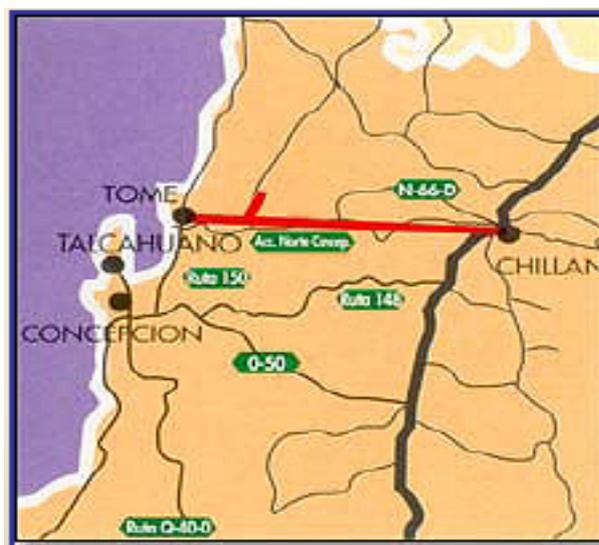


ANEXO 1: INFRAESTRUCTURA VIAL INTERURBANA

Acceso Norte a Concepción

Octubre de 2007



Acceso Norte a Concepción	
Licitante Adjudicatario: Consorcio formado por las empresas Tribasa Chile S.A. y Construcciones de Ingeniería Neut Latour y Cía. S.A.	
Sociedad Concesionaria: "Autopista del Itata S.A."	
Socios a Septiembre de 2007: Banco Nacional de Comercio exterior S.N.C., 100% y Adrián Molina Vargas., 0,00%	
Localización: De oriente a poniente, desde el km. 413,260 de la Ruta 5 Sur hasta su empalme con la Ruta 150 CH que une a Penco con Concepción, capital de la Región del Bío Bío.	
Decreto de adjudicación	D.S. MOP N°7 del 06 de enero de 1995
Publicación en el Diario Oficial	05 de abril de 1995
Constitución legal sociedad concesionaria	06 de abril de 1995
Monto Inversión Oferta Técnica	US\$ 196.258.775
Monto Inversión Oferta Técnica	UF 6.873.671
Kilómetros concesionados	89,23
Modificaciones del Contrato	Convenio Complementario N° 1
Apertura Ofertas Técnicas	15 de noviembre de 1994
Apertura Ofertas Económicas	30 de diciembre de 1994

Inicio de la Concesión	12 de abril de 1995
Plazo de Concesión	28 años
Puesta en Servicio Provisoria	23 de junio de 1998
Puesta en Servicio Definitiva	31 de diciembre de 1998
Factor de licitación	a) Tarifa máxima a cobrar para el tramo Penco – Ruta 5 b) Aporte estatal a la inversión: el licitante podrá solicitar aporte estatal a la inversión siempre que la Tarifa máxima de su propuesta económica sea igual a \$ 2.100
Sistema de cobro de tarifa, ajuste tarifario y su revisión	Podrá reajustar las tarifas máximas cada 6 meses, según la variación del IPC. Cada 3 años el concesionario podrá solicitar de manera justificada una revisión del sistema de reajuste de las tarifas máximas y de los sistemas de cobro que estuviere utilizando.
Distribución de riesgos entre la sociedad concesionaria y el Estado	Ingreso Mínimo Garantizado (IMG). Coparticipación del Estado en los Ingresos de la Sociedad Concesionaria: Si el margen operacional supera durante un ejercicio anual, el Valor del Costo Anual Uniforme sobre el capital invertido, el concesionario deberá transferir al Estado el 50% de los excedentes que superen dicha rentabilidad.

CONVENIOS COMPLEMENTARIOS SUSCRITOS

Convenio Complementario N° 1	
Fecha de Suscripción	07 de enero de 2005
Decreto de aprobación	D.S. N°72 del 01 de febrero de 2005
Objeto	Dar cumplimiento a la conciliación aprobada por Comisión Arbitral
Compensaciones en el régimen económico de la concesión	Un total de UF 1.161.247,36 dividido en 6 cuotas iguales.
	UF 20.000 por costos de financiación de la cifra a compensar.
	Por costas procesales y gastos de constitución y funcionamiento de la Comisión Arbitral, así como los honorarios de su Presidente: a) \$ 41.444.349, antes del 30.01.05 b) \$ 21.099.000, dentro del plazo de 90 días de suscrito este convenio.

Pagos del concesionario al MOP	- Pagos por Concepto de Expropiaciones ▪ UF 2.00.000 por una vez
	- Pagos por concepto de Administración y Control del Contrato de Concesión ▪ UF 2.500 al año, durante todos los años de concesión.

El Acceso Norte a Concepción es una carretera de doble calzada con estándar de autopista que se desarrolló por un trazado totalmente nuevo. Se extiende a lo largo de 75 kilómetros, de oriente a poniente, desde el km. 413,260 de la Ruta 5 Sur, unos 11 kms. al sur de Chillán, hasta su empalme con la Ruta 150 CH que une a Penco con Concepción, capital de la Región del Bío Bío.

Permite importantes ahorros en tiempos de viaje y en costos operacionales frente a las alternativas preexistentes para ir a Concepción desde la Ruta 5 Sur. Este proyecto abarca la Ruta 148, por Bulnes, al sur del inicio de la nueva autopista, y la Ruta O-50, por Cabrero, más al sur que la anterior, ambas de inferior calidad que la construida bajo el sistema de concesiones.

Se incluye un ramal colector en calzada simple, con estándar de carretera primaria, de 14 km., que se extiende hacia el norponiente desde Agua Amarilla a Rafael. Esto permite un acceso directo desde la Ruta Los Conquistadores, que se inicia en San Javier, en el km. 275 de la Ruta 5 Sur, y serpentea hacia el sur entre ésta última y el mar, pasando por Cauquenes, Quirihue y Coelemu hasta llegar a Rafael.

Principales obras:

- Troncal de 75 kms. y ramal de 14 kms.
- Construcción de los enlaces: Confluencia, Nueva Aldea, Agua Amarilla, Penco y Rafael.
- Puente de 240 mts. sobre el río Itata, dos pasos sobre la línea férrea, 73 pasos desnivelados y 287 alcantarillas.

Beneficios:

El camino troncal, el ramal y todas las estructuras construidas han aumentado el transporte industrial, forestal y comercial, principalmente de las comunas de Chillán Viejo, Chillán y Ranquil, en la provincia de Ñuble; Florida, Tomé y Penco, en la provincia de Concepción, potenciando su desarrollo.

La nueva carretera, también conocida como Autopista del Itata, ha disminuido considerablemente los costos operativos respecto a las vías alternativas por Bulnes y Cabrero para acceder desde el norte por la Ruta 5 Sur a Concepción.

Asimismo, permite reducir los tiempos de viaje, los costos por combustibles y por depreciación. Y aumenta la seguridad y la comodidad de los usuarios, que se ven beneficiados por una serie de servicios implicados en el contrato de concesión. Cabe destacar que, mensualmente circulan por este acceso un promedio de 200.000 vehículos, entre livianos y pesados.

En concreto, tiene un área de servicios generales, con estación de combustible, cafetería, servicios higiénicos y otros, una plaza de pesaje móvil y dos en el troncal, una en cada sentido, y 25 citófonos S.O.S. de emergencia situados cada 3 km. en toda su extensión. También cuenta con tres móviles de patrullaje y atención mecánica, un camión grúa para asistencia mecánica, personal paramédico, ambulancia, primeros auxilios y un libro de reclamos y sugerencias.

Interconexión Vial Santiago-Valparaíso-Viña del Mar

FECHA: Octubre de 2007



Interconexión Vial Santiago-Valparaíso-Viña del Mar	
Licitante Adjudicatario: Consorcio formado por las empresas Sacyr Chile S.A. y ACS Actividades de Construcción y Servicios S.A.	
Sociedad Concesionaria: " Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A."	
Socios a Septiembre de 2007: ACS Chile S.A., 50%; Itinere Chile S.A., 50%.	
Localización: Ruta 68, desde Santiago hasta Valparaíso por bajada Santos Ossa	
Decreto de adjudicación	D.S. MOP N°756 del 29 de mayo de 1998
Publicación en el Diario Oficial	31 de agosto de 1998
Constitución legal sociedad concesionaria	26 de octubre de 1998
Presupuesto oficial	UF 12.090.000
Monto Inversión Oferta Técnica	US\$ 376.739.910
Monto Inversión Oferta Técnica	UF 12.318.769
Kilómetros concesionados	141,36

Modificaciones del Contrato	Convenio Complementario N° 1 Convenio Complementario N° 2 Convenio Complementario N° 3 Convenio Complementario N° 4 Convenio Complementario N° 5
Apertura Ofertas Técnicas	02 de febrero de 1998
Apertura Ofertas Económicas	19 de febrero de 1998
Inicio de la Concesión	10 de agosto de 1999
Plazo de Concesión	300 meses (Plazo Variable)
Puesta en Servicio Provisoria	11 de noviembre de 2002
Puesta en Servicio Definitiva	14 de abril de 2004
Factor de licitación	a) Ingresos Totales de la Concesión (ITC) Oferta del Licitante Adjudicatario: UF 11.938.207 (posteriormente modificado por Convenio Complementario N° 2 a UF 12.257.569)
Sistema de cobro de tarifa, ajuste tarifario y su revisión	Sistema de cobro por derecho de paso o tradicional: se cobra al usuario de la carretera por el derecho de paso en un lugar determinado de la calzada, sin considerar la distancia recorrida por el vehículo dentro del área de concesión El valor de la tarifa se reajustará en enero de cada año y cada vez que se compruebe una inflación acumulada, desde la última revisión, superior al 15%. Cada 2 años el concesionario podrá solicitar de manera justificada una revisión del sistema de reajuste de las tarifas máximas y de los sistemas de cobro que estuviere utilizando, lo cual podrá ser aceptado o rechazado por el MOP, con consulta al Ministerio de Hacienda.

CONVENIOS COMPLEMENTARIOS SUSCRITOS	
Convenio Complementario N° 1	
Fecha de Suscripción	03 de septiembre de 1999
Decreto de aprobación	D.S. N°20 del 26 de enero de 2000
Publicación en el Diario Oficial del Decreto	13 de marzo de 2000
Iniciativa	MOP por razones de interés público
Monto en nuevas obras	UF 268.980,4
Principales Obras	Ampliación a doble calzada del tramo de Américo Vespucio entre la Ruta 78 y la Ruta 68, y la construcción del Enlace San Pablo.
Compensaciones en el régimen económico de la concesión	- El MOP pagará el valor total y definitivo de las nuevas inversiones, en septiembre de 2001 o 60 días después de la recepción provisoria de las obras - Se posterga el pago del cuarto desembolso de la sociedad concesionaria por concepto de adquisiciones y expropiaciones el 15/11/00. (U.F. 254.000. Pto. 1.6.7. BALI). - Se define una cuenta denominada "Cuenta de diferencial de Intereses", entre el MOP y la sociedad concesionaria. En ella se registrarán los intereses compuestos derivados de las inversiones necesarias para materializar las obras objeto de este convenio.

Convenio Complementario N° 2	
Fecha de Suscripción	07 de junio de 2001
Decreto de aprobación	D.S. N°1078 del 13 de julio de 2001
Publicación en el Diario Oficial del Decreto	03 de octubre de 2001
Iniciativa	Sociedad Concesionaria
Monto en nuevas obras	UF 293.360
Principales Obras	Mejoramiento del trazado del sector iii), denominado Troncal Sur y otras Obras Adicionales. Apoyo a las gestiones asociadas a la relocalización de los asentamientos humanos, evitando el costo social.
Compensaciones económicas	Aumento de los Ingresos Totales de la concesión (ITC) solicitados por el licitante adjudicatario en su oferta económica, en la suma de UF 319.362 (Ingresos Totales de la concesión ascienden a UF 12.257.569)

Convenio Complementario N° 3	
Fecha de Suscripción	15 de noviembre de 2001
Decreto de aprobación	D.S. N°05 del 03 de enero de 2002
Publicación en el Diario Oficial del Decreto	21 de marzo de 2002
Iniciativa	MOP por razones de interés público
Objeto	Ampliar y mejorar la obra por haber resultado insuficiente
Monto en nuevas obras	UF 873.190,8
Principales Obras	- Adelantar la ejecución de obras en orden a priorizar la habilitación anticipada al tránsito de dobles calzadas, túneles, enlaces, pasarelas, entre otras, todas comprendidas en los sectores i) y ii). - Cambios de servicios - Proyectos de Ingeniería y estudios asociados
Compensaciones en el régimen económico de la concesión	Por Habilidad Anticipada Parcial: 82% del peaje bruto cobrado en las plazas de peaje de Lo Prado y Zapata, a partir del 01 de diciembre de 2001 y hasta el 31 de marzo de 2002. (Lo recauda el MOP). Desde el 01/04/02 y hasta las 24:00 hrs. del día que anteceda al de la PSP de los sectores i) y ii) o hasta el 10/11/02, lo que ocurra primero, la S.C. tendrá derecho a percibir el 82% del peaje neto cobrado en las plazas de peaje de Lo Prado y Zapata. (Lo recauda la S.C.). El MOP realizará 4 pagos a la S.C. por un monto equivalente a U.F. 304.417 c/u, el 31 de marzo de 2003, 2004, 2005, 2006

Convenio Complementario N° 4	
Fecha de Suscripción	29 de abril de 2003
Decreto de aprobación	D.S. N°466 del 13 de mayo de 2003
Publicación en el Diario Oficial del Decreto	24 de septiembre de 2003
Iniciativa	MOP por razones de interés público
Objeto	Modificación de las condiciones de la puesta en servicio provisoria de las obras y de la dirección de cobro para las plazas de peaje
Convenio Complementario N° 5	
Fecha de Suscripción	09 de junio de 2006
Decreto de aprobación	D.S. N°514 del 13 de julio de 2006
Publicación en el Diario Oficial del Decreto	16 de noviembre de 2006
Objeto	<p>Se establece la forma, modo y época en que el MOP dará cumplimiento a la sentencia arbitral dictada el 07.06.05</p> <p>Se regularizan las modificaciones introducidas mediante Resoluciones DGOP (Exenta) N° 1381 del 15.07.03 y N° 1623 del 30.06.04.</p> <p>Se determina la implementación del acuerdo contenido en el Acta de Conciliación de 18.01.06</p>
Compensaciones en el régimen económico de la concesión	<p>En cumplimiento de la Sentencia Arbitral de fecha 07.06.05</p> <p>UF 90.000 el 30.11.06</p> <p>UF 329.027,56 el 30.04.07</p> <p>UF 329.027,56 el 30.04.08</p> <p>Como consecuencia de la forma de pago indicada anteriormente la sociedad concesionaria incurrirá en costos de financiación. Por este concepto el MOP pagará a la SC un monto único y total de UF 15.000, a más tardar el último día hábil de abril de 2007</p> <p>a) UF 17.000 que corresponde al valor original de las inversiones asociadas al proyecto denominado "Conexión del Troncal Sur con el Par Vial Álvarez – Limache".</p> <p>b) UF 31.483,7 en un plazo que vence el 31.12.06</p>

Pagos del concesionario al MOP	UF 250.000 en total por los siguientes conceptos: Instalaciones: UF 50.000 Estudios: UF 100.000 Vialidad Complementaria: UF 100.000
	- Pagos por Concepto de Expropiaciones ▪ UF 2.150.000 por una vez
	- Pagos por concepto de Administración y Control del Contrato de Concesión ▪ UF 24.000 al año, durante la etapa de construcción ▪ UF 300 al mes, durante la etapa de explotación
Pagos del MOP al concesionario	Premio por seguridad vial

Este proyecto comprende la ejecución, conservación y explotación de una autopista de 141.36 Kms. de longitud que incluye:

- 109,60 kilómetros de trazado por la Ruta 68
- 21,06 kms. por el Troncal Sur y
- 10,70 kms. por Vía Las Palmas.

Ruta 68: desde Santiago hasta Valparaíso por bajada Santos Ossa:

Sector I: Km. 0,00 Pajaritos a Km. 53,50 Boca Oriente Túnel Zapata.

Sector II: Km. 53,50 Boca Oriente Túnel Zapata a Km. 109.30 Valparaíso bajada Santos Ossa.

Troncal Sur y Ruta 60 Ch:

Sector III: Troncal Sur entre los Kms. 87,00 y 107,98, y Ruta 60 Ch entre el Enlace Agua Santa - Ruta 68 y la Cantonera Norte del Viaducto El Salto - Vía Las Palmas.

Principales obras en la Ruta 68:

- Los túneles Lo Prado 2 y Zapata 2, y la rehabilitación y modernización de los túneles preexistentes del mismo nombre.

- Construcción 59,9 kms. de calles de servicio, 10 intersecciones a desnivel, 14 atraviesos, 5 estructuras de puentes, 8 pasarelas peatonales y 19 paraderos de buses y se instalaron 70 kms. de cierres perimetrales.

- Rehabilitación 46 kms. de calzada existente, se ampliaron a segundas calzadas los accesos a los túneles, se rectificó el trazado anterior y se construyeron sectores con mediana restringida y pistas auxiliares para tránsito lento. Se mejoraron y modificaron 27 accesos a nivel tipo direccionales y 33 del tipo cuello simple, entre otras faenas.

- La construcción, el mejoramiento y la mantención del sistema de drenaje y saneamiento, la implementación de la seguridad, señalización y demarcación en toda la ruta.

Principales obras en Troncal Sur:

- La construcción de una autopista de doble calzada de 20,6 kms, con control total de accesos y todos los cruces desnivelados. Se hicieron dos túneles gemelos de una calzada y dos pistas cada uno, de 580 y 470 mts de longitud respectivamente; un viaducto de doble calzada de 460 metros, 8 intersecciones desniveladas, 12 atravesos y 3 kms. de calles de servicios, y se instalaron 14,5 kms. de cierres perimetrales.

Principales obras en Ruta 60 CH:

- La construcción de un retorno a desnivel entre los Kms. 5,0 y 7,3 en el sentido Con-Con - Viña del Mar, el mejoramiento del ramal del enlace Rodelillo -Paso Superior Agua Santa en dirección Las Palmas-Santiago, con una pista de aceleración e iluminación de la estructura.

Beneficios

La Ruta 68 constituye la principal conexión entre la Región Metropolitana y la Región de Valparaíso, favoreciendo el transporte fluido y seguro de carga y de pasajeros. Su trazado permite un fácil acceso al puerto de Valparaíso, Viña del Mar, Quilpué y a otras ciudades interiores, a través del Troncal Sur y del Camino Las Palmas. Ciudades y zonas que se caracterizan por tener una importante actividad frutícola, industrial y minera en el país y, por sobre todo, por presentar un permanente nivel de turismo durante todo el año alcanzando un flujo vehicular de 2.100.000 durante la temporada de verano.

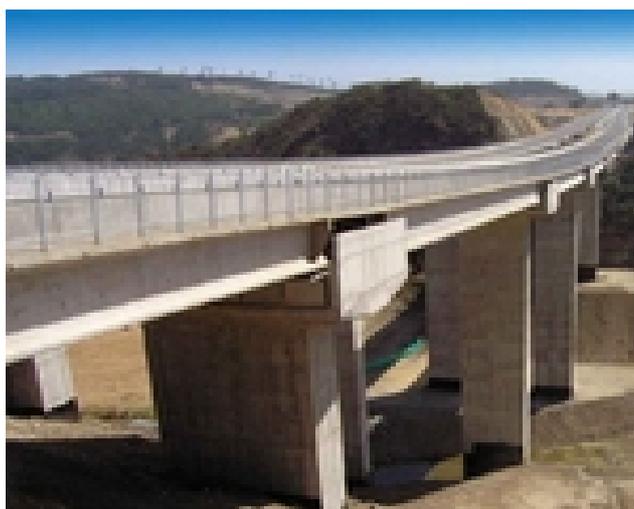
Paralelamente, mejoró la accesibilidad poniente al Gran Santiago, a la circunvalación Américo Vespucio y al sector industrial de Quilicura. Facilitó el transporte de carga y pasajeros, reduciendo considerablemente los tiempos de viaje entre ambas regiones. Su diseño incluye elementos que mejoraron notablemente la seguridad, como defensas camineras en la mediana y en la berma, protección de elementos duros, nueva y moderna señalización fija y móvil, demarcación del pavimento, Iluminación y paisajismo en las intersecciones desniveladas, mantención y conservación de calzadas existentes, mantenimiento y reparación de puentes existentes y mantención y mejoramiento de los sistemas de drenaje. Adicionalmente, se incorporó una moderna tecnología de sistemas de circuito cerrado de televisión (de punta para el control y monitoreo de los túneles Lo Prado 1 y 2 y Zapata 1 y 2. En efecto, éstos cuentan con salas de control que están en permanente contacto con los servicios de emergencia y poseen sensores de opacidad y de concentración de gases que activan automáticamente la ventilación y sistemas de detección automática de incendios, que activan las alarmas en caso de incidentes. La iluminación también se controla automáticamente y es regulada de acuerdo a la hora y a las condiciones exteriores ambientales. En la Ruta 68 se instalaron 284 citófonos de

emergencia SOS, incluso dentro de los túneles. También tiene áreas de control policial con moderna edificación y helipuerto y áreas de servicios generales con estaciones de venta de combustibles, estacionamientos, cafetería, servicios higiénicos y lugares de descanso. Entre otros servicios, para los usuarios, hay que mencionar camiones grúa, vehículos de patrullaje y asistencia mecánica, ambulancias, primeros auxilios y personal paramédico.

En aproximadamente el 70% de la autopista se puede circular a 120 km/hr., lo que se traduce en considerables ahorros en los tiempos de viaje para los usuarios.

Red Vial Litoral Central

Octubre de 2007



Red Vial Litoral Central	
Licitante Adjudicatario: "Consortio Acciona - Sacyr Chile", formado por las empresas Sacyr Chile S.A., Acciona S.A. y Necso Entrecanales Cubiertas S.A.	
Sociedad Concesionaria: "Litoral Central S.A."	
Socios a Septiembre de 2007: Itinere Chile S.A., 50%; Acciona Concesiones Chile S.A., 49%; Acciona Infraestructura S.A., 0,50% y Acciona S.A., 0,50%	
Localización: Camino costero que se extiende desde Cartagena por el sur, hasta Algarrobo, por el norte	
Decreto de adjudicación	D.S. MOP N°3590 del 18 de agosto de 2000
Publicación en el Diario Oficial	11 de noviembre de 2000
Constitución legal sociedad concesionaria	02 de enero de 2001
Presupuesto oficial	UF 2.383.470
Monto Inversión Oferta Técnica	US\$ 104.495.983
Monto Inversión Oferta Técnica	UF 3.329.886
Kilómetros concesionados	Sector 1: 24,1 kms. Sector 2: 33,3 kms. Sector 3: 22,4 kms.
Modificaciones del Contrato	Convenio Complementario N° 1
Apertura Ofertas Técnicas	16 de junio del 2000

Apertura Ofertas Económicas	30 de junio del 2000
Inicio de la Concesión	16 de noviembre de 2001
Plazo de Concesión	30 años
Fin de la concesión	16 de noviembre de 2031
Puesta en Servicio Provisoria	18 de febrero de 2004
Puesta en Servicio Definitiva	28 de diciembre de 2004
Factores de licitación	a) Tarifa máxima a cobrar en el sector 1: Oferta del Licitante Adjudicatario: 60 \$/km. (expresada en \$/km. Al 31.12.97). b) Subsidio solicitado al Estado: Solicitud del Licitante Adjudicatario: UF 845.000
Sistema de cobro de tarifa, ajuste tarifario y su revisión	Sistema de cobro de tarifa: por derecho de paso o por uso efectivo. El valor de la tarifa se reajustará a partir del mes de enero de cada año de explotación y cada vez que se compruebe una inflación acumulada, desde la última revisión, superior al 15%. Cada 2 años el concesionario podrá solicitar de manera justificada una revisión del sistema de reajuste de las tarifas máximas y de los sistemas de cobro que estuviere utilizando.
Distribución de riesgos entre la sociedad concesionaria y el Estado	Ingreso Mínimo Garantizado (IMG). Coparticipación del Estado en los Ingresos de la Sociedad Concesionaria: el concesionario deberá pagar al MOP, el 50% de la diferencia entre el ingreso anual de la sociedad concesionaria y la Banda Superior de ingresos, según tabla incluida en el Decreto de Adjudicación.

CONVENIOS COMPLEMENTARIOS SUSCRITOS	
Convenio Complementario N° 1	
Fecha de Suscripción	30 de abril de 2004
Decreto de aprobación	D.S. N°498 del 23 de junio de 2004
Publicación en el Diario Oficial del Decreto	29 de septiembre de 2004
Iniciativa	MOP y sociedad concesionaria
Objeto	Nuevas inversiones, por insuficiencia de algunas de las obras.
Monto en nuevas obras	UF 775.250
Compensaciones en el régimen económico de la concesión	- El MOP pagará 7 cuotas anuales, siendo la primera por UF 21.000. Las restantes seis corresponderán a cuotas anuales e iguales de UF 160.000, cada una, a contar del año 2005 - UF 4.548,83, equivalente al 52% de lo recaudado en la plaza de peaje troncal del sector 3, desde la fecha de PSP del mismo y hasta la PSP del sector 1 – A, con la consecuente incorporación a la PSP del sector 3 del tramo denominado Variante Las Pataguas.

Pagos del concesionario al MOP	- Estudios para el diseño del Anteproyecto Referencial UF 100.000
	- Pagos por Concepto de Expropiaciones ▪ UF 270.000 por una vez
	- Pagos por concepto de Administración y Control del Contrato de Concesión ▪ UF 9.500 al año, durante la etapa de construcción ▪ UF 3.600 al año, durante la etapa de explotación
Pagos del MOP al concesionario	Ocho cuotas anuales de UF 137.115
	Subsidio del Estado al Oferente: El MOP pagará a la sociedad concesionaria un monto máximo, incluidos todos los impuestos, de UF 915.000. Este monto sólo se pagará si el Licitante lo solicita en su Oferta Económica.

Este proyecto tiene el objetivo de habilitar una nueva red en el litoral central a través de un camino costero que se extiende desde Cartagena por el sur, hasta Algarrobo por el norte. Éste se complementó con la vialidad existente mejorada, logrando dar conexión al camino Santiago-Valparaíso-Viña del Mar, en el sector de Casablanca, y al camino Santiago-San Antonio, en el sector de Aguas Buenas. La red vial está dividida en tres sectores:

Sector 1: Nuevo Camino Costero Cartagena-Algarrobo, desde el sector Aguas Buenas en la Ruta 78 hasta la Ruta F-90, con una longitud de 24,1 kms.

Está concebido como una alternativa paralela a la actual vía y tiene una velocidad de diseño de 80 Km. /hr. Contempló la construcción de doble calzada en 3,78 kms. y de calzada simple de 20,35 kms. en su eje principal; asimismo se ejecutó la calzada simple en 12,13 kms. para acceder a los balnearios de Las Cruces, El Tabo y Punta de Tralca y 5,99 kms. de terceras pistas para tráfico más lento. Entre otros elementos, también consideró la construcción de un viaducto de tres estructuras de puentes, ocho intersecciones a desnivel, ocho atraviesos, 7,1 kms. de calles de servicios y diez paraderos de buses.

Sector 2: Ruta F-90 Algarrobo-Casablanca, de 33,3 kms. de longitud. Este sector tiene una velocidad de diseño de 100 Km./hr., con restricciones puntuales a 80 Km./hr. Contempló la construcción de 4,05 kms. de segunda calzada, 3,11 kms. de terceras pistas, 4,60 kms. de calles de servicios, así como la pavimentación y mejoramiento de 33 kms. Además, se hicieron dos intersecciones a desnivel con conexión a la Ruta F-90, tres intersecciones para retorno a nivel y diez paraderos de buses, y se mejoraron dos estructuras para puentes existentes y tres nuevos accesos para los sistemas de drenaje y saneamiento

Sector 3: Ruta F-962-G y Camino Costero Interior Orrego Abajo-Quillaicillo y Variante Las Pataguas, con una longitud de 22,4 kms. Con una velocidad de diseño de 80 kms./hr, en este sector de la red se construyeron 10,08 kms. de calzada simple, 2,12 kms. de terceras pistas para tráfico lento y se repavimentaron 10,38 kms.

Por otro lado, se edificó una estructura de puente en calzada simple, dos intersecciones a desnivel sin conexión al camino Malvilla-Orrego. Abajo, tres accesos nuevos a nivel, calles de servicio, tres atravesos y cuatro paraderos de buses. También se rectificaron caminos, se mejoraron, al menos, cinco accesos a nivel ya existentes y los sistemas de drenaje y saneamiento.

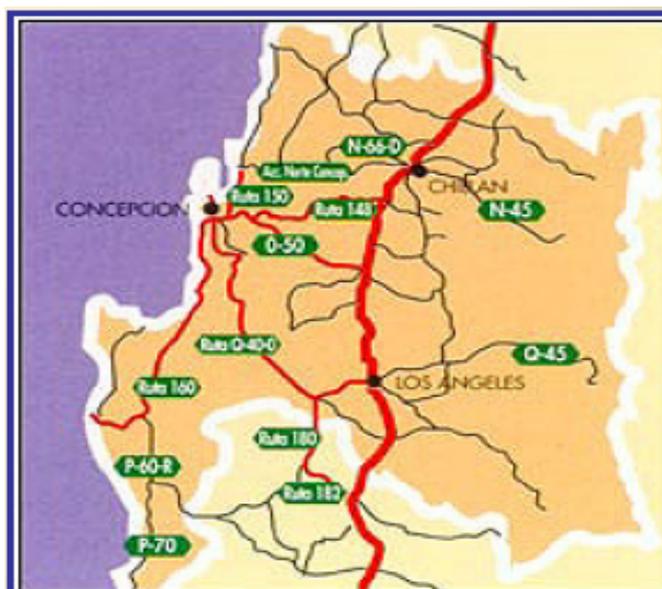
BENEFICIOS:

La Región de Valparaíso, la Metropolitana y la Región del Libertador Bernardo O´Higgins, constituyen la macrozona central de Chile. Tanto su ubicación en relación a las áreas productivas del norte y sur del país, como su emplazamiento cercano al sistema portuario de San Antonio, Valparaíso y en menor escala Quintero, son factores que determinan que esta zona genere importantes actividades asociadas a la industria, al comercio, al sector inmobiliario, agrícola, forestal, al turismo y al transporte.

La ruta también cuenta con personal especializado, ambulancia, camión grúa y vehículo de patrullaje las 24 horas, con sistema de comunicación con su base, Carabineros de Chile, y centros asistenciales, y teléfonos de emergencia cada dos kilómetros a ambos lados de la ruta.

Ruta 5, Tramo Chillán - Collipulli

Octubre de 2007



Tramo Chillán - Collipulli	
Licitante Adjudicatario: Consorcio formado por las empresas Tribasa Cono Sur S.A. y Tribasa Chile S.A.	
Sociedad Concesionaria: "Autopista del Bosque S.A."	
Socios a Septiembre de 2007: Cintra Chile Ltda., 99,99%; Cintra Inversiones y Asesorías Chile Ltda., 0,01%	
Localización: se inicia en la localidad de Rucapequén, Km. 412,800 comuna de Chillán Viejo, provincia de Ñuble, y finaliza en Collipulli, Km. 5473,760 comuna del mismo nombre, en la provincia de Malleco.	
Decreto de adjudicación	D.S. MOP N° 576 del 30 de junio de 1997
Publicación en el Diario Oficial	14 de octubre de 1997
Constitución legal sociedad concesionaria	26 de noviembre de 1997
Monto Inversión Oferta Técnica	US\$ 242.095.721
Monto Inversión Oferta Técnica	UF 7.417.801
Kilómetros concesionados	160,2
Modificaciones del Contrato	Convenio Complementario N° 1 Convenio Complementario N° 2 Convenio Complementario N° 3

Apertura Ofertas Técnicas	04 de marzo de 1997
Apertura Ofertas Económicas	19 de marzo de 1997
Inicio de la Concesión	10 de junio de 1998
Plazo de Concesión	Variable (Modificado por Convenio Complementario N° 1 y 2)
Puesta en Servicio Provisoria - Tramo i (km.412,800 - km.498,800) - Tramo iia (km. 498,800 - km.522,160) - Tramo iib (km. 522,160 - km. 573,760)	16 de diciembre de 2000 16 de julio de 2002 15 de enero de 2002
Puesta en Servicio Definitiva	11 de junio de 2003
Factores de licitación	a) Tarifa por peaje Oferta del Licitante Adjudicatario: \$ 1.128 (pesos al 31/12/94)
	b) Plazo de la concesión Oferta del Licitante Adjudicatario: 300 meses
Sistema de cobro de tarifa, ajuste tarifario y su revisión	Sistema de cobro por derecho de paso o tradicional: se cobra al usuario de la carretera por el derecho de paso en un lugar determinado de la calzada, sin considerar la distancia recorrida por el vehículo dentro del área de concesión.
	El valor de la tarifa se reajustará en el mes de enero de cada año.
	Cada 2 años el concesionario podrá solicitar de manera justificada una revisión del sistema de reajuste de las tarifas máximas y de los sistemas de cobro que estuviere utilizando.
Distribución de riesgos entre la sociedad concesionaria y el estado	Ingreso Mínimo Garantizado La suma de los Ingresos Mínimos Garantizados actualizados, no podrá ser superior a UF 4.927.000
	Coparticipación del Estado en los Ingresos de la Sociedad Concesionaria: Para el siguiente mes en que se cumpla la fórmula previamente establecida en las Bases de Licitación, la Sociedad Concesionaria procederá a pagar el 50% de sus ingresos.

CONVENIOS COMPLEMENTARIOS SUSCRITOS	
Convenio Complementario N° 1	
Fecha de Suscripción	30 de octubre de 2000
Decreto de aprobación	D.S. N° 4939 del 31 de octubre de 2000
Iniciativa	MOP
Inversión en obras	UF 233.615
Principales obras	Extensión del límite norte de la obra, modificaciones y mejoramientos de las obras contratadas, como modificación de trazado y construcción de By Pass en San Carlos de Purén, traslados del eje en sector Santa Clara y la construcción de nuevas obras
Compensaciones en el régimen económico de la concesión	Ampliación plazo de concesión original en 13 meses. Por lo tanto, el plazo total de concesión será de 275 meses, contados a partir del 10/06/98
	La S.C. podrá iniciar el cobro de tarifas en el sector i) Rucapequén – Inicio By Pass Los Angeles una vez obtenida la autorización de PSP del sector y tomando en cuenta lo dispuesto en el artículo 1.14 de las BALI. Con todo, la concesionaria no podrá iniciar dicho cobro antes del 01/12/00
	Se modifica el plazo máximo para la PSP del sector ii) Inicio By Pass Los Angeles – Collipulli. Este será de 37 meses contados desde el 10/12/98, es decir la fecha máxima para la PSP es el 10/01/02

Convenio Complementario N° 2	
Fecha de Suscripción	21 de diciembre de 2001
Decreto de aprobación	D.S. N° 2249 del 31 de diciembre de 2001
Iniciativa	MOP
Inversión en obras	UF 407.580,68
Objetivo	Mejorar la seguridad en el tránsito y disminuir los impactos territoriales de la obra, en especial del sector ii) denominado Inicio By Pass Los Ángeles – Collipulli
Compensaciones en el régimen económico de la concesión	Pago por UF 912.428,54

Convenio Complementario N° 3	
Fecha de Suscripción	07 de abril de 2004
Decreto de aprobación	D.S. N° 308 del 19 de abril de 2004
Iniciativa	MOP
Inversión en obras	UF 658.998,34
Objetivo	Nuevas inversiones
Compensaciones en el régimen económico de la concesión	Derecho al Mecanismo de Distribución de Ingresos (MDI)
	Plazo variable de concesión. Modifica el plazo establecido en el numeral 5.1 de la cláusula quinta del Convenio Complementario N° 2

Pagos del concesionario al MOP	UF 350.000 por concepto de Aporte a la Construcción
	- Pagos por Concepto de Expropiaciones <ul style="list-style-type: none"> ▪ UF 400.000
	- Pagos por concepto de Administración y Control del Contrato de Concesión <ul style="list-style-type: none"> ▪ UF 7.500 al año, durante la etapa de construcción ▪ UF 250 al mes, durante la etapa de explotación
Pagos del MOP al concesionario	Subvención. Se pagará anualmente a partir del mes siguiente de cumplido el 4° año de concesión, siempre que se haya otorgado la PSP y hasta el fin original de la concesión
	Premio por seguridad vial

Se trata de una autopista de doble calzada de dos pistas cada una y una extensión de 160,2 kilómetros, que se inician en la localidad de Rucapequén, Km. 412,800 comuna de Chillán Viejo, provincia de Ñuble, y finaliza en Collipulli, Km. 5473,760 comuna del mismo nombre, en la provincia de Malleco.

Esta carretera se construyó sobre un trazado ya existente, tiene una plataforma de 25 metros de ancho pavimentada con mezcla asfáltica, con berma en doble calzada y una velocidad de diseño de 120 km/h. Posee un estándar de camino pavimentado y entre sus obras se incluyó la construcción de tres by passes que evitan el tránsito de vehículos por las siguientes localidades:

- Salto del Laja (desde el km 477,230 al 483,575)
- Los Ángeles (km 478,800 al 522,160)
- San Carlos de Purén (km 523,000 al 527,000)

Principales obras:

- 30 puentes de hormigón armado, 417 obras de arte, 36 enlaces y atravesos, 17 pasarelas peatonales, calles de servicio, pasos de maquinaria agrícola y ganado, ciclovías y paraderos de buses. Tiene dos plazas de peajes troncales en Santa Clara y Las Maicas, 12 peajes laterales y una plaza de pesaje en ambos sentidos de la ruta.

Beneficios

El tramo Chillán-Collipulli permite ahorrar tiempos de viaje, ofrece más seguridad vial y confort a los usuarios y conecta en forma expedita a grandes centros urbanos del centro y sur del país. Une a importantes centros productivos con mercados locales y empalmes a puertos y pasos fronterizos de gran actividad. Potencia una relación intraregional más fluida entre las comunas y provincias de la Región del Bio Bio, que aporta con el 10% al PIB nacional, con su capital, Concepción, y viceversa. Tiene vigilancia caminera las 24 horas, 166 citófonos S.O.S. de emergencia cada dos kilómetros a ambos lados de la ruta, estacionamientos para camiones,

auxilio mecánico con grúa, ambulancia y primeros auxilios, servicios de control, demarcación, señalética, tres áreas de servicios generales con iluminación, espacios de recreo, agua potable y servicios higiénicos. La cantidad de vehículos que transitó por esta carretera se incrementó de 2.603.124 en 2001 a 3.792.078 en 2002 y a 4.418.529 en los primeros ocho meses de 2003. Para los mismos períodos, los vehículos livianos pasaron de 1.342.022 a 1.918.267 y a 2.464.151 y los pesados de 1.261.102 a 1.873.811 y a 1.954.378 respectivamente. La explotación de la concesión genera empleos tanto para la planta operadora como para subcontratos de diverso tipo, para trabajos administrativos y de servicios, de mantenimiento del camino y equipos, de jardinería, de recaudación, prevención y seguridad, entre otros.

Ruta 5, Tramo Collipulli-Temuco

Octubre de 2007



Tramo Collipulli - Temuco	
Licitante Adjudicatario: Consorcio formado por las empresas Ferrovial Chile Ltda. y Agroman Chile.	
Sociedad Concesionaria: "Ruta de la Araucanía S.A."	
Socios a Septiembre de 2007: Cintra Chile Ltda., 100%; Ferrovial Agroman Agencia en Chile., 0%	
Localización: entre los kilómetros 574,180 y 718,330 de la Ruta 5 Sur, en la Región de la Araucanía	
Decreto de adjudicación	D.S. MOP N° 443 del 20 de abril de 1998
Publicación en el Diario Oficial	08 de julio de 1998
Constitución legal sociedad concesionaria	04 de septiembre de 1998
Presupuesto oficial	UF 7.131.000
Monto Inversión Oferta Técnica	US\$ 257.917.904
Monto Inversión Oferta Técnica	UF 6.635.862
Kilómetros concesionados	144,158

Modificaciones del Contrato	Convenio Complementario N° 1 Convenio Complementario N° 2 Convenio Complementario N° 3 Convenio Complementario N° 4 Convenio Complementario N° 5
Apertura Ofertas Técnicas	4 de Noviembre de 1997
Apertura Ofertas Económicas	5 de Diciembre de 1997
Inicio de la Concesión	17 de marzo de 1999
Plazo de Concesión	Variable (modificado por Convenio Complementario N° 4)
Fin de la concesión	17 de marzo de 2024
Puesta en Servicio Provisoria Tramo i km.574,18 - km.659,5 Puesta en Servicio Provisoria Tramo ii km.679,5 - km.718,33 Puesta en Servicio Provisoria Tramo iii km.659,5 - km.679,5	07 de junio de 2001 25 de abril de 2002 30 de diciembre de 2002
Puesta en Servicio Definitiva Tramo iii Puesta en Servicio Definitiva Sectores i e ii	20 de octubre de 2003 03 de septiembre de 2003
Factores de licitación	a) Tarifa por peaje: Oferta del Licitante Adjudicatario: \$ 1.000 (pesos al 31.12.94)
	b) Pago por Bienes y Derechos utilizados en la concesión: Oferta del Licitante Adjudicatario: UF 585.299
Sistema de cobro de tarifa, ajuste tarifario y su revisión	Sistema de cobro por derecho de paso o tradicional: se cobra al usuario de la carretera por el derecho de paso en un lugar determinado de la calzada, sin considerar la distancia recorrida por el vehículo dentro del área de concesión.
	El valor de la tarifa se reajustará en el mes de enero de cada año.
	Cada 2 años el concesionario podrá solicitar de manera justificada una revisión del sistema de reajuste de las tarifas máximas y de los sistemas de cobro que estuviere utilizando.
Distribución de riesgos entre la sociedad concesionaria y el estado	Ingresos Mínimos Garantizados, los que no podrán ser superior a UF 6.694.000
	Coparticipación del Estado en los Ingresos de la Sociedad Concesionaria: Para el siguiente mes en que se cumpla la fórmula previamente establecida en las Bases de Licitación, la Sociedad Concesionaria procederá a pagar el 50% de sus ingresos.

CONVENIOS COMPLEMENTARIOS SUSCRITOS	
Convenio Complementario N° 1	
Fecha de Suscripción	02 de octubre de 2000
Decreto de aprobación	D.S. N° 4628 del 27 de octubre de 2000
Iniciativa	MOP y Sociedad Concesionaria
Inversión en obras	UF 369.959
Objetivo	anticipar la construcción del By Pass Temuco
Compensaciones en el régimen económico de la concesión	Se paga con financiamiento directo el 30.01.03

Convenio Complementario N° 2	
Fecha de Suscripción	25 de enero de 2001
Decreto de aprobación	D.S. N° 47 del 30 de enero de 2001
Iniciativa	MOP
Inversión en obras	UF 315.024
Objetivo	modificar y anticipar al tránsito en estándar de dobles calzadas correspondientes al sector i) Collipulli - Cajón
Compensaciones en el régimen económico de la concesión	Habilitación al tránsito, traspaso de peaje y pago directo

Convenio Complementario N° 3	
Fecha de Suscripción	30 de enero de 2002
Decreto de aprobación	D.S. N° 162 del 31 de enero de 2002
Iniciativa	MOP
Inversión en obras	UF 405.807
Principales obras	Adelantar la habilitación del sector ii) Licanco – Gorbea Aumentar la inversión original del sector ii) y sector iii)
Compensaciones en el régimen económico de la concesión	habilitación anticipada del sector ii) Licanco – Gorbea y pago diario del MOP en un monto variable hasta abril de 2002

Convenio Complementario N° 4	
Fecha de Suscripción	07 de noviembre de 2003
Decreto de aprobación	D.S. N° 1385 del 25 de noviembre de 2003
Iniciativa	MOP
Inversión en obras	UF 836.122,47
Objetivo	Nuevas obras
Compensaciones en el régimen económico de la concesión	Derecho al Mecanismo de Distribución de Ingresos (MDI) Plazo variable de concesión.

Convenio Complementario N° 5	
Fecha de Suscripción	16 de junio de 2006
Decreto de aprobación	D.S. N° 513 del 13 de julio de 2006
Objetivo	Dar cumplimiento a la conciliación aprobada por Comisión Arbitral
Compensaciones en el régimen económico de la concesión	UF 220.000

Pagos del concesionario al MOP	UF 425.000 por concepto de Instalaciones, Estudios, Vialidad Complementaria y Compensaciones
	Por Infraestructura preexistente
	- Pagos por Concepto de Expropiaciones <ul style="list-style-type: none"> ▪ UF 633.000
	- Pagos por concepto de Administración y Control del Contrato de Concesión <ul style="list-style-type: none"> ▪ UF 20.000 al año, durante la etapa de construcción ▪ UF 250 al mes, durante la etapa de explotación
Pagos del MOP al concesionario	Por concepto de Bienes y Derechos utilizados en la concesión
	Premio por seguridad vial Premio por tránsito expedito

El proyecto comprende la construcción, conservación y explotación de una autopista de doble calzada de alto estándar entre los kilómetros 574,180 y 718,330 de la Ruta 5 Sur, en la Región de la Araucanía, con una extensión de 144,158 kms. y una velocidad de diseño de 120 km/h.

La concesión abarca el espacio territorial de las comunas de Collipulli, Ercilla y Victoria, en la provincia de Malleco, y de las de Lautaro, Vilcún, Temuco, Padre Las Casas, Freire, Pitrufquén y Gorbea, en la provincia de Cautín.

Principales obras:

- Ampliación a segundas calzadas, incluidos sus puentes, en 118,2 kms.
- Mejoramiento de las calzadas existentes, con repavimentación en algunos sectores.
- Construcción de los by passes de Temuco y Gorbea, de 15 intersecciones a desnivel conectadas a la ruta y de 16 sin conexión a ésta, de 17 puentes y el mantenimiento de los restantes.
- Emplazamiento de calles de servicio, 22 pasarelas peatonales, un paso peatonal bajo nivel, un paso bajo línea férrea, 5 pasos superiores, 31 atravesos, 260 alcantarillas, 66 paraderos de buses y 6,33 kms. de pantallas acústicas.

Beneficios

La nueva autopista genera una mayor capacidad y fluidez al tránsito de larga distancia, liberando de éste a los centros urbanos aledaños a la ruta y aportando seguridad y rapidez a vehículos livianos y pesados que circulan por ella.

La construcción de los respectivos by passes evita que el tráfico de larga distancia pase por Temuco y Gorbea, como ocurría antes, lo que originaba una gran congestión y molestias en el radio urbano de estas ciudades.

Beneficiará a los sectores agropecuarios, lechero y maderero de la zona, así como al transporte terrestre de productos de toda La Araucanía, que movilizan su carga a regiones situadas al sur, al centro y al norte de Temuco, especialmente a la Región Metropolitana.

También ofrece una mejor conexión con rutas que van a centros turísticos al oriente y al poniente de la autopista y a pasos fronterizos con Argentina.

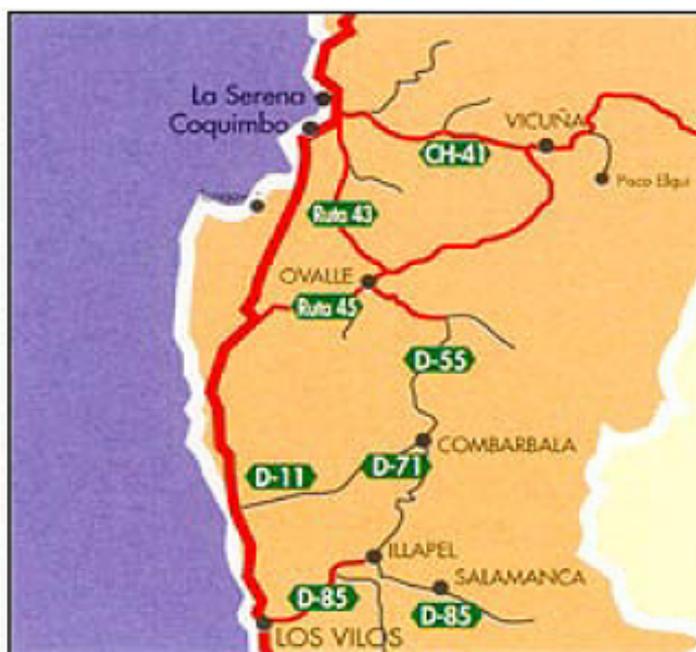
Su alto estándar y su velocidad de diseño ahorran tiempos de viaje y otorgan mayor seguridad y confort a los usuarios, que disponen de una serie de servicios gratuitos en toda la concesión.

En efecto, la autopista cuenta con dos áreas de control policial con modernos edificios y helipuertos. Asimismo tiene tres áreas de servicios generales dotados de estacionamientos, zonas de descanso y servicios higiénicos, complementándose lo anterior, en el caso del Área de Servicio Pillanllelbún, ubicada por el lado Oriente de la Ruta, con la presencia de una estación para abastecimiento de combustible y cafetería.

En toda su longitud, dispone además de 148 citófonos SOS de emergencia, situados alternadamente cada dos kilómetros aproximadamente, dos camiones grúas, dos ambulancias con paramédicos, atención de primeros auxilios, cuatro vehículos de patrullaje y dos de asistencia mecánica, así como de cuatro pantallas de mensaje variable.

Ruta 5, Tramo Los Vilos - La Serena

Octubre de 2007



Los Vilos - La Serena	
Licitante Adjudicatario: Sacyr Chile S.A.	
Sociedad Concesionaria: "Sociedad Concesionaria del Elqui S.A."	
Socios a Septiembre de 2007: Itinere Chile SA., 75% y Abertis Infraestructuras Chile LTDA., 25%	
Localización: Región de Coquimbo	
Decreto de Adjudicación	D.S.MOP N°164 del 20 de febrero de 1997
Constitución legal sociedad concesionaria	02 de junio de 1997
Presupuesto oficial	UF 7.986.500
Monto Inversión Oferta Técnica	US\$ 250.000.000
Monto Inversión Oferta Técnica	UF 7.864.248
Kilómetros concesionados	228,650

Modificaciones del Contrato	Convenio Complementario N° 1 Convenio Complementario N° 2 Convenio Complementario N° 3
Apertura Ofertas Técnicas	23 de diciembre de 1996
Apertura Ofertas Económicas	31 de diciembre de 1996
Inicio de la Concesión	16 de diciembre de 1997
Plazo de Concesión	25 años
Puesta en Servicio Provisoria tramo i	19 de octubre de 2000
Puesta en Servicio Provisoria tramo ii	15 de septiembre de 1999
Puesta en Servicio Definitiva	11 de marzo 2002
Factores de licitación	Tarifa: Oferta del Licitante Adjudicatario: \$ 1.250 (modificada por Convenio Complementario N° 2)
Plazo de la concesión	Oferta del Licitante Adjudicatario:300 meses
Sistema de cobro de tarifa, ajuste tarifario y su revisión	Sistema de cobro por derecho de paso o tradicional: se cobra al usuario de la carretera por el derecho de paso en un lugar determinado de la calzada, sin considerar la distancia recorrida por el vehículo dentro del área de concesión
	El valor de la tarifa se reajustará a partir del 1 de enero de cada año y cada vez que se compruebe una inflación acumulada, desde la última revisión, superior al 15%.
	Cada 2 años el concesionario podrá solicitar de manera justificada una revisión del sistema de reajuste de las tarifas máximas y de los sistemas de cobro que estuviere utilizando.
Distribución de riesgos entre la sociedad concesionaria y el estado	Ingreso Mínimo Garantizado (IMG)
	Coparticipación del Estado en los Ingresos de la Sociedad Concesionaria

CONVENIOS COMPLEMENTARIOS SUSCRITOS	
Convenio Complementario N° 1	
Fecha de Suscripción	14 de diciembre de 1999
Decreto de aprobación	D.S. N° 3672 del 24 de diciembre de 1999
Iniciativa	MOP
Monto en obras	U.F. 32.757
Principales obras	Habilitar y pavimentar un desvío en la Ruta 5 sector Puente El Teniente
	Ejecución de obras en el área de influencia de la concesión en el sector El Panul
	Construcción de un atraveso desnivelado en el sector Km. 430, 420 de la Ruta 5 Norte
Compensaciones en el régimen económico de la concesión	El MOP descontará el monto de las nuevas inversiones (U.F. 32.757) de la tercera cuota de aporte a la construcción.

Convenio Complementario N° 2	
Fecha de Suscripción	14 de diciembre de 2001
Decreto de aprobación	D.S. N° 2110 del 28 de diciembre de 2001
Iniciativa	MOP
Monto en obras	U.F. 267.322
Objetivo	Modifica, por razones de urgencia, las características de las obras y servicios contratados y autoriza el cobro de tarifas que indica
Compensaciones en el régimen económico de la concesión	Modificase sólo en las plazas de peaje troncal la tarifa base Po, expresada en pesos del 31/12/94, desde un valor de \$ 1.140 a \$ 1.250 (tarifa base modificada o Poc).

Convenio Complementario N° 3	
Fecha de Suscripción	02 de noviembre de 2000
Decreto de aprobación	D.S. N° 5278 de 06 de diciembre de 2000
Iniciativa	MOP y sociedad concesionaria
Objetivo	Ampliar y mejorar las obras y servicios del proyecto originalmente contratado
Monto en obras	obras iniciales U.F. 15.973 obras complementarias U.F. 37.575
Compensaciones en el régimen económico de la concesión	Derecho a optar al Mecanismo de Cobertura Cambiaria (MCC)
Resolución que otorga MCC	Res. DGOP N°2153 de 10 de septiembre de 2001

Pagos del concesionario al MOP	UF 250.000 por concepto de Instalaciones, Vialidad Complementaria y Estudios
	- Por concepto de Expropiaciones <ul style="list-style-type: none"> ▪ UF 100.000
	- Por concepto de Administración y Control del Contrato de Concesión <ul style="list-style-type: none"> ▪ UF 7.500 al año, durante la etapa de construcción ▪ UF 3.000 al año, durante la etapa de explotación
Pagos del MOP al concesionario	Premio por seguridad vial y tránsito expedito

Esta moderna autopista de 228,650 kilómetros, con doble calzada y diseñada para una velocidad de 120 km/h, se construyó en el mismo trazado de la Ruta 5 Norte. Ubicada en la Región de Coquimbo, la concesión se inicia al norte de Los Vilos, en el km 229,100, y termina en La Herradura de Coquimbo, en el km 457,750.

Es la principal conexión con el norte chico de Chile, que tiene gran potencial turístico, frutícola y agroindustrial en Coquimbo, La Serena, el Valle del Elqui y Limarí. Además, acerca a las zonas mineras de la Región de Atacama y de Antofagasta, integrando a la Región de Coquimbo con Argentina a través del Paso Los Libertadores.

Integra al norte chico con el grande, con la zona central y con Argentina. Otorga buenos accesos a la población, principalmente rural, a servicios y equipamientos de educación, salud, turísticos, financieros, comerciales, industriales y otros de las comunas de Los Vilos, Canela, Ovalle y Coquimbo, con más de 300.000 habitantes.

Principales obras:

- Plataformas de 10,5 metros de ancho cada una, incluidas pistas y bermas, separadas por una mediana de 6 mts. totalmente segregada.
- Ampliación a segundas calzadas 225,510 kms.
- Construcción de una variante de 3,140 kms. al trazado existente.
- Variadas estructuras, entre las que se destacan dos puentes de doble calzada, el Viaducto Amolanas y El Teniente.
 - Emplazamiento de 11 puentes en calzada simple
 - Conservación de otros 11 puentes existentes
 - Construcción de 14 kms. de calles de servicio, 18 intersecciones a desnivel o enlaces con conexión a la ruta, 11 pasarelas peatonales, 13 atraviesos, 840 alcantarillas, 57 paraderos de buses, pasos de ganado y maquinaria agrícola, áreas de control policial, de servicios y estacionamientos para camiones.

De igual modo, el proyecto contempla la conservación y mantenimiento tanto de las obras nuevas como de las pre-existentes, durante todo el período que dure la concesión.

Ruta 5, Tramo Río Bueno - Puerto Montt

Octubre de 2007



Río Bueno - Puerto Montt	
Licitante Adjudicatario: Sacyr Chile S.A.	
Sociedad Concesionaria: "Ruta de Los Lagos S.A."	
Socios a Septiembre de 2007: Itinere Chile S.A., 99,95%; ENA Infraestructuras S.A. Agencia en Chile, 0,05%	
Localización: entre los kilómetros 890,000 y 1.020,637 de la Ruta 5 Sur y entre los kms. 1.018,500 y 1.023,788 del Proyecto By Pass Puerto Montt	
Decreto de adjudicación	D.S. MOP N°1112 del 14 de noviembre de 1997
Publicación en el Diario Oficial	13 de enero de 1998
Constitución legal sociedad concesionaria	06 de marzo de 1998
Presupuesto oficial estimado	UF 5.297.000
Monto Inversión Oferta Técnica	US\$ 249.011.752
Monto Inversión Oferta Técnica	UF 7.131.614
Kilómetros concesionados	135,925
Modificaciones del Contrato	Convenio Complementario N° 1 (MCC) Convenio Complementario N° 2
Apertura Ofertas Técnicas	15 de Julio de 1997
Apertura Ofertas Económicas	05 de Agosto de 1997
Inicio de la Concesión	20 de septiembre de 1998
Plazo de Concesión	35 años (modificado por CC N° 2)
Fin de la concesión	20 de septiembre de 2033
Puesta en Servicio Provisoria	30 de octubre de 2001
Puesta en Servicio Definitiva	23 de septiembre de 2002
Factores de licitación	1.- Monto de la tarifa ofrecida por el licitante: Oferta del Licitante Adjudicatario: \$ 1.000 (pesos al 31/12/94)
	2.- Pago por Bienes y Derechos: Oferta del Licitante Adjudicatario: UF 261.578
	Coparticipación del Estado en los Ingresos de la Sociedad Concesionaria: Para el siguiente mes en que se cumpla la fórmula previamente establecida en las Bases de Licitación, la Sociedad Concesionaria procederá a pagar el 50% de sus ingresos.

Sistema de cobro de tarifa, ajuste tarifario y su revisión	cobro por derecho de paso (oferta técnica)
	El valor de la tarifa se reajustará a partir del 1° de enero de cada año de explotación o cada vez que se compruebe una inflación acumulada desde la última revisión tarifaria superior al 15%.
	Cada 2 años el concesionario podrá solicitar de manera justificada una revisión del sistema de reajuste de las tarifas máximas y de los sistemas de cobro que estuviere utilizando.
Distribución de riesgos entre la sociedad concesionaria y el Estado	Ingresos mínimos garantizados por el Estado, según tabla incluida en el Decreto de Adjudicación.
	Coparticipación del Estado en los Ingresos de la Sociedad Concesionaria: Para el siguiente mes en que se cumpla la fórmula previamente establecida en las Bases de Licitación, la Sociedad Concesionaria procederá a pagar el 50% de sus ingresos.

Convenio Complementario N° 1 Mecanismo de Cobertura Cambiaria	
Fecha de Suscripción	06 de noviembre de 2000
Decreto de aprobación	D.S. N° 5277 del 06 de diciembre de 2000
Publicación en el Diario Oficial del Decreto	30 de junio de 2001
Otorga Mecanismo de Cobertura Cambiaria	Res. DGOP 2152 (Exento) de 19 de octubre de 2001
Iniciativa	MOP y Sociedad Concesionaria
Objeto	Dotar a la carretera de estándares de seguridad superiores con el propósito de evitar o mitigar los accidentes de tránsito.
Inversión en obras	UF 11.564
Monto de inversión complementaria en obras de seguridad vial al optar al MCC	UF 41.149
Características del contrato de financiamiento cubierto por el Mecanismo de Cobertura Cambiaria	<ul style="list-style-type: none"> - Moneda del crédito: Dólares de los Estados Unidos de Norteamérica. - Tasa de interés anual: LDU 12 más spread de 1,3% - Plazo: 157 meses, con un periodo de gracia de 37 meses - Monto total del crédito: US\$ 180.194.400 - Servicios de la deuda: anuales
Compensaciones en el régimen económico de la concesión	- Derecho de la concesionaria a optar al Mecanismo de Cobertura Cambiaria.

Convenio Complementario N° 2	
Fecha de Suscripción	30 de agosto de 2004
Decreto de aprobación	D.S. N°54 del 26 de enero de 2005
Publicación en el Diario Oficial del Decreto	09 de abril de 2005
Iniciativa	MOP
Objeto	Ejecución de nuevas inversiones
Monto en nuevas obras	UF 454.269
Compensaciones en el régimen económico de la concesión	Se amplía en un máximo de 120 meses el plazo de concesión original.
	Las partes acuerdan renunciar a la coparticipación del Estado en los ingresos de la concesionaria, así como a los Ingresos Mínimos Garantizados por el Estado, sólo durante el periodo máximo de 120 meses correspondiente a la ampliación del plazo original.

Pagos del concesionario al MOP	- Pagos por Concepto de Expropiaciones: <ul style="list-style-type: none"> ▪ UF 270.000 ▪ En el caso que la SC hubiere optado por la ejecución de las obras del By Pass a la ciudad de Puerto Montt en su oferta técnica, o hubiere solicitado su ejecución durante la etapa de construcción, deberá pagar al Estado, adicionalmente a la cantidad ya señalada, la suma de UF 152.000.
	- Pagos por concepto de Administración y Control del Contrato de Concesión <ul style="list-style-type: none"> ▪ UF 20.000 al año, durante la etapa de construcción ▪ UF 250 al mes, durante la etapa de explotación
	Por Bienes y Derechos utilizados en la concesión UF 261.578 (oferta económica)
Pagos del MOP al concesionario	Subvención: UF 300.000 reajustables. Se pagará anualmente a partir del mes siguiente de cumplido el 4° año de concesión, siempre que se haya otorgado la PSP y hasta el fin original de la concesión
	Premio por seguridad vial

La concesión comprende la construcción, conservación y explotación de la obra pública Río Bueno-Puerto Montt, autopista de doble calzada ubicada entre los kilómetros 890,000 y 1.020,637 de la Ruta 5 Sur y entre los kms. 1.018,500 y 1.023,788 del Proyecto By Pass Puerto Montt, abarcando una extensión de 135,925 kms.

La obra demandó un inversión de US\$ 249 millones, se encuentra en la X Región de Los Lagos, abarca a las provincias de Valdivia, Osorno y Llanquihue y a las comunas de Río Bueno, San Pablo, Osorno, Río Negro, Purranque, Frutillar, Llanquihue, Puerto Varas y Puerto Montt.

Principales obras:

- Ampliación a segundas calzadas en 114,5 kms. y construcción de 14 puentes, entre los que se destacan Pilmaiquén Poniente, Rahue Poniente y Maullín Poniente.
- Construcción de 79 kms. de calles de servicio con 62 kms. pavimentados, 21 enlaces a desnivel con conexión a la Ruta 5 y 8 sin conexión a ésta, 26 pasarelas peatonales, 14 atraviesos de ganado, nueve cruces de maquinaria, 266 alcantarillas, 81 paraderos de buses y rehabilitación de otras tres estructuras.
- Mejoramiento de las calzadas existentes, de la seguridad, la señalización y demarcación en toda la ruta, así como el mantenimiento de los sistemas de drenaje y saneamiento

La autopista está diseñada para una velocidad de 120 km/h.

Beneficios

Ofrece a los usuarios mayor fluidez de tránsito y más seguridad para los habitantes aledaños a la ruta, que disponen de mejores calzadas y de obras complementarias como enlaces, atraviesos, pasarelas y otras estructuras.

Asimismo, ofrece una conexión expedita entre el centro y el sur del país, al unir centros productivos con mercados locales y con empalmes a puertos, aeropuertos y pasos fronterizos, lo que implica ahorros en tiempos de viaje y combustibles y menor desgaste de los vehículos.

La construcción de vías alternativas como el By Pass Puerto Montt y las calles de servicio, así como el mejoramiento de caminos interiores permiten mayor seguridad y expedición al tránsito local y rural.

Además de haber generado una gran cantidad de empleos, la concesión facilita el transporte de carga interregional e internacional y el de automovilistas de larga distancia que viajan al norte y sur del país.

Por otra parte, ha fortalecido al sector agropecuario e industrial, así como la localización de nuevas actividades productivas en las cercanías del Tramo Río Bueno-Puerto Montt, por donde han transitado 6.270.366 vehículos en los primeros 9 meses del año, el 71% de ellos livianos y el 29% pesados.

La concesión cuenta con dos áreas de servicios dotadas de estacionamientos y baños. Además, se encuentran en construcción dos áreas de control policial con modernos edificios y helipuerto.

También existen 138 citófonos SOS de emergencia ubicados cada dos kilómetros a ambos lados de la ruta, así como diversos otros servicios a los usuarios, como dos camiones grúas, dos ambulancias con paramédicos, dos vehículos de auxilio y otros seis de patrullaje y asistencia mecánica.

Ruta 5, Tramo Santiago - Los Vilos

Octubre de 2007



Santiago - Los Vilos	
Licitante Adjudicatario: Consorcio formado por las empresas Tribasa Cono Sur S.A. y Construcciones de Ingeniería Neut Latour y Cía. S.A.	
Sociedad Concesionaria: "Autopista del Aconcagua S.A."	
Socios a Septiembre de 2007: Banco Nacional de Comercio exterior S.N.C, 100% y Adrián Molina Vargas., 0,00%	
Localización: entre los kms. 10,86 en la comuna de Quilicura y 229,10 de la Ruta 5 Norte, en la comuna de Los Vilos.	
Decreto de adjudicación	D.S.MOP N°845 del 14 de octubre de 1996
Constitución legal sociedad concesionaria	24 de marzo de 1997
Presupuesto oficial	UF 8.200.000
Monto Inversión Oferta Técnica	US\$ 254.528.421
Monto Inversión Oferta Técnica	UF 8.076.519
Kilómetros concesionados	218,240

Modificaciones del Contrato	Convenio Complementario N° 1 Convenio Complementario N° 2 - 3 Convenio Complementario N° 4
Apertura Ofertas Técnicas	28 de junio de 1996
Apertura Ofertas Económicas	17 de julio de 1996
Inicio de la Concesión	3 de marzo de 1997
Plazo de Concesión	276 meses
Fin de la concesión	Marzo de 2020
Puesta en Servicio Provisoria	31 de diciembre de 2001
Puesta en Servicio Definitiva	24 de diciembre de 2002
Factores de licitación	a) Tarifa por peaje Oferta del Licitante Adjudicatario: \$ 1.000
	b) Plazo de la concesión Oferta del Licitante Adjudicatario: 276 meses
	c) Fracción de pago por Infraestructura Preexistente (entre 0 y 1) Oferta del Licitante Adjudicatario: 1
Sistema de cobro de tarifa, ajuste tarifario y su revisión	Sistema de cobro por derecho de paso o tradicional: se cobra al usuario de la carretera por el derecho de paso en un lugar determinado de la calzada, sin considerar la distancia recorrida por el vehículo dentro del área de concesión.
	El valor de la tarifa se reajustará el 1° de enero de cada año.
	Cada 2 años el concesionario podrá solicitar de manera justificada una revisión del sistema de reajuste de las tarifas máximas y de los sistemas de cobro que estuviere utilizando.
Distribución de riesgos entre la sociedad concesionaria y el estado	Ingreso Mínimo Garantizado (IMG): La suma de los Ingresos Mínimos Garantizados actualizados, no podrá ser superior a UF 13.153.000
	Coparticipación del Estado en los Ingresos de la Sociedad Concesionaria: Para el siguiente mes en que se cumpla la fórmula previamente establecida en las Bases de Licitación, la Sociedad Concesionaria procederá a pagar el 50% de sus ingresos.

CONVENIOS COMPLEMENTARIOS SUSCRITOS	
Convenio Complementario N° 1	
Fecha de Suscripción	28 de mayo de 1999
Decreto de aprobación	D.S. N° 1402 del 31 de mayo de 1999
Iniciativa	MOP
Principales obras	Habilitación anticipada en el estándar de doble calzada entre el Km. 10,86 y el Km. 127,5
Compensaciones en el régimen económico de la concesión	Entre el 01 de enero de 1999 y el 31 de julio de 2000 percibe el 26,7% de lo recaudado en plazas de peaje Las Vegas y Lampa
	Entre el 01 de enero de 2000 y el 31 de julio de 2000 percibe el 43,8% de los ingresos adicionales de lo recaudado en plazas de peaje Las Vegas y Lampa

Convenio Complementario N° 2 y 3	
Fecha de Suscripción	02 de febrero de 2001 y 05 de abril de 2001, respectivamente
Decreto de aprobación	D.S. N° 659 del 12 de abril de 2001
Iniciativa	MOP
Principales obras	Del PRID original se eliminan obras y se agregan obras PRID modificado. También se acuerda PSP para el 31/12/ de 2001 En el Convenio Complementario N° 3 sólo se hacen precisiones al Convenio Complementario N° 2 en cuanto a las condiciones para la PSP
Compensaciones en el régimen económico de la concesión	Se conserva el valor de UF 6.587.173,3 del PRID original. Traspaso recaudación de peaje por parte del MOP

Convenio Complementario N° 4	
Fecha de Suscripción	27 de diciembre de 2001
Decreto de aprobación	D.S. N° 4 del 03 de enero de 2002
Iniciativa	MOP
Inversión en obras	UF 2.776.000
Principales obras	Redefinición del conjunto de obras del PRID Establecer condiciones para la PSP Contratar obras adicionales para mejorar la conectividad de algunas comunidades
Compensaciones en el régimen económico de la concesión	Aumento de la tarifa base Establecimiento de un nuevo sistema tarifario en las plazas de peaje Lampa y Las Vegas
	Pago de 6 cuotas fijas de UF 350.000 cada una desde marzo 2004 hasta marzo 2009, más una cuota de ajuste.

Pagos del concesionario al MOP	UF 335.000 por concepto de Instalaciones, Vialidad Complementaria y Estudios
	- Por concepto de Expropiaciones <ul style="list-style-type: none"> ▪ UF 1.113.248
	- Por concepto de Infraestructura preexistente Se pagará a partir del cuarto año de concesión y durante todo el periodo que reste de concesión la cantidad de UF 350.000, incrementada anualmente.
	- Por concepto de Administración y Control del Contrato de Concesión <ul style="list-style-type: none"> ▪ UF 7.500 al año, durante la etapa de construcción ▪ UF 3.000 al año, durante la etapa de explotación
Pagos del MOP al concesionario	Premio por seguridad vial

Este proyecto comprende la ejecución, conservación y explotación de una moderna autopista de 218,240 kilómetros de longitud en la Ruta 5 Norte, con una velocidad de diseño de 120 km/h, que se extiende entre los kms. 10,860, en la comuna de Quilicura, y el 229,100, en la comuna de Los Vilos.

El tramo Santiago-Los Vilos es una autopista de alto estándar en doble calzada que demandó inversiones por US\$ 260 millones. Por razones de interés público y con el fin de darle al contrato una adecuada inserción territorial se realizan una serie de obras adicionales en beneficio de los usuarios y las poblaciones de las localidades aledañas a la ruta.

Principales obras:

- Construcción de 154,40 kms. de segundas calzadas, 114 kms. de calles de servicio, de la Variante Los Vilos, con 4,5 kms. en doble calzada, y de 14,14 kms. de terceras pistas en ambas calzadas a la salida norte de Santiago, entre Quilicura y Batuco.
- Nuevo Túnel La Calavera, de 300 metros de longitud, emplazado al poniente del existente; 32 estructuras entre puentes y pasos de ferrocarril en calzada simple; 9 puentes en doble calzada; 31 enlaces a desnivel; 81 accesos direccionales con pistas de cambio de velocidad; dos empalmes simples; 49 cierres de acceso; 32 pasarelas peatonales y cuatro pasos superiores.

Beneficios

Mejóro la accesibilidad norte al Gran Santiago, conectó a las localidades ubicadas al oriente y al poniente de la ruta, como Lampa y Colina. Otorgó conectividad al sector industrial de Quilicura y redujo los tiempos de viaje.

Es la principal conexión entre Santiago y el norte chico, favorece el transporte fluido y seguro de carga y de pasajeros. Su trazado abarca a las regiones Metropolitana, a la V de Valparaíso y a la IV de Coquimbo e involucra a las comunas de Quilicura, Colina, Lampa, Til-Til, Llay-Llay, Hijuelas, La Calera, Nogales, Zapallar, La Ligua, Papudo y Los Vilos, con gran

actividad frutícola, industrial, minera y turística. Además, potenció el tráfico de la refinería de cobre de Las Ventanas.

Este tramo de la ruta también conecta con la Autopista Los Libertadores (Santiago-Colina-Los Andes), que empalma con el paso internacional Cristo Redentor, en la frontera con Argentina, a través del cual existe gran intercambio de productos con los puertos de los países del Mercosur, en el Atlántico.

Su diseño incluye elementos que mejoraron notablemente la seguridad en la ruta, como defensas camineras en la mediana y en la berma, protección de elementos duros e instalación de defensas camineras triple onda en el sector de la Cuesta El Manzano.

Cuenta con nueva señalización, demarcación del pavimento, iluminación y paisajismo en las intersecciones desniveladas, mantenimiento y conservación de calzadas existentes, recapado asfáltico en la Cuesta El Melón, mantenimiento y reparación de 19 puentes y pasos de ferrocarril existentes y mantención y mejoramiento de los sistemas de drenaje.

La ruta cuenta con 76 citófonos de emergencia SOS, cuatro zonas de control policial con moderna edificación y helipuerto, así como áreas de servicios generales estacionamientos, bombas de bencina, cafeterías, servicios higiénicos y lugares de descanso. Entre los beneficios que ofrece a los usuarios está la asistencia de camiones grúa, vehículos de patrullaje y apoyo mecánico, personal paramédico, ambulancias y primeros auxilios, entre otros.

Ruta 5, Tramo Santiago-Talca y Acceso Sur a Santiago

Octubre de 2007



Tramo Santiago - Talca	
Licitante Adjudicatario: Consorcio formado por las empresas Cintra Concesionaria de Infraestructura de Transporte de Chile Ltda., Infraestructura Dos Mil S.A. e Inversiones Golf Center S.A.	
Sociedad Concesionaria: "Autopista del Maipo Sociedad Concesionaria S.A."	
Socios a Septiembre de 2007: Cintra Chile Ltda., 100% y Ferrovial Agroman Chile S.A., 0,00%	
Localización: entre los kms. 29,014 y 219,490 de la Ruta 5 Sur. Acceso sur a Santiago: entre los kms. 0,0 y 46,586. By Pass Rancagua: entre los kms. 66,76 y 94,829.	
Decreto de adjudicación	D.S. MOP N°859 del 30 de junio de 1998
Publicación en el Diario Oficial	31 de agosto de 1998
Constitución legal sociedad concesionaria	30 de octubre de 1998
Presupuesto oficial	UF 20.639.400
Monto Inversión Oferta Técnica	US\$ 705.348.091
Monto Inversión Oferta Técnica	UF 22.448.875
Kilómetros concesionados	266

Modificaciones del Contrato	<p>Convenio Complementario N° 1 Convenio Complementario N° 2 Mecanismo de Cobertura Cambiaría Convenio Complementario N° 3 Convenio Complementario N° 4 Convenio Complementario N° 5 Convenio Complementario N° 6</p>
Apertura Ofertas Técnicas	27 de abril de 1998
Apertura Ofertas Económicas	12 de mayo de 1998
Inicio de la Concesión	12 de septiembre de 1999
Plazo de Concesión	Plazo variable de concesión, según lo estipulado en el Convenio Complementario N° 4
Puesta en Servicio Provisoria sector i	06 de junio de 2002
Factores de licitación	a) Tarifa por peaje: Oferta del Licitante Adjudicatario: \$ 1.000 (pesos al 31.12.94)
	b) Pago por Bienes y Derechos utilizados en la concesión: Oferta del Licitante Adjudicatario: UF 4.020.000
Sistema de cobro de tarifa, ajuste tarifario y su revisión	Sistema de cobro por derecho de paso o tradicional: se cobra al usuario de la carretera por el derecho de paso en un lugar determinado de la calzada, sin considerar la distancia recorrida por el vehículo dentro del área de concesión.
	El valor de la tarifa se reajustará en el mes de enero de cada año.
	Cada 2 años el concesionario podrá solicitar de manera justificada una revisión del sistema de reajuste de las tarifas máximas y de los sistemas de cobro que estuviere utilizando.
Distribución de riesgos entre la sociedad concesionaria y el estado	Ingreso Mínimo Garantizado
	Coparticipación del Estado en los Ingresos de la Sociedad Concesionaria: Para el siguiente mes en que se cumpla la fórmula previamente establecida en las Bases de Licitación, la Sociedad Concesionaria procederá a pagar el 50% de sus ingresos.

CONVENIOS COMPLEMENTARIOS SUSCRITOS	
Convenio Complementario N° 1	
Fecha de Suscripción	22 de junio de 1999
Decreto de aprobación	D.S. N° 1810 del 15 de julio de 1999
Iniciativa	MOP
Inversión en obras	UF 2.571.369
Objetivo	Adelanto de inversiones en el sector ii) correspondiente al tramo San Fernando - Talca
Compensaciones en el régimen económico de la concesión	Postergación de pagos por adquisiciones y expropiaciones en los sectores i, ii, iii
	Entre febrero y noviembre de 2000, el MOP entrega como préstamo a la sociedad concesionaria la cantidad equivalente al monto valorizado del avance físico de las obras en el mes anterior. Este monto no podrá exceder a UF 1.750.000
	A partir de febrero de 2001, el MOP entregará como préstamo a la sociedad concesionaria el peaje neto recaudado en la plaza de peaje Quinta en el mes anterior.

Convenio Complementario N° 2	
Fecha de Suscripción	06 de octubre de 2000
Decreto de aprobación	D.S. N° 4629 del 27 de octubre de 2000
Iniciativa	MOP
Objetivo	Mejoramiento de las características de las obras y servicios contratados, específicamente en los sectores iii) y v) de la concesión, esto es, en el tramo Acceso Sur a Santiago y en el By-pass Rancagua, respecto a la propuesta original contenida en los anteproyectos y proyectos referenciales de ingeniería elaborados por el MOP y en los demás documentos del contrato de concesión
Compensaciones en el régimen económico de la concesión	No corresponde

Mecanismo de Cobertura Cambiaria	
Fecha de Suscripción	18 de diciembre de 2000
Decreto de aprobación	D.S. N° 122 del 16 de febrero de 2001
Iniciativa	MOP y Sociedad Concesionaria
Inversión en obras	obras iniciales: U.F. 41.279 obras complementarias: U.F. 136.886
Objetivo	Modificar ciertas condiciones de realización de las obras y del régimen económico del contrato, en especial en lo relativo a incorporar el Mecanismo de Cobertura Cambiaria
Compensaciones en el régimen económico de la concesión	Derecho a optar al Mecanismo de Cobertura Cambiaria

Convenio Complementario N° 3	
Fecha de Suscripción	29 de junio de 2001
Decreto de aprobación	D.S. N° 1154 del 31 de julio de 2001
Iniciativa	MOP
Objetivo	Anticipación de la habilitación parcial de las obras realizadas en el sector ii) esto es, en el tramo San Fernando Talca, respecto a la propuesta original contenida en los anteproyectos y proyectos referenciales de ingeniería elaborados por el MOP y en los demás documentos del contrato y por las modificaciones posteriores que ellos pudieren haber sufrido con motivo de la firma de los convenios complementarios 1 y 2
Compensaciones en el régimen económico de la concesión	Pago equivalente al total de la "Cuenta de Peajes Convenio Complementario N° 3"
	Imputación de U.F. 1.485 a la "Cuenta de Peajes Convenio Complementario N° 3"

Convenio Complementario N° 4	
Fecha de Suscripción	08 de julio de 2003
Decreto de aprobación	D.S. N° 1008 del 29 de septiembre de 2003
Iniciativa	MOP
Inversión en obras	UF 2.443.471,33
Principales obras	Conjunto de modificaciones de obras y servicios contratados.
Compensaciones en el régimen económico de la concesión	La sociedad concesionaria tendrá derecho al Mecanismo de Distribución de Ingresos.
	Si con posterioridad al plazo máximo de ejecución del total de las obras del presente convenio, la sociedad concesionaria, por hechos imputables al MOP, debe continuar ejecutando trabajos del presente convenio, el MOP pagará a la SC un monto de Compensación Diario.

Convenio Complementario N° 5	
Fecha de Suscripción	02 de septiembre de 2004
Decreto de aprobación	D.S. N° 797 del 08 de septiembre de 2004
Objetivo	Modificar las características de las obras y servicios contratados, así como dar cumplimiento al fallo arbitral del 26 de noviembre de 2003 y al Acta de Conciliación del 17 de agosto de 2004
Compensaciones en el régimen económico de la concesión	Ingresar a favor de la SC el equivalente a la compensación por daños y menores ingresos, en la "Cuenta MDI"
	Pago de UF 1.000,7 a la Concesionaria, para dar cumplimiento a los derechos y obligaciones que emanan del Acta de Conciliación

Convenio Complementario N° 6	
Fecha de Suscripción	14 de junio de 2006
Decreto de aprobación	D.S. N° 512 del 13 de julio de 2006
Objetivo	Dar cumplimiento a la conciliación aprobada por Comisión Arbitral
Compensaciones en el régimen económico de la concesión	UF 1.600.000 por indemnización por diversos conceptos.

Pagos del concesionario al MOP	UF 850.000 por concepto de Instalaciones, Vialidad Complementaria y Estudios
	- Por saneamiento y drenaje del acceso sur a Santiago, si hubiese rechazado realizar estas obras UF 1.575.000
	- Por concepto de Expropiaciones <ul style="list-style-type: none"> ▪ UF 3.400.000
	- Adicional por la ejecución del By Pass Rancagua <ul style="list-style-type: none"> ▪ UF 544.000
	- Por concepto de Administración y Control del Contrato de Concesión <ul style="list-style-type: none"> ▪ UF 24.000 al año, durante la etapa de construcción ▪ UF 500 al mes, durante la etapa de explotación
Pagos del MOP al concesionario	Bienes y Derechos <ul style="list-style-type: none"> ▪ UF 4.020.000
	Premio por seguridad vial

Principales obras:

Construcción de una autopista de doble calzada de 266 kilómetros, con accesos controlados, sistema de seguridad y emergencia, intersecciones principales desniveladas y mejoramiento de la señalización y demarcación existentes. Comprende el proyecto Acceso Sur a Santiago y by pass Rancagua.

Beneficios:

Otorgar fluidez de tránsito y mayor seguridad para usuarios de la ruta y habitantes próximos a ésta, con el mejoramiento de calzadas y la construcción de obras complementarias como enlaces, atraviesos y pasarelas. Con el Acceso Sur, se aprovechará los únicos dos sectores industriales exclusivos definidos en el Plan Regulador Metropolitano para la zona, en La Pintana y Puente Alto.

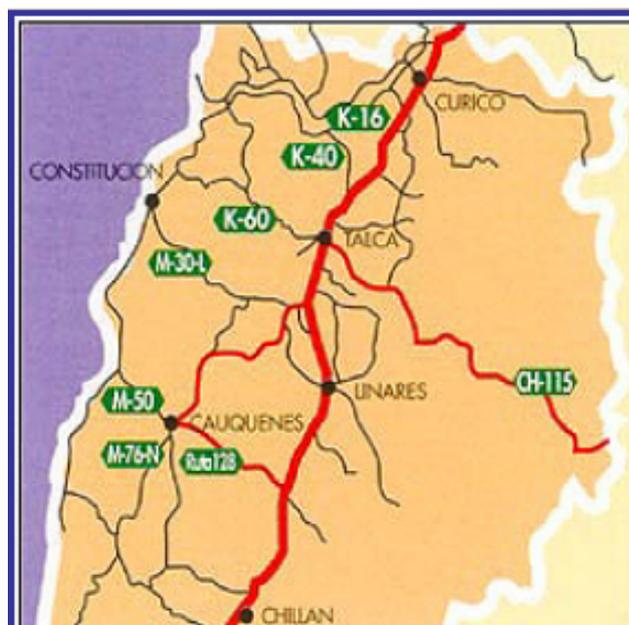
Los cálculos indican que el Acceso Sur prestará servicio a más de 25 millones de viajeros al año y tendrá un flujo diario de siete mil viajes locales y más de 20 viajes interurbanos.

Facilitará el transporte de carga internacional e interregional, así como el desplazamiento de los automovilistas de larga distancia que viajan al sur o norte del país.

Colaborará a mejorar los flujos a nivel local o interprovincial, por la conexión expedita de la Región Metropolitana con el sur del país, y en general, ayudará al mejoramiento de la articulación longitudinal interregional de Chile. También otorgará mayor facilidad de transporte de productos de las regiones VI y VII -ambas de gran desarrollo industrial- hacia la Región Metropolitana y los puertos de embarque de la V Región.

Ruta 5, Tramo Talca - Chillán

Octubre de 2007



Tramo Talca - Chillán	
Licitante Adjudicatario: Consorcio formado por las empresas Ferrovial Chile Ltda., Inversiones Portfolio S.A., Inversiones Capital Investments Chile Ltda., Constructora Delta S.A. y Cruz Blanca S.A.	
Sociedad Concesionaria: "Talca-Chillán Sociedad Concesionaria S.A."	
Socios a Septiembre de 2007: Cintra Chile Ltda., 67,61%; Inversiones Sodeia Cinco S.A., 23,57%; Ferrovial Agroman Latinoamérica Ltda., 8,53% y Ferrovial Agroman Empresa Constructora Ltda., 0,29%	
Localización se extiende entre los kilómetros 219,490 y 412,800 de la Ruta 5 Sur.	
Decreto de adjudicación	D.S. MOP N°21 del 12 de enero de 1996
Publicación en el Diario Oficial	13 de marzo de 1996
Constitución legal sociedad concesionaria	10 de abril de 1996
Monto Inversión Oferta Técnica	US\$ 168.696.816
Monto Inversión Oferta Técnica	UF 5.517.809
Kilómetros concesionados	193,31

Modificaciones del Contrato	Convenio Complementario N° 1 Convenio Complementario N° 2 Convenio Complementario N° 3 Convenio Complementario N° 4
Apertura Ofertas Técnicas	12 de diciembre de 1995
Apertura Ofertas Económicas	27 de diciembre de 1995
Inicio de la Concesión	13 de marzo de 1996
Plazo de Concesión	19 años (Plazo Variable)
Puesta en Servicio Provisoria	11 de octubre de 1999
Puesta en Servicio Definitiva	24 de abril de 2000
Factores de licitación	Tarifa por peaje
	Plazo de la concesión
Sistema de cobro de tarifa, ajuste tarifario y su revisión	La sociedad concesionaria podrá adoptar el sistema de cobro que estime conveniente, ya sea tradicional, con cobro en acceso, por uso efectivo de la carretera o una combinación de ambos
	El valor de la tarifa se reajustará cada doce meses.
	Cada 2 años el concesionario podrá solicitar de manera justificada una revisión del sistema de reajuste de las tarifas máximas y de los sistemas de cobro que estuviere utilizando.
Distribución de riesgos entre la sociedad concesionaria y el estado	Ingreso Mínimo Garantizado (IMG): A partir de los 3 años desde la fecha de publicación del Decreto de Adjudicación del contrato y durante todo el periodo de concesión un ingreso mínimo por un monto anual de UF 765.000, incrementado anualmente.
	Coparticipación del Estado en los Ingresos de la Sociedad Concesionaria: Para el siguiente mes en que se cumpla la fórmula previamente establecida en las Bases de Licitación, la Sociedad Concesionaria procederá a pagar el 50% de sus ingresos.

CONVENIOS COMPLEMENTARIOS SUSCRITOS	
Convenio Complementario N° 1	
Fecha de Suscripción	08 de mayo de 1998
Decreto de aprobación	D.S. N° 675 del 29 de mayo de 1998
Iniciativa	MOP
Inversión en obras	UF 388.000
Objetivo	Nuevas inversiones. Reubicación de Plaza de Peaje Troncal Norte, en Río Claro
Compensaciones en el régimen económico de la concesión	Incremento en la tarifa de un valor de \$ 898 a \$ 1.000, con base de referencia el 31.12.94.
	Aumento del plazo original de la concesión en 18 meses
	Pago de UF 129.157

Convenio Complementario N° 2	
Fecha de Suscripción	06 de octubre de 1998
Decreto de aprobación	D.S. N° 1969 del 23 de octubre de 1998
Iniciativa	MOP
Objetivo	Regula la forma en que deberán realizarse las obras dispuestas por la Res. Exenta N° 2125 del DGOP, de fecha 21/08/98 (Rejas de protección de pasarelas)
Compensaciones en el régimen económico de la concesión	Reconocimiento de perjuicios del concesionario por postergación de inicio de cobro de tarifas en plaza de peaje Retiro y Perquilauquén.

Convenio Complementario N° 3	
Fecha de Suscripción	3 de octubre de 2000
Decreto de aprobación	D.S. N° 5073 del 21 de noviembre de 2000
Iniciativa	MOP
Inversión en obras	UF 458.427
Objetivo	Modificación, por razones de interés público, de las características de las obras y servicios contratados
Compensaciones en el régimen económico de la concesión	UF 660.000

Convenio Complementario N° 4	
Fecha de Suscripción	10 de octubre de 2001
Decreto de aprobación	D.S. N° 1511 del 12 de octubre de 2001
Inversión en obras	UF 493.702
Objetivo	Definir la forma en que se otorgarán recíprocamente las prestaciones tendientes a poner fin a las materias pendientes en que no existen posiciones encontradas. Esto en razón de la complejidad y extensión de dichas materias a definir conforme al Acta de las Bases de Conciliación suscrita por las partes, con fecha 25/05/01
Compensaciones en el régimen económico de la concesión	Se extiende el plazo de concesión hasta el 13.04.2015
	Modificación del inicio de cobro de accesos hasta el 01.04.2002

Pagos del concesionario al MOP	UF 150.000 por concepto de Instalaciones, Vialidad Complementaria y Estudios
	- Por concepto de Expropiaciones <ul style="list-style-type: none"> ▪ UF 90.000
	- Por concepto de Infraestructura preexistente Se pagará a partir de los 36 meses desde la fecha de Publicación del Decreto de Adjudicación del contrato y durante todo el periodo de concesión la cantidad de UF 400.000, incrementada anualmente.
	- Por concepto de Administración y Control del Contrato de Concesión <ul style="list-style-type: none"> ▪ UF 7.500 al año, durante la etapa de construcción ▪ UF 3.000 al año, durante la etapa de explotación
Pagos del MOP al concesionario	Premio por seguridad vial

La concesión del tramo Talca-Chillán consiste en la ejecución, conservación y explotación de una autopista de doble calzada, que se extiende entre los kilómetros 219,490 y 412,800 de la Ruta 5 Sur, en una longitud de 193,31 kms.

Su construcción amplió la capacidad de esta vía y produjo un significativo mejoramiento de sus niveles de servicio.

Principales obras:

- Completar la ampliación a segundas calzadas en 88,34 kms., incluyendo sus puentes.
- Construcción de 22 intersecciones a desnivel con conexión a la ruta y tres sin conexión, otras fueron adecuadas a la velocidad de diseño de la misma, que es de 120 km/h., y se mejoraron las calzadas existentes con repavimentación en algunos sectores.
- Reemplazo de siete puentes, se dio mantenimiento a otros, a los sistemas de drenaje y saneamiento y se mejoró la seguridad, señalización y demarcación en toda la ruta.

El tramo Talca-Chillán tiene actualmente 90 puentes --entre los que se destacan Maule, Achibueno, Longaví, Perquillauquén y Ñuble--, 24 enlaces, 46 pasarelas peatonales, 5 pasos sobre línea férrea, 17 pasos desnivelados, 951 alcantarillas, 196 paraderos de buses, calles de servicio, ciclovías, citófonos S.O.S. de emergencia, área de servicios y otras estructuras.

El contrato incluye el mantenimiento no sólo de las nuevas obras construidas, sino también aquellas que realizaba el MOP al inicio de la concesión y las preexistentes.

Beneficios

Esta autopista genera mayor fluidez de tránsito, otorga mejor seguridad para los usuarios y los habitantes de las localidades aledañas, beneficia el transporte de carga nacional, interregional e internacional y el de vehículos livianos, así como el flujo vehicular local e interprovincial.

Estos impactos positivos favorecen a las comunas de Río Claro, San Rafael, Talca, Maule, San Javier, Villa Alegre, Linares, Longaví, Retiro y Parral, de la VII Región del Maule, y a las de Ñiquén, San Carlos, San Nicolás, Chillán y Chillán Viejo, en la VIII Región del Bío Bío, potenciando su desarrollo, agrícola, vitivinícola, industrial, forestal, comercial, turístico, de transportes y servicios.

La concesión mantiene cuatro áreas de servicios generales y tres áreas de control, con vigilancia caminera las 24 horas y 56 citófonos S.O.S. de emergencia cada 6 kms. a ambos lados de la ruta.

A lo anterior se suman cuatro camiones con servicio de grúa, cuatro vehículos para patrullaje y atención mecánica, cuatro ambulancias, personal paramédico que otorga primeros auxilios y libro para sugerencias y reclamos de los usuarios.

Ruta 5, Tramo Temuco - Río Bueno

Octubre de 2007



Ruta 5, Tramo Temuco - Río Bueno	
Licitante Adjudicatario: Consorcio formado por las empresas Ferrovial Chile Ltda., CB Infraestructura S.A. y Constructora Delta S.A.	
Sociedad Concesionaria: "Ruta de los Ríos Sociedad Concesionaria S.A."	
Socios a Septiembre de 2007: Cintra Chile Ltda., 75%; Las Américas Administradora de Fondos de Inversiones., 25%	
Localización: involucra a las comunas de Gorbea y Loncoche, en la IX Región de la Araucanía, y a las de Lanco, San José de la Mariquina, Mafil, Los Lagos, Paillaco, La Unión y Río Bueno, en la X Región de Los Lagos	
Decreto de adjudicación	D.S.MOP N°758 del 14 de agosto de 1997
Publicación en Diario Oficial	28 de octubre de 1997
Constitución legal sociedad concesionaria	17 de diciembre de 1997
Presupuesto oficial	UF 5.955.000
Monto Inversión Oferta Técnica	US\$ 223.873.042
Monto Inversión Oferta Técnica	UF 6.792.983
Kilómetros concesionados	171,700
Modificaciones del Contrato	Convenio Complementario N° 1 Convenio Complementario N° 2 Convenio Complementario N° 3
Apertura Ofertas Técnicas	28 de abril de 1997
Apertura Ofertas Económicas	12 de mayo de 1997
Inicio de la Concesión	30 de junio de 1998
Plazo de Concesión	300 meses
Fin de la concesión	30 de junio de 2023
Puesta en Servicio Provisoria Sector i) Gorbea Mafil Sector ii) Mafil – Río Bueno	15 de enero de 2001 14 de septiembre de 2001
Puesta en Servicio Definitiva	01 de agosto de 2003
Factores de licitación	a) Monto de la tarifa ofrecida por el licitante Oferta del Licitante Adjudicatario: \$ 1.000 (pesos al 31.12.94)
	b) Pago por Bienes y Derechos Oferta del Licitante Adjudicatario: UF 64.501

Sistema de cobro de tarifa, ajuste tarifario y su revisión	La SC podrá adoptar el sistema de cobro que estime conveniente, donde se cobran cantidades fijas por derecho de paso, o bien por un sistema de uso efectivo de la carretera:
	Opción elegida por el licitante adjudicatario: cobro por derecho de paso
	El valor de la tarifa se reajustará el 1° de enero de cada año (modificado por convenio complementario N°3
	Cada 2 años el concesionario podrá solicitar de manera justificada una revisión del sistema de reajuste de las tarifas máximas y de los sistemas de cobro que estuviere utilizando.
Distribución de riesgos entre la sociedad concesionaria y el Estado	Se estipula un mecanismo de IMG por el Estado, el cual permite distribuir en forma adecuada los riesgos originados por la incertidumbre en el tráfico que paga peaje en la Concesión durante la etapa de explotación. Como contrapartida a dicho IMG la SC deberá compartir un 50% de sus ingresos, en el evento que se produzcan las circunstancias detalladas en 1.12.b) de las Bases de Licitación

CONVENIOS COMPLEMENTARIOS SUSCRITOS	
Convenio Complementario N° 1	
Fecha de Suscripción	31 de octubre de 2000
Decreto de aprobación	D.S. N° 4938 del 31 de octubre de 2000
Publicación en Diario Oficial	22 de diciembre de 2000
Iniciativa	MOP (durante la etapa de construcción)
Objeto	Construcción, mantención y conservación, explotación y operación de las obras By Pass Lanco, Puente Curaco y Nueva Señalización.
Monto en obras	UF 106.463
Compensaciones en el régimen económico de la concesión	Las Disminuciones de Obras por UF 272.812, se considerarán como pago a la SC.
	Pago de UF 55.000 a la Concesionaria

Convenio Complementario N° 2	
Fecha de Suscripción	23 de julio de 2003
Decreto de aprobación	D.S. N° 786 del 31 de julio de 2003
Publicación en Diario Oficial	14 de octubre de 2003
Iniciativa	MOP, por razones de interés público
Objeto	Modificar parte del proyecto y cronograma de entrega de informes por parte de la SC.
Principales obras	<p>Obras nuevas ejecutadas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pasarela peatonal Las Violetas - Pasarela peatonal La Paz - Paradero de Buses - Cruces a nivel - Prolongación calle de servicio Km. 742,9 - Calle de servicio Población San Antonio - Calle de servicio El Tumi - Tachas reflectantes - Pantallas de mensaje variable y medidores de velocidad - Habilitación Terreno Feria de artesanos sector La Paz - Fotografías aéreas de la totalidad del contrato - Construcción de obras de arte en calle de servicio Km. 726,024 - Prolongación calle de servicio N° 58 - Construcción de cuello de empalme a la ruta con pistas de frenado y aceleración. - Conexión camino rural con eje 23 enlace Mulpún – Rupunahue - Conexión calle de servicio sector Dollinco - Pillaco
Monto en obras	UF 37.420,30 (modificaciones de obras del PRID) Se compensa con obras que se disminuyen por un total de UF .37.071,97.

Convenio Complementario N° 3	
Fecha de Suscripción	17 de junio de 2005
Decreto de aprobación	D.S. N° 524 del 30 de junio de 2005
Publicación en Diario Oficial	31 de agosto de 2005
Iniciativa	MOP (durante la etapa de explotación)
Objeto	<ul style="list-style-type: none"> - Ejecución de las obras de la segunda calzada del By Pass de Lanco - Ejecución del proyecto de ingeniería de la Segunda Calzada del By Pass Lanco de la Ruta 5 Sur. - Ejecución de la ingeniería de los atravesos Pon Pon, Mulpun Norte, La Montañita y Pichichoroico y de las calles de servicio Elocoyán, Violetas – La Paz, Rapaco, Pihúen y Ciruelos Sur Oriente
Monto en obras	UF 547.692
Compensaciones en el régimen económico de la concesión	<p>Por obras adicionales: 4 pagos anuales de UF 125.000 cada uno, desde el 31.03.06 al 31.03.09. 1 pago al 31.03.10, de ajuste.</p> <p>Compensaciones por atrasos en la construcción: En caso que la SC deba continuar realizando trabajos con posterioridad al plazo máximo de ejecución de las obras adicionales, sólo por causa imputable al MOP, éste último pagará a la SC, hasta la fecha de habilitación a su uso de las Obras del By Pass Lanco, un Monto de Compensación Diario (MCD) relacionado con el valor y el tipo de las obras atrasadas, que refleje el sobrecosto constructivo de dichas obras, tanto de la SC como de la respectiva constructora.</p> <p>Implementación de acuerdo de la comisión conciliadora: Con fecha 10.05.05 las partes aceptaron la propuesta de conciliación formulada por la Comisión Conciliadora a raíz de la reclamación presentada por la SC con fecha 26.10.04.</p> <p>Compensaciones: El MOP pagará a la SC la suma de UF 40.000, más el IVA de UF 7.600</p>

Pagos del concesionario al MOP	Bienes y Derechos: UF 64.501
	- Por concepto de Expropiaciones <ul style="list-style-type: none"> ▪ UF 300.000
	Aporte a la construcción e implementación de instalaciones que serán construidas por el Estado: <ul style="list-style-type: none"> ▪ UF 250.000
	- Por concepto de Administración y Control del Contrato de Concesión <ul style="list-style-type: none"> ▪ UF 7.500 al año, durante la etapa de construcción ▪ UF 250 al mes, durante la etapa de explotación
Pagos del MOP al concesionario	Desde un mes después de cumplido el cuarto año y siempre que se haya otorgado la PSP de la totalidad de la obra, un monto anual de UF 250.000 reajustables.
	Premio por seguridad vial, cuando corresponda.
	Premio por Tránsito Expedito, cuando corresponda.

La concesión comprende la construcción, conservación y explotación de nuevas obras públicas entre los kilómetros 718,300 y 890,000 de la Ruta 5 Sur, en una extensión de 171,700 kms., que involucra a las comunas de Gorbea y Loncoche, en la IX Región de la Araucanía, y a las de Lanco, San José de la Mariquina, Máfil, Los Lagos, Paillaco, La Unión y Río Bueno, en la X Región de Los Lagos.

Principales obras:

- Ampliación de la antigua ruta y los puentes de la vía a segundas calzadas, se construyeron 19 intersecciones a desnivel con conexión a la ruta, dos sin conexión a ésta y otras fueron adecuadas a la velocidad de diseño de 120 km/h.
- Mejoramiento de la calzada existente.
- Repavimentación de algunos sectores.
- Se reemplazaron tres puentes, se realiza mantención a todos los restantes, a los sistemas de drenaje y de saneamiento y se mantiene la seguridad, la señalización y demarcación en todo el tramo.

Entre sus estructuras más importantes, la autopista tiene 52 puentes, destacándose el Paso Superior Loncoche Poniente, Puente Negro Poniente y Puente Río Bueno Oriente. Además, tiene 21 enlaces, 20 pasarelas peatonales, 915 alcantarillas, 78 paraderos de buses, calles de servicios, atraviesos y pasos de maquinaria y ganado que otorgan gran fluidez al tránsito y mayor seguridad a los usuarios y a los habitantes aledaños a la ruta.

Beneficios:

La nueva autopista facilita el transporte de carga local, interregional e internacional, así como el flujo vehicular en las provincias de Cautín y Valdivia y el traslado de automovilistas de larga distancia que viajan al sur o al norte del país.

Ofrece una conexión expedita entre el centro y sur del país, al unir centros productivos con mercados locales y empalmar con puertos y pasos fronterizos hacia Argentina.

Asimismo, fortalece el rol agropecuario, pesquero e industrial de la IX y X regiones e impulsa nuevas inversiones turísticas en la Región de La Araucanía y en la Región de Los Lagos, específicamente en las cercanías de los lagos Puyehue, Rupanco y Llanquihue, al generar mejores condiciones de accesibilidad.

La construcción del tramo Temuco-Río Bueno generó cientos de empleos directos e indirectos y contribuyó a la creación de otros por la localización de nuevas actividades productivas y comerciales en sectores aledaños a la ruta.

Además de las nuevas estructuras, la concesión tiene cuatro áreas de servicios generales, con venta de combustibles, estacionamientos, servicios higiénicos y sectores de recreación y descanso.

Tres áreas de control policial con modernos edificios y helipuerto se emplazan en el tramo, en el que se instalaron 172 teléfonos SOS de emergencia, ubicados cada dos kilómetros, a ambos lados de la ruta.

Cuatro camiones grúas, cuatro ambulancias con personal paramédico que presta primeros auxilios y cuatro vehículos de patrullaje y atención mecánica básica se suman a los variados servicios que se ofrecen gratuitamente a los usuarios.

En el tramo también hay cuatro pantallas de mensaje variables en puntos estratégicos y cuatro velocímetros, que informan respectivamente sobre el estado de la carretera y la velocidad a la que se desplazan los usuarios.

Camino Internacional, Ruta 60 Ch

Octubre de 2007



CAMINO INTERNACIONAL, RUTA 60 CH	
Licitante Adjudicatario: "Consortio Autopista Los Andes" formado por las empresas OHL S.A., Agencia en Chile y FCC Construcción S.A.	
Sociedad Concesionaria: "Sociedad Concesionaria Autopista Los Andes S.A."	
Socios a Septiembre de 2007: OHL Concesiones S.L., 100% y. OHL S.A., agencia en Chile, 0%	
Localización: Se inicia en la ciudad de Los Andes hasta la conexión con el Troncal Sur en el sector de Limache.	
Decreto de adjudicación	D.S. MOP N°1759 del 22 de octubre de 2002
Constitución legal sociedad concesionaria	18 de marzo de 2003
Presupuesto oficial	UF 6.680.000
Monto Inversión Oferta Técnica	UF 9.927.899
Kilómetros concesionados	112,7
Modificaciones del Contrato	Convenio Complementario N° 1
Apertura Ofertas Técnicas	30 de enero 2002
Apertura Ofertas Económicas	12 de marzo 2002
Inicio de la Concesión	18 de marzo de 2003

Plazo de Concesión	384 meses
Puesta en Servicio Provisoria	En construcción
Factores de licitación	Pago por Bienes y Derechos utilizados en la concesión: Oferta del Licitante Adjudicatario: \$ 0
	Subsidio del Estado al Oferente: Solicitud del Licitante Adjudicatario:UF 2.535.000
Sistema de cobro de tarifa, ajuste tarifario y su revisión	Postergación de obras: Oferta del Licitante Adjudicatario: 0 meses
	Sistema de cobro por derecho de paso o tradicional: se cobra al usuario de la carretera por el derecho de paso en un lugar determinado de la calzada, sin considerar la distancia recorrida por el vehículo dentro del área de concesión
	El valor de la tarifa se reajustará a partir del 10 de enero de cada año y cada vez que se compruebe una inflación acumulada, desde la última revisión, superior al 15%.
Distribución de riesgos entre la sociedad concesionaria y el estado	Cada 2 años el concesionario podrá solicitar de manera justificada una revisión del sistema de reajuste de las tarifas máximas y de los sistemas de cobro que estuviere utilizando, lo cual podrá ser aceptado o rechazado por el MOP, con consulta al Ministerio de Hacienda.
	Ingreso Mínimo Garantizado (IMG)
	Coparticipación del Estado en los Ingresos de la Sociedad Concesionaria

Convenios Complementarios suscritos	
Convenio Complementario N° 1	
Fecha de Suscripción	27 de febrero de 2004
Decreto de aprobación	D.S. N°219 del 23 de marzo de 2004
Iniciativa	MOP por razones de interés público
Principales obras	<ul style="list-style-type: none"> - Nuevo trazado en el sector 2 de la concesión. - Nuevas inversiones relativas a las Obras de Mejoramiento Ruta 62, calle Ariztía en Quillota y Rotonda San Pedro - Obra del Atravesio La Cruz
Monto en nuevas obras	UF 383.585
Compensaciones en el régimen económico de la concesión	Durante todo el plazo de la concesión, se autoriza a la sociedad concesionaria a establecer y operar dos plazas de peaje adicionales en acceso o laterales y a fijar y cobrar las tarifas que se estipulan en el convenio.
	Modificación del sistema tarifario del Contrato de Concesión.
	Durante todo el plazo de la concesión, la SC incrementará la tarifa que podrá cobrar en la plaza de peaje del Sector 2: Troncal de Quillota, en la suma de \$ 50.
	Con el objeto de compensar el retardo en el inicio de las expropiaciones que implica este convenio y para permitir a la SC la adquisición de terrenos de expropiación, se modifica la fecha de pago por este concepto, en el sentido que la segunda cuota por este concepto, deberá ser pagada a lo más el 30 de noviembre de 2004.

CONDICIONES ECONÓMICAS DE LA CONCESIÓN	
Pagos del concesionario al MOP	Por Estudios. ▪ UF 106.000
	Por Obras Artísticas ▪ UF 5.000
	- Pagos por Concepto de Expropiaciones ▪ UF 1.450.000 por una vez
	- Pagos por concepto de Administración y Control del Contrato de Concesión ▪ UF 75.000 al año, durante la etapa de construcción ▪ UF 7.350 al año, durante la etapa de explotación
Pagos del MOP al concesionario	Aporte al financiamiento de las obras UF 2.153.990

La Ruta Internacional 60 Ch atraviesa transversalmente el territorio nacional. Se inicia en la ciudad de Los Andes hasta la conexión con el Troncal Sur en el sector de Limache, accediendo en forma más directa hacia Valparaíso.

En 1999 se movilizaron por esa ruta hacia Chile 90.000 vehículos de carga desde países del Cono Sur (Argentina, Brasil, Uruguay y Paraguay) por el Paso Fronterizo de Los Andes, transportando una carga de alrededor de 2,5 millones de toneladas.

El proyecto considera una longitud aproximada de 112,7 Km. y está dividido en dos sectores. El proyecto se inicia al término de la Ruta 57 Ch, al oriente de la ciudad de Los Andes, a 6,5 Km. al poniente del Puente Las Vizcachas y termina en el enlace Peñablanca, donde empalmará con el punto inicial del Troncal Sur.

En general el proyecto plantea duplicar la capacidad actual de la vía a fin de generar las condiciones apropiadas para absorber el crecimiento de la demanda en el horizonte del proyecto.

Ruta Interportuaria Talcahuano-Penco por Isla Rocuant

Octubre de 2007



Informe Ejecutivo Ruta Interportuaria Talcahuano-Penco por Isla Rocuant	
Licitante Adjudicatario: "Consortio Autopista Interportuaria" formado por las empresas Besalco S.A., Constructora B y A Ingenieros Ltda. y Proyectos de Infraestructura e Inversiones Genera Ltda.	
Sociedad Concesionaria: "Autopista Interportuaria S.A."	
Socios a Septiembre de 2007: Besalco Concesiones S.A., 99% y. Besalco S.A., 1%	
Localización: Borde costero de la bahía de Concepción, desde la intersección de la Autopista del Itata con la ruta Penco-Concepción, hasta el sector Las Industrias y su empalme con Av. Colón, en la comuna de Talcahuano.	
Decreto de adjudicación	D.S. MOP N°112 del 31 de enero de 2002
Publicación en el Diario Oficial	20 de abril de 2002
Constitución legal sociedad concesionaria	11 de junio de 2002
Monto Inversión Oferta Técnica	UF 637.202
Kilómetros concesionados	14,3
Modificaciones del Contrato	Convenio Complementario N° 1 Convenio Complementario N° 2
Apertura Ofertas Técnicas	6 de diciembre de 2001
Apertura Ofertas Económicas	28 de diciembre de 2001
Inicio de la Concesión	20 de Abril de 2002
Plazo de Concesión	378 meses
Puesta en Servicio Provisoria	27 de Mayo de 2005

Puesta en Servicio Definitiva	26 de diciembre de 2005
Factores de licitación	a) Ingresos Totales de la Concesión: Oferta del Licitante Adjudicatario: \$ 0
	b) Subsidio del Estado al Oferente: Solicitud del Licitante Adjudicatario: UF 287.000
	c) Plazo de Postergación de la PSP de Av. Alessandri: Oferta del Licitante Adjudicatario: 0 días
Sistema de cobro de tarifa, ajuste tarifario y su revisión	Sistema de cobro de tarifa: por derecho de paso o por uso efectivo
	El valor de la tarifa se reajustará a partir del 10 de enero de cada año y cada vez que se compruebe una inflación acumulada, desde la última revisión, superior al 15%.
	El concesionario podrá solicitar de manera justificada una revisión del sistema de reajuste de las tarifas máximas y de los sistemas de cobro que estuviere utilizando.
Distribución de riesgos entre la sociedad concesionaria y el Estado	El Estado garantiza un ingreso mínimo anual de acuerdo a tabla incluida en el Decreto de Adjudicación.
	Coparticipación del Estado en los Ingresos de la Sociedad Concesionaria: el concesionario deberá pagar al MOP, el 50% de la diferencia entre el ingreso anual de la sociedad concesionaria y la Banda Superior de ingresos, según tabla incluida en el Decreto de Adjudicación.

CONVENIOS COMPLEMENTARIOS SUSCRITOS	
Convenio Complementario N° 1	
Fecha de Suscripción	12 de enero de 2005
Decreto de aprobación	D.S. N°71 del 01 de febrero de 2005
Publicación en el Diario Oficial del Decreto	16 de mayo de 2005
Iniciativa	MOP
Objeto	Contratación de nuevas inversiones, producto de la inconveniencia de mantener el trazado fijado para el desarrollo de la obra, en la conexión con calle Colón en Talcahuano y en la conexión con Av. Alessandri en el sector del aeropuerto Carriel Sur
Monto en obras	UF 173.413
Compensaciones en el régimen económico de la concesión	UF 128.000 al 31.03.05 UF 102.000 al 31.03.06 UF 88.000 al 31.03.07

Convenio Complementario N° 2	
Fecha de Suscripción	18 de abril de 2007
Decreto de aprobación	D.S. N°316 del 30 de abril de 2007
Publicación en el Diario Oficial del Decreto	14 de septiembre de 2007
Iniciativa	MOP y sociedad concesionaria
Objeto	- Nuevas obras para mejorar los niveles de servicio. - Incorporar las obras y actividades asociadas a las medidas adicionales de mitigación ambiental, definidas por la COREMA VIII Región.
Monto en obras	UF 68.273,62
Compensaciones en el régimen económico de la concesión	Compensación por UF 27.829,45, pagaderos a más tardar el 31.03.08
	Pago de la suma equivalente en pesos de los montos que corresponden a las siguientes medidas ambientales: <ul style="list-style-type: none"> - Mantenimiento de taludes Etapa de Explotación - Plan de seguimiento ambiental de taludes - Seguimiento reproductivo Avifauna - Plan de Seguimiento Ambiental Revegetación

Pagos del concesionario al MOP	Por Estudios de Manejo Ambiental Preliminar y de Modelación de Tránsito <ul style="list-style-type: none"> ▪ UF 2.140
	Por Obras Artísticas <ul style="list-style-type: none"> ▪ UF 2.000
	Por Estudio de Impacto Ambiental <ul style="list-style-type: none"> ▪ UF 4.500
	- Pagos por Concepto de Expropiaciones <ul style="list-style-type: none"> ▪ UF 124.000 por una vez
	- Pagos por concepto de Administración y Control del Contrato de Concesión <ul style="list-style-type: none"> ▪ UF 3.800 al año, durante la etapa de construcción ▪ UF 2.400 al año, durante la etapa de explotación
Pagos del MOP al concesionario	Aporte al financiamiento de las obras 6 cuotas anuales de UF 87.564 cada una

La construcción de la Ruta Interportuaria Talcahuano-Penco por la Isla Rocuant, tiene el propósito de mejorar la infraestructura vial de acceso a los principales complejos portuarios de la Región del Bío Bío, facilitar el acceso al Aeropuerto Carriel Sur desde y hacia el norte del Área Metropolitana de Concepción, fomentando el desarrollo urbano, inmobiliario e industrial en la zona.

Se extiende por el borde costero de la bahía de Concepción, desde la intersección de la Autopista del Itata con la ruta Penco-Concepción, hasta el sector Las Industrias y su empalme con Av. Colón, en la comuna de Talcahuano. Con una longitud de 10,4 kms., se construyó doble calzada en sus primeros 600 metros y calzada simple bidireccional en el resto del tramo.

La obra también incluye la prolongación de Av. Alessandri en 3,9 kms. de calzada simple bidireccional, que permite conectar directamente la ruta con la vía de acceso al Aeropuerto Carriel Sur y, a través de ésta, con la comuna de San Pedro de la Paz y los sectores ubicados más al sur. Fue diseñada para una velocidad de 100 km/h en casi toda su extensión, salvo en algunas zonas de restricción donde se incorporaron terceras pistas para vehículos pesados, y se mejoró el Enlace Penco para conectarlo con la vialidad existente. Además, consideró la construcción de estructuras mayores, como el Paso Superior Las Gaviotas, emplazado sobre la línea férrea Concepción-Penco y el camino Penco-Cosmito. El Puente las Ballenas sobre el río Andalién, viaducto de hormigón armado de 120 metros de longitud; y el Enlace Rocuant,

conexión vial a desnivel con la Av. Alessandri y tres atravesos interprediales de hormigón armado.

Beneficios:

La longitud de esta ruta es 50% inferior a la que se utilizaba para ir de Penco a Talcahuano, por lo que los tiempos de viaje se han reducido en un 70%, constituyendo un gran aporte para el desarrollo turístico al acercar esa zona con la Bahía de Concepción. Entre otros beneficios para esta región, se destacan el gran aumento en su competitividad comercial nacional e internacional y un mejor acceso a los puertos de Lirquén, Penco, Talcahuano y San Vicente. Además, ha facilitado el acceso al Aeropuerto Carriel Sur, desde y hacia el norte del Área Metropolitana de Concepción. Es decir, a todo el litoral costero desde Penco a Dichato y, por el interior, a todos los flujos que concentra la Autopista del Itata hacia la Ruta 5 Sur. Los impactos más favorables para Concepción han sido la sustancial reducción del tránsito de camiones por sus calles y el mejoramiento de la vialidad estructurante del Área Metropolitana, lo que indudablemente ha disminuido la congestión, la contaminación y los accidentes. Cabe agregar, que también ha descongestionado las vías urbanas de Talcahuano, al actuar como by-pass para los flujos provenientes del norte del país con destino a la zona portuaria de Talcahuano-San Vicente. La Ruta Interportuaria recuperó e incorporó importantes extensiones territoriales, estimulando áreas de crecimiento, como se contempla en el Proyecto de Plataforma Logística auspiciado por el Gobierno Regional con la participación de entidades privadas. Se trata de terrenos aptos para el crecimiento urbano y para la construcción de nuevos centros de acopio y transferencia de carga terrestre y aeroportuaria, potenciando la actividad intercomunal y regional. En el sector de la Isla Rocuant, la obra ha permitido un gran desarrollo urbano e industrial, pues hoy cuenta con una conexión directa con el resto del país. La disponibilidad de terrenos y su ubicación estratégica han permitido consolidar el desarrollo de esta isla. Adicionalmente, la Sociedad Concesionaria incorporó áreas verdes en los Enlaces Penco y Rocuant, en la intersección de la ruta con el sector Las Industrias y en el empalme con Av. Colón. El flujo mensual de vehículos que circulan por esta concesión ha ido aumentando, pero actualmente tiene un promedio de 135.000 pasadas por todos los tramos que implica el proyecto.

Camino Santiago – Colina – Los Andes

Octubre de 2007



Camino Santiago – Colina – Los Andes	
Licitante Adjudicatario: “Consortio Inecsa 2.000”: Inecsa Dos Mil y Ecsa Capitales S.A.	
Sociedad Concesionaria: “Autopista Los Libertadores S.A.”	
Socios a Septiembre de 2007: Infraestructura Dos Mil S.A., 99,95%; OHL Concesiones Chile S.A., 0,05%.	
Localización: Ruta 57-CH, que une Santiago con Colina y la Ruta 60, al oriente de Los Andes.	
Decreto de adjudicación	D.S. MOP N°1076 del 19 de diciembre de 1996
Publicación en el Diario Oficial	12 de febrero de 1997
Constitución legal sociedad concesionaria	31 de marzo de 1997
Presupuesto oficial	UF 3.700.000
Monto Inversión Oferta Técnica	US\$ 137.967.991
Monto Inversión Oferta Técnica	UF 4.395.129
Kilómetros concesionados	88,65

Modificaciones del Contrato	Convenio Complementario N° 1 Convenio Complementario N° 2 Convenio Complementario N° 3
Apertura Ofertas Técnicas	04 de octubre de 1996
Apertura Ofertas Económicas	25 de octubre de 1996
Inicio de la Concesión	08 de octubre de 1997
Plazo de Concesión	341 meses (plazo original fue modificado por convenio complementario N° 1)
Fin de la Concesión	08 de marzo de 2026
Puesta en Servicio Provisoria Interurbana Puesta en Servicio Provisoria Urbana	17 de agosto de 2000 26 de septiembre de 2000
Puesta en Servicio Definitiva	08 de diciembre de 2001
Factores de licitación	a) Monto de la tarifa ofrecida por el licitante b) Fracción de pago por Infraestructura preexistente(entre 0 y 1):
Sistema de cobro de tarifa, ajuste tarifario y su revisión	Sistema de cobro por derecho de paso o tradicional: se cobra al usuario de la carretera por el derecho de paso en un lugar determinado de la calzada, sin considerar la distancia recorrida por el vehículo dentro del área de concesión El valor de la tarifa se reajustará a partir del 10 de enero de cada año y cada vez que se compruebe una inflación acumulada, desde la última revisión, superior al 15%.
Distribución de riesgo entre la sociedad concesionaria y el Estado	Ingreso mínimo garantizado anual, según cuadro incluido en el Decreto de Adjudicación de la concesión. La SC transferirá el 50% de los ingresos recaudados en la concesión por concepto de peajes una vez que se cumpla la condición establecida en 1.15.b), de las Bases de Licitación.

Pagos del concesionario al MOP	Por Instalaciones que serán construidas por el Estado: UF 20.000
	- Pagos por Concepto de Expropiaciones ▪ UF 800.000
	- Pagos por concepto de Administración y Control del Contrato de Concesión ▪ UF 7.500 al año, durante la etapa de construcción ▪ UF 3.000 al mes, durante la etapa de explotación
	Pago por infraestructura preexistente, a partir del sexto año de concesión y durante todo el periodo que reste: U.F. 258.132
	Ingeniería de Detalle del By Pass Los Andes
Pagos del MOP al concesionario	Premio por seguridad vial, según lo previsto en las Bases de Licitación.
	Premio por avance de obras cuando corresponda, según lo previsto en las Bases de Licitación.

CONVENIOS COMPLEMENTARIOS SUSCRITOS	
Convenio Complementario N° 1	
Fecha de Suscripción	05 de mayo de 1999
Decreto de aprobación	D.S. N°3307 del 29 de octubre de 1999
Publicación en el Diario Oficial del Decreto	14 de enero de 2000
Iniciativa	MOP por razones de interés público
Monto en nuevas obras	UF 176.801
Objeto	Ampliar y mejorar los niveles de servicialidad y optimizar la seguridad en tránsito de larga distancia y local
Compensaciones en el régimen económico de la concesión	U.F. 60.000 a más tardar el 29/12/99
	A partir del 01/02/00, el MOP pagará mensualmente U.F. 12.000 a la S.C. Este pago se extenderá hasta el mes sgte. a aquél en que el MOP autorice la PSP de la obra. Si la S.C. obtiene el o los premios por avance de obra, el pago de U.F. 12.000 se reducirá durante los 6 meses posteriores a la entrega de las obras a), b) o c) de la obra. sgte. forma: En el caso de la entrega de las obras a) o b), el pago se reducirá en U.F. 2.400. En el caso de la entrega de la obra c), el pago se reducirá en U.F. 3.600. Cuando se entreguen en forma conjunta las obras a) y b) o b) y c), las reducciones se sumarán, quedando una reducción de U.F. 4.800 para el 1er. caso y de U.F. 6.000 para el 2°.
	Cuando se entreguen en forma conjunta las obras a) y b) y c), las reducciones se sumarán, quedando una reducción total de U.F. 8.400.(4.2)
	Se aumenta el plazo de duración de la concesión en cinco meses. Por tanto, el plazo de la concesión será de 341 meses contados desde el 08/10/97.
	En relación al pago por inspección y control del contrato, se modifica en el sentido que la S.C. deberá realizar el pago anual de U.F. 7.500 (U.F. 625 mensual), sólo hasta el 26° mes contado desde el 08/10/97. A contar de esa fecha y hasta el plazo original del contrato de concesión, el pago anual de la S.C. será de U.F. 3.000.

Convenio Complementario N° 2	
Fecha de Suscripción	02 de diciembre de 1999
Decreto de aprobación	D.S. N°1078 del 30 de marzo de 2000
Publicación en el Diario Oficial del Decreto	19 de mayo de 2000
Iniciativa	MOP
Objeto	
Monto en obras	UF 788.409
Objeto	Ampliar y mejorar los niveles de servicialidad y optimizar la seguridad en el tránsito de larga distancia y local.
Principales Obras	<ul style="list-style-type: none"> - Enlace Américo Vespuccio – Independencia. - Atravieso Las Canteras. - Pavimentación Calle Servicio Oriente. - Traslado Enlace Colina Sur a Enlace San Luis. - Atravieso El Colorado. - Pistas Frenado Emergencia en el sector del Túnel Chacabuco.
Compensaciones en el régimen económico de la concesión	Se elimina la obligación de pagar al Estado por la Infraestructura Preexistente el monto de U.F. 258.132. Este valor se considerará como un pago a la S.C. y se contabilizará en la cuenta “Compensación C.C. # 2” el 30/12/00. A partir del año 2001, el MOP realizará 5 pagos a la S.C., uno al año por U.F. 50.000.
	Se autoriza a la S.C. a incrementar en \$ 100 las tarifas máximas que está autorizada a cobrar en la plaza de peaje Chacabuco. Este incremento tarifario no podrá ser aplicado más allá del 01/02/07.

Convenio Complementario N° 3	
Fecha de Suscripción	30 de noviembre de 2000
Decreto de aprobación	D.S. N°210 del 19 de febrero de 2001
Publicación en el Diario Oficial del Decreto	09 de mayo de 2001
Iniciativa	MOP y SC.
Objeto	Incorporar al contrato un conjunto de modificaciones a las obras y servicios del proyecto originalmente contratado y modificado por los Convenios Complementarios N° 1 y N° 2, con el objeto de ampliar y mejorar los niveles de servicialidad y optimizar la seguridad en el tránsito de larga distancia y local.
Compensaciones en el régimen económico de la concesión	Se agrega al área de concesión la superficie necesaria para la materialización de la totalidad de las obras.
	Se autoriza expresamente que la SC., realice un cobro, a aquellos vehículos que abandonen o ingresen a las calzadas expresas por vías segregadas, de menor o igual valor al que se realice en la Plaza de Peaje Troncal Las Canteras a los vehículos que no realizan el abandono o ingreso antes señalado.
	Se autoriza expresamente a la SC. A presentar dos diferentes valores de "a", definida en 1.17.2.5 de las Bases de Licitación.

Este contrato comprende la construcción, conservación y explotación de la Ruta 57-CH, que une Santiago con Colina y la Ruta 60, al oriente de Los Andes. Tiene una extensión de 88,65 kilómetros, de los cuales 60 kms. son de doble calzada y corresponden al troncal y 23 kms. son de calzada simple bidireccional al by-pass Los Andes. También considera tres ramales de calzada simple bidireccional:

Auco-San Felipe (Ruta E-89), con 16,3 kms.

Casas de Chacabuco-Polpaico (Ruta G-71), con 17,4 kms.

San José-Lo Pinto (Ruta G-73), con 5,6 kms.

Principales obras:

- Ejecución y ampliación de las vías en doble calzada del tramo Américo Vespucio-Colina-Calle Larga, que incluyen un by-pass a Colina y la construcción del by-pass a Los Andes.
- Estructuras emplazadas: hay 9 enlaces, 7 puentes, 10 pasarelas peatonales, 17 pasos desnivelados, 410 alcantarillas y 12 paraderos de buses.
- Construcción de 35 kms. de calles de servicio con carpeta asfáltica a ambos lados de la ruta.
- Repavimentación del ramal San José-Lo Pinto, que incluye el nuevo puente San José.

- Ejecución de obras de mejoramiento del túnel Chacabuco e instalación de defensas camineras en la mediana a lo largo de todo el tramo de doble vía y gran parte de la berma.

Beneficios:

Esta autopista permite una conexión expedita entre la capital y el corredor Bioceánico Cristo Redentor; a su vez une a Valparaíso con el Paso Los Libertadores (frontera con Argentina), uniendo así a los puertos del Pacífico con los del Atlántico, ruta principal por la que circula el transporte terrestre con productos de exportación de los países del Mercosur. Por otro lado, otorga una mejor conexión entre la Región Metropolitana y las provincias de San Felipe y Los Andes, fortaleciendo la actividad frutícola y agrícola del Valle del Aconcagua. Genera una gran fluidez de tránsito y descongestión urbana en Colina y Los Andes, al disponer la circulación vehicular por by-passes fuera de estas localidades. La concesión incluye el mantenimiento de las nuevas obras construidas y de la infraestructura preexistente por parte de concesionario, que presta una serie de servicios a los usuarios. Entre éstos se destacan un área de servicios generales con estación de bencina, cafetería, estacionamientos, servicios higiénicos y otros, así como un área de control policial dotada de una moderna infraestructura. También existen 20 citófonos S.O.S de emergencia, alternados cada 5 kms. a ambos lados de la ruta, dos camiones grúa, tres vehículos de patrullaje y atención mecánica, ambulancia, primeros auxilios, personal paramédico, área de estacionamiento para camiones y un libro de reclamos y sugerencias a disposición de los usuarios. Esta carretera tiene influencia principalmente en las comunas de Huechuraba, Colina, Til-Til y Lampa, de la Región Metropolitana, y en las de Los Andes y Rinconada de Los Andes en la Región de Valparaíso. Mensualmente transitan por este camino un promedio de 870.000 entre vehículos livianos y pesados.

Variante Melipilla

Octubre de 2007



Variante Melipilla	
Licitante Adjudicatario: Besalco S.A.	
Sociedad Concesionaria: " Melipilla S.A."	
Socios a Septiembre de 2007: Besalco Concesiones S.A., 99% y Besalco S.A., 1%	
Localización: Región Metropolitana. Se extiende desde Melipilla hasta la localidad de San Pedro.	
Decreto de adjudicación	D.S. MOP N°1205 del 17 de agosto de 2001
Publicación en el Diario Oficial	29 de octubre de 2001
Constitución legal sociedad concesionaria	30 de noviembre de 2001
Presupuesto oficial	UF 669.100
Monto Inversión Oferta Técnica	US\$ 20.000.000
Monto Inversión Oferta Técnica	UF 892.860
Kilómetros concesionados	8,146
Modificaciones del Contrato	Convenio Complementario N° 1
Apertura Ofertas Técnicas	4 de junio de 2001
Apertura Ofertas Económicas	21 de junio 2001
Inicio de la Concesión	29 de abril de 2003
Plazo de Concesión	30 años

Puesta en Servicio Provisoria	28 de abril de 2004
Puesta en Servicio Definitiva	26 de enero de 2005
Factor de licitación	Subsidio solicitado al Estado.
Sistema de cobro de tarifa, ajuste tarifario y su revisión	Sistema de cobro por derecho de paso o tradicional: se cobra al usuario de la carretera por el derecho de paso en un lugar determinado de la calzada, sin considerar la distancia recorrida por el vehículo dentro del área de concesión
	El valor de la tarifa se reajustará a partir del 10 de enero de cada año y cada vez que se compruebe una inflación acumulada, desde la última revisión, superior al 15%. Cada 2 años el concesionario podrá solicitar de manera justificada una revisión del sistema de reajuste de las tarifas máximas y de los sistemas de cobro que estuviere utilizando.
Distribución de riesgos entre la sociedad concesionaria y el Estado	El Estado garantiza un ingreso mínimo anual de acuerdo a tabla incluida en el Decreto de Adjudicación.
	Coparticipación del Estado en los Ingresos de la Sociedad Concesionaria

CONVENIOS COMPLEMENTARIOS SUSCRITOS	
Convenio Complementario N° 1	
Fecha de Suscripción	27 de enero de 2004
Decreto de aprobación	D.S. N°103 del 16 de febrero de 2004
Publicación en el Diario Oficial del Decreto	10 de mayo de 2004
Iniciativa	MOP por razones de interés público
Monto en obras	Entre aumentos en obras, inicio anticipado Nuevo Puente Ingeniero Marambio y disminuciones de obras la inversión adicional es de UF 6.
Objeto	Ejecución anticipada de las obras del Nuevo Puente Ingeniero Marambio y su respectivo Enlace de conexión con la ruta G-60.

Pagos del concesionario al MOP	Por Estudio de ingeniería denominado "Construcción y Mejoramiento Variante Melipilla por Concesión": UF 10.900
	Instalaciones: UF 22.420
	UF 8.529 a la empresa CISA Ltda., quien ha propuesto la obra pública fiscal objeto de la presente licitación, por reembolso de estudios de ingeniería y demanda realizadas para el proyecto.
	- Pagos por concepto de Administración y Control del Contrato de Concesión <ul style="list-style-type: none"> ▪ UF 6.420 al año, durante la etapa de construcción ▪ UF 3.600 al año, durante la etapa de explotación
	UF 2.000 para la realización de obras artísticas.
	Por expropiaciones: UF 125.000
Pagos del MOP al concesionario	Aporte al financiamiento de las obras de construcción: 6 cuotas anuales UF 50.824 cada una

El contrato concesionado Variante Melipilla se ha generado con el propósito de producir un mejoramiento significativo del nivel de servicio en el sector formado por la Ruta G-60, Camino Melipilla – Cruce Las Arañas – Rapel, en el tramo Melipilla – Puente Ingeniero Marambio.

La única alternativa directa para los usuarios que viajan al área turística del Lago Rapel y/o zona costera norte de la Región del Libertador Bernardo O´Higgins, corresponde a la Ruta G-60 que se extiende desde Melipilla hasta la localidad de San Pedro.

El proyecto Variante Melipilla ha solucionado efectivamente el problema del paso de vehículos hacia los centros recreativos-turísticos de Rapel, la laguna artificial más grande de la zona y con una alta demanda durante casi todos los fines de semana del año, que tiene una circulación de alrededor de 35.000 vehículos mensuales. También ha despejado el flujo hacia la zona costera aledaña a la variante.

Este contrato se conecta con la ruta 78 mediante el Enlace Rapel, a la altura del km. 63 del balizado de la Ruta 78 (Camino Santiago – San Antonio), y concluye en la Ruta G-60 después de un recorrido cercano a los 8,15 kms., que en gran parte de su trazado bordea el río Maipú. El contrato incluye un nuevo puente sobre el Río Maipú, que reemplazó al existente, denominado “Puente Ingeniero Marambio”.

El proyecto contempló la construcción de un nuevo puente de 360 mt de longitud sobre el Río Maipo y la construcción de una nueva carretera bidireccional, 8 km de longitud, con intersecciones a desnivel eliminando los niveles de congestión, reduciendo los tiempos de viaje y riesgos de accidentes en zonas urbanas.

Destacan dentro del inventario vial de esta ruta:

- Plaza de Peaje Troncal
- “Puente Ingeniero Marambio”.
- 2 enlaces (Rapel – Huilco)
- 2 pasos superiores (FFCC – Vicuña Mackenna).

- 6 pasos interprediales.
- 37 alcantarillas transversales.
- 181 señales verticales.
- 16.021 m. de defensas camineras.
- 4 postes S.O.S.