aspa-Flecha + límite de Velocidad” a Intervalos de 400 m.?, ya que una interdistancia de 200 m. se considera demasiado reducida.

Respuesta: Se mantiene lo establecido en el artículo 2.2.2.17 de las Bases de Licitación.

104. En lo relativo al Proyecto de Mensajería Variable del Apartado 2.2.2.17 de las Bases de Licitación se indica que los paneles de mensajes variables deben de cumplir lo establecido en el Apartado 6.304.303 del Manual de Carreteras:

- Instalados a no más de 300 m.
- Dimensiones mínimas de 1 x 1 m.

No se ha encontrado en dicho Manual ninguna referencia a la interdistancia de 300 m. o estas dimensiones mínimas (1 x 1).

Es factible plantear 10 señalización variable de la siguiente manera:

- Aumentar la interdistancia a 400 m. para poder coordinar la información con los paneles "Aspa-Flecha" y poder cumplir con el hecho de informar de la causa de la detención, como se indica en las propias Bases de Licitación.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 26 de la Circular Aclaratoria N° 4.

105. Memoria Concesión Américo Vespucio Oriente, Sector 2, Artículo 2.5. En el Artículo 2.5 de la Memoria Concesión Américo Vespucio Oriente, Sector 2, referido al Diseño del Sistema de Control se solicita:

- (c) Dado que en el punto 2.2.2.17 de las BALI se menciona un sistema de tiempos de recorrido, pero éste no aparece en la lista de subsistemas del diseño para el sistema de control central, aclarar si este sistema de tiempos de recorrido es requerido en toda la autopista y cómo se integraría con el resto de los subsistemas.

Respuesta: Dicho análisis es parte del desarrollo que debe realizar el Concesionario. Por lo cual, remítase a lo indicado en el artículo 2.2.2.17 de las Bases de Licitación.

106. BALI, Artículo 2.2.2.19. En el Artículo 2.2.2.19 de las BALI, referido al Sistema de Comunicaciones al Interior del Túnel y Trincheras, se solicita:

- (a) Aclarar la especificación de la banda de frecuencia que utilizan los servicios de emergencia a fin de determinar el sistema de cable radiante en el interior del túnel y trincheras; y
- (b) Aclarar el número de terminales radio para el canal de explotación local del túnel.

Respuesta: Remítase al artículo 2.2.2.19 de las Bases de Licitación.

107. Artículo 2.2.2.21 Centro de Control. En la letra d) del tercer párrafo se indica que el Centro de Control deberá considerar el enclavamiento automático de cámaras de CCTV y grabación de la imagen captada ante detecciones de alarma de incendio, detección de peatones o ciclistas, extracción de extintores, etc. ¿Cómo podrá diferenciar el sistema a los ciclistas de los motociclistas?

Respuesta: El desarrollo del sistema es parte del análisis que debe desarrollar el Concesionario. Por lo cual, remítase a lo indicado en el artículo 2.2.2.21 de las Bases de Licitación.

108. BALI, Artículo 2.2.2.21. En el Artículo 2.2.2.21 de las BALI, referido a los Sistemas Integrados del Centro de Control, se solicita:

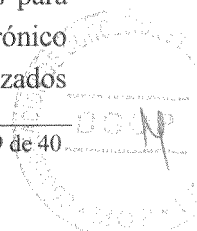
- (b) Respecto a lo mencionado en la letra d) *“Enclavamiento automático de cámaras de CCTV y grabación de la imagen captada ante detecciones de alarma incendio, detección de peatones o ciclistas, extracción de extintores, detección de incidencias de tráfico, presencia de humos, llamadas de teléfonos SOS”*, aclarar la calidad requerida de la grabación de la señal de video y el tiempo durante el cual es necesario almacenar dichas grabaciones;
- (c) Dado que se menciona al final de este Artículo; *“Adicionalmente la Sociedad Concesionaria deberá implementar un enlace de datos e imágenes con la oficina del Inspector Fiscal que permita revisar en tiempo real imágenes de las cámaras instaladas en toda el Área de Concesión, incluyendo túnel y trincheras, así como verificar el estado y funcionamiento de los sistemas al interior del túnel”*, aclarar sobre el número de CCTVs que el Inspector Fiscal podrá visualizar de forma simultánea. Entendemos que la visualización de 2 cámaras simultáneas es un valor adecuado;

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 29 de la Circular Aclaratoria N° 3.

109. Artículo 2.2.3.2. Se requiere que el Sistema de Comunicaciones, además de ser el encargado de transportar toda la información entre los distintos niveles de operación de la tecnología de cobro de peaje electrónico, abarque también las necesidades del Servicio de Gestión de Tráfico, del Servicio de Funcionamiento y Operación del Área de Atención de Emergencias y de Asistencia en Ruta. Por otra parte, en el artículo 2.2.3.12 se indica que “las labores del sistema de comunicación podrán abarcar también las necesidades del sistema de citofonía de emergencia, vigilancia y del servicio de Gestión de Tránsito” y que “el sistema de comunicaciones debe asegurar un nivel de confiabilidad y seguridad para el sistema de cobro de peaje que lo proteja ante agentes externos”. Favor aclarar si se requieren dos redes físicamente separadas (independientes), cada una con sus fibras/cables de comunicaciones y switches/routers propios o si se puede tener una única infraestructura física y hacer la independencia a nivel de VLANs.

Respuesta: Es una decisión que debe ser parte del análisis que desarrolle el Concesionario. Por lo cual, remítase a lo indicado en el artículo 2.2.3.2 de las Bases de Licitación.

110. BALI, Artículo 2.2.3.3.1. En el Artículo 2.2.3.3.1 de las BALI, referido a la Tecnología de Comunicaciones Punto de Cobro-Vehículo y en el que se indica que; “Basándose en la propuesta del Concesionario, el MOP definirá en conjunto con éste, los elementos de las transacciones entre el interrogador y el TAG o Transponder que no se encuentren estandarizados en la tecnología ofrecida y que sean necesarios para lograr compatibilidad entre los Sistemas de Cobro de Peaje con Tecnología de Cobro de Peaje Electrónico de las diferentes concesiones que utilicen este sistema”, se solicita aclarar qué elementos no estandarizados



de las transacciones se permitirían si se considera que todos los equipos DSRC deben cumplir con el estándar técnico ST1.

Respuesta: De conformidad a lo establecido en el artículo 2.2.3.3.1 de las Bases de Licitación, debe darse estricto cumplimiento a lo establecido en el documento ST1- Sistemas de Cobro Electrónico y Otras Aplicaciones: “Especificación para la Interoperabilidad en la Transacción Antena-Transponder”.

111. BALI, Artículo 2.2.3.5.1. En el Artículo 2.2.3.5.1 de las BALI, referido a las Condiciones de Diseño Funcional y Arquitectura del Sistema de Cobro de Peaje en el cual:

- (e) Se menciona que la arquitectura de la solución deberá incluir la *“Implementación de Sistemas de Seguridad, tanto para los sistemas como para evitar hechos delictivos.”* Se solicita aclarar qué tipo de hechos delictivos deberán estar contemplados en el sistema de seguridad del Sistema de Cobro de Peaje.

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en el artículo 2.2.3.5.1 de las Bases de Licitación, referente a la descripción de la característica funcional de seguridad.

112. Artículo 2.2.3.5.1. Se exige que los elementos técnicos principales del diseño funcional y arquitectura del sistema de cobro de peajes debe incluir “versatilidad al cambio de las tecnologías a través del tiempo”. ¿Cómo es posible conocer a priori las tecnologías futuras? Se solicita que se elimine este requisito.

Respuesta: Remítase a lo indicado en el artículo 2.2.3.5.1 de las Bases de Licitación.

113. Artículo 2.2.3.6.1. Se exige la instalación de señalética variable en cada punto de cobro, para indicar tarifas aplicables en ese momento. ¿Existen especificaciones técnicas mínimas para estas señales (configuración de líneas, dimensiones de caracteres, etc.)? ¿Debería esta señalización instalarse antes de acceder a las vías de cobro?

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 32 de la Circular Aclaratoria N°4.

114. Artículo 2.2.3.6.3. Se solicita se defina qué se entiende por TAG o Transponders con problemas técnicos y cómo se puede distinguir de vehículos sin TAG o Transponder.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 33 de la Circular Aclaratoria N° 4.

115. Artículo 2.2.3.6.4. Se le requieren al Servidor de Punto de Cobro funcionalidades más propias del Centro de Operaciones, como, por ejemplo, generar reportes o monitorear todos los eventos de transacciones. Favor aclarar si funciones requeridas al Punto de Cobro como las anteriormente citadas pueden realizarse en el Nivel Central. Asimismo y aunque se sobreentiende, se solicita que en los requerimientos del apartado 2.2.3.6.6, asociado a la letra a) (AVI), se haga referencia a una correcta instalación del TAG en el vehículo para asegurar las comunicaciones TAG-antena.

Respuesta: Respecto a las funciones del Servidor de Punto de Cobro y del Nivel Central, remítase a lo indicado en los artículos 2.2.3.6.4 y 2.2.3.7, respectivamente; en relación al Subsistema de Identificación Automática de Vehículos (AVI) remítase a lo establecido en el artículo 2.2.3.6.6, todos de las Bases de Licitación.

116. Artículo 2.2.3.6.6 Letra b (Detección y Clasificación Vehicular). Se requiere detectar vehículos muy poco espaciados. Favor confirmar que los límites de separación son los que se especifican en el apartado 2.2.3.13 (resolución de espaciado).

Respuesta: Remítase a lo indicado en el artículo 2.2.3.13 de las Bases de Licitación.

117. Artículo 2.2.3.6.6 Letra b (Detección y Clasificación Vehicular). Se requiere determinar la velocidad del vehículo y contener facilidades para el monitoreo del flujo de tráfico. Favor aclarar para qué se necesitará esta información (velocidad del vehículo) y cuál será su funcionalidad en relación con el monitoreo del

flujo de tráfico.

Respuesta: Es facultad del MOP solicitar información para su posterior uso.

118. BALI, Artículo 2.2.3.6.7. En el Artículo 2.2.3.6.7 de las BALI, referido a los Requerimientos del Sistema de Cobro para Interfaces con Otros Subsistemas y en el que se indica que el punto de cobro debe disponer de una interfaz con los equipos del MOP, se solicita aclarar qué equipos y qué información requiere ser integrada.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el ST4 - Sistemas de Cobro Electrónico y Otras Aplicaciones: “Especificación para los Parámetros Mínimos de la Transacción de Interoperabilidad”, indicado en el artículo 2.2.3.5.2 de las Bases de Licitación.

119. Artículo 2.2.3.7.3. Se requiere que el Nivel Central tenga interfaces inteligentes para los Subsistemas de Punto de Cobro. Favor confirmar si bastaría la interfaz con el Servidor de Punto de Cobro y que sea éste el que interactúe con los Subsistemas asociados.

Respuesta: Se confirma.

120. Numeral 2.2.3.8 NIVEL DE GESTIÓN O SISTEMA DE ATENCIÓN A CLIENTES

En el numeral **2.2.3.8.1 INTRODUCCIÓN** dice: “*Las funcionalidades de la página Web podrán ser modificadas completamente por el MOP mientras dure el contrato de concesión.*”. Al respecto dada la amplitud de la afirmación: ¿Es posible conocer el alcance de dichas funcionalidades y plazos para aviso e implementación de las modificaciones?

Respuesta: Remítase a lo indicado en el artículo 2.2.3.8.1 de las Bases de Licitación.

121. Artículo 2.2.3.8.2. Se requiere que el Nivel de Gestión cuente con “estaciones para validación de imágenes de los infractores”. Favor confirmar si esta funcionalidad no se realiza ya en el Nivel Central (apartado 2.2.3.7.10).

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 2.2.3.8.2 de las Bases de Licitación.

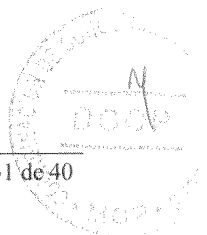
122. BALI, Artículo 2.2.3.8.4. En el Artículo 2.2.3.8.4, letra g) de las BALI, referido a las Funcionalidades del Sistema de Atención a Clientes para el Procesamiento de Transacciones, se solicita:

- (a) Dado el requerimiento que indica que: “*Se deberá considerar que el Sistema de Atención a Clientes tendrá que verificar automáticamente la validez de todas las transacciones. Cualquier transacción que sea invalidada por procesos automáticos, será marcada para su posterior análisis en los procesos de conciliación de datos, la marca deberá contener el código específico de la falla.*”, aclarar cuáles son las validaciones que deben aplicarse sobre las transacciones recepcionadas en el Sistema de Atención a Clientes y en qué consiste el proceso de conciliación de datos; y
- (b) Dado el requerimiento que indica que “*Las transacciones que correspondan a TAG o Transponders perdidos, robados o inválidos, deberán ser registradas en una cuenta especial pero sin perder la identidad de la cuenta a la que pertenecían, dicha cuenta especial deberá contener todos los cargos, pero no se procederá a su facturación. Sólo personal del MOP podrá conciliar dicha cuenta*”, aclarar cuál será el procedimiento para conciliar dicha cuenta.

Respuesta:

Remítase a lo indicado en el artículo 2.2.3.8.4 letra g) de las Bases de Licitación.

123. BALI, Artículo 2.3.1. En el Artículo 2.3.1 de las BALI, relativo a las Obras a Realizar:



- (a) En las salidas de emergencia en ramal de salida desde Av. Américo Vespucio sentido Norte Sur hacia Concesión Costanera Norte sentido Poniente Oriente, DM2.540, se solicita aclarar, dado que no se ha encontrado en las BALI ningún punto donde se explicita la necesidad de salidas de emergencia a superficie o conexiones a zona segura para peatones, si habrá que disponer salidas de emergencia en este túnel de conexión, en los de Kennedy, en los de Apoquindo, o en cualquier otro con la estructura soterrada; y
- (b) En relación con los nichos de estacionamiento de emergencia (apartaderos) en túnel minero Sector 1 y estructuras soterradas, no se ha encontrado en las BALI la explicitación de su necesidad en el túnel minero del Sector 1, ni en la estructura soterrada del sector 2. Por otra parte, el Artículo 3.802.4 del Manual de Carreteras del MOP dice: “*En túneles de la categoría C de más de 1.000 metros, se deberá diseñar nichos de estacionamiento de emergencia de tal manera que la distancia entre ellos (o la salida o entrada del túnel) no sea mayor de 1.000 m.*”. ¿Se deben disponer nichos de estacionamiento de emergencia en el tramo de túnel minero del Sector 1? ¿En caso de disponerse, cuál debería ser su separación? ¿Y en el Sector 2?

Respuesta:

- (a) Remítase a lo establecido en el artículo 2.3.1.3 de las Bases de Licitación, modificado mediante rectificación N° 37 de la Circular Aclaratoria N° 3.
- (b) Remítase a lo dispuesto en los Antecedentes Referenciales N° 2 y N° 3, indicados en el artículo 1.4.3 de las Bases de Licitación.

124. BALI, Artículo 2.3.1.3. En el Artículo 2.3.1.3, relativo a los Accesos a Zonas de Seguridad en Rampas, se indica la distancia de conexiones a zona segura en túnel minero. En la Memoria Técnica del Sector 1, se describe en su página 45 el funcionamiento de las vías de escape en el túnel minero: “*Las vías de escape se basan en una galería peatonal ubicada en la contrabóveda del túnel, recorriendo la totalidad de éste. Esta galería se conecta con el sector de tránsito vehicular mediante escaleras de emergencia laterales, las que están ubicadas cada 250 metros aprovechando las estocadas de las futuras galerías de conexión entre túneles(...)*”. Por otra parte, en el Artículo 2.3.1.3 de las BALI se dice: “*La Sociedad Concesionaria deberá construir accesos a zonas de seguridad peatonales en las rampas que posean una longitud de desarrollo superior a 100 metros, para permitir la evacuación de emergencia de los peatones. Los accesos peatonales deberán estar ubicados cada 100 metros como máximo (...)*”. ¿Cada cuánto deben disponerse las conexiones entre el sector de tránsito vehicular y la galería peatonal en el túnel minero del Sector 1?

Respuesta: Remítase a las rectificaciones N° 36 y N° 37 de la Circular Aclaratoria N° 3 y a lo dispuesto en los Antecedentes Referenciales N° 2 y N° 3, indicados en el artículo 1.4.3 de las Bases de Licitación.

125. Numeral 2.3.1.7 DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE CONCESIÓN

¿Las pistas superficiales del tramo Bilbao -Príncipe de Gales serán vías expresas concesionadas, y tendrán ese estándar, o serán vías de Vialidad Local a entregarse a los Municipios una vez construidas? ¿Deberán cercarse de acuerdo numeral 2.3.1.7?

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 10 de la Circular Aclaratoria N° 4.

126. BALI, Artículo 2.3.1.11. En el Artículo 2.3.1.11, relativo a las Obras del Sistema de Ventilación, la configuración sistema de ventilación en el Sector 2 considera la configuración del sistema de ventilación descrita en la Memoria del Sector 2 (punto “2.4 Diseño Sistema de Ventilación y Sistema de Evacuación” en la que se ha previsto una cámara de recepción de aire común) y según se indica en la “Figura 48: Segunda etapa de la estrategia de ventilación en caso de incendio”; la correcta operación del sistema de ventilación requiere de la capacidad de extraer o inyectar aire de forma independiente en cada sección de circulación. Por tanto, sería necesario para una correcta operación del sistema un sistema de compuertas motorizadas que permita la operación de la ventilación de forma independiente entre ambas calzadas. ¿Es aceptable una solución con compuertas motorizadas para realizar esta ventilación independiente de ambas

calzadas?

Respuesta: Sí, en tanto cumpla con lo establecido en los artículos 2.2.2.13 y 2.3.1.11 de las Bases de Licitación.

127. BALI, Artículo 2.3.3.1. En el Artículo 2.3.3.1 de las BALI, referido a los servicios del Área de Atención de Emergencias, se indica que el Concesionario deberá disponer de:

- (a) *“Un camión grúa con una capacidad de 40 toneladas de arrastre y grúa pluma con capacidad de levante de 3,5 toneladas, doble tracción, para atender a toda clase de vehículos que circulen en el Área de Concesión.”*. Dado el equipamiento solicitado para este vehículo se entiende que dicha grúa tendría características adicionales propias de una unidad de rescate, tipo de vehículo que no existe en ninguna concesión ya que están consideradas como máquinas diferentes por la funcionalidad que desempeñan, por lo que se solicita aclarar si es factible atender dicho requerimiento con dos equipos: una (1) grúa y una (1) unidad de rescate; y
- (b) *“Cuatro vehículos encargados de vigilar y prestar atención de emergencia primaria en el Área de Concesión, debiendo al menos uno de ellos destinarse a patrullaje permanente en la ruta, con el objeto de evitar que vehículos averiados queden detenidos en la calzada o herma del camino generando condiciones de riesgo de accidentes. Estos vehículos deben ser del tipo furgón o camioneta de doble tracción de, al menos, 1.900 ce. o superior, equipado con señalización dinámica y balizas fijas y con los siguientes elementos:”*. Los móviles de atención usuales en concesiones urbanas son furgones con tracción normal, por lo que se solicita aclarar la necesidad de vehículos doble tracción.

Respuesta: Remítase a la rectificación N°39 de la Circular Aclaratoria N° 3.

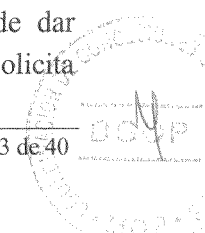
128. BALI, Artículo 2.4.2. En el Artículo 2.4.2 de las BALI, referido al Plan de Conservación de las Obras y en el que se indica; *“El objetivo principal que persigue la formulación de un Plan de Conservación de las Obras, para cada uno de los Sectores del proyecto, es mantener en buen estado la estructura de las calzadas, su superficie de rodadura, hermas, estructuras a desnivel, atravesas viales, puentes, viaductos, señalización, demarcación y seguridad equipamiento, drenaje y saneamiento, paisajismo, iluminación, instalaciones, obras complementarias y las obras anexas, para que las condiciones de seguridad, operación y confort sean óptimas. En este sentido, los criterios y normas técnicas que se adopten en la elaboración y ejecución de dicho Plan, deberán asegurar en todo momento y por el período que dure la concesión, que ello se cumpla y, que al final de la concesión, se entregue una obra en condiciones de seguir siendo usada de acuerdo al Estándar Técnico inicial establecido en las presentes Bases de Licitación.”*, se solicita aclarar si la expresión *“...de acuerdo al Estándar Técnico inicial establecido en las presentes Bases de Licitación”* se refiere al inicial recibido, preexistente a la Concesión, al inicial de la etapa de explotación (recién construido) o al definido como umbrales de servicio de Mantenimiento.

Respuesta: Remítase a rectificación N° 24 de la Circular Aclaratoria N° 1.

129. Numeral 2.4.3.3 CONSERVACIÓN DE PUENTES Y ESTRUCTURAS

En el penúltimo párrafo se señala que el Plazo de Restauración de la estructura dañada por cualquier evento será de 15 días, y para el caso de los puentes o estructuras la Sociedad Concesionaria podrá solicitar justificadamente por una sola vez al Inspector Fiscal, durante la vigencia del plazo de restauración, un aumento de dicho plazo por un máximo de 90 (noventa) días. El Inspector Fiscal resolverá dicha solicitud sobre la base de los antecedentes disponibles.

Consideramos pertinente señalar que frente a eventos catastróficos, como por ejemplo el Terremoto que aconteció el 27 de febrero de 2010, un plazo máximo de 90 días es insuficiente para realizar la reparación de las estructuras dañadas, debido a la existencia de una gran demanda de materiales y servicios en toda la región, sin que haya como contrapartida la suficiente oferta ni capacidad por parte de las empresas contratistas, de servicios y proveedores de materiales, maquinarias e insumos, de forma tal de dar cumplimiento en plazo y forma a dicho eventual requerimiento en el corto y mediano plazo. Se solicita



modificar de forma tal que sea algo factible de dar cumplimiento por parte de la Sociedad Concesionaria.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 2.4.3.2.1 de las Bases de Licitación, adicionado mediante Circular Aclaratoria N°1.

130. BALI, Artículo 2.4.3.7. En el Artículo 2.4.3.7 de las BALI, relativo a la conservación de obras de paisajismo, se solicita confirmar que el mantenimiento de áreas verdes y jardines que deberá realizar el Concesionario excluye el parque central en superficie de Américo Vespucio e incluye el paisajismo del sector de la pirámide.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 10 de la Circular Aclaratoria N° 4 y a la definición N° 15 del artículo 1.2.2 de las Bases de Licitación y a los Antecedentes Referenciales N° 2, N° 3 y N° 4, indicados en el artículo 1.4.3 de las Bases de Licitación.

131. BALI, Artículo 2.4.3.9.1. En el Artículo 2.4.3.9.1 de las BALI, referido al Retiro de Basuras y Desechos y en el que se señala como “Método de Constatación: Inspección visual y olfativa.”, se solicita aclarar cuál será el procedimiento o umbral de aceptación objetivo en lo referente al método de “inspección olfativa”.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 2.4.3.2.4, N°4, de las Bases de Licitación, adicionado mediante Circular Aclaratoria N° 1.

132. BALI, Artículo 2.4.4. En el Artículo 2.4.4 de las BALI, referido a la Gestión de Tráfico y en el que se indica que “La Sociedad Concesionaria será responsable de operar y mantener la Concesión en condiciones normales de funcionamiento en todo momento, garantizando la circulación expedita y segura del tránsito por usuarios a lo largo de toda la autopista”, se solicita aclarar:

- (a) Cómo el MOP considera abordar las medidas de mitigación del impacto vial en las áreas fuera de la Concesión, especialmente aquellas en que el extremo de la autopista finaliza en una calle local y por lo tanto la posible congestión genere un impacto en la circulación expedita al interior de la autopista;
- (b) Cómo el MOP piensa abordar los problemas de congestión en superficie, dejando dos vías por sentido en superficie en Américo Vespucio, que generarán congestión en los puntos de acceso/salida de la infraestructura afectando la operación de la Concesión;
- (c) Cómo el MOP considera abordar las medidas de mitigación del impacto vial en las intersecciones vulnerables en superficie (por ejemplo, enlace Kennedy e intersección con Avenida Francisco Bilbao), de modo de evitar situaciones que afecten la operación de la Concesión; y
- (d) Que la Sociedad Concesionaria sólo es responsable de tener disponible la infraestructura concesionada en los términos y condiciones contratados, toda vez que una circulación expedita y segura del tránsito por usuarios depende de factores completamente ajenos a la esfera de control de la Concesionaria.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 2.4.4 de las Bases de Licitación, modificado por Circular Aclaratoria N°1.

133. Artículo 2.4.4.1. Indicador porcentaje de disponibilidad de la vía (VIA). Tal y como está definido el método de cálculo, los umbrales de este indicador y su coeficiente de ponderación en el ISP, con solamente dos eventos de indisponibilidad media o alta en el plazo de un mes o tres eventos de indisponibilidad baja en el plazo de un mes, la penalización será de UF 6.000. Se solicita que se rebajen las exigencias derivadas de este indicador, máxime teniendo en consideración que la indisponibilidad se puede producir en una hora peak, por causas ajenas al Concesionario (vehículos sin combustible, averías,...).

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

134. Artículo 2.4.4.1. Indicador porcentaje de disponibilidad de la vía (VIA). En el Cuadro N° 2.4.4-1 sobre los niveles de indisponibilidad de la vía (alta, media y baja) en función del número de pistas de la vía y del

número de pistas obstruidas, solamente se consideran los casos en los que hay entre una y tres pistas. ¿Cómo se determinará el nivel de indisponibilidad en los sectores que poseen más de tres pistas? A efectos de contabilización del número de pistas para el cálculo del indicador de disponibilidad, en un mismo kilómetro fijo, ¿se considera cada sentido de tránsito de forma independiente o ambos sentidos pertenecerán a un mismo kilómetro fijo?

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 2.4.4.1 de las Bases de Licitación. A modo meramente indicativo se hace presente que el proyecto no prevé sectores con un número mayor a tres pistas de circulación para ninguno de los tipos de vía definidos en el artículo 2.4.4.1 (vía túnel, vía acceso y vía superficie).

135. Artículo 2.4.4.1. ¿Qué ocurriría en un evento (por ejemplo, un accidente) que cierra 3 vías?. El Concesionario despeja parcialmente para dejar una vía abierta a falta de poder terminar de despejar las otras dos para no cerrar el flujo vehicular. ¿Se considerarían como dos tipos de incidente, uno con nivel de indisponibilidad alto y el otro con nivel de indisponibilidad medio?.

Respuesta: Es correcta la interpretación.

136. Artículo 2.4.4.1. Los niveles de FIB (Factor de Indisponibilidad Baja) son excesivamente altos. Un evento incontrolado (por ejemplo, un accidente en cadena) que el Concesionario no puede prever, implica una penalización máxima. Se solicita la inclusión de accidentes como causa exenta, ya que el Concesionario es el primer interesado en despejar la situación a la mayor brevedad y garantizar la existencia de un tráfico fluido para dar un mejor servicio a los usuarios y que éstos no utilicen vías alternativas.

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en el artículo 2.4.4.1 de las Bases de Licitación, en particular a lo indicado respecto al Estándar de servicio [ES₁].

137. Artículo 2.4.4.2. Indicador porcentaje mensual de tiempo en que las señales variables de la vía expresa se encuentran disponibles y funcionales (VAR2). Se indica que al menos el 99,9% de la señalización variable se debe encontrar operativa y desplegando correctamente la información definida para los distintos escenarios de operación de la vía. Por otra parte, en el Cuadro n° 2.4.4-6, para que se considere que el Nivel de Cumplimiento del Estándar de Servicio sea del 100%, el valor del indicador debe ser mayor o igual que el 99,95%. Favor aclarar si el valor umbral para el cumplimiento de este indicador será del 99,90% o del 99,95%.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 41 de la Circular Aclaratoria N° 3

138. Artículo 2.4.4.2. Indicador porcentaje mensual de tiempo en que las señales variables se encuentran disponibles y funcionales en los accesos a la vía expresa (VAR3). Se indica que el 100% de las señales variables de los accesos a la vía expresa se encuentren disponibles y funcionales. Por otra parte, en el Cuadro n° 2.4.4-7, para que se considere que el Nivel de Cumplimiento del Estándar de Servicio sea del 100%, el valor del indicador debe ser mayor o igual que el 99,6%. Favor aclarar si el valor umbral para el cumplimiento de este indicador será del 100% o del 99,6%.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 41 de la Circular Aclaratoria N° 3

139. Artículos 2.4.4.2 y 2.4.4.3. Los métodos de constatación de los indicadores de mensajería variable ¿podrán ser automáticos o habrán de ser manuales con visión directa?. Es decir, los errores detectados por el sistema de control ¿serán suficientes para justificar el nivel de servicio o será necesaria una inspección visual de los elementos?

Respuesta: Remítase a los Métodos de Constatación establecidos en los artículos 2.4.4.2 y 2.4.4.3 de las Bases de Licitación.

140. Artículo 2.4.5.3. El horario de atención presencial, ¿se ha de cumplir también en oficinas de atención al público temporales (por ejemplo, casetas de información previas a la puesta en servicio)?

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 2.4 de las Bases de Licitación.



141. Artículo 2.4.5.3.1. Es este indicador también aplicable en las oficinas de atención al público temporales (por ejemplo, casetas de información previas a la puesta en servicio)?

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 2.4 de las Bases de Licitación.

142. Artículo 2.4.5.3.1 Indicador AT. El Concesionario no puede controlar el número de llamadas abandonadas. Un estándar de la industria es no considerar como llamada entrante a cualquier llamada abandonada antes de 10 segundos. El comportamiento de los usuarios que abandonan la llamada en un espacio de tiempo tan corto no es indicativo del nivel de servicio dado al usuario. Se solicita que se considere esto en el cálculo del nivel de servicio prestado.

Respuesta: Remítase a la descripción del Estándar de Servicio ES₂ del artículo 2.4.5.3.1 de las Bases de Licitación.

143. Artículo 2.4.5.3.1 Indicador ATO. ¿Se considera la respuesta a la llamada por medio de un IVR como una respuesta por un agente con capacidad de respuesta?

Respuesta: Sí, en la medida que se cumplan las exigencias del Estándar de Servicio ES₃ del artículo 2.4.5.3.1 de las Bases de Licitación.

144. Artículo 2.4.5.3.1. Indicador DOA. En el caso de este indicador, no hay ninguna ventana de mantenimiento donde poder hacer las actualizaciones, cambios de plataformas o actividades de mantenimiento ya que cualquier interrupción del servicio se penaliza directamente. En el caso del indicador DPW existe esa posibilidad.

Respuesta: De conformidad a lo establecido en el artículo 2.4.5.3.1 de las Bases de Licitación, se confirma la interpretación.

145. Artículo 2.4.5.3.1 Indicador REO. En el evento de un caso complicado de resolución, ¿se considerará como “respuesta oportuna” una comunicación al usuario informándole de que su reclamo está siendo procesado?

Respuesta: No.

146. Artículo 2.4.5.4.1. Indicador porcentaje mensual de facturas despachadas oportunamente por medios físicos (FDOF). Se indica que el 99,8% de las facturas emitidas mensualmente sean despachadas oportunamente por medios físicos variables de los accesos a la vía expresa se encuentren disponibles y funcionales. Por otra parte, en el Cuadro n° 2.4.4-7, para que se considere que el Nivel de Cumplimiento del Estándar de Servicio sea del 100%, el valor del indicador debe ser mayor o igual que el 99,6%. Favor aclarar si el valor umbral para el cumplimiento de este indicador será del 100% o del 99,6%.

Respuesta: Respecto al indicador 11 [FDOF], remítase a la rectificación N°45 de la Circular Aclaratoria N° 3. En el entendido que la segunda consulta se refiere al estándar de servicio ES₃ del artículo 2.4.4.2 COMPONENTE 2: SEÑALIZACIÓN VARIABLE, remítase a la rectificación N°41 de la Circular Aclaratoria N°3.

147. BALI. Artículo 2.6. En el artículo 2.6 de las BALI, referido al Plan de Medidas de Contingencias durante la Etapa de Explotación, se piden aclaraciones sobre los planes de contingencia del transporte público, y en particular:

- (a) ¿Hay provisiones para acomodar el transporte público en dos carriles por sentido que se prevén queden disponibles en Américo Vespucio en superficie?; y
- (b) Si se piensa reservar capacidad vial al transporte público en superficie, aclarar cómo el MOP piensa gestionar la capacidad remanente sin comprometer el acceso/salida de la infraestructura en concesión.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 2.6.2 de las Bases de Licitación, que regula el Plan de Medidas de Control de Accidentes o Contingencias durante la Etapa de Explotación. Con todo tratándose de la

Política de Transporte Urbano, estese a lo señalado en el artículo 1.8.22 de las Bases de Licitación.

148. Numeral 2.6.2 PLAN DE MEDIDAS DE CONTROL DE ACCIDENTES O CONTINGENCIAS DURANTE LA ETAPA DE EXPLOTACIÓN

En la tabla 43 se señala que la concesionaria debe asegurarse que las compañías de seguros sean avisadas, se debe aclarar cómo se hará esto dado a que son antecedentes que maneja la autoridad policial que si lo estima conveniente no los entrega a la concesionaria. En esta misma tabla se entregan responsabilidades a la concesionaria que no cuenta con atribuciones legales, dado a que la normativa que rige la emergencia en Chile solo considera a Ambulancia, Bomberos y Carabineros, es mas en caso de sustancias peligrosas considera a la ONEMI. Por lo cual se debe aclarar el verdadero rol de las unidades de emergencia ya que en la práctica se supeditan al ABC.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 50 de la Circular Aclaratoria N° 4.

149. BALI, Artículo 2.7. En el Artículo 2.7 de las BALI, se solicita aclarar:

- (a) Que la responsabilidad por daño ambiental no será solidaria. Lo anterior, en concordancia a los Artículos 3° y 51 de la Ley N°19.300, conforme a los cuales sólo responde del daño ambiental el que culposa o dolosamente lo causa; y
- (b) Cómo se compatibiliza esta norma con el Artículo 35 letra a) de la Ley Orgánica de la SMA que le entrega a este órgano el ejercicio exclusivo de la potestad sancionatoria respecto del incumplimiento de las condiciones, normas y medidas establecidas en la RCA.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.8.10.1 de las Bases de Licitación y al artículo 60 del artículo segundo de la Ley 20.417 que Crea la Superintendencia del Medio Ambiente y Fija su Ley Orgánica, en particular a su inciso primero.

150. El artículo 2.7.1.9 ii) señala que los costos derivados de los hallazgos arqueológicos serán de entero cargo y responsabilidad de la Sociedad Concesionaria.

Atendido que no es posible prever la existencia de hallazgos arqueológicos y que los costos derivados a éstos (por ejemplo gastos y costos asociados a la paralización y posterior aceleración) pueden ser de gran entidad se solicita se establezca un mecanismo de compensación para la Sociedad Concesionaria.

Respuesta: Se mantiene lo establecido en el artículo 2.7.1.9 de las Bases de Licitación.

151. BALI, Artículo 2.7.1.9. En el Artículo 2.7.1.9 de las BALI, relativo al patrimonio cultural y arqueológico, se solicita aclarar en forma expresa que los hallazgos arqueológicos serán considerados caso fortuito, y que darán derecho a la suspensión del plazo de construcción del Proyecto y del plazo total de la Concesión.

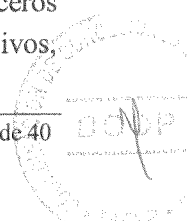
Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 2.7.1.9 de las Bases de Licitación.

152. BALI, Artículo 2.7.1.10. En el Artículo 2.7.1.10 de las BALI, relativo al paisaje, se solicita aclarar dentro de qué plazo deberá ser restituido el Parque de Américo Vespucio y desde qué fecha sus gastos de mantención serán asumidos por el Estado.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 1 de la Circular Aclaratoria N° 2, a la rectificación N° 10 de la Circular Aclaratoria N° 4 y a los Antecedentes Referenciales N° 2, N° 3 y N° 4, indicados en el artículo 1.4.3 de las Bases de Licitación.

III. ANEXOS

153. BALI, Anexo N°4. En el Anexo N°4 de las BALI, referido a la transferencia de los derechos de propiedad del software denominado SIC-NS, aclarar si dichos derechos excluyen el software base de terceros utilizados en la plataforma que dará soporte al SIC-NS, como por ejemplo licencias de sistemas operativos,



bases de datos, agentes de respaldo, antivirus, etc.

Respuesta: Remítase al artículo 2.5 del Anexo 4 de las Bases de Licitación.

154. BALI, Anexo N°4, Artículo 1.3.3. En el Anexo N°4, Artículo 1.3.3 de las BALI, referido al SIC-NS como Mecanismo para la Verificación del Nivel de Servicio, se solicita aclarar si la entrega e instalación de la copia de respaldo activo en el Data Center definido por el MOP considera también que el Concesionario deberá proveer toda la infraestructura tecnológica necesaria (Hardware y Networking).

Respuesta: Sí, conforme a lo dispuesto en el artículo 1.3.3 del Anexo 4 de las Bases de Licitación, modificado por la Circular Aclaratoria N° 1.

155. BALI, Anexo N°4, Artículo 1.3.6. En el Anexo N°4, Artículo 1.3.6 de las BALI, referido a la Auditabilidad de los Sistemas Informáticos y sus Datos, y en el que se indica que “Todos los datos e imágenes que estén asociadas a eventos críticos deberán almacenarse de por vida”, se solicita aclarar el concepto de eventos críticos.

Respuesta: Remítase a la rectificación N° 48 de la Circular Aclaratoria N° 3.

IV. CONSULTAS DE LAS OBRAS

156. En caso que en la participación ciudadana, una vez aprobada la ingeniería básica o el proyecto vial, requiere una modificación de diseño geométrico, trazado, entradas y/o salidas, etc. ¿Cuál será el tratamiento de las nuevas obras que se deben realizar cuyos gastos o inversión no están incluidas en el proyecto original? En caso que el cambio sea sustancial: ¿deberá reingresarse al SEIA un nuevo estudio de impacto ambiental? De reingresarse el nuevo estudio de impacto ambiental en el SEIA,

¿Cuál será el tratamiento de los nuevos plazos requeridos, el aplazamiento del inicio de la construcción en función del tiempo adicional que tarde en obtenerse la nueva RCA(s)?

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.8.10.1 de las Bases de Licitación.

157. Se consulta si la ocupación temporal de terrenos necesarios para la ejecución de los desvíos de obra, pueden estar sujetos a pago de Permisos Municipales.

Respuesta: Remítase a lo establecido en los artículos 1.7.7.1 y 2.2.2.8 de las Bases de Licitación.

158. En relación a la aprobación Municipal de los distintos desvíos de tráfico necesarios para la aprobación de las obras, así como de los distintos cargos que se deriven de la misma, solicitamos aclarar si serán responsabilidad del Ministerio de Obras Públicas.

Respuesta: Remítase a lo establecido en los artículos 1.7.7.1 y 2.2.2.8 de las Bases de Licitación.

159. Se consulta el estado de aprobación del proyecto por parte de la Dirección de Obras Hidráulicas (DOH), así como si es necesario considerar obras adicionales requeridas por este organismo, como por ejemplo el recubrimiento del río Mapocho en el sector donde se conecta con Costanera Norte en sentido Poniente - Oriente.

Respuesta: Remítase a lo establecido en las Bases de Licitación, en especial a lo dispuesto en los artículos 1.9.1.2 y 2.2.2.1.4, modificado este último mediante rectificación N° 20 de la Circular Aclaratoria N° 4.

160. En el Sector 2, tras nuestro análisis prevemos que serán necesarias expropiaciones, especialmente en el sector del nudo Kennedy. En caso de que este supuesto sea correcto: ¿cómo impactará en los plazos para construir, en las variables de la concesión y el cumplimiento de los hitos de avance de obras?

Respuesta: Remítase a lo indicado en las Bases de Licitación, en especial a lo dispuesto en los artículos 1.8.8.3, 1.9.1.2, 1.9.2.4 y 1.9.2.6. A título meramente indicativo se señala que los Antecedentes Referenciales no

consideran expropiaciones en el Nudo Kennedy.

161. Solicitamos confirmar que no será necesario pagar derechos municipales por ocupación de calzada fuera de camino público.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.7.7.1 de las Bases de Licitación.

162. Solicitamos confirmar que no será necesario pagar derechos municipales por ocupación de calzada dentro del área fiscal (área de concesión para etapa de construcción y/o área de concesión para etapa de explotación).

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.7.7.1 de las Bases de Licitación.

163. Solicitamos confirmar que no será necesario el pago de derechos municipales para la materialización de cambio de servicios húmedos y/o secos.

Respuesta: En el entendido que los Cambios de Servicios pueden ser Húmedos y No Húmedos, remítase a lo establecido en el artículo 1.7.7.1 de las Bases de Licitación.

164. Para materializar las obras se requerirán desvíos de tránsito los que solicitamos aclarar si será necesario contar con las aprobaciones de las Municipalidades, Concesionarias, Dirección de Obras Hidráulicas (DOH), Asociación de Canalistas, Parque Metropolitano, Metro, etc. y si estas aprobaciones están sujetas al pago de derechos. ¿De quién será cargo tramitar dichas aprobaciones?

Respuesta: Remítase a lo establecido en los artículos 1.7.7.1 y 2.2.2.8 de las Bases de Licitación.

165. Para materializar las obras se requerirán cambio de servicios los que solicitamos aclarar si será necesario contar con las aprobaciones de las Municipalidades, Concesionarias, Dirección de Obras Hidráulicas (DOH), Asociación de Canalistas, Parque Metropolitano, Metro, etc. y si estas aprobaciones están sujetas al pago de derechos.

Respuesta: Remítase a lo establecido en el artículo 1.7.7.1 de las Bases de Licitación.

166. Solicitamos confirmar que no se requerirán permisos para trabajar e intervenir el lecho del Río Mapocho y que en caso de requerirlos será de responsabilidad del Ministerio de Obras Pública gestionarlos.

Respuesta: Remítase a las Bases de Licitación, y en particular a los artículos 1.7.7.1 y 1.7.7.2, sin perjuicio de la rectificación N° 20 de la Circular Aclaratoria N° 4.

167. Demanda

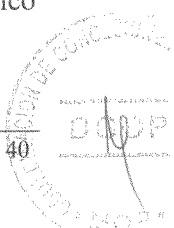
- Favor confirmar que el cobro por pasada es independiente de la longitud de recorrido en una dirección.
- Favor confirmar si el Pase Diario ha de ser compatible con el resto de Autopistas Urbanas.

Respuesta: Remítase a lo indicado en los artículos 1.14.8 y 2.2.3.3.2 de las Bases de Licitación.

168. Respecto de la salida/entrada contemplada en Los Militares, ¿se ha realizado un análisis de capacidad de la vía?

Respuesta: Remítase a lo dispuesto en el Antecedente Referencial N° 2 señalado en el artículo 1.4.3 de las Bases de Licitación y a lo indicado en el artículo 1.5 de las mismas.

169. Respecto del diseño vial, la Avenida Américo Vespucio entre El Salto y Príncipe de Gales cuenta en la actualidad con un perfil de 3 pistas por sentido de circulación, las que según los antecedentes de ingeniería entregados se reduciría a 2 pistas por sentido de circulación. Se solicita indicar hasta qué año se mantendrá el perfil de 2 pistas por sentido y cuando se permitirá dar inicio a las obras de ensanche del parque Américo Vespucio.



Respuesta: Remítase a lo indicado en las Bases de Licitación, en especial a lo dispuesto en los artículos 1.8.22 y 1.9.2.4.

170. Dado que gran parte del proyecto considera obras subterráneas, se solicita incorporar algún mecanismo de distribución de riesgo geotécnico entre el MOP y el Concesionario en caso de que la geología difiera a la entregada en los antecedentes de licitación.

Respuesta: Remítase a lo establecido en los artículos 1.5, 1.5.5 Letra A) documento N°2 y 2.2.2.1.3 de las Bases de Licitación.

171. Solicitamos confirmar que el riesgo geológico y de infiltraciones será de responsabilidad, cargo y costo del Ministerio de Obras Públicas.

Respuesta: No se confirma; remítase a lo establecido en los artículos 1.5, 1.5.5 Letra A) documento N°2, 2.2.2.1.3, 2.2.2.1.4 y 2.2.2.1.5 de las Bases de Licitación.

Saluda atentamente a ustedes,



Mariana Concha Mathiesen
Directora General de Obras Públicas

Leila Zabalza
Abogada Civil
Ej. Fisco. Fideicomiso de Contratos
DGOP

CPW/CMA/MMG/EVF/RGP/CLG

Distribución:

- Oficina de Partes DGOP.
- División de Desarrollo y Licitación de Proyectos.
- Unidad de Licitación de Proyectos.
- División Jurídica de Concesiones.
- OHL Concesiones S.A.
- Vespucio Oriente Express
- Constructora OAS Ltda.
- Consorcio 2B
- Acciona Concesiones Vespucio Oriente
- Global Vía Infraestructura S.A.
- Compañía de Concesiones Rodoviarías
- Grupo Costanera SpA
- Sacyr Concesiones Chile S.A.
- Cintra Infraestructuras S.A.
- Skanska Vespucio Oriente Inversiones Ltda.
- SNC Lavalin Capital Chile SpA
- Samsung C&T Corporation, Agencia Chile
- Astaldi SpA
- Consorcio Impregilo - Salini

Proceso N°: 7412239