EN LO PRINCIPAL: INTERPONE DEMANDA. **PRIMER OTROSI:** ACOMPAÑA DOCUMENTO. **SEGUNDO OTROSI:** NÓMINA. **TERCER OTROSI:** ACOMPAÑA RESUMEN EJECUTIVO. **CUARTO OTROSI:** PERSONERÍA. **QUINTO OTROSI:** PATROCINIO Y PODER.

SEÑOR PRESIDENTE
HONORABLE COMISIÓN ARBITRAL
CONTRATO DE CONCESIÓN DENOMINADO
"ALTERNATIVAS DE ACCESO A IQUIQUE"

ENRIQUE ALCALDE UNDURRAGA, abogado y mandatario judicial[1], en representación de **SOCIEDAD CONCESIONARIA RUTAS DEL DESIERTO S.A.**, del giro de su denominación, cuya gerente general es don **CRISTIAN ENCALADA VIDAL**, ingeniero civil, todos domiciliados para estos efectos en Avenida Vitacura N° 2969, piso 17, Comuna de Las Condes, Santiago, al señor Presidente de esta Honorable Comisión Arbitral respetuosamente digo:

De acuerdo a lo dispuesto en el artículo 36 bis del Decreto Supremo MOP N° 900, (en adelante indistintamente "**Ley de Concesiones**"), y lo dispuesto en el artículo 19 de las Normas de Funcionamiento y de Procedimiento, en relación al Contrato de Concesión denominado **"Alternativas de Acceso a Iquique"** (en adelante indistintamente el **"Contrato de Concesión" o la "Concesión"**), interpongo demanda en contra del **MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS** (en adelante el "**MOP**"), representado para estos efectos por el Director General de Obras Públicas, don Juan Manuel Sánchez Medioli, arquitecto, ambos domiciliados en calle Morandé 59, tercer piso, Comuna y ciudad de Santiago, para que se le condene a pagar a mi representada los sobrecostos asociados a cambios normativos que entraron en vigencia en materia de seguridad y señalización vial, y que fueron dictaminados y exigidos por la autoridad con posterioridad a la adjudicación de la licitación de la concesión, sobre la base de los siguientes antecedentes de hechos y fundamentos de derecho que paso a exponer:

[1] Correo electrónico ealcaldeu@alcalde.cl, número de teléfono 56 2 5303600

I. Antecedentes Generales.

La presente demanda tiene por objeto que se declare el derecho de mi representada a ser compensada en los términos dispuestos en el inciso primero del artículo 19 de la Ley de Concesiones, cuyos requisitos de procedencia concurren manifiesta e íntegramente, y en definitiva se condene al MOP a pagar sobrecostos que han afectado y afectarán a la Sociedad Concesionaria Rutas del Desierto S.A. (en adelante la "**Concesionaria**" o **Sociedad Concesionaria**"), lo que permitirá restablecer el equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión, que se ha quebrado por la decisión de la autoridad.

Lo anterior es a tal punto efectivo, que la propia autoridad fiscal reconoció la existencia de 300.034,71 UF en sobrecostos durante la etapa de construcción y de 17.965,2 anuales para la etapa de explotación. En efecto, no obstante ahora las partes se encuentran litigando, lo cierto es que en su momento éstas habían llegado a un acuerdo que luego fue desconocido por el MOP, y que produce un aprovechamiento injusto en perjuicio de la Sociedad Concesionaria, al no reconocer el organismo estatal las obras adicionales que fueron debidamente ejecutadas y que por mandato legal se encuentra obligado a compensar.

Del reconocimiento que hiciera la autoridad, y luego de reuniones, intercambios de correos y borradores de actos administrativos, surgió la legítima expectativa de la Sociedad Concesionaria de obtener la natural contraprestación respecto de un contrato oneroso y conmutativo, junto con la correlativa obligación del MOP de pagarla.

En efecto, desde septiembre de 2013 a febrero de 2014 se llevaron a cabo entre las partes actuaciones tendientes a materializar el reconocimiento que hiciera la Inspección Fiscal del MOP. Sin embargo, y pese a alcanzarse un acuerdo sobre la materia, de forma posterior la Sociedad Concesionaria fue informada del rechazo por parte de Ministerio de Hacienda de los respectivos actos administrativos que materializarían las compensaciones que procedían en favor de mi representada. Con posterioridad a ello, se continuaron desarrollando reuniones con el MOP para que mi representada fuere compensada de los sobrecostos ocasionados por la dictación de la nueva normativa durante la vigencia del contrato de concesión.

La dictación de una nueva normativa particular por parte de la autoridad, consistente en cambios al Manual de Carreteras y al Manual de Señalización de Tránsito producidos con

posterioridad a la adjudicación de la Concesión y que tuvo que asumir la Concesionaria, aumentó significativamente los costos de la obra -como se demostrará más adelante- lo que de conformidad al artículo 19° inciso primero de la Ley de Concesiones, deriva en la obligación del MOP de compensar al privado que debe asumir este gravamen impuesto por el primero.

Sostener lo contrario implicaría una grave desnaturalización del sistema de la Ley de Concesiones, por cuanto remueve los incentivos legales para efectuar determinadas inversiones, redistribuye las cargas en forma improcedente y permitiría una modificación contractual unilateral y no remunerada, vía acto administrativo, de cuestiones que en el propio contexto de la Ley encuentran compensación, fundamento y correcto tratamiento. Ello se deriva de una manifiesta distorsión de la correcta ejecución del sistema existente en Chile para las Concesiones y constituiría, eventualmente, un gravísimo precedente para la industria.

Precisamente de esta forma lo ha entendido el Panel Técnico de Concesiones, que conociendo de los antecedentes materia de esta demanda, **recomendó al MOP pagar la compensación dispuesta por la ley,** según se explica a continuación.

II. El H. Panel Técnico de Concesiones conoció la controversia, emitiendo una recomendación favorable a la Sociedad Concesionaria.

Ante la negativa de pago por parte del MOP, mi representada se vio obligada a recurrir al Panel Técnico de Concesiones (en adelante el "**H. Panel**"), instancia previa establecida en la Ley de Concesiones para la resolución de conflictos entre en MOP y los concesionarios.

Así, con fecha 9 de septiembre de 2015, se sometió la discrepancia que es fundamento de la presente demanda ante el H. Panel y, tomando éste conocimiento de los antecedentes, resolvió en forma unánime por parte de sus 5 miembros integrantes, recomendar que la Sociedad Concesionaria debía ser compensada por los costos adicionales que se originaron como consecuencia de la aplicación de los cambios normativos que afectaron a la Concesión, por concurrir en la especie todos los requisitos contenidos en el inciso primero del artículo 19 de la Ley de Concesiones. De esta forma, el H. Panel, en el numeral 11.- de su recomendación señaló haber determinado:

- *"La existencia de costos adicionales como consecuencia de la aplicación de Cambios Normativos en el Manual de Carreteras,*
- *El valor de dichos costos adicionales, y*
- *La concurrencia de los requisitos del artículo 19 inciso primero de la Ley de Concesiones".*

En consecuencia, se debe tener presente que los hechos que motivan la presente demanda, ya fueron conocidos por el Panel Técnico integrado por profesionales expertos, creado precisamente por ley para resolver controversias técnicas y económicas que se produzcan entre las partes, el que emitió un pronunciamiento favorable a la Sociedad Concesionaria.

De este modo, **existe certeza respecto al menoscabo económico producido por el aumento de estándares técnicos** y, pese a la recomendación dada por el H. Panel, el MOP se ha negado a abordar esta materia y pagar a mi representada la compensación que en derecho le corresponde, con los perjuicios que de ello se siguen.

III. Los Hechos.

A. El proceso de licitación y las obras encomendadas por el MOP a la Sociedad Concesionaria.

Con fecha 8 de enero de 2010, el MOP llamó a licitación pública internacional respecto del proyecto denominado "Alternativas de Acceso a Iquique" y que consiste en el mejoramiento de las vías de acceso a la ciudad de Iquique y ampliación a segunda calzada. El proyecto contempla dos ejes denominados Ruta A-1 y Ruta A-16.

La Ruta A-1 comprende desde aproximadamente 1.200 m al sur del acceso al Aeropuerto Diego Aracena hasta el sector denominado Bajo Molle, con una longitud total de 31,4 km. aproximadamente.

Por su parte, la Ruta 16 se inicia en su conexión con la Ruta 5 Norte en el sector denominado Humberstone, y se extiende hasta la Rotonda El Pampino con una longitud total de 47 km.

Las Bases de Licitación (en adelante "**BALI**"), fueron publicadas en el mes de diciembre de 2009. Además, en el marco de la licitación y formando parte de ella, se dictaron, entre el

18 de mayo y el 14 de diciembre de 2010, 7 Circulares Aclaratorias que contienen aclaraciones, rectificaciones, enmiendas o adiciones al proceso licitatorio, siendo ellas el precedente inmediato de aquello que constituye la formación del Contrato de Concesión.

La licitante Sacyr Concesiones Chile S.A., presentó su oferta con fecha 29 de diciembre de 2010. El Contrato de Concesión le fue adjudicado mediante Decreto Supremo MOP N° 225, de fecha 6 de junio de 2011, y publicado en el Diario Oficial de fecha 3 de septiembre de 2011. En cumplimiento de las BALI y por expreso mandato legal, se constituyó por la licitante la denominada "**Sociedad Concesionaria Rutas del Desierto S.A.**", con la cual legalmente se entiende suscrito el Contrato de Concesión.

Para la ejecución de las obras de la Concesión, la Sociedad Concesionaria suscribió con Sacyr Chile S.A., un Contrato de Ingeniería y Construcción para el desarrollo del proyecto de la obra pública fiscal antes señalada, cuyo texto fue entregado y puesto en conocimiento al MOP.

B. La posterior modificación de las normas de seguridad y señalización vial que impactaron en la ingeniería y presupuesto de la Obra.

Con posterioridad a la adjudicación de la Concesión, por Resolución Exenta N° 1411, de fecha 16 de marzo de 2012, la Dirección de Vialidad del MOP aprobó la Edición 2012 del *"Manual de Carreteras"*, que entró en vigencia el 1 de abril de 2012. Por su parte, mediante Decreto N° 78 de fecha 3 de abril de 2012 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se aprobó el texto actualizado del denominado *"Manual de Señalización de Tránsito"*, el cual entró en vigencia el 14 de septiembre de 2012[2]. Los dos manuales recién individualizados (en adelante los "**Nuevos Manuales**"), establecieron nuevas normas que elevaron los estándares de seguridad y señalización vial.

Dentro de los aspectos que se contienen en los Nuevos Manuales, se encuentra el incremento a los niveles de contención exigidos para las defensas camineras, además de

[2] Por su parte, mediante Resolución DV (Exenta) N° 5167, de fecha 12 de septiembre de 2012, la Dirección de Vialidad del MOP aprobó el "Complemento N° 1 – Septiembre 2012", de los volúmenes N° 4 "Planos de Obras Tipo", N° 5 "Especificaciones Técnicas Generales de Construcción", N° 6 "Seguridad Vial" y N° 7 "Mantenimiento Vial", de la Edición 2012 del Manual de Carreteras. Dicho Complemento tuvo por objeto, entre otros, incorporar al Manual de Carreteras el Manual de Señalización del Tránsito versión 2012, aprobado mediante Decreto N° 78, de fecha 3 de abril de 2012, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

incorporar nuevos elementos informativos y de señalización, lo que aumentó las dimensiones de algunas señaléticas.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 1.9.1.2 de las BALI, mediante Cartas GG-IF-0194-12, de fecha 1 de junio de 2012, GG-IF-0240-12, de fecha 3 de julio de 2012, y GG-IF-0305-12 de fecha 3 de agosto de 2012, la Concesionaria hizo entrega en tiempo y forma de los proyectos de Señalización y Seguridad Vial para los tramos denominados Ruta 5 (Dm. 373.700 – 406.100), Ruta 16 (Dm. 0 – 34.217) y Ruta 16 (Dm 34.217 – 47.000) respectivamente, para su revisión por parte del Inspector Fiscal (en adelante "**IF**").

El artículo 2.2.1 de las BALI señala que en los Proyectos de Ingeniería de confección de la Sociedad Concesionaria *"deberán respetar las condiciones establecidas en estas Bases Técnicas y los estándares mínimos establecidos en los Estudios Referenciales, así como también la normativa vigente al momento de desarrollar los proyectos de ingeniería y los Instructivos de los Departamentos de Gestión Vial, de Estudios Viales, de Puentes, y de Seguridad Vial de la Dirección de Vialidad, debiendo considerar entre otros, los siguientes documentos"*.

Las BALI hacen expresa referencia a los Manuales vigentes a la época en que dichas bases se entregaron a los licitantes y sobre las cuales éstos calcularon y presentaron sus ofertas técnicas y económicas. Al respecto, las BALI se refieren literalmente a:

- *"Manual de Carreteras de la Dirección de Vialidad del MOP,* versión Marzo 2008, *incluidas todas sus actualizaciones al momento de realizar el proyecto de ingeniería definitivo. Volumen 2 al 9."*

- *"Manual de Señalización de Tránsito del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Específicamente, Cap. I "Introducción", Cap. 2 "Señales Verticales" (Agosto 2000), Cap. 3 "Demarcaciones" (Enero 2001), Cap. 4 "Semáforos" (Junio 1989), Cap. 5 "Señalización Transitoria y Medidas de Seguridad para Trabajos en la Vía (Enero 2003), Cap. 6 "Facilidades Explícitas para Peatones y Ciclistas" (Febrero 2004) y sus modificaciones o nuevas versiones en especial Cap. 4, 7, 8 y 9."*

En respuesta a los Proyectos que conforme al contrato vigente fueran elaborados y entregados por parte de la Concesionaria, el Inspector Fiscal instruyó a ésta última que debía regirse por las versiones del año 2012 de los Manuales. Esto consta en los Oficios Ord. N° 0389 RDD 185, de fecha 12 de julio de 2012, N° 0460 RDD 0221, de fecha 13 de agosto de 2012 y N° 0521 RDD 0265, de fecha 4 de septiembre de 2012.

En ese contexto la Concesionaria, mediante Carta GG-IF-0387-12, de fecha 11 de septiembre de 2012, solicitó al MOP la respectiva compensación por los costos adicionales, haciendo presente que a la fecha de presentación de las ofertas por parte de los licitantes, no era posible prever las modificaciones de los Manuales realizadas por parte de la autoridad, y menos su nivel de importancia y que serían aplicados al Contrato de Concesión.

Adicionalmente, la Concesionaria, mediante carta GG-IF-0604-12, de fecha 5 de diciembre de 2012, hizo entrega al Inspector Fiscal del MOP del presupuesto del incremento de inversión asociado al cambio de normativa en seguridad vial y señalización instruido.

Con fecha 29 de mayo de 2013, mediante Oficio Ord. N° 1229 RDD 676, el IF se pronunció al efecto, sin rechazar en forma expresa la compensación solicitada, en los siguientes términos: *"(...) para que la reclamación presentada por cambio normativo sea coherente, los proyectos que se deben comparar deben ser los desarrollados sobre los mismos proyectos de diseño vial aprobados por el Inspector Fiscal"*, agregando que *"se debe comparar sendos proyectos de señalización y seguridad vial (2010 y 2012) desarrollados ambos sobre el proyecto vial geométrico definitivo en construcción."*

C. La modificación de los Proyectos implicó un aumento en los costos de ejecución que fue expresamente reconocido por el MOP.

Con fecha 2 de septiembre de 2013, mediante Carta GG-IF-1447-13, y en el contexto de la implementación de obras adicionales solicitadas por el MOP, la Concesionaria cumplió con lo ordenado y envió al Inspector Fiscal los presupuestos en su revisión C, entre los que se encuentran partidas relativas al Cambio Normativo de Señalización y Seguridad Vial.
Mediante Oficio Ord. N° 1626 RDD 0917, de fecha 26 de septiembre de 2013, el Inspector Fiscal, en respuesta a Carta GG-IF-1447-13, señaló que "*en relación a la gestión administrativa con el fin de incorporar al contrato las Obras Adicionales que se han estado*

conjuntamente discutiendo, adjunto a esta para su consideración, revisión, observaciones y/o comentarios, ***Términos de Referencia*** *de estas obras".*

En el capítulo 2.5 Señalización y Seguridad Vial de dichos Términos de Referencia, el mismo Inspector Fiscal establece que *"**El término "Señalización y seguridad vial" se refiere a las compensaciones que se pagarán a la Concesionaria por la obligación contractual de esta, de desarrollar los proyectos de la misma especie, tanto en ruta 1 como en ruta 16, adaptándola a la última normativa existente, la cual fue promulgada en forma posterior a la licitación y adjudicación del contrato concesionada**".*

De esta forma, **el propio MOP reconocía expresamente el derecho que le asiste a Sociedad Concesionara Rutas del Desierto S.A. de ser compensada de los sobrecostos producto del cambio normativo.** Es más, **al final del referido Oficio Ord. se adjunta una tabla donde se valoriza el menoscabo económico por aplicación de los nuevos Manuales en UF 300.034,71 para la etapa de construcción y de UF 17.965,2 anuales para la etapa de explotación**, todo ello de conformidad al mecanismo de valorización establecido en los artículos 1.12.3.3.2 y 1.12.3.3.3 respectivamente, de las Bases de Licitación[3].

La suma antes reconocida por el MOP tuvo en consideración la naturaleza del contrato de concesión sobre la que subyace el principio del equilibrio económico financiero.

D. El injustificado rechazo del MOP a compensar los mayores costos en la ejecución del Proyecto, que en principio se comprometió a resarcir.

[3] El referido artículo 1.12.3.3.2 dispone que "En el caso de las inversiones adicionales que no sean objeto de licitación según lo dispuesto en los artículos 19° y 20° de la Ley de Concesiones, el procedimiento de valorización de dichas obras será el siguiente:

- Los volúmenes de obra de las nuevas inversiones durante la concesión se presupuestarán en base a los Precios Unitarios Oficiales del proyecto de acuerdo con el Anexo N° 4 de las presentes Bases de Licitación.
- Los precios unitarios de cada uno de los ítems involucrados en las obras de las nuevas inversiones exigidas durante la Etapa de Construcción o de Explotación, que no estén en el Anexo N° 4 de las presentes Bases, serán determinados de común acuerdo entre el Concesionario y el MOP (...)".

Por su parte, el citado artículo 1.12.3.3.3 indica que "El valor de los costos de operación y mantención asociado, las estimaciones de flujos vehiculares y la tasa de descuento a utilizar, serán determinados de común acuerdo entre el Concesionario y el MOP".

La licitación en análisis contempló como presupuesto de la obra, una cantidad de UF 5.040.000 para la ejecución de trabajos que se describen en el numeral 1.3 de las BALI. El valor referencial antes señalado considera el valor nominal de las obras incluyendo los gastos generales y utilidades, pagos de la Sociedad Concesionaria durante la etapa de construcción y los costos para la elaboración del proyecto de ingeniería de detalle. No incluye IVA.

Pues bien, la suma de UF 300.034,71 que fuera reconocida por la autoridad, encuentra su justificación técnica en la forma de pago y su adecuación al proyecto que se estaba valorando. En efecto, el acuerdo logrado con la administración corresponde a lo que la industria denomina un pago *"a suma alzada"*, en donde el monto acordado corresponde a un precio fijo. Así, el monto de UF 300.034,71 para la etapa de construcción y de UF 17.965,2 anuales para la etapa de explotación acordados y reconocidos por la autoridad, consideró aquél traslado de riesgos propio de este tipo de contratos y, aún más, su adaptación en la medición y proyección a la ejecución de obras no contempladas al momento de licitarse y adjudicarse la concesión. De esta forma, los montos reconocidos por la autoridad como inversiones adicionales se ajustan a la técnica e industria para un contrato pactado a suma alzada.

La adaptación produjo un sobrecosto significativo en algunas partidas del Contrato relativas a señalización y seguridad vial, modificadas para ajustar la obra a la nueva normativa en sus más altos estándares técnicos. La Sociedad Concesionaria presentó a la autoridad los presupuestos de las nuevas inversiones. Pese al reconocimiento expreso y por escrito por parte de la autoridad de la necesaria contraprestación por el importe de estos sobrecostos, lo que incluyó incluso el texto de los respectivos actos administrativos que modificarían el contrato de concesión y compensarían dichos sobrecostos, finalmente, dichos actos administrativos nunca fueron tramitados, por razones ajenas y no imputables a mi representada, con el perjuicio que ello genera para ésta.

Con posterioridad al recibimiento del Oficio Ord. N° 1626 RDD 0917, de fecha 26 de septiembre de 2013 que, como señalamos, reconoce expresamente la obligación que recae en el MOP de compensar a la Sociedad Concesionaria en la suma de UF 300.034,71 por nuevas exigencias normativas ocurridas con posterioridad a la adjudicación de la Concesión, y UF 17.965,2 anuales para la etapa de explotación, y estando en ejecución los proyectos de ingeniería, las Partes sostuvieron reuniones en el período comprendido entre

los años 2013 y 2014. Dichas reuniones terminaron en un acuerdo entre las Partes, relacionado a cómo se materializaría el pago de la valorización realizada por el Inspector Fiscal y que **se plasmó en borradores de un Convenio ad Referéndum y de un Decreto Supremo, que reconocen expresamente la aplicación del párrafo primero del artículo 19º de la Ley de Concesiones.**

No obstante el reconocimiento del Inspector Fiscal y el acuerdo antes referido, el MOP informó en febrero de 2014, que el Ministerio de Hacienda había rechazado suscribir los actos administrativos en donde este se formalizaba. Desde dicha fecha se sostuvieron diversas reuniones con las autoridades del MOP tendientes a materializar el pago de las compensaciones económicas antes referidas, sin que dichas negociaciones fructificaran.

La intempestiva negativa de la autoridad a pagar por nuevas exigencias resulta inexplicable, si se considera que así lo reconoció el Inspector Fiscal y que fue así ratificado en varias reuniones que se llevaron al efecto entre las Partes.

Estas actuaciones del MOP antes descritas, permitieron que la Sociedad Concesionaria se representara el hecho que sería debidamente compensada, aquello que bajo el Principio de Protección de la Confianza Legítima el privado encuentra resguardo. En efecto, la doctrina reconoce al principio antes señalado de la siguiente forma:

'Como concepto jurídico puede entenderse al principio de protección de la confianza legítima (Vertrauensschutz) como el amparo que debe dar el juez al ciudadano frente a la Administración Pública, la que como ha venido actuando de una determinada manera, lo seguirá haciendo de esa misma manera en lo sucesivo y bajo circunstancias (políticas, sociales, económicas) similares."[4]

Este principio también ha sido recogido por nuestra Corte Suprema, la cual ha fallado: *"Que la actuación (...) en los términos antes descritos vulnera el principio de la confianza legitima que la rige frente a los administrados.*

[4] **BERMÚDEZ SOTO, JORGE**; *"Derecho Administrativo General"*, Legal Publishing Chile, segunda edición, 2011, Santiago, P. 85.

En efecto, el referido principio constituye una manifestación de la más amplia noción de seguridad jurídica y certeza en la situación que detenta cada ciudadano ante la Administración, en que se basan, entre otras, las garantías que se consignan en los numerales 2, 3, 16 inciso tercero, 20 inciso segundo y 22 del artículo 19 de la Carta Política. En tal virtud, era dable suponer que el solicitante (...) esperara una acogida favorable a sus pretensiones, en razón a que previo a dicha petición -un mes antes- se había aprobado por la misma autoridad administrativa el traspaso de aquella.

De ello resulta que -en la especie- el comportamiento impugnado desconoce el deber de actuación coherente que se desprende del principio de protección de la confianza legitima que rige en el Derecho Administrativo moderno y que se traduce en la legítima expectativa del administrado en relación a la conducta de la Administración, ello en el entendido que ha sido el ente u órgano de la Administración (...), el que se encuentra en mejores condiciones de evaluar los antecedentes (...)."[5]

El rechazo injustificado por parte del MOP de pagar por obras que han sido ejecutadas, en razón de actos sobrevinientes de autoridad con potestad pública le ha causado, le ocasiona y le seguirá provocando perjuicios a la Sociedad Concesionaria.

Dicha conducta del MOP no se condice ni con el contrato de concesión materia de análisis, ni con la legislación que regula la materia, la que le otorga en forma expresa al privado el derecho a ser compensado por lo que se conoce en doctrina como "**Hecho del Príncipe**", esto es, el deber de reparar las consecuencias que se causan al privado en el ejercicio del contrato por actos imputables a la administración.

Así, la postura del MOP -esto es- desconocer tanto la recomendación del H. Panel, como el acuerdo que existió entre las Partes en perjuicio de la Sociedad Concesionaria, constituye además de una infracción de ley, una trasgresión a principios de derecho y un grave precedente para la industria de concesiones.
En efecto, la atracción de financiamiento privado a obras de carácter público tiene su correlato en un natural y legítimo retorno para un contrato de naturaleza conmutativa y sobre el que subyace el principio de equilibrio económico financiero. Así, la legítima contraprestación esperada en este contrato por la Sociedad Concesionaria, ha sido negada injustificadamente por el MOP, con los efectos que ello conlleva.

---

[5] **CORTE SUPREMA**, Sentencia de 11 de diciembre de 2012, rol 5.973 – 2011.

Asimismo, en un esquema de asociación público – privada para la gestión de proyectos de infraestructura y su financiamiento, ésta se ve afectada si el Estado desconoce sus obligaciones que, en el caso de autos, significa no compensar al concesionario cuando, otorgada la concesión, se establecen medidas obligatorias y que imponen nuevos gravámenes, como lo son aquellas relacionadas a la señalización de caminos y la seguridad vial.

En razón de lo anterior, y dado el tiempo y esfuerzo realizado para que el MOP pague lo que por ley está obligado a compensar, mi representada se ve obligada a recurrir a esta Honorable Comisión Arbitral, luego de haber acudido al Panel Técnico de Concesiones que, como señalamos anteriormente, se pronunció favorablemente a esta parte.

Debemos hacer presente a esta H. Comisión, que las obras materia de esta presentación cuentan con la autorización de Puesta de Servicio Provisoria, de manera que ellas se han ejecutado luego de la instrucción de la autoridad de ejecutarlas conforme a una normativa dictada en forma posterior a la adjudicación de licitación, luego de haberse elegido y determinado por la autoridad cual solución se debía implementar, y finalmente, recibidas conforme por el Ministerio de Obras Públicas, cosa que hace incuestionable el irrestricto cumplimiento de la Sociedad Concesionaria a todas y cada una de sus obligaciones contractuales.

IV. <u>Las consecuencias que el cambio normativo trajo al proyecto.</u>

A continuación se describen las diferencias técnicas que los cambios normativos significaron al proyecto. La nueva normativa que entró en vigencia con posterioridad a la adjudicación del Contrato de Concesión, trajo consigo una serie de cambios en la revisión del anteproyecto y estudios referenciales.

En relación a las barreras de contención, las diferencias resultantes se manifiestan en un aumento de las mediciones y un cambio en el procedimiento de selección del sistema de contención. Asimismo, y en lo relativo a la modificación de la normativa de señalización, su principal cambio se refiere al aumento de tamaño de las señales por el aumento en la letra de la leyenda, nuevas restricciones de distribución de leyenda en la placa, y la nueva segregación de tamaños según la velocidad de diseño del proyecto.

Las partes consideraron las mediciones que a continuación se ilustran y que consideran los cambios en base a proyectos actualizados en sus versiones de entrega al MOP en abril de 2013[6]. Con el fin de unificar criterios tendientes a generar un proyecto que cumpliera con los requerimientos instruidos por el Inspector Fiscal y el Departamento de Seguridad Vial de Vialidad, se sostuvieron múltiples reuniones de trabajo y visitas a terreno durante el período comprendido entre los meses de abril a septiembre del 2013, para generar un proyecto de carácter definitivo.

Durante estas reuniones y visitas a la obra se acordaron y acotaron con precisión, tanto los criterios como las mediciones que debían tomarse en cuenta en el importe resultante de los sobrecostos ocasionados por la incorporación de la nueva normativa. Además, y en el marco de las obras adicionales que se hacían indispensables en aquel momento, se acordaron los términos de referencia que debían incluirse en el Contrato de Concesión.

En virtud de lo expuesto, mediante carta **GG-IF-1447-13** de fecha 2 de septiembre 2013, la Sociedad Concesionaria adjuntó *"el listado definitivo de los Anteproyectos con sus respectivos costos...en virtud de los acuerdos tomados en revisión realizada de manera conjunta con esta Inspección Fiscal... "*.

Luego de revisar con el Inspector Fiscal las mediciones e importes presentados en el documento descrito en el párrafo anterior, el presupuesto fue presentado y validado por el IF, el cual incluyó dentro de los documentos conceptuales que se pretendían materializar al Contrato de Concesión, diversas obras adicionales, entre ellas, **los sobrecostos ocasionados por la nueva normativa en materia de Señalización y Seguridad Vial**.

Como se ha mencionado anteriormente en esta presentación, mediante Oficio **Ord. N° 1626 RDD 0917** de fecha 26 de septiembre de 2013 el Inspector Fiscal remitió a la Sociedad Concesionaria los *"Términos de Referencia para Obras Adicionales Alternativas de Acceso a Iquique"*, en donde no solo se hace patente el reconocimiento e intención de incluir el cambio normativo al Contrato de Concesión, sino, además, se validan las mediciones, precios unitarios e importes referentes a ello.

---

[6] Nos referimos a las entregas: **Ruta A1:** Volumen 2: Proyecto de Ingeniería, Tomo 3: Proyecto de Señalización, Demarcación y Seguridad Vial, Revisión D, Abril 2013; **Ruta A16:** Volumen 2: Proyecto de Ingeniería, Tomo 3: Proyecto de Señalización, Demarcación y Seguridad Vial, Revisión D, Abril 2013; **Ruta A16-AH:** Volumen 2: Proyecto de Ingeniería, Tomo 3: Proyecto de Señalización, Demarcación y Seguridad Vial, Revisión C, Abril 2013.

A continuación se incluyen cuadros resumen de las mediciones resultantes, las que cuantifican los ítems compensatorios convenidos entre las Partes en virtud del cambio normativo.

i. Sistemas de Contención

1) Ruta A1 (374 + 700 – 406 + 100)

CODIGO	NOMBRE	UNIDAD	CANTIDAD		
			PROYECTO 2010	PROYECTO 2012	DIFERENCIA
709-1	Barreras Dobles de Hormigón	m	5.116,00	5.116,00	0,00
709-2	Barreras Simples de Hormigón	m	184,00	184,00	0,00
707-1b	Barreras Metálicas Simples, de Doble Onda, postes cada 2,0 m	m	62.823,05	62.823,05	0,00
708-1b	Barreras Metálicas Simples, de Triple Onda y Riel Inferior, postes cada 1,33 m	m	2.164,00	2.164,00	0,00
709-2 (n)	Barreras Simples de Hormigón tipo F Alta	m	0,00	3.274,50	3.274,50
709-2	Barreras Simples de Hormigón	m	0,00	3.274,50	3.274,50
	Terminal Esviado Barrera de Hormigón en Corte	un	0,00	23,00	23,00

2) Ruta A16 (0+000 – 34 + 217)

CODIGO	NOMBRE	UNIDAD	CANTIDAD		
			PROYECTO 2010	PROYECTO 2012	DIFERENCIA
709-1 (n)	Barreras Dobles de Hormigón tipo F Alta	m	0,00	8.208,00	8.208,00
709-2 (n)	Barreras Simples de Hormigón tipo F Alta	m	480,00	2.290,64	1.810,64
709-1	Barreras Dobles de Hormigón	m	8.208,00	0,00	-8.208,00
709-2	Barreras Simples de Hormigón	m	2.600,00	1.400,00	-1.200,00
707-1b	Barreras Metálicas Simples, de Doble Onda, postes cada 2,0 m	m	61.274,31	0,00	-61.274,31
708-1b	Barreras Metálicas Simples, de Triple Onda y Riel Inferior, postes cada 1,33 m	m	0,00	61.274,31	61.274,31
709-2 (n)	Barreras Simples de Hormigón tipo F Alta	m	0,00	6.065,00	6.065,00
	Terminal Esviado Barrera de Hormigón en Corte	un	0,00	21,00	21,00

3) Ruta A16 (34+217 – 47 + 000)

CODIGO	NOMBRE	UNIDAD	CANTIDAD		
			PROYECTO 2010	PROYECTO 2012	DIFERENCIA
709-1	Barreras Dobles de Hormigón	m	2.336,00	2.336,00	0,00
709-2	Barreras Simples de Hormigón	m	2.092,00	2.092,00	0,00
707-1b	Barreras Metálicas Simples, de Doble Onda, postes cada 2,0 m	m	8.143,71	8.143,71	0,00
708-1b	Barreras Metálicas Simples, de Triple Onda y Riel Inferior, postes cada 1,33 m	m	516,00	516,00	0,00
707-4	Barreras Metálicas Dobles, de Doble Onda y Riel Inferior, postes cada 2,0 m	m	596,00	596,00	0,00
709-2 (n)	Barreras Simples de Hormigón tipo F Alta	m	0,00	2.973,66	2.973,66
708-1b	Barreras Metálicas Simples, de Triple Onda y Riel Inferior, postes cada 1,33 m	m	0,00	1.889,00	1.889,00

ii. Señalización Vertical

1. Ruta A1 (374 + 700 – 406 + 100)

CODIGO	NOMBRE	UNIDAD	CANTIDAD		
			PROYECTO 2010	PROYECTO 2012	DIFERENCIA
702-1a	Señalización Vertical Lateral, Normal Tipo 1 (donde 1,0 m²< Área)	Nº	2,00	0,00	-2,00
702-1b	Señalización Vertical Lateral, Normal Tipo 2 (donde 1,0 m² < Área < 2,0 m²)	Nº	24,00	9,00	-15,00
702-1c	Señalización Vertical Lateral, Especial Tipo 1 (donde 2,0 m² < Área < 3,0 m²)	Nº	57,00	3,00	-54,00
702-1d	Señalización Vertical Lateral, Especial Tipo 2 (donde 3,0 m² < Área < 7,0 m²)	Nº	55,00	91,00	36,00
702-1e	Señalización Vertical Lateral, de Gran Tamaño (donde 7,0 m² < Área < 10,0 m²)	Nº	7,00	26,00	19,00
702-1f	Señalización Vertical Lateral, de Gran Tamaño (donde 10,0 m² < Área < 20,0 m²)	Nº	10,00	19,00	9,00
702-1g	Señalización Vertical Lateral, de Gran Tamaño (donde 20,0 m² < Área < 35,0 m²)	Nº	8,00	15,00	7,00

2. Ruta A16 (0+000 – 34 + 217)

CODIGO	NOMBRE	UNIDAD	CANTIDAD		
			PROYECTO 2010	PROYECTO 2012	DIFERENCIA
702-1a	Señalización Vertical Lateral, Normal Tipo 1 (donde 1,0 m²< Área)	Nº	1,00	0,00	-1,00
702-1b	Señalización Vertical Lateral, Normal Tipo 2 (donde 1,0 m² < Área < 2,0 m²)	Nº	21,00	8,00	-13,00
702-1c	Señalización Vertical Lateral, Especial Tipo 1 (donde 2,0 m² < Área < 3,0 m²)	Nº	45,00	0,00	-45,00
702-1d	Señalización Vertical Lateral, Especial Tipo 2 (donde 3,0 m² < Área < 7,0 m²)	Nº	39,00	45,00	6,00
702-1e	Señalización Vertical Lateral, de Gran Tamaño (donde 7,0 m² < Área < 10,0 m²)	Nº	6,00	39,00	33,00
702-1f	Señalización Vertical Lateral, de Gran Tamaño (donde 10,0 m² < Área < 20,0 m²)	Nº	4,00	22,00	18,00
702-1g	Señalización Vertical Lateral, de Gran Tamaño (donde 20,0 m² < Área < 35,0 m²)	Nº	7,00	9,00	2,00

3. Ruta A16 (34+217 – 47 + 000)

CODIGO	NOMBRE	UNIDAD	CANTIDAD		
			PROYECTO 2010	PROYECTO 2012	DIFERENCIA
702-1a	Señalización Vertical Lateral, Normal Tipo 1 (donde 1,0 m²< Área)	Nº	3,00	0,00	-3,00
702-1b	Señalización Vertical Lateral, Normal Tipo 2 (donde 1,0 m² < Área < 2,0 m²)	Nº	34,00	5,00	-29,00
702-1c	Señalización Vertical Lateral, Especial Tipo 1 (donde 2,0 m² < Área < 3,0 m²)	Nº	12,00	0,00	-12,00
702-1d	Señalización Vertical Lateral, Especial Tipo 2 (donde 3,0 m² < Área < 7,0 m²)	Nº	10,00	32,00	22,00
702-1e	Señalización Vertical Lateral, de Gran Tamaño (donde 7,0 m² < Área < 10,0 m²)	Nº	6,00	13,00	7,00
702-1f	Señalización Vertical Lateral, de Gran Tamaño (donde 10,0 m² < Área < 20,0 m²)	Nº	0,00	9,00	9,00
702-1g	Señalización Vertical Lateral, de Gran Tamaño (donde 20,0 m² < Área < 35,0 m²)	Nº	0,00	6,00	6,00

V. Fundamentos de Derecho.

A. De la concurrencia de los requisitos necesarios para que tenga lugar la compensación legal contemplada en el párrafo primero del artículo 19 de la Ley de Concesiones de Obras Públicas.

Conforme al artículo 1° de la Ley de Concesiones, las BALI deben establecer los niveles de servicio y estándares técnicos que el concesionario debe cumplir durante toda la vigencia de la concesión. Así los licitantes deben estudiar estos antecedentes y a luz de ellos evalúan los costos que significa el cumplimiento de dicha obligación y, en definitiva, en base a ello presentan sus ofertas técnicas y económicas.

El contrato de concesión es de naturaleza onerosa y conmutativa. De esta forma, los riesgos que provienen de actos de autoridad, extraordinarios y excepcionales que alteran el equilibrio económico del contrato, posteriores a la presentación de la oferta y a la adjudicación de la licitación de la concesión, no pueden ser de cargo y responsabilidad del concesionario, ya que este último no se encuentra en condición de preverlos, evitarlos o superarlos, menos aún de cuantificarlos.

El artículo 19 de la Ley de Concesiones, señala: *"El concesionario podrá solicitar compensación en caso de acto sobreviniente de autoridad con potestad pública que así lo justifique, sólo cuando, copulativamente, cumpla los siguientes requisitos: el acto se produzca con posterioridad a la adjudicación de la licitación de la concesión; no haya podido ser previsto al tiempo de su adjudicación; no constituya una norma legal o administrativa dictada con efectos generales, que exceda el ámbito de la industria de la concesión de que se trate, y altere significativamente el régimen económico del contrato".*

La norma antes citada recoge expresamente la teoría de la imprevisión en materia de concesiones. Los requisitos que dicha norma contempla para que tenga lugar la compensación en favor del concesionario son los siguientes:

1) Existencia de un acto sobreviniente de autoridad con potestad pública que se produzca con posterioridad a la adjudicación de la licitación de la concesión;
2) Que el acto no haya podido ser previsto al tiempo de su adjudicación;
3) Que el acto no constituya una norma legal o administrativa dictada con efectos generales, que exceda el ámbito de la industria de la concesión de que se trate, y;
4) Que el acto altere significativamente el régimen económico del contrato.

A continuación, se explicará cómo todos y cada uno de los requisitos antes expuestos tienen aplicación y se cumplen en la especie, a saber:

1) Existencia de un acto sobreviniente de autoridad con potestad pública que se produjo con posterioridad a la adjudicación de la licitación de la concesión.

Los Manuales de Carretera y de Señalización constituyen dos cuerpos normativos dictados y modificados por la autoridad pública en uso de su potestad reglamentaria.

La licitación de la obra pública fiscal materia de esta presentación, en lo que a señalización y seguridad vial se refiere, contempló y citó expresamente al Manual de Carreteras de la Dirección de Vialidad del MOP en su versión de marzo de 2008, incluidas todas sus actualizaciones al momento de realizar el proyecto de ingeniería definitivo, y el Manual de Señalización de Tránsito del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, especificando los capítulos respectivos en sus versiones temporales y sus modificaciones o nuevas versiones.

La licitante Sacyr Concesiones Chile S.A., presentó su oferta con fecha 29 de diciembre de 2010, y las Ofertas Económicas fueron abiertas con fecha 19 de enero de 2011 conforme consta en las actas respectivas, siendo realizada el Acta de Adjudicación de la Licitación con fecha **21 de febrero de 2011**. Finalmente, el Contrato de Concesión fue adjudicado mediante Decreto Supremo MOP N° 225, de fecha 6 de junio de 2011, publicado en el Diario Oficial de fecha 3 de septiembre de 2011.

Por su parte, mediante Resolución (Exenta) N° 1411, de fecha 16 de marzo de 2012, la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas aprobó la Edición 2012 del *"Manual de Carreteras"*, la que entró en vigencia el **1 de abril de 2012.**

A su vez, mediante Decreto N° 78, de fecha 3 de abril de 2012, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se aprobó el texto actualizado del denominado *"Manual de Señalización de Tránsito"*, el cual entró en vigencia el **14 de septiembre de 2012**.

Por último, mediante Resolución DV (Exenta) N° 5167, de fecha 12 de septiembre de 2012, la Dirección de Vialidad del MOP aprobó el "Complemento N° 1 – Septiembre 2012", de los volúmenes N° 4 "Planos de Obras Tipo", N° 5 "Especificaciones Técnicas Generales de Construcción", N° 6 "Seguridad Vial" y N° 7 "Mantenimiento Vial", de la Edición 2012 del Manual de Carreteras. Dicho Complemento tuvo por objeto, entre otros, incorporar al Manual de Carreteras el Manual de Señalización del Tránsito versión 2012, aprobado mediante Decreto N° 78, de fecha 3 de abril de 2012, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

De esta forma, es claro que se cumple el primer requisito exigido por el Art. 19 de la ley ya que los cambios normativos relacionados a la seguridad vial y señalización corresponden a actos de la autoridad dictados de forma posterior a la adjudicación del Contrato de Concesión.

2) **Que el acto no haya podido ser previsto al tiempo de su adjudicación: Los cambios normativos no pudieron razonablemente preverse.**

Según se explicara anteriormente, el licitante que se adjudicó la concesión, estudió y ofertó en base Estudios Referenciales entregados por el MOP y que forman parte integrante del Contrato. Dichos Estudios tenían estándares técnicos que se basaban en la normativa del volumen N° 6 del Manual de Carreteras en su edición de marzo de 2008, no obstante lo cual, las ofertas fueron presentadas, considerando la actualización normativa de dicho manual vigente a la fecha de la presentación de las mismas, esto es, conforme a la edición del año 2010. Más aún, durante largos meses – septiembre de 2011 a marzo de 2012 - mi representada preparó los Proyectos de Ingeniería en base a dichas versiones pues eran las

únicas existentes, a la época, y aproximadamente dos meses antes de la primera presentación de los proyectos entraron en vigor los nuevos Manuales.

Es importante señalar que las BALI contienen el deber de la Sociedad Concesionaria de confeccionar su ingeniería y construir considerando las obligaciones estipuladas para estos efectos en los Manuales de Carreteras y de Señalización del Tránsito, según sus versiones actualizadas, modificadas o nuevas versiones, que estuvieran vigentes a la fecha de confeccionar la ingeniería de detalle. Se hace presente que la elaboración de los proyectos de Señalización y Seguridad Vial formó parte de las primeras tareas que realizó la Concesionaria una vez adjudicada la obra.

El numeral 2.2.1 de las BALI sobre "Normas de Diseño" señala que en los Proyectos de Ingeniería que debe confeccionar la Sociedad Concesionaria *"se deberán respetar las condiciones establecidas en estas Bases Técnicas y los estándares mínimos establecidos en los Estudios Referenciales, así como también la normativa vigente al momento de desarrollar los proyectos de ingeniería y los Instructivos de los Departamentos de Gestión Vial, de Estudios Viales, de Puentes, y de Seguridad Vial de la Dirección de Vialidad, debiendo considerar entre otros, los siguientes documentos"*. En lo que respecta al Manual de Carreteras y al Manual de Señalización, se cita expresamente lo siguiente:

- Manual de Carreteras de la Dirección de Vialidad del MOP, versión marzo 2008, incluidas todas sus actualizaciones al momento de realizar el proyecto de ingeniería definitivo. Volumen 2 al 9.
- Manual de Señalización de Tránsito del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Específicamente, Cap. 1 "Introducción", Cap. 2 "Señales Verticales" (agosto 2000), Cap. 3 "Demarcaciones" (enero 2001), Cap. 4 "Semáforos" (junio 1989), Cap. 5 "Señalización Transitoria y Medidas de Seguridad para Trabajos en la Vía" (enero 2003), Cap. 6 "Facilidades Explícitas para Peatones y Ciclistas" (febrero 2004) y sus modificaciones o nuevas versiones en especial Cap. 4, 7, 8 y 9.

Por su parte, en la Circular Aclaratoria N° 7 de 14 de diciembre de 2010, la autoridad respondió a la consulta 41, relacionada a qué es lo que se entendía como máximo de actualización al Manual de Carreteras, lo siguiente: *"Remítase a lo establecido en el artículo 2.2.1 de las Bases de Licitación, en el cual se indica que para los proyectos de*

ingeniería de detalle que deba confeccionar la Sociedad Concesionaria, se deberá considerar al Manual de Carreteras de la Dirección de Vialidad del MOP, versión marzo 2008, incluidas todas sus actualizaciones al momento de realizar el proyecto de ingeniería definitivo. Volumen 2 al 9".

De esta forma, las BALI citan expresamente a la versión de marzo de 2008 del Manual de Carreteras, lo que es ratificado en la Circular N° 7, que se remite a lo dispuesto en las BALI. Debe entenderse de la respuesta, que la autoridad al 14 de diciembre de 2010, no tenía conocimiento de la futura entrada en vigencia de nuevo Manual de Carreteras ni del nuevo Manual de Señalización, o que omitió comunicarlo, pues de lo contrario estaríamos en presencia de mala fe contractual.

Por otra parte, la remisión a las BALI de la repuesta a la pregunta número 41, se entiende en el sentido que el artículo 2.2.1 se bastaba a sí mismo para responder a la consulta, la que como vimos, cita a la versión de Manual de Carreteras correspondiente al año 2008.

A este respecto, podemos agregar, que el profesor Víctor Vial del Río, conociendo de los antecedentes materia de esta presentación se pronunció señalando que si el MOP no hubiere informado a sabiendas de los efectos que tal normativa acarraría sobre la proyección de costos, se podría configurar a este respecto una hipótesis de dolo o engaño[7].

Asimismo, señala que si la Administración no advirtió dichos cambios normativos, *"(...) es porque estimó que si llegasen a alterar significativamente el régimen económico del contrato quedaba a salvo a la concesionaria el derecho que le otorga el inciso primero de la Ley de Concesiones de Obras Públicas a solicitar la compensación que dicho concepto establece por el acto sobreviviente de autoridad con potestad pública".*[8]

El hecho que las BALI señalen que se debe considerar por la Sociedad Concesionaria la normativa vigente al momento de desarrollar los proyectos de ingeniería, podría -en un examen parcial- entenderse en la imposibilidad de alegar ignorancia respecto de la facultad de la autoridad de introducir cambios a la normativa, y conforme a ello, confeccionar la ingeniería y posteriormente construir. Sin embargo, ello no es limitativo para que el MOP

---

[7] Cfr., **VIAL DEL RIO, VICTOR**, Informe en Derecho: "*Teoría de la Imprevisión y su Consagración en el Artículo 19 de la Ley de Concesiones de Obras Públicas*", P. 18.
[8] Ibídem, P. 18.

deba compensar conforme lo dispone el artículo 19 de la Ley de Concesiones, puesto que la facultad de la autoridad de introducir cambios en la normativa siempre existe, es decir, es razonable contemplar que tengan lugar modificaciones en la normativa materia de esta presentación, más no de la naturaleza, envergadura y, menos aún, la cuantía de ellos.

En efecto, las modificaciones experimentadas en los Manuales de Carretera y de Señalización resultan en este caso evidentemente imprevisibles, por la magnitud de ellas y que se reflejan en diferencias de orden económico de envergadura. Se debe considerar que ellos no fueron puestos en conocimiento de los licitantes al momento de la licitación, de manera de permitirles contemplarlas en sus respectivas ofertas.

En cualquier caso, la previsibilidad de un cambio a ejecutar por el MOP opera sólo para éste último y no para el Concesionario, quien no tiene modo ni indicio ni antecedente alguno en cuanto a la oportunidad de dictación de nueva normativa, del contenido y contexto de la misma ni menos aún de su cuantía. Es esa justamente la garantía que la Ley de Concesiones otorga al Concesionario en el artículo 19, la que se hará palmaria y concreta sólo en tanto cuanto la autoridad responda y se haga cargo de su pago, en el contexto de la buena fe contractual que ha de operar en la aplicación de las garantías que el Estado otorga al Concesionario en la ley que ha establecido para ello.

Sin embargo, en este caso el MOP no ha aplicado la ley ni ha ejecutado el contrato sino sólo en cuanto le beneficia, exigiendo importantes cambios de estándar sin atender a la legítima compensación que la ley otorga al Concesionario como contraprestación al beneficio y facultad de que se provee el Estado para modificar la normativa con posterioridad a la adjudicación de la Concesión. La ley ha de aplicarse en toda su extensión y no sólo en parte.

El profesor Jorge Correa Sutil, analizando también el caso objeto de esta presentación, señala al efecto lo siguiente: *"Ciertamente un cambio normativo, como lo fue el que sufrieron los manuales, verificado en fecha posterior a la de la adjudicación de los contratos, resulta naturalmente imprevisible, a menos que tales modificaciones hubieran*

estado anunciadas de modo público o de una manera que el licitante conocía o no podía menos que conocer con mediana diligencia".[9]

Entendemos, como hemos señalado anteriormente, que el MOP no conocía de los cambios ni del estado de avance de tramitación de los mismos al licitar y responder las consultas de los licitantes, y por lo mismo, menos lo habría podido saber la Concesionaria, quien no sabía ni pudo conocer de los cambios que se tramitaban a instancias de las autoridades del MOP y del Ministerio de Transportes.

En este sentido, debemos señalar que lo previsto en las BALI no puede significar una derogación del derecho que le asiste a esta parte de ser compensada en conformidad a la ley, puesto que de lo contrario se vería alterado el equilibrio económico de un contrato oneroso y conmutativo, lo que constituiría un enriquecimiento indebido del Estado de Chile con cargo y en perjuicio de la Sociedad Concesionaria.

En consecuencia, no puede entenderse que la exigencia de que el hecho no resulte previsible a la fecha del contrato, consista en considerar como posible un acto de autoridad, puesto que ello importaría que el concesionario nunca pueda reclamar, dejando en letra muerta el inciso 1° del artículo 19 de la Ley de Concesiones.

En este sentido, el H. Panel al momento de conocer la discrepancia que es materia de esta presentación, entendió que la previsibilidad para casos como éste se debe considerar en relación a *"las características y estándares técnicos específicos que el Manual en cuestión variará"*.

Asimismo, según quedó acreditado en dicha instancia, <u>los cambios normativos se tramitaron a instancias o en actuaciones internas de la autoridad</u>, no siendo el desarrollo de estudios y análisis -que terminaron con la entrada en vigencia del Manual de Carreteras y del Manual de Señalización de Tránsito en sus ediciones 2012-, procesos públicos informativos, lo que viene a ratificar la imposibilidad de conocer o conjeturar respecto del cambio, y menos de la envergadura que los cambios significaron.

---

[9] **CORREA SUTIL, JORGE**, Informe en Derecho: *"La Obligación de compensar al Concesionario"*, P. 63

3) Que el acto no constituya una norma legal o administrativa dictada con efectos generales, que exceda el ámbito de la industria de la concesión de que se trate.

Los cambios realizados a los Manuales de Carreteras y de Señalización del Tránsito, sólo afectan y obligan a una específica actividad, cual es, la de construcción, operación y mantención de carreteras. Su alcance no es general, sino específico a la industria anteriormente identificada. En términos descritos por el H. Panel, *"el alcance de las modificaciones sólo afecta a un tipo de actividad como es la construcción y mantención de carreteras".*[10]

En efecto, el Manual en cuestión fue aprobado y complementado mediante resoluciones exentas de la Dirección de Vialidad[11], de modo que su naturaleza reviste la calidad de un acto administrativo que no sólo carece del trámite de toma de razón, sino que también emana de un servicio público especializado, cuestión que según la doctrina mayoritaria[12] implica que dicho acto detenta un carácter restringido.

Los cambios normativos que el Manual de Carreteras implementó son meras actualizaciones de los volúmenes que lo integran, y que tienen por objeto normar exclusivamente la seguridad y señalización de caminos y carreteras, cuestión que de acuerdo al punto 1.3 de las BALI[13], justamente resulta el ámbito de la industria de la concesión encomendada a mi representada.

Adicionalmente, sí consideramos el evento de dos contratos de obra pública adjudicados en la misma época, una por el sistema de concesiones y otro por el tradicional. Un cambio normativo posterior sólo afecta al primero, aun cuando ambos son parte del concepto de *"industria de obra pública"*, ya que en el segundo caso las partes acordarían las nuevas condiciones o los licitantes modificarían sus ofertas.

---

[10] Recomendación Panel Técnico, Discrepancia D01-2015-3, de 9 de octubre de 2015, P. 20.

[11] Resoluciones exentas de la Dirección de Vialidad N° 1411, de 16 de marzo de 2012, y N° 5167, de 12 de Septiembre del 2012.

[12] **SILVA BASCUÑÁN, ALEJANDRO**, *Tratado de Derecho Constitucional*, tomo IX, 2da edición, Editorial Jurídica de Chile, Santiago, 2000, p. 128 y **CARMONA, CARLOS**, *Las formas de actuación de la administración, Las normas administrativas.*", P. 193

[13] El punto 1.3. establece que "*el proyecto considera la construcción de intersecciones desniveladas, calles de servicio y puntos de retorno a nivel, mejoramiento de los sistemas de saneamiento y drenaje, implementación de elementos de control y seguridad vial del camino, iluminación, paisajismo, estructuras, entre otras.*"

En efecto, aunque el Manual de Carreteras se aplica también a los contratos de obra pública tradicional regidos por el D.S. MOP N° 75 /2004 del MOP, y que son los contratos de construcción y mantención de carreteras (ejecución de obra pública) contratados sin concesión, esto es, únicamente encargándose la ejecución y/o mantención de tal o cual obra, por lo cual el Estado paga un precio, en dichos contratos no se produce la situación que motiva la presente reclamación, por las razones que a continuación se indican.

Bajo este orden de ideas, ante un contrato tradicional y otro concesionado adjudicado en la misma época, un cambio posterior del Manual de Carreteras sólo afectaría al segundo, como es el caso en comento en virtud de lo siguiente:

(i) La propia Dirección de Vialidad así lo indica en sus documentos explicativos bajo el sistema tradicional de contratación de obra pública, al señalar que las versiones previas del Manual sólo se continuarán aplicando respecto de aquellos contratos (tradicionales) convocados con anterioridad a la vigencia del nuevo Manual de que se trate;

(ii) En el mismo sentido, la Resolución DV N° 1411, de 16 de marzo de 2012, que aprobó el Manual de Carreteras versión 2012, indica, en su resuelvo N° 2 que *"(....)* ***a contar del día 1 de abril de 2012*** *se considerará como documento normativo de referencia para proyectos viales, la Edición 2012 de los Volúmenes N° 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 y 9 del Manual de Carreteras de la Dirección de Vialidad".*

Es decir, para contratos de obra pública tradicional es patente que una modificación del Manual de Carreteras no afecta a aquellos ya perfeccionados (y si la administración quisiera que así fuere debería compensarlos). Por su parte, en cambio, respecto de los contratos de concesión como el que es materia de esta presentación, las Bases de Licitación disponen que deben cumplir con la normativa vigente al tiempo de desarrollar los proyectos de ingeniería, la cual puede ser (y de hecho lo fue para esos contratos) distinta a aquella vigente al tiempo de la adjudicación.

Conforme se ha expuesto, queda claro que las modificaciones a los Manuales materia de esta presentación no tienen efectos generales que excedan el ámbito de la industria que se trata, de lo que se sigue el cumplimiento del tercer requisito dispuesto en el inciso 1° del artículo 19 de la Ley de Concesiones para que el MOP pague la debida compensación dispuesta.

4) Que el acto altere significativamente el régimen económico del contrato.

En relación a este requisito, debemos señalar que la alteración al equilibrio económico del contrato es manifiesta, considerando el importe de lo que significan los sobrecostos respecto del contrato de concesión.

Demostrativo de lo anterior resulta que el cambio de los estándares técnicos generados por las nuevas normativas en materia de seguridad vial y señalización, y que fueran valorados y reconocidos por el Inspector Fiscal del MOP y luego acordados con la autoridad por concepto de mayores costos de construcción, **ascienden a la suma de UF 300.034,71 lo que representa un 11,27% del Precio del Contrato de Construcción** (UF 2.662.952).

Por otra parte, si se considera que la partida de seguridad vial y señalización bajo normativa 2010 alcanzaba a la suma de UF 351.710, lo que representaba un 13,21% del contrato de construcción, y que bajo la normativa 2012, la misma partida alcanza a la suma de UF 651.745, representando ahora un 24,47% del contrato de construcción, **la partida de seguridad vial y señalización se incrementó sustancialmente en un 85,31%**. Lo anterior, se muestra en el siguiente cuadro resumen:

Cambio Normativa Seguridad Vial y Señalización	Proyecto 2010 (UF)	Proyecto 2012 (UF)	Diferencia (UF)	Aumento %
Inversión contrato Alternativas de Acceso a Iquique	351.710	651.745	300.035	85,31%
% sobre contrato de construcción (UF 2.662.952)	13,21%	24,47%	11,27%	

Por tanto, sin duda alguna, la alteración al equilibrio económico del contrato de construcción y, como consecuencia lógica, en el de Concesión, ha sido significativa.

Pero aún más, el quiebre causado por la autoridad no queda restringido o limitado a la etapa de construcción, sino que afecta además a la etapa de explotación de la concesión.

Tal como se recoge en el Oficio Ord. N° 1626 RDD 0917 del 26/9/2013, el Inspector Fiscal reconoció que el valor adicional asociado a los costos de conservación asciende a la suma de U.F. 17.965.2 anuales, lo que genera un impacto relevante de cara al mantenimiento futuro, desequilibrando la relación contrato / costos, pasando la partida puntual de un 10,95% a un 35,7%, siendo dicha cifra demostrativa del perjuicio que se reclama.

En Chile el equilibrio económico – financiero del contrato de concesión ha sido incluso elevado a un verdadero principio de contratación administrativa, existiendo una gran cantidad de dictámenes de la Contraloría General de la República que recogen el concepto y lo aplican en casos, muchas veces, similares al de marras; ejemplo: Dictámenes número 23464 de fecha 25 marzo de 2015, número 6.502 de 2004; número 21.551 de 2009, número 49.409 de 2012; entre otros.

Pues bien, como se explicara anteriormente, la imposición de la Inspección Fiscal a la Sociedad Concesionaria de una normativa posterior a la adjudicación de la licitación de la Concesión sin compensación alguna, justamente viene a romper su equivalencia, y provoca un enriquecimiento sin causa para el Estado, que debe ser compensado según lo anteriormente expuesto.

En este sentido se pronunció además el Panel Técnico de Concesiones, el cual aplicando un criterio contenido en la Historia de Ley de Concesiones, corroboró el desequilibrio económico y financiero del contrato de concesión en base a un desajuste significativo del valor presente neto del proyecto original.

B. De la infracción del Contrato Concesión, del desconocimiento de un acuerdo válido entre las Partes y de la vulneración de principios del derecho que de ello se siguen.

Según se expuso, el Ministerio de Obras Públicas y la Sociedad Concesionaria acordaron una compensación en favor de esta última por la suma de UF 300.034,71 para la etapa de construcción y de UF 17.965,2 para la etapa de explotación. El monto antes señalado fue reconocido por el Inspector Fiscal del MOP y, para su cálculo, las Partes consideraron lo dispuesto en los artículos 1.12.3.3.2 y .12.3.3.3 de las BALI sobre valorización y ejecución de obras.

Así, las Partes tomaron en consideración los volúmenes de obra de las nuevas inversiones que significaron los cambios normativos, presupuestados en base a los Precios Unitarios Oficiales contenidos en el proyecto de acuerdo con el Anexo N° 4 de las BALI, y aquellos ítems involucrados no contemplados en el antes señalado Anexo N° 4, fueron determinados de común acuerdo entre las Partes.

El acuerdo consideró las modificaciones de las inversiones como aquellas emanadas de un acto de autoridad con potestad pública, por concurrir en la especie los requisitos contemplados en el artículo 19 inciso primero de la Ley de Concesiones.

Lo anterior resulta relevante, toda vez que se debe necesariamente contemplar aquella legítima ganancia esperada por la Sociedad Concesionaria, puesto que de lo contrario, el contrato de concesión dejaría de ser de naturaleza onerosa y conmutativa, para ser uno a título gratuito o aleatorio.

El desconocimiento de la autoridad a la compensación legal procedente constituye una infracción de ley, pero además una infracción al contrato y a un acuerdo válido emanado de las partes.

Como consecuencia de lo anterior, se ven infringidos variados principios de derecho, entre los cuales se encuentra el de buena fe, de seguridad jurídica, de protección de la confianza legítima, enriquecimiento sin causa, de igualdad ante la ley, de legalidad de los actos de la administración, de no discriminación arbitraria, entre otros. Asimismo, la actuación del MOP tendiente a negar el compensar aquello a lo cual se encuentra legalmente obligado, atenta contra el interés público y la supuesta voluntad del Estado de Chile de promover el Sistema de Concesiones como herramienta para el desarrollo de la infraestructura que el país requiere.

Así, el MOP al ejercer sus facultades sin aplicar las contraprestaciones que la propia ley otorga al Concesionario, obtiene un aprovechamiento injusto que el principio de buena fe rechaza.

Asimismo, se atenta contra el principio de enriquecimiento sin causa, al beneficiarse el MOP, en nombre del Estado de Chile, a costa de la Sociedad Concesionaria, sin que exista razón que justifique un incremento patrimonial en favor del primero y en detrimento de la segunda.

Por otra parte, se altera el principio de legalidad de los actos de la administración, como asimismo, el de no discriminación arbitraria. En este sentido se pronuncia don Jorge Correa Sutil, quien conociendo de los antecedentes materia de esta presentación, elaboró un informe que en lo pertinente señala lo siguiente:

"Dejar sin aplicación lo dispuesto en el inciso primero del artículo 19 de la Ley de Concesiones en los casos que nos ocupan implicaría entonces vulnerar el principio de legalidad de los actos de la Administración, pilar esencial del Estado de Derecho y cuya verificación acarrea responsabilidad para los funcionarios que lo cometen[14]."

En lo relacionado a la afectación que la actuación de la autoridad produce en la industria de concesiones, don Jorge Correa expresa: *"si la Administración se negara a compensar estos casos estaría infringiendo su deber esencial de proteger y promover el interés público que, conforme probó la historia anterior a la dictación de la Ley N° 20.410 y expresó inequívocamente el legislador de esa norma, exige que haya certeza en este tipo de relaciones y que los concesionarios se vean protegidos frente a estos actos de autoridad[15]."*

A su vez, respecto de los principios de legalidad y de no discriminación arbitraria, concluye en su informe que, de *"... no dictar los respectivos decretos que ordenen las compensaciones implicaría, como allí se expresa, alterar el régimen económico del contrato y comprometer su buen desarrollo y término; pero implicaría, además, incurrir en una infracción al principio de legalidad de los actos de la Administración, infringir el deber estatal de indemnizar los daños que causan sus actos; incurrir en una discriminación arbitraria y actuar abiertamente en contra del interés público[16]."*

Finalmente, el profesor Víctor Vial del Río concluye por otra parte en su informe, que: *"En los contratos que celebre el MOP con una sociedad concesionaria para la ejecución de las obras públicas fiscales rige el principio de que éstos deben ejecutarse de buena fe, de modo tal que si una de las partes, por circunstancias sobrevinientes que no se encontraba en situación de prever en el proceso de licitación ni cuando se perfeccionó el contrato se ve en la necesidad de ejecutar obras adicionales con mayores costos, que alteran significativamente el equilibrio económico del contrato de concesión, el MOP contrae la obligación de asumir tales costos, que encuentra su fuente en la buena fe, pues de lo contrario obtendría del contrato un aprovechamiento injusto que dicho principio rechaza".*[17]

---

[14] **CORREA SUTIL, JORGE**, Informe en Derecho *"La Obligación de compensar al Concesionario"*, P.87.
[15] Ibídem, P. 89.
[16] Ibídem, P.88.
[17] OB. CIT., **VIAL DEL RIO, VICTOR**, Informe en Derecho: *"Teoría de la Imprevisión..."* P. 21.

C. Conclusiones respecto al derecho que le asiste a mi representada de ser compensada por el MOP.

De lo señalado anteriormente se desprende la concurrencia de todos y cada uno de los requisitos contemplados en el artículo 19 inciso primero de la Ley de Concesiones. Concurriendo ellos, le asiste a la Sociedad Concesionaria el derecho a ser compensada de todos aquellos mayores costos asociados a los cambios normativos que afectaron la concesión y, por consiguiente, la obligación de la autoridad de compensar por las mayores inversiones incurridas en la ejecución del contrato y aquellas que se produzcan por la conservación y mantención de la Concesión.

El dejar sin compensar íntegramente a la Sociedad Concesionaria, significaría una infracción de ley, una vulneración al Contrato de Concesión, y el desconocimiento a un reconocimiento expreso del Inspector Fiscal del MOP a un acuerdo válido de las Partes, en atentado y contravención a principios de derecho y a la coherencia del actuar de la administración.

Con todo, el Fisco debe restablecer el equilibrio económico-financiero del Contrato de Concesión, compensando los perjuicios que mi representada ha debido soportar a consecuencia de ser obligada por la administración a aplicar los nuevos Manuales a la presente Concesión.

VI. Los Perjuicios: La compensación económica de los costos adicionales.

A. Compensación acorde a los acuerdos arribados por las partes, que crearon una legítima expectativa en la Sociedad Concesionaria.

Los sobrecostos que se solicita sean compensados tienen, según se ha mencionado anteriormente, una doble naturaleza. Aquellos que dicen relación con la etapa de construcción y aquellos relacionados a la etapa de conservación y mantenimiento de la concesión.

Las Partes a este respecto acordaron y el MOP reconoció por medio del Oficio Ordinario N° 1626 de septiembre de 2013, que los montos por la entrada en vigencia de los nuevos manuales objeto de compensación ascienden a la suma de **UF 300.034,71** neto de IVA, a

título de mayores costos de construcción; y al monto de **UF 17.965,2** anuales, a título de aumento de valor en los costos asociados al mantenimiento de la concesión. Estos son los daños que corresponden que sean compensados por la autoridad para restablecer el equilibrio económico financiero del Contrato.

Los montos antes señalados además de tener justificación desde un punto de vista jurídico, fundado en un reconocimiento de la autoridad, acuerdo de voluntad y legítima expectativa de ser compensado, tienen respaldo técnico y económico. En efecto, ellos consideran el precio a suma alzada, suponiendo que ambas partes asumen los riesgos en la fijación de los valores a cobrar y/o pagar. En el caso de la Sociedad Concesionaria se asumió el riesgo de un aumento en las cantidades y precios de las obras y, por el lado del MOP, que de revisiones posteriores se pudieren obtener menores valores de inversión de aquellos acordados. [18]

Demostradas las diferencias de los proyectos en virtud de los cambios normativos objeto de la presente demanda, su valoración económica se ha determinado según los precios unitarios oficiales incluidos en el Anexo 4 de las Bases de Licitación. Para aquellos ítems no incluidos dentro del citado Anexo 4, se aplican los precios unitarios detallados en el Anexo N° 2 "**Análisis de Precios Unitarios**" que fueron validados por el Inspector Fiscal, tal como lo establecen las Bases de Licitación, en el marco de la valorización incorporada en los **Términos de Referencia** adjuntos al Oficio Ord. N° 1626 RDD 0917, de fecha 26 de septiembre de 2013, por el IF.

En materia de sistemas de contención, el incremento en la valoración entre el proyecto en versión 2010 y el proyecto en versión 2012 se explica en la necesidad de aumentar de manera general, el nivel de contención por las características del tráfico existente proyectado para la puesta en servicio de la ruta, y a la incorporación de sectores de riesgo del MC.V6-2012, que contemplan nuevos tramos de defensas en zonas no consideradas, así como también a las nuevas barreras en sectores de corte que no consideraba la antigua normativa. Todo esto a la luz de los nuevos criterios técnicos incorporados.

[13] En este sentido se pronuncia validando técnica y económicamente el acuerdo y sus montos el informe de la Consultora Varela & Cía. que se acompaña en la instancia previa ante Panel Técnico.

La valoración del incremento del importe en partidas de sistemas de contención y de señalización considera solamente el cambio de normativa producido entre la versión 2010 y 2012 del Manual de Carreteras y del Manual de Señalización de Tránsito.

Las siguientes tablas muestran el resumen de la valoración económica referente a la modificación de la normativa tanto de los sistemas de contención como de la señalización vertical de todo el proyecto.

a) Sistemas de Contención.

1) Ruta A1 [374+700 – 406+100]

Comparativo Ruta, Sin Considerar Cortes

CODIGO	NOMBRE	UNIDAD	PRECIO	PROYECTO 2010		PROYECTO 2012		DIFERENCIA	
				CANTIDAD	TOTAL	CANTIDAD	TOTAL	CANTIDAD	TOTAL
707-1a	Barreras Metálicas Simples, de Doble Onda, postes cada 4,0 m	m	1,6119	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
707-2	Barreras Metálicas Dobles, de Doble Onda, postes cada 4,0 m	m	2,5894	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
709-1	Barreras Dobles de Hormigón	m	3,4559	5.116,00	17.680,38	5.116,00	17.680,38	0,00	0,00
709-2	Barreras Simples de Hormigón	m	3,1766	184,00	584,49	184,00	584,49	0,00	0,00
707-1b	Barreras Metálicas Simples, de Doble Onda, postes cada 2,0 m	m	1,8091	62.823,05	113.276,24	62.823,05	113.276,24	0,00	0,00
707-3	Barreras Metálicas Simples, de Doble Onda y Riel Inferior, postes cada 2,0 m	m	1,9504	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
708-1b	Barreras Metálicas Simples, de Triple Onda y Riel Inferior, postes cada 1,33 m	m	4,6872	2.164,00	10.143,10	2.164,00	10.143,10	0,00	0,00
707-4	Barreras Metálicas Dobles, de Doble Onda y Riel Inferior, postes cada 2,0 m	m	2,8688	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		SUB TOTAL			141.684,22		141.684,22		0,00

Comparativo Ruta, Considera solo Cortes

CODIGO	NOMBRE	UNIDAD	PRECIO	PROYECTO 2010		PROYECTO 2012		DIFERENCIA	
				CANTIDAD	TOTAL	CANTIDAD	TOTAL	CANTIDAD	TOTAL
709-2 (n)	Barreras Simples de Hormigón tipo F Alta	m	4,7535	0,00	0,00	3.274,50	15.565,43	3.274,50	15.565,43
709-2	Barreras Simples de Hormigón	m	3,1766	0,00	0,00	3.274,50	10.401,78	3.274,50	10.401,78
	Terminal Esviado Barrera de Hormigón en Corte	un	11,8838	0,00	0,00	23,00	273,33	23,00	273,33
		SUB TOTAL			0,00		26.240,53		26.240,53

2) Ruta A16 (0+000 – 34 + 217)

Comparativo Ruta, Sin Considerar Cortes

CODIGO	NOMBRE	UNIDAD	PRECIO	PROYECTO 2010		PROYECTO 2012		DIFERENCIA	
				CANTIDAD	TOTAL	CANTIDAD	TOTAL	CANTIDAD	TOTAL
707-1a	Barreras Metálicas Simples, de Doble Onda, postes cada 4,0 m	m	1,6119	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
707-2	Barreras Metálicas Dobles, de Doble Onda, postes cada 4,0 m	m	2,5894	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
709-1 (n)	Barreras Dobles de Hormigón tipo F Alta	m	4,8847	0,00	0,00	8.208,00	40.093,86	8.208,00	40.093,86
709-2 (n)	Barreras Simples de Hormigón tipo F Alta	m	4,7535	480,00	2.281,69	2.290,64	10.888,62	1.810,64	8.606,93
709-1	Barreras Dobles de Hormigon	m	3,4559	8.208,00	28.366,03	0,00	0,00	-8.208,00	-28.366,03
709-2	Barreras Simples de Hormigón	m	3,1766	2.600,00	8.259,16	1.400,00	4.447,24	-1.200,00	-3.811,92
707-1b	Barreras Metálicas Simples, de Doble Onda, postes cada 2,0 m	m	1,8091	61.274,31	110.483,70	0,00	0,00	-61.274,31	-110.483,70
707-3	Barreras Metálicas Simples, de Doble Onda y Riel Inferior, postes cada 2,0 m	m	1,9504	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
708-1b	Barreras Metálicas Simples, de Triple Onda y Riel Inferior, postes cada 1,33 m	m	4,6872	0,00	0,00	61.274,31	287.204,93	61.274,31	287.204,93
707-4	Barreras Metálicas Dobles, de Doble Onda y Riel Inferior, postes cada 2,0 m	m	2,8688	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		SUB TOTAL			149.390,58		342.634,65		193.244,07

Comparativo Ruta, Considera solo Cortes

CODIGO	NOMBRE	UNIDAD	PRECIO	PROYECTO 2010		PROYECTO 2012		DIFERENCIA	
				CANTIDAD	TOTAL	CANTIDAD	TOTAL	CANTIDAD	TOTAL
709-2 (n)	Barreras Simples de Hormigón tipo F Alta	m	4,7535	0,00	0,00	6.065,00	28.830,15	6.065,00	28.830,15
	Terminal Esviado Barrera de Hormigón en Corte	un	11,8838	0,00	0,00	21,00	249,56	21,00	249,56
		SUB TOTAL			0,00		29.079,71		29.079,71

3) Ruta A16 (34 + 217 – 47 + 000)

Comparativo Ruta, Sin Considerar Cortes

CODIGO	NOMBRE	UNIDAD	PRECIO	PROYECTO 2010		PROYECTO 2012		DIFERENCIA	
				CANTIDAD	TOTAL	CANTIDAD	TOTAL	CANTIDAD	TOTAL
707-1a	Barreras Metálicas Simples, de Doble Onda, postes cada 4,0 m	m	1,6119	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
707-2	Barreras Metálicas Dobles, de Doble Onda, postes cada 4,0 m	m	2,5894	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
709-1	Barreras Dobles de Hormigón	m	3,4559	2.336,00	8.072,98	2.336,00	8.072,98	0,00	0,00
709-2	Barreras Simples de Hormigón	m	3,1766	2.092,00	6.645,45	2.092,00	6.645,45	0,00	0,00
707-1b	Barreras Metálicas Simples, de Doble Onda, postes cada 2,0 m	m	1,8031	8.143,71	14.683,91	8.143,71	14.683,91	0,00	0,00
707-3	Barreras Metálicas Simples, de Doble Onda y Riel Inferior, postes cada 2,0 m	m	1,9504	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
708-1b	Barreras Metálicas Simples, de Triple Onda y Riel Inferior, postes cada 1,33 m	m	4,6872	516,00	2.418,60	516,00	2.418,60	0,00	0,00
707-4	Barreras Metálicas Dobles, de Doble Onda y Riel Inferior, postes cada 2,0 m	m	2,8688	596,00	1.709,80	596,00	1.709,80	0,00	0,00
		SUB TOTAL			33.530,74		33.530,74		0,00

Comparativo Ruta, Calles Locales

CODIGO	NOMBRE	UNIDAD	PRECIO	PROYECTO 2010		PROYECTO 2012		DIFERENCIA	
				CANTIDAD	TOTAL	CANTIDAD	TOTAL	CANTIDAD	TOTAL
	CALLE DE SERVICIO NORTE Y SUR RUTA A16-AH							0,00	0,00
708-1b	Barreras Metálicas Simples, de Triple Onda y Riel Inferior, postes cada 1,33 m	m	4,6872		0,00	1.889,00	8.854,12	1.889,00	8.854,12
		SUB TOTAL			0,00		8.854,12		8.854,12

Comparativo Ruta, Considera solo Cortes

CODIGO	NOMBRE	UNIDAD	PRECIO	PROYECTO 2010		PROYECTO 2012		DIFERENCIA	
				CANTIDAD	TOTAL	CANTIDAD	TOTAL	CANTIDAD	TOTAL
709-2 (n)	Barreras Simples de Hormigón tipo F Alta	m	4,7535	0,00	0,00	2.973,66	14.135,38	2.973,66	14.135,38
	Terminal Esviado Barrera de Hormigón en Corte	un	11,8838	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
		SUB TOTAL			0,00		14.135,38		14.135,38

Cabe destacar que bajo la incertidumbre del emplazamiento final donde se presentarían barreras a instalar, ya que estas se deben ajustar a las condiciones particulares de terreno, se acordó incluir el ítem "provisión de imprevistos" por un total de 2,50% sobre el importe total neto del comparativo resultante entre ambas normativas en materia de sistemas de contención.

b) Señalización Vertical.

Ruta A1 [374+700 - 406+100]

CODIGO	NOMBRE	UNIDAD	PRECIO	PROYECTO 2010		PROYECTO 2012		DIFERENCIA	
				CANTIDAD	TOTAL	CANTIDAD	TOTAL	CANTIDAD	TOTAL
702-1a	Señalización Vertical Lateral, Normal Tipo 1 (donde 1,0 m²< Área)	Nº	5,27	2,00	10,55	0,00	0,00	-2,00	-10,55
702-1b	Señalización Vertical Lateral, Normal Tipo 2 (donde 1,0 m² < Área < 2,0 m²)	Nº	10,25	24,00	246,01	9,00	92,25	-15,00	-153,75
702-1c	Señalización Vertical Lateral, Especial Tipo 1 (donde 2,0 m² < Área < 3,0 m²)	Nº	14,44	57,00	822,80	3,00	43,31	-54,00	-779,50
702-1d	Señalización Vertical Lateral, Especial Tipo 2 (donde 3,0 m² < Área < 7,0 m²)	Nº	31,37	55,00	1.725,52	91,00	2.854,94	36,00	1.129,43
702-1e	Señalización Vertical Lateral, de Gran Tamaño (donde 7,0 m² < Área < 10,0 m²)	Nº	45,20	7,00	316,38	26,00	1.175,11	19,00	858,73
702-1f	Señalización Vertical Lateral, de Gran Tamaño (donde 10,0 m² < Área < 20,0 m²)	Nº	311,58	10,00	3.115,78	19,00	5.919,98	9,00	2.804,20
702-1g	Señalización Vertical Lateral, de Gran Tamaño (donde 20,0 m² < Área < 35,0 m²)	Nº	534,60	8,00	4.276,79	15,00	8.018,98	7,00	3.742,19
		SubTotal			10.513,81		18.104,57		7.590,76

Ruta A16 [0+000 - 34+217]

CODIGO	NOMBRE	UNIDAD	PRECIO	PROYECTO 2010		PROYECTO 2012		DIFERENCIA	
				CANTIDAD	TOTAL	CANTIDAD	TOTAL	CANTIDAD	TOTAL
702-1a	Señalización Vertical Lateral, Normal Tipo 1 (donde 1,0 m²< Área)	Nº	5,27	1,00	5,27	0,00	0,00	-1,00	-5,27
702-1b	Señalización Vertical Lateral, Normal Tipo 2 (donde 1,0 m² < Área < 2,0 m²)	Nº	10,25	21,00	215,26	8,00	82,00	-13,00	-133,25
702-1c	Señalización Vertical Lateral, Especial Tipo 1 (donde 2,0 m² < Área < 3,0 m²)	Nº	14,44	45,00	649,58	0,00	0,00	-45,00	-649,58
702-1d	Señalización Vertical Lateral, Especial Tipo 2 (donde 3,0 m² < Área < 7,0 m²)	Nº	31,37	39,00	1.223,55	45,00	1.411,79	6,00	188,24
702-1e	Señalización Vertical Lateral, de Gran Tamaño (donde 7,0 m² < Área < 10,0 m²)	Nº	45,20	6,00	271,18	39,00	1.762,66	33,00	1.491,48
702-1f	Señalización Vertical Lateral, de Gran Tamaño (donde 10,0 m² < Área < 20,0 m²)	Nº	311,58	4,00	1.246,31	22,00	6.854,71	18,00	5.608,40
702-1g	Señalización Vertical Lateral, de Gran Tamaño (donde 20,0 m² < Área < 35,0 m²)	Nº	534,60	7,00	3.742,19	9,00	4.811,39	2,00	1.069,20
		SubTotal			7.353,34		14.922,55		7.569,21

Ruta A16 [34+217 - 47+000]

CODIGO	NOMBRE	UNIDAD	PRECIO	PROYECTO 2010		PROYECTO 2012		DIFERENCIA	
				CANTIDAD	TOTAL	CANTIDAD	TOTAL	CANTIDAD	TOTAL
702-1a	Señalización Vertical Lateral, Normal Tipo 1 (donde 1,0 m²< Área)	Nº	5,27	3,00	15,82	0,00	0,00	-3,00	-15,82
702-1b	Señalización Vertical Lateral, Normal Tipo 2 (donde 1,0 m² < Área < 2,0 m²)	Nº	10,25	34,00	348,51	5,00	51,25	-29,00	-297,26
702-1c	Señalización Vertical Lateral, Especial Tipo 1 (donde 2,0 m² < Área < 3,0 m²)	Nº	14,44	12,00	173,22	0,00	0,00	-12,00	-173,22
702-1d	Señalización Vertical Lateral, Especial Tipo 2 (donde 3,0 m² < Área < 7,0 m²)	Nº	31,37	10,00	313,73	32,00	1.003,94	22,00	690,21
702-1e	Señalización Vertical Lateral, de Gran Tamaño (donde 7,0 m² < Área < 10,0 m²)	Nº	45,20	6,00	271,18	13,00	587,55	7,00	316,38
702-1f	Señalización Vertical Lateral, de Gran Tamaño (donde 10,0 m² < Área < 20,0 m²)	Nº	311,58	0,00	0,00	9,00	2.804,20	9,00	2.804,20
702-1g	Señalización Vertical Lateral, de Gran Tamaño (donde 20,0 m² < Área < 35,0 m²)	Nº	534,60	0,00	0,00	6,00	3.207,59	6,00	3.207,59
		SubTotal			1.122,46		7.654,54		6.532,08

La siguiente tabla muestra el resumen de la valoración referente a la modificación de la normativa tanto de los sistemas de contención como de la señalización vertical de todo el proyecto.

Tabla: Resumen de Valoración de Modificación

Concepto	Ruta	Importe (UF)		
		Normativa 2010	Normativa 2012	Diferencia
Sistemas de Contención	Ruta A1 [374+700 – 406+100]	141.684,22	167.924,75	26.240,53
	Ruta A16 [0+000 – 34+217]	149.390,58	371.714,36	222.323,78
	Ruta A16 [34+217 – 47+000]	33.530,74	56.520,25	22.989,50
	Provisión de Imprevistos (2,5%)	8.115,14	14.903,98	6.788,85
	Sub-Total Sistemas de Contención (UF)			278.342,66
Señalización Vertical	Ruta A1 [374+700 – 406+100]	10.513,81	18.104,57	7.590,76
	Ruta A16 [0+000 – 34+217]	7.353,34	14.922,55	7.569,21
	Ruta A16 [34+217 – 47+000]	1.122,46	7.654,54	6.532,08
	Sub-Total Señalización Vertical (UF)			21.692,05
Total (UF)				300.034,71

Por lo tanto, el monto calculado por sobrecostos asociados a la **etapa de construcción** relativos al cambio normativo referente a proyectos de Señalización, Demarcación y Seguridad Vial ascendió a UF **300.034,71, netos de IVA**.

En lo que respecta a los mayores costos con ocasión de los cambios normativos en la **etapa de explotación**, se debe tener presente que los costos de conservación de las obras de infraestructura se realizan en base a estadísticas históricas de proyectos similares, y de

acuerdo a la experiencia de la empresa en la operación y conservación de carreteras. Para los efectos de los elementos de seguridad y señalización, la configuración de los flujos y características de las obras, tales como topografía, factores climáticos, etc., también condicionan la valoración.

En el caso del Contrato de Concesión materia de esta presentación, se tomó en consideración sus características de trazado recto, baja variabilidad visual y alto flujo de vehículos de carga y transporte, por lo que se determinó que el valor de reposición de los elementos de contención es de un 5% aproximadamente y que, en el caso de las señales de tránsito, las labores de conservación se basan en los m2 construidos y/o densificación.

La aplicación de la nueva normativa, impacta en los siguientes aspectos: a) Modificación de los elementos de contención, aumentando su tamaño, estándar y diseño; b) Modificación del mecanismo de instalación, ya que obliga a instalarlos con equipos de hincado; c) Aumento en las cantidades de los elementos de contención a instalar, producto del cambio de criterios de las zonas de contención; y d) Aumento en los m2 de señales, por la amplificación de su rango y, por ende, del tamaño de las placas metálicas a instalar.

Tal como se recoge en el Oficio Ord. N° 1626 RDD 0917, de 26 de septiembre de 2013, el Inspector Fiscal reconoció al valor adicional asociado a los mayores costos de conservación anual, en la cantidad de **U.F. 17.965,2.**

La valoración antes mencionada y reconocida por la autoridad, se realizó en base a un proceso compensado, donde se descuentan en la misma proporción las cantidades y tipologías antiguas por las nuevas, tanto en tipología como en cantidad.

La Sociedad Concesionaria, en la fase inicial de la concesión, fijó los términos y condiciones del Contrato de Operación, teniendo en consideración las cantidades y tipologías asociadas a la oferta realizada y que derivó luego en la adjudicación del Contrato de Concesión por parte del Estado de Chile. Para estos efectos, se determinó que el costo anual de conservación y operación del contrato era de U.F. 50.290, dentro del cual se consideran las partidas asociadas a elementos de contención y señalización, las que equivalen a U.F. 5.519, suma representativa del 10.95% del total.

Tal como se indicó anteriormente, el incremento de valor en los costos asociados al mantenimiento de la concesión se reconocieron en **U.F. 17.965,2** anuales, producto de la aplicación de la nueva normativa.

Por las consideraciones antes expuestas, los montos que se solicita sea condenado el MOP a pagar a mi representada corresponden a aquello que la propia autoridad fiscal reconoció por medio de un Oficio Ordinario y luego acordó pagar a la Sociedad Concesionaria, esto es, la suma de **UF 300.034,71** neto de IVA, a título de mayores costos de construcción; y al monto de **UF 17.965,2** anuales, a título de aumento de valor en los costos asociados al mantenimiento de la concesión, ambos conceptos actualizados de acuerdo a la tasa acordada en el convenio de 5,3% real anual. Estos son los daños que corresponden que sean compensados por la autoridad para restablecer el equilibrio económico del contrato.

Los montos antes señalados, tienen justificación en derecho, y validación técnica económica. Desde un punto de vista jurídico, es del caso señalar que el H. Panel descartó la petición principal formulada por la Sociedad Concesionaria y que consistía en la compensación de los montos antes reclamados y reconocidos por la autoridad, fundado en que sólo existiría un borrador de Decreto Supremo, por lo que no se cumpliría con la formalidad dispuesta en el inciso final del artículo 19 de la Ley de Concesiones, y además, en el hecho de no corresponderle al H. Panel revisar ni determinar *"si las expectativas que la Sociedad Concesionaria sostiene en razón del Ord. 1626 RDD 0917 de 26 de septiembre de 2013 constituyen derechos o base de éstos"*.

De esta forma, el H. Panel se excusaba de acoger la pretensión principal, fundada en la especialidad técnica y económica del órgano y en la falta de cumplimiento de las formalidades tendientes a modificar el contrato de concesión. Lo anterior, no impide a esta parte el poder reclamar en la presente instancia el legítimo derecho que le asiste de demandar aquello que fuera reconocido por la autoridad, sin perjuicio que las partes hayan buscado posteriormente la forma en que materializaría dicho reconocimiento, por cuanto aquello precisamente es una facultad de índole normativo, que compete a este H. Tribunal determinar.

El reconocimiento del derecho por parte del IF, incluso en monto de los mayores costos por el acto de autoridad, creó en mi representada, la legítima expectativa de obtener el pago de

aquello que constituye la natural contraprestación para un contrato oneroso y conmutativo, cuyo precio fue pactado a suma alzada.

El hecho que no se haya hasta la fecha materializado el pago de los antes mencionados sobrecostos, constituye un acto que va en contra de un acto anterior y propio, que se aparta como hemos mencionado del deber de la Administración de actuar coherentemente.

B. En subsidio, compensación acorde ciertos parámetros establecidos por el Panel Técnico de Concesiones.

Para el caso improbable que esta H. Comisión Arbitral, no le reconozca a esta parte su derecho a ser compensada en base a un reconocimiento expreso del IF, en trasgresión al principio de confianza legítima -que se deduce de los principios constitucionales de Estado de Derecho y de Seguridad Jurídica- solicitamos que la compensación que le corresponde en conformidad a ley y que permitirá restablecer el equilibrio económico del contrato, sea aquella que ha sido reconocida por el H. Panel Técnico, esto es, aquellas que se reflejan en las diferencias de Proyectos en sus versiones de 2010 y aquellos As Built, conforme lo indica la recomendación de fecha 9 de octubre de 2015, en su considerando 9.5, con las siguientes salvedades:

La recomendación del H. Panel, aplica un descuento sustancial a la compensación a pagar por el MOP a la Sociedad Concesionaria respecto a las diferencias por sobrecostos relacionados a las barreras de contención, fundado en que mi representada debió haber optado al momento de construir, por una alternativa de menor costo, considerando el valor actualizado de los costos de mantenimiento. Es decir, entendió como compensables exclusivamente *"los costos asociados a la opción de menor costo que satisfaga los requerimientos normativos"*, comprendiendo para su cálculo, la proyección en el tiempo de una alternativa por otra. Lo anterior lo aplica en la comparación de aquellas barreras metálicas implementadas como solución de contención en la concesión por parte de la Sociedad Concesionaria, versus el haber dispuesto –en un ejercicio hipotético- barreras de hormigón, que sin perjuicio de requerir una inversión inicial mayor, en su proyección de mantención en los años, resulta menos costosa.

El descuento aplicado por este concepto por el H. Panel contiene errores manifiestos respecto de aquellos perjuicios que efectivamente fueron causados por el cambio normativo en esta materia y, por ende, en la compensación legal que surge de ello:

- El primer error, está en su planteamiento, cual es comprender que la decisión de una u otra solución técnica obedece a la decisión discrecional de la Sociedad Concesionaria, en circunstancias que ello es resuelto por la autoridad. En efecto, es la Inspección Fiscal del MOP quien aprueba, y en definitiva determina que es aquello que se construye e implementa. De esta forma, la premisa para aplicar el descuento es equivocada y, de igual forma, sus efectos.
- Por otra parte, el planteamiento de descuento se encuentra en una situación hipotética, que no se condice con la realidad. De acuerdo a lo dispuesto en el artículo 19 inciso primero de la Ley de Concesiones, mi representada tiene el derecho de ser compensada por los efectos que el acto de autoridad causa en la Sociedad Concesionaria. En el caso de marras, la Sociedad Concesionaria propuso a la autoridad una determinada solución –que estimó más adecuada de acuerdo al proyecto-, y ésta la aprobó, y en definitiva mi representada la implementó. El cambio normativo incidió en la cantidad y calidad de metros de barreras, y dado que fue la autoridad la que aprobó las barreras metálicas, la cuantificación de los costos debe necesariamente calcularse con aquello que en definitiva se implementó, y no con aquello que pudo haberse implementado, puesto que escapa de la realidad del proyecto, y por ende, de aquello que comprende una íntegra compensación por el acto de autoridad que afectó a la concesión.
- No obstante lo anterior, también en los conceptos técnicos se equivoca, toda vez que el H. Panel excluye de la consideración eventual para el uso de barrera de hormigón, el hecho que esa solución requiere de mantención, reposición y limpieza, además considerando que la aplicación de la normativa técnica es gradual y debe seguir las escalas determinadas para estos efectos por los manuales correspondientes, y que además, deben coincidir con las condiciones de entorno.

De esta forma, y por las razones antes mencionadas, se solicita a esta H. Comisión Arbitral que para el caso de estimar que no debe compensarse aquello que la autoridad expresamente reconoció, en montos que son ajustados a derecho, a la naturaleza y precio pactado (bajo suma alzada), y validados desde un punto de vista técnico y económico, solicitamos subdiariamente que la compensación que se condene al MOP a pagar a mi

representada sea aquella reconocida por el H. Panel Técnico de Concesiones, con las excepciones antes mencionadas, por las razones antes expuestas, y que se ilustran a continuación, considerando los planos As Built del proyecto:

- Ruta A1:
    - Volumen 2: Proyecto de Ingeniería, Tomo 3: Proyecto de Señalización, Demarcación y Seguridad Vial, Versión As Built, Agosto 2015.
-
- Ruta A16:
    - Volumen 2: Proyecto de Ingeniería, Tomo 3: Proyecto de Señalización, Demarcación y Seguridad Vial, Versión As Built, Febrero 2016.
-
- Ruta A16-AH:
    - Volumen 2: Proyecto de Ingeniería, Tomo 3: Proyecto de Señalización, Demarcación y Seguridad Vial, Versión As Built, Febrero 2016.

a) Sistemas de Contención

RUTA A1								
Ruta A1 [374+700 – 406+100]: Proyecto As-Built								
			2010		2012		DIFERENCIA	
ITEM	NOMBRE	PRECIO (UF)	MEDICION	IMPORTE	MEDICION	IMPORTE	MEDICION	IMPORTE
E:HL-NC:MA-AT:0,3	Barrera de Hormigón Lateral, Nivel de Contención Muy Alto, Ancho de Trabajo 0,30	4,7535	189,00	898,42	3.375,50	16.045,54	3.186,50	15.147,12
E:HL-NC:M-AT:0,5	Barrera de Hormigón Lateral, Nivel de Contención Medio, Ancho de Trabajo 0,50	3,1766	672,00	2.134,68	3.858,50	12.256,91	3.186,50	10.122,24
E:HS-NC:MA-AT:0,3	Barrera de Hormigón Simétrica, Nivel de Contención Muy Alto, Ancho de Trabajo 0,30	4,8847	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
E:HS-NC:M-AT:0,5	Barrera de Hormigón Simétrica, Nivel de Contención Medio, Ancho de Trabajo 0,50	3,4559	4.159,00	14.373,09	4.159,00	14.373,09	0,00	0,00
E:ML-NC:MA-AT:1,8	Barrera de Metálica Lateral, Nivel de Contención Medio Alto, Ancho de Trabajo 1,80	4,6872	2.026,00	9.496,27	2.026,00	9.496,27	0,00	0,00
E:ML-NC:M-AT:1,8	Barrera de Metálica Lateral, Nivel de Contención Medio, Ancho de Trabajo 1,80	1,8031	59.412,00	107.125,78	59.412,00	107.125,78	0,00	0,00
E:MS-NC:MA-AT:1,8	Barrera de Metálica Simétrica, Nivel de Contención Medio Alto, Ancho de Trabajo 1,80	0,0000	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
E:MS-NC:M-AT:1,8	Barrera de Metálica Simétrica, Nivel de Contención Medio, Ancho de Trabajo 1,80	0,0000	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL (UF)				134.028,22		159.297,58		25.269,36

RUTA A16								
Ruta A16 [0+000 – 34+217]: Proyecto As-Built								
			2010		2012		DIFERENCIA	
ITEM	NOMBRE	PRECIO (UF)	MEDICION	IMPORTE	MEDICION	IMPORTE	MEDICION	IMPORTE
E:HL-NC:MA-AT:0,3	Barrera de Hormigón Lateral, Nivel de Contención Muy Alto, Ancho de Trabajo 0,30	4,7535	106,00	503,87	7.479,00	35.551,64	7.373,00	35.047,77
E:HL-NC:M-AT:0,5	Barrera de Hormigón Lateral, Nivel de Contención Medio, Ancho de Trabajo 0,50	3,1766	3.933,00	12.493,57	1.649,00	5.238,21	-2.284,00	-7.255,35
E:HS-NC:MA-AT:0,3	Barrera de Hormigón Simétrica, Nivel de Contención Muy Alto, Ancho de Trabajo 0,30	4,8847	0,00	0,00	7.288,00	35.599,91	7.288,00	35.599,91
E:HS-NC:M-AT:0,5	Barrera de Hormigón Simétrica, Nivel de Contención Medio, Ancho de Trabajo 0,50	3,4559	7.288,00	25.186,60	0,00	0,00	-7.288,00	-25.186,60
E:ML-NC:MA-AT:1,8	Barrera de Metálica Lateral, Nivel de Contención Medio Alto, Ancho de Trabajo 1,80	4,6872	0,00	0,00	58.169,00	272.649,74	58.169,00	272.649,74
E:ML-NC:M-AT:1,8	Barrera de Metálica Lateral, Nivel de Contención Medio, Ancho de Trabajo 1,80	1,8031	58.329,00	105.173,02	160,00	288,50	-58.169,00	-104.884,52
E:MS-NC:MA-AT:1,8	Barrera de Metálica Simétrica, Nivel de Contención Medio Alto, Ancho de Trabajo 1,80	0,0000	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
E:MS-NC:M-AT:1,8	Barrera de Metálica Simétrica, Nivel de Contención Medio, Ancho de Trabajo 1,80	0,0000	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL (UF)				143.357,06		349.328,00		205.970,94

RUTA A16-AH								
Ruta A16 [34+217 – 47+000]: Proyecto As-Built								
			2010		2012		DIFERENCIA	
ITEM	NOMBRE	PRECIO (UF)	MEDICION	IMPORTE	MEDICION	IMPORTE	MEDICION	IMPORTE
E:HL-NC:MA-AT:0,3	Barrera de Hormigón Lateral, Nivel de Contención Muy Alto, Ancho de Trabajo 0,30	4,7535	1.975,00	9.388,22	2.083,00	9.901,60	108,00	513,38
E:HL-NC:M-AT:0,5	Barrera de Hormigón Lateral, Nivel de Contención Medio, Ancho de Trabajo 0,50	3,1766	668,00	2.121,97	668,00	2.121,97	0,00	0,00
E:HS-NC:MA-AT:0,3	Barrera de Hormigón Simétrica, Nivel de Contención Muy Alto, Ancho de Trabajo 0,30	4,8847	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
E:HS-NC:M-AT:0,5	Barrera de Hormigón Simétrica, Nivel de Contención Medio, Ancho de Trabajo 0,50	3,4559	2.466,00	8.522,25	2.466,00	8.522,25	0,00	0,00
E:ML-NC:MA-AT:1,8	Barrera de Metálica Lateral, Nivel de Contención Medio Alto, Ancho de Trabajo 1,80	4,6872	4.327,00	20.281,51	4.327,00	20.281,51	0,00	0,00
E:ML-NC:M-AT:1,8	Barrera de Metálica Lateral, Nivel de Contención Medio, Ancho de Trabajo 1,80	1,8031	7.405,00	13.351,96	7.405,00	13.351,96	0,00	0,00
E:MS-NC:MA-AT:1,8	Barrera de Metálica Simétrica, Nivel de Contención Medio Alto, Ancho de Trabajo 1,80	0,0000	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
E:MS-NC:M-AT:1,8	Barrera de Metálica Simétrica, Nivel de Contención Medio, Ancho de Trabajo 1,80	0,0000	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL (UF)				53.665,91		54.179,29		513,38

b) Señalización Vertical

RUTA A1								
Ruta A1 [374+700 – 406+100]: Proyecto As-Built								
			2010		2012		DIFERENCIA	
ITEM	NOMBRE	PRECIO (UF)	MEDICION	IMPORTE	MEDICION	IMPORTE	MEDICION	IMPORTE
702-1a	Señalización Vertical Lateral, Normal Tipo 1 (donde 1,0 m²< Área)	5,2726	189	996,52	197	1.038,70	8	42,18
702-1b	Señalización Vertical Lateral, Normal Tipo 2 (donde 1,0 m² < Área < 2,0 m²)	10,2503	343	3.515,85	255	2.613,83	-88	-902,03
702-1c	Señalización Vertical Lateral, Especial Tipo 1 (donde 2,0 m² < Área < 3,0 m²)	14,4351	184	2.656,06	154	2.223,01	-30	-433,05
702-1d	Señalización Vertical Lateral, Especial Tipo 2 (donde 3,0 m² < Área < 7,0 m²)	31,3730	24	752,95	92	2.886,32	68	2.133,36
702-1e	Señalización Vertical Lateral, de Gran Tamaño (donde 7,0 m² < Área < 10,0 m²)	45,1965	9	406,77	24	1.084,72	15	677,95
702-1f	Señalización Vertical Lateral, de Gran Tamaño (donde 10,0 m² < Área < 20,0 m²)	311,5777	7	2.181,04	18	5.608,40	11	3.427,35
702-1g	Señalización Vertical Lateral, de Gran Tamaño (donde 20,0 m² < Área < 35,0 m²)	534,5990	0	0,00	16	8.553,58	16	8.553,58
TOTAL (UF)			756	10.509,20	756	24.008,55	0	13.499,35

RUTA A16								
Ruta A16 [0+000 – 34+217]: Proyecto As-Built								
			2010		2012		DIFERENCIA	
ITEM	NOMBRE	PRECIO (UF)	MEDICION	IMPORTE	MEDICION	IMPORTE	MEDICION	IMPORTE
702-1a	Señalización Vertical Lateral, Normal Tipo 1 (donde 1,0 m²< Área)	5,2726	127	669,62	133	701,26	6	31,64
702-1b	Señalización Vertical Lateral, Normal Tipo 2 (donde 1,0 m² < Área < 2,0 m²)	10,2503	228	2.337,07	188	1.927,06	-40	-410,01
702-1c	Señalización Vertical Lateral, Especial Tipo 1 (donde 2,0 m² < Área < 3,0 m²)	14,4351	77	1.111,50	43	620,71	-34	-490,79
702-1d	Señalización Vertical Lateral, Especial Tipo 2 (donde 3,0 m² < Área < 7,0 m²)	31,3730	38	1.192,17	50	1.568,65	12	376,48
702-1e	Señalización Vertical Lateral, de Gran Tamaño (donde 7,0 m² < Área < 10,0 m²)	45,1965	28	1.265,50	63	2.847,38	35	1.581,88
702-1f	Señalización Vertical Lateral, de Gran Tamaño (donde 10,0 m² < Área < 20,0 m²)	311,5777	6	1.869,47	18	5.608,40	12	3.738,93
702-1g	Señalización Vertical Lateral, de Gran Tamaño (donde 20,0 m² < Área < 35,0 m²)	534,5990	0	0,00	9	4.811,39	9	4.811,39
TOTAL (UF)			504	8.445,33	504	18.084,84	0	9.639,51

RUTA A16-AH								
Ruta A16 [34+217 – 47+000]: Proyecto As-Built								
			2010		2012		DIFERENCIA	
ITEM	NOMBRE	PRECIO (UF)	MEDICION	IMPORTE	MEDICION	IMPORTE	MEDICION	IMPORTE
702-1a	Señalización Vertical Lateral, Normal Tipo 1 (donde 1,0 m²< Área)	5,2726	187	985,98	167	880,52	-20	-105,45
702-1b	Señalización Vertical Lateral, Normal Tipo 2 (donde 1,0 m² < Área < 2,0 m²)	10,2503	116	1.189,03	106	1.086,53	-10	-102,50
702-1c	Señalización Vertical Lateral, Especial Tipo 1 (donde 2,0 m² < Área < 3,0 m²)	14,4351	9	129,92	26	375,31	17	245,40
702-1d	Señalización Vertical Lateral, Especial Tipo 2 (donde 3,0 m² < Área < 7,0 m²)	31,3730	8	250,98	13	407,85	5	156,87
702-1e	Señalización Vertical Lateral, de Gran Tamaño (donde 7,0 m² < Área < 10,0 m²)	45,1965	0	0,00	8	361,57	8	361,57
702-1f	Señalización Vertical Lateral, de Gran Tamaño (donde 10,0 m² < Área < 20,0 m²)	311,5777	3	934,73	3	934,73	0	0,00
702-1g	Señalización Vertical Lateral, de Gran Tamaño (donde 20,0 m² < Área < 35,0 m²)	534,5990	0	0,00	0	0,00	0	0,00
TOTAL (UF)			323	3.490,64	323	4.046,52	0	555,88

c) Resumen:

La siguiente tabla muestra el resumen de la valoración referente a la modificación de la normativa tanto de los sistemas de contención como de la señalización vertical de todo el proyecto, para la etapa de construcción.

Concepto	Ruta	Importe (UF)		
		Normativa 2010	Normativa 2012	Diferencia
Sistemas de Contención	Ruta A1 [374+700 – 406+100]: Proyecto As-Built	134.028,22	159.297,58	25.269,36
	Ruta A16 [0+000 – 34+217]: Proyecto As-Built	143.357,06	349.328,00	205.970,94
	Ruta A16 [34+217 – 47+000]: Proyecto As-Built	53.665,91	54.179,29	513,38
	Sub-Total Sistemas de Contención (UF)			**231.753,67**
Señalización Vertical	Ruta A1 [374+700 – 406+100]: Proyecto As-Built	10.509,20	24.008,55	13.499,35
	Ruta A16 [0+000 – 34+217]: Proyecto As-Built	8.445,33	18.084,84	9.639,51
	Ruta A16 [34+217 – 47+000]: Proyecto As-Built	3.490,64	4.046,52	555,88
	Sub-Total Señalización Vertical (UF)			**23.694,74**
Total (UF)				**255.448,41**

Por su parte, aplicando los mismos criterios indicados anteriormente en el título VI de la letra A. de esta demanda, referentes a mayores costos de conservación de infraestructura, y que fueran validados por el Inspector Fiscal del MOP, el incremento de valor de los costos asociados al mantenimiento y conservación de la concesión, considerando los planos As – Built, ascienden a UF 9.257,3 anuales.

Por lo tanto, el sobrecosto producido por el cambio normativo referente a proyectos de Señalización, Demarcación y Seguridad Vial, considerando los planos As - Built, es de UF 255.448,41, neto de IVA, para la etapa de construcción, y de UF 9.257,3 anuales para la etapa de explotación.

POR TANTO, y de conformidad a lo dispuesto en los artículos 19 inciso primero, 36 y 36 bis de la Ley de Concesiones;

AL SEÑOR PRESIDENTE DE ESTA HONORABLE COMISIÓN ARBITRAL RESPETUOSAMENTE PIDO: Se sirva tener por interpuesta la presente demanda en contra del Ministerio de Obras Públicas, admitirla a tramitación y, en definitiva acogerla, declarando:

1) Que a la Sociedad Concesionaria Rutas del Desierto S.A. le asiste el derecho de ser compensada en los términos dispuestos en el artículo 19 de la Ley de Concesiones de Obras Públicas;

2) Que se condena al Ministerio de Obras Públicas a pagar la suma de UF 300.034,71 neto de IVA a título de mayores costos de construcción; y al monto de UF 17.965,2 anuales, a título de aumento de valor en los costos asociados al mantenimiento y conservación de la concesión;

3) En subsidio, y para el evento improbable de estimarse que las sumas reconocidas por el MOP y acordadas entre las partes no son aquellas que se deben compensar, que el monto que deba pagar el MOP a la Sociedad Concesionaria Rutas del Desierto S.A. corresponda a los montos recomendados compensar por el H. Panel Técnico, en función de los planos as built del proyecto, pero sin aplicar el descuento por el uso hipotético de barreras de hormigón, lo que resulta y asciende a UF 255.448,41 neto de IVA a título de mayores costos de construcción; y al monto de UF 9.257,3 anuales, a título de aumento de valor en los costos asociados al mantenimiento y conservación de la concesión;

4) En subsidio, que la compensación se calcule bajo el mecanismo de valorización establecido en los artículos 1.12.3.3.2 y 1.12.3.3.3 de las Bases de Licitación de la obra pública fiscal materia de esta presentación, esto es, de acuerdo a precios unitarios contenidos en el Anexo N° 4 de las BALI, y aquellos convenidos entre las partes según consta en Oficio Ord. N° 1626 RDD 0917 de la Inspección Fiscal del MOP, o bien en los montos que la H. Comisión Arbitral disponga como ajustados a derecho y al mérito del proceso;

5) En subsidio de todo lo anterior, que se condene al Ministerio de Obras Públicas a compensar a la Sociedad Concesionaria por los mayores costos de construcción, mantenimiento y conservación de la concesión, acorde al mérito del proceso y a las consideraciones jurídicas que este H. Comisión Arbitral estime ajustadas a derecho;

6) Para todos los casos anteriores, que las sumas antes referidas deben pagarse a su valor actualizado desde la fecha en que las inversiones se hayan efectuado, más una tasa de interés real mensual compuesta en su equivalente a una tasa real anual de 5,3%, de conformidad a lo que las partes acordaran sobre la materia, o bien los intereses que esta H. Comisión Arbitral estime ajustados al mérito del proceso;

7) Que se condene en costas a la demandada.

PRIMER OTROSI: SÍRVASE SEÑOR PRESIDENTE, tener por acompañada copia de la recomendación dada por el H. Panel Técnico de Concesiones de Obras Públicas en

Discrepancia D01-2015-3 de fecha 9 de octubre de 2015 y su enmienda de fecha 27 de noviembre de 2015.

SEGUNDO OTROSI: SÍRVASE SEÑOR PRESIDENTE tener presente de conformidad a lo dispuesto en el numeral 5° del artículo 19 de las Normas de Funcionamiento y de Procedimiento, la siguiente nómina de Acreedores Prendarios: a) BancoEstado; b) Banco Consorcio; y c) Corpbanca. Para los efectos de las notificaciones que haya de practicarse en cumplimiento de esta exigencia, y atendida la calidad de Banco Agente que ostenta Corpbanca en el financiamiento existente, se señala como representante legal de esta sociedad anónima bancaria a don don Rodrigo Oyarzo Brncic y don Pablo de la Cerda Merino, ambos domiciliados en Rosario Norte N° 660, comuna de Las Condes, Santiago.

TERCER OTROSI: SÍRVASE SEÑOR PRESIDENTE Sírvase Sr. Presidente, tener por acompañado de conformidad a lo dispuesto en el artículo 22 de las Normas de Funcionamiento y de Procedimiento resumen ejecutivo de lo expuesto en lo principal de esta presentación.

CUARTO OTROSI: SÍRVASE SEÑOR PRESIDENTE Sírvase Sr. Presidente, tener por reiterada copia de mi personería para actuar en representación de la Sociedad Concesionaria Rutas del Desierto S.A.

QUINTO OTROSI: SÍRVASE SEÑOR PRESIDENTE tener presente que asumo personalmente el patrocinio y poder en estos autos, y sin perjuicio de ello, designo abogados patrocinantes y confiero poder a los abogados **GONZALO FERNÁNDEZ RUIZ, FELIPE VALDÉS GABRIELLI, ALDO MOLINARI VALDÉS, MAURICIO SEGOVIA ARAYA** y **CAROLINA ALCALDE ROSS**, todos domiciliados para estos efectos en Avenida Vitacura, número 2969, piso 17, Comuna de Las Condes y ciudad de Santiago, para que actuando en forma conjunta, separada e indistintamente representen a Sociedad Concesionaria Rutas del Desierto S.A., en estos autos.

Discrepancia D01-2015-3 de fecha 9 de octubre de 2015 y su enmienda de fecha 27 de noviembre de 2015.

SEGUNDO OTROSI: SÍRVASE SEÑOR PRESIDENTE tener presente de conformidad a lo dispuesto en el numeral 5° del artículo 19 de las Normas de Funcionamiento y de Procedimiento, la siguiente nómina de Acreedores Prendarios: a) BancoEstado; b) Banco Consorcio; y c) Corpbanca. Para los efectos de las notificaciones que haya de practicarse en cumplimiento de esta exigencia, y atendida la calidad de Banco Agente que ostenta Corpbanca en el financiamiento existente, se señala como representante legal de esta sociedad anónima bancaria a don don Rodrigo Oyarzo Brncic y don Pablo de la Cerda Merino, ambos domiciliados en Rosario Norte N° 660, comuna de Las Condes, Santiago.

TERCER OTROSI: SÍRVASE SEÑOR PRESIDENTE Sírvase Sr. Presidente, tener por acompañado de conformidad a lo dispuesto en el artículo 22 de las Normas de Funcionamiento y de Procedimiento resumen ejecutivo de lo expuesto en lo principal de esta presentación.

CUARTO OTROSI: SÍRVASE SEÑOR PRESIDENTE Sírvase Sr. Presidente, tener por reiterada copia de mi personería para actuar en representación de la Sociedad Concesionaria Rutas del Desierto S.A.

QUINTO OTROSI: SÍRVASE SEÑOR PRESIDENTE tener presente que asumo personalmente el patrocinio y poder en estos autos, y sin perjuicio de ello, designo abogados patrocinantes y confiero poder a los abogados **GONZALO FERNÁNDEZ RUIZ, FELIPE VALDÉS GABRIELLI, ALDO MOLINARI VALDÉS, MAURICIO SEGOVIA ARAYA** y **CAROLINA ALCALDE ROSS**, todos domiciliados para estos efectos en Avenida Vitacura, número 2969, piso 17, Comuna de Las Condes y ciudad de Santiago, para que actuando en forma conjunta, separada e indistintamente representen a Sociedad Concesionaria Rutas del Desierto S.A., en estos autos.

13182085-1