

601532 23 JUL 2015



1820150723601532



MUNICIPALIDAD DE ARAUCO
ALCALDÍA/2015

Ord. Nº: __1100__ /

ANT: No hay.

MAT: Formula Denuncia y Consulta a,
sobre materias relativas al contrato
de la obra pública concesionada.
Ruta 160, Tramo Tres Pinos – Acceso
Norte a Coronel.

Arauco, 23 de julio de 2015.

DE: MAURICIO ALARCON GUZMAN
ALCALDE DE LA COMUNA DE ARAUCO.

A: PATRICIA ARRIAGADA VILLOUTA
CONTRALOR GENERAL DE LA REPÚBLICA (S)

CC: VERÓNICA CECILIA ORREGO AHUMADA
CONTRALOR REGIONAL DEL BIO BIO.

Por medio del presente, junto con saludar, tengo a bien **formular denuncia y a la vez consulta sobre los temas que a continuación se indicarán** en relación al proyecto concesión de la obra pública fiscal denominada "Ruta 160, Tramo Tres Pinos – Acceso Norte a Coronel", que pasa por la Comuna de Arauco, según los antecedentes de Hecho y de Derecho que paso a exponer;

I.- ANTECEDENTES.

Que la Resolución de Calificación Ambiental de la referida obra concesionada, fue aprobada por resolución exenta número 245 de fecha 19 de agosto del año 2008, de la Comisión Nacional de Medio Ambiente de la Región del Bio Bio, y luego **mediante Decreto Supremo número 411, de fecha 27 de junio de 2008, ADJUDICA CONTRATO DE CONCESIÓN**

PARA LA EJECUCIÓN, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA 'RUTA 160, TRAMO TRES PINOS - ACCESO NORTE A CORONEL', fundado finalmente en el Acta de Adjudicación del Director General de Obras Públicas de fecha 22 de abril de 2008.

Que en el marco de tal contrato, adjudicado, se establecieron las siguientes condiciones;

a.- Declárase que forman parte integrante de este decreto supremo de Adjudicación para la concesión de la obra pública fiscal denominada 'Ruta 160, Tramo Tres Pinos - Acceso Norte a Coronel', las Bases de Licitación, aprobadas por resolución DGOP N° 015, de fecha 19 de enero de 2007; las Circulares Aclaratorias N°s. 1, 2, 3, 4 y 5, 6, 7, 8 y 9, aprobadas por resoluciones DGOP N°s. 221, 238, 288, 329, 378, del año 2007 y N°s. 003, 16, 26, del año 2008; y las Ofertas Técnica y Económica, presentadas por el Grupo Licitante denominado 'Acciona Concesiones Ruta 160' conformado por las empresas 'Acciona Infraestructuras S.A., Agencia Chile' y 'Acciona Concesiones Chile S.A.', en la forma aprobada por el MOP.

Forman parte del Contrato de Concesión las disposiciones pertinentes de los siguientes cuerpos legales: a) El Decreto Supremo MOP N° 900, de 1996, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL MOP N° 164, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas. b) El Decreto Supremo MOP N° 956, de 1997, Reglamento de la Ley de Concesiones de Obras Públicas. c) El DFL MOP N° 850, de 1997, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 15.840, de 1964, Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y del DFL N° 206, de 1960, Ley de Caminos.

Además forman parte integrante del Contrato de Concesión los siguientes documentos individualizados en los artículos 1.4.1 y 1.4.3 de las Bases de Licitación. * Doc. N° 1: Llamado a Licitación por Concesión, * Doc. N° 2: Bases Administrativas, * Doc. N° 3: Bases Técnicas, * Doc. N° 4: Bases Económicas, * Doc. N° 5: Circulares Aclaratorias emitidas por el Director General de Obras Públicas, * Doc. N° 6: Manual de Planes de Manejo Ambiental para Obras Concesionadas, versión 5.01, * Doc. N° 7: Manual de Manejo de Areas Verdes para Proyectos Concesionados, versión 2.01, y * Estudios Referenciales denominados:

- 1.- 'Estudio de Ingeniería Concesión de Ruta 160 Concepción - Lebu y Mejoramiento de Ruta P-60-R, sector Tres Pinos - Cañete VIII Región',
- 2.- 'Estudio Referencial de Areas de Expropiación',
- 3.- 'Estudio de Anteproyecto de Ingeniería Ruta 160, Tramo Acceso Norte a Coronel -Tres Pinos'
- 4.- y 'Estudio de Impacto Ambiental Ruta 160, Tramo Acceso Norte a Coronel - Tres Pinos', aceptados por el Licitante Adjudicatario en su Oferta Técnica.

b.- El inicio del plazo de la concesión se contará desde la fecha de publicación en el Diario Oficial del presente decreto supremo de Adjudicación, de acuerdo a lo establecido en el artículo 1.7.5 de las Bases de Licitación.

c.- De acuerdo a lo señalado en el artículo 1.8.7 de las Bases de Licitación, el MOP entregará a la Sociedad Concesionaria, la infraestructura preexistente que se encuentre en la faja vial de la Ruta, en el estado en que se encuentre. La infraestructura preexistente que se entregará a la Sociedad Concesionaria corresponde a la faja vial del eje de la Ruta 160, comprendida entre la localidad de Cerro Alto (km. 103,051 aprox.) y el Acceso Norte a Coronel (km. 14,300 aprox.). En la extensión del tramo, existen estructuras como puentes, pasarelas, y sectores de cuestas pronunciadas. **No se incluyen dentro de la entrega de infraestructura preexistente los sectores de la Ruta 160 actual en que el Concesionario tendrá que materializar bypass (Lota, Laraquete, Carampangue y Villa Los Ríos).**

Desde ese momento, la Sociedad Concesionaria, a su entero cargo, costo y responsabilidad, de forma adicional a la ejecución de las obras deberá solucionar cualquier imprevisto dentro de la faja entregada, que entorpezca o ponga en riesgo el tránsito vehicular y peatonal, en forma inmediata, tales como por ejemplo: Bacheo de pavimentos, sellado de juntas y grietas, reparación o reposición de señales verticales, demarcación, elementos de seguridad vial, limpieza de infraestructura de drenaje y del retiro de elementos que afecten la circulación en las calzadas, entre otras. El Concesionario deberá mantener las obras preexistentes en condiciones de seguridad y transitabilidad aun cuando éstas deban ser demolidas o aprovechadas sólo parcialmente en el Proyecto, con el fin de dar al usuario un nivel de seguridad y confort, **hasta la aprobación del Plan y Programa de Conservación señalado en el artículo 1.10.5 de las Bases de Licitación.**

d.- El Concesionario, de acuerdo a los artículos 1.9.1.1 y 1.9.1.2 de las Bases de Licitación, **deberá realizar los Proyectos de Ingeniería Definitiva de todas las obras incluidas en las Bases de Licitación y en los Estudios Referenciales** aceptados por el Licitante Adjudicatario en su Oferta Técnica, conforme a los estándares establecidos en dichos estudios, a las Bases de Licitación y demás documentos que forman parte del contrato de concesión. Las obras no podrán ejecutarse en tanto dichos proyectos de ingeniería no se encuentren aprobados por el Inspector Fiscal.

e.- La Sociedad Concesionaria deberá ejecutar a su entero cargo, costo y responsabilidad todas las obras necesarias indicadas en el Proyecto de Ingeniería Definitiva que sea aprobado por el Inspector Fiscal, en las Bases de Licitación y en la normativa vigente, con el objeto de dar cumplimiento a los estándares establecidos en las Bases de Licitación. Construirá las obras mínimas que se indican a continuación, conforme a lo señalado en su Oferta Técnica, en la forma aprobada por el MOP y conforme a la enumeración no taxativa de las obras que se señala a continuación: La Sociedad Concesionaria deberá realizar las obras que sean necesarias para materializar una doble calzada a lo largo de toda la Concesión, con excepción del By Pass Lota que contempla una calzada bidireccional con terceras pistas, en conformidad a lo establecido en los artículos 2.3.1.1 y 2.3.1.2 de las Bases de Licitación. La Sociedad Concesionaria deberá construir los puentes establecidos en el artículo 2.3.1.3 de las Bases de Licitación. La Sociedad Concesionaria deberá construir como mínimo las intersecciones a desnivel que se detallan en el artículo 2.3.1.4 de las Bases de Licitación. La Sociedad Concesionaria deberá construir las calles de servicio señaladas en el artículo 2.3.1.5 de las Bases de Licitación. La Sociedad Concesionaria deberá construir, equipar y operar una Plaza de Pesaje fija nueva para controlar el peso de los vehículos que circulan por la Ruta para

ambos sentidos de tránsito (vehículos que viajan tanto en sentido Norte - Sur, como sentido Sur - Norte). Para ello deberá considerar las obras y el equipamiento necesarios en ambos lados de la Ruta, teniendo en cuenta las obras mínimas establecidas en el artículo 2.3.1.6 de las Bases de Licitación. La Sociedad Concesionaria deberá construir como mínimo las intersecciones y accesos a nivel que se detallan en el artículo 2.3.1.7 de las Bases de Licitación. La Sociedad Concesionaria deberá construir los atravesos prediales indicados en el artículo 2.3.1.8 de las Bases de Licitación. La Sociedad Concesionaria deberá construir al menos las pasarelas peatonales en la forma y ubicación aproximada que se indican en el artículo 2.3.1.9 de las Bases de Licitación, **que serán del tipo rampa continua, que permitan adicionalmente el paso de sillas de rueda y de bicicletas.** La Sociedad Concesionaria deberá construir como mínimo los paraderos de buses en la forma y ubicación aproximada que se señalan en el artículo 2.3.1.10 de las Bases de Licitación. De conformidad con el artículo 2.3.1.11, la Sociedad Concesionaria deberá delimitar el área de concesión mediante la materialización de cierros perimetrales o cercos de deslindes según lo señalado en 2.3.1.11.2 o eventualmente con vallas peatonales y segregatorias según lo señalado en 2.3.1.11.3, todos artículos de las Bases de Licitación. En conformidad a lo indicado en el artículo 2.3.1.12.1 de las Bases de Licitación, la Sociedad Concesionaria deberá implementar, uniformar y mantener la señalización, demarcación y elementos de seguridad vial de toda la vía concesionada, y la de los caminos transversales que son afectados. En conformidad con lo establecido en el artículo 2.3.1.12.2 de las Bases de Licitación, la Sociedad Concesionaria deberá construir en las intersecciones a nivel, en las intersecciones a desnivel (enlaces y/o atravesos, tanto en la vía principal como en la secundaria), en las zonas de pasarelas peatonales, en las áreas de atención de emergencia, en las áreas de control y de descanso, plaza de pesajes, plazas de peajes y en los paraderos, **entre otros, la iluminación mínima para garantizar la visibilidad y seguridad de peatones y flujo vehicular,** de acuerdo a las normas, criterios, disposiciones, reglamentaciones y requerimientos establecidos en el artículo 2.2.2.13 de las Bases de Licitación. Será de responsabilidad de la Sociedad Concesionaria la ejecución del **replanteo de los ejes del proyecto**, de las **trazas que definirán el área a expropiar** necesarias para la construcción del proyecto, y de todas aquellas obras que constituyan **trazados nuevos o ampliaciones de la calzada** existente de acuerdo a lo señalado en el artículo 2.3.1.13 de las Bases de Licitación. De acuerdo a lo establecido en el artículo 2.3.1.14 de las Bases de Licitación, la Sociedad Concesionaria deberá despejar y retirar de la faja fiscal entregada por el MOP para la ejecución de las obras, de acuerdo a lo indicado en el artículo 1.8.8.2.1 de las Bases de Licitación, todo lo que exista sobre el terreno, sea o no factible de ser recuperado para un posterior uso, demoliendo y retirando todas las construcciones, instalaciones, plantaciones, y en general los elementos de cualquier especie, que puedan interferir en la construcción de la obra. De acuerdo a lo establecido en el artículo 2.3.1.15 de las Bases de Licitación si para la ejecución de la obra resultara indispensable constituir o modificar servidumbres en cada uno de los sectores definidos en el artículo 1.3 de las Bases de Licitación, el Concesionario deberá informar y someter a la aprobación del Inspector Fiscal con todos los antecedentes que respalden dicha modificación, además de reestablecerlas a su cargo, costo y responsabilidad, conforme a lo dispuesto en el artículo 16 del decreto MOP N° 900, de 1996. La Sociedad Concesionaria se hará cargo de la **mantención, reparación y rehabilitación de toda la infraestructura existente en la faja fiscal comprendida en la Ruta 160, entre Cerro Alto hasta el Acceso Norte a Coronel, desde el momento de la entrega de terreno, conforme**

a lo señalado en los artículos 1.8.7 y 2.3.1.16 de las Bases de Licitación. Se exceptúan las instalaciones correspondientes a accesos a predios, servicios eléctricos, telefónicos, agua potable y alcantarillado, fibra óptica y atravesos de oleoductos u otros de propiedad particular, autorizados por la Dirección de Vialidad. En conformidad a lo señalado en el artículo 2.3.1.17 de las Bases de Licitación, la Sociedad Concesionaria deberá construir todas las obras de desvíos de tránsito necesarias para realizar las obras de la presente concesión, conforme a lo señalado en el artículo 2.2.2.8 de las Bases de Licitación. En conformidad a lo señalado en el artículo 2.3.1.18 de las Bases de Licitación, la Sociedad Concesionaria deberá mejorar, reparar o construir todas las obras necesarias de defensas fluviales, conforme a lo señalado en el artículo 2.2.2.9 de las Bases de Licitación. Según lo indicado en el artículo 2.3.1.19 de las Bases de Licitación, **la Sociedad Concesionaria será responsable que se realicen todas las obras de modificación de servicios necesarias para realizar las obras de la presente concesión**, conforme a lo señalado en los artículos 1.8.19 y 2.2.2.10 de las Bases de Licitación. De conformidad a lo señalado en el artículo 2.3.1.20 de las Bases de Licitación, la Sociedad Concesionaria deberá construir todas las obras de modificación de canales necesarias para realizar las obras de la presente concesión, conforme a lo señalado en el artículo 2.2.2.11 de las Bases de Licitación. De conformidad a lo señalado en el artículo 2.3.1.21 de las Bases de Licitación, la Sociedad Concesionaria deberá construir todas las obras de Paisajismo indicadas en el artículo 2.2.2.12 de las Bases de Licitación. La Sociedad Concesionaria deberá adoptar un sistema de cobro de peaje que deberá considerar Peaje Manual y Telepeaje operando simultáneamente en cada sentido de la vía. En este sentido, la Sociedad Concesionaria deberá contemplar, como mínimo, una pista por sentido para el uso de Telepeaje, dejando las restantes pistas al Sistema de Peaje Manual. De acuerdo a lo establecido en el artículo 1.10 de las Bases de Licitación, **la Etapa de Explotación comenzará junto con la autorización de la Puesta en Servicio Provisoria de las obras**, de acuerdo a los artículos 1.9.2.7 y 1.10.1 de las Bases de Licitación. Esta etapa comprende lo siguiente:

Prestación de los Servicios Básicos, en conformidad a lo indicado en el artículo 1.10.9.1 de las Bases de Licitación, el Concesionario estará obligado desde la Puesta en Servicio Provisoria Parcial hasta la extinción de la concesión, a proporcionar los Servicios asociados a la conservación de todas las obras que se encuentren en el Área de Concesión de acuerdo a lo indicado en 2.4.2.1, 2.4.2.2, 2.4.2.3, 2.4.2.4, 2.4.2.5.1, 2.4.2.5.2, 2.4.2.5.3, 2.4.2.6, 2.4.2.7, 2.4.2.8, 2.4.2.9, 2.4.2.10.1, 2.4.2.10.2, 2.4.2.11, 2.4.2.12 y 2.4.2.13, todos artículos de las Bases de Licitación.

Prestación de los Servicios Especiales Obligatorios. En conformidad a lo indicado en el artículo 1.10.9.2 de las Bases de Licitación, el Concesionario estará obligado desde la Puesta en Servicio Provisoria hasta la extinción de la concesión, a proporcionar los Servicios Especiales Obligatorios establecidos en el artículo 2.3.3 de las Bases de Licitación que serán instalados en bienes nacionales de uso público o terrenos de propiedad fiscal, los que podrán ser expropiados para ello o adquiridos de conformidad con el artículo 1.8.8 de las Bases de Licitación.

Prestación de los Servicios Complementarios. El Concesionario podrá proponer Servicios Complementarios en cualquier instante dentro del periodo de la Concesión establecido en el artículo 1.7.6 de las Bases de Licitación.

El cobro de la tarifa a los vehículos que utilicen la vía concesionada, conforme a lo establecido en el artículo 1.13 de las Bases de Licitación.

La realización de las mediciones y controles por parte de la Sociedad Concesionaria que se estipulan en el artículo 2.4.6 de las Bases de Licitación y de la forma en que se estipula en el artículo 1.10.7 de las Bases de Licitación, respondiendo de la veracidad de la información.

f.- De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1.11.2.5 de las Bases de Licitación, el MOP por razones que limiten el buen funcionamiento de las obras, o el desarrollo de la región, o se estime necesario elevar el estándar de servicio **podrá poner término anticipado** a la concesión cuando se haya cumplido cualquiera de las siguientes condiciones:

- A lo menos 20 años desde la publicación en el Diario Oficial del decreto supremo de Adjudicación.

- Cuando se haya cumplido que el valor del VPI supere el 75% del monto del ITC, valorizado según lo indicado en el artículo 1.7.7.1 de las Bases de Licitación.

g.- Conforme a lo señalado en el artículo 1.12.4 de las Bases de Licitación, para efecto de lo dispuesto en el D.L. N° 825 de 1974 y sus modificaciones posteriores, y en especial el artículo N° 16, letras c) y h), en el presente contrato de concesión, se imputará un 80% de los ingresos totales de explotación para pagar el precio del servicio de construcción y el 20% restante de los ingresos totales de explotación para pagar el precio del servicio de conservación, reparación y explotación.

h.- De acuerdo a lo indicado en el artículo 1.8.9 de las Bases de Licitación, la Sociedad Concesionaria pagará al Estado la cantidad de UF 1.000.000 (un millón de Unidades de Fomento) por concepto de desembolsos, gastos expensas que se originen con motivo de las expropiaciones o de la adquisición de terrenos para el Estado requeridas para la ejecución de las obras que se emplazan en los terrenos definidos en el Estudio Referencial de Áreas de Expropiación señalado en el artículo 1.4.3 de las Bases de Licitación que forman parte del Contrato de Concesión.

i.- A partir del año calendario siguiente al de autorización de la Puesta en Servicio Provisoria de la Totalidad de las Obras, por concepto de Administración y Control del Contrato de Concesión durante la Etapa de Explotación, deberá pagar cuotas de UF 15.000 (quince mil Unidades de Fomento anuales y sucesivas pagaderas el último día hábil del mes de enero de cada año, y corresponderá a la cuota de todo el año calendario en curso.

La Sociedad Concesionaria deberá pagar al MOP de acuerdo a lo indicado en el artículo 1.12.2.1.2 de las Bases de Licitación, la cantidad de UF 25.000 (veinticinco mil Unidades de Fomento) por los siguientes conceptos: a) UF 20.000 (veinte mil Unidades de Fomento) por concepto de pago de los estudios para el diseño de los Proyectos y Estudios Referenciales de Ingeniería, de los Estudios Impacto Ambiental, Estudios de Demanda y gastos asociados al Proyecto.

En conformidad a lo señalado en el artículo 1.12.2.1.3 de las Bases de Licitación, el Concesionario deberá realizar los pagos por concepto de compensaciones sociales

de acuerdo a los montos y procedimiento establecido en el artículo 2.7.1.8 letra iii) de las Bases de Licitación.

PRINCIPALES DERECHOS DE LA CONCESIONARIA.

- I) Explotar las obras a contar de la autorización de Puesta en Servicio Provisoria, hasta el término de la concesión.
- II) Cobrar tarifas a los usuarios de la vía concesionada por concepto de peaje por derecho de paso,

La Dirección General de Obras Públicas será el servicio del Ministerio de Obras Públicas que fiscalizará el Contrato de Concesión en sus diversos aspectos.

II. MODIFICACIONES.

Mediante decreto supremo número 117 de fecha 28 de enero de 2013, se modificó el contrato fundado básicamente en el artículos 19° de la Ley de Concesiones de Obras Públicas y 69° de su Reglamento, establecen que el Ministerio de Obras Públicas, desde que se perfeccione el contrato, podrá modificar, por razones de interés público, las características de las obras y servicios contratados.

Lo anterior a objeto de anticipar la obtención de la Puesta en Servicio Provisoria Parcial correspondiente al Tramo B de las obras, que va desde el sector de Ramadillas al sector de Tres Pinos, VIII Región, toda vez que ello permitirá adelantar el mejoramiento de los estándares de servicio y seguridad de la ruta, en particular, la accesibilidad de las localidades cercanas a dichos sectores, disminuyendo, en consecuencia, los niveles de accidentabilidad y los actuales tiempos de viaje de sus usuarios. De esta forma se anticipó el referido plazo para el tramo B al 31 de marzo de 2013,

Para los efectos de la autorización de la Puesta en Servicio Provisoria Parcial correspondiente al Tramo B de las obras, se deberán tener en consideración las siguientes condiciones de término de las mismas: i) no será requisito la construcción de las obras del Tramo B entre Km. 101,390 y Km. 103,051, aproximadamente; ii) no será requisito la reparación del Puente Ramadillas existente; iii) no será requisito la construcción de la pasarela y enlace Ramadillas; iv) no serán requisito las obras de paisajismo asociadas; v) no será requisito que los cambios de servicio estén recibidos por las empresas prestadoras de servicios; no obstante, deberán estar liberadas la totalidad de las interferencias de cambios de servicios en la vialidad que se ponga en operación; vi) no será requisito que de requerirse constituir o modificar servidumbres, éstas estén inscritas a nombre del Fisco; vii) no será requisito que esté operando el Sistema de Telepeaje que señala el artículo 1.14 de las Bases de Licitación; viii) en virtud del literal anterior, no será requisito tener disponible, con 6 meses de anticipación a la fecha de Puesta en Servicio Provisoria Parcial correspondiente al Tramo B de las obras, las unidades de Tag o Transponder a que hace mención el artículo 1.14.1.1.4 de las Bases de Licitación. Sin perjuicio de lo anterior, será de costo y cargo de la Sociedad Concesionaria el término de las obras y obligaciones precitadas con anterioridad a la solicitud de Puesta en Servicio Provisoria de la totalidad de las obras.

El monto total y definitivo, a suma alzada, por concepto de la aceleración de la construcción de las obras del Tramo B, conforme lo ratificado por la Sociedad Concesionaria mediante su carta SCR-IF 740, de fecha 3 de agosto de 2012, se fijó en la cantidad de UF 59.103,75 (cincuenta y nueve mil ciento tres coma setenta y cinco unidades de fomento), neta de IVA.

COMPLEMENTA DIVERSAS OBRAS EN LA COMUNA DE ARAUCO.

Mediante decreto número 274 de fecha 17 de septiembre de 2013, se aprobó convenio complementario número 1, en virtud de lo dispuesto en el artículo 19° de la Ley de Concesiones de Obras Públicas y 69° de su Reglamento, establecen que el Ministerio de Obras Públicas, desde que se perfeccione el contrato, podrá modificar, por razones de interés público, las características de las obras y servicios contratados.

Que los Pasos Inferiores que se contemplan en la obra pública fiscal denominada "Ruta 160, Tramo Tres Pinos - Acceso Norte a Coronel" no consideran rejas antivandalismo que impidan la caída de personas y/o de objetos a la vía troncal, lo que podría afectar seriamente la seguridad del tránsito vial y peatonal, dentro de la faja de la ruta.

Que por otra parte, durante el desarrollo del contrato de concesión, el Ministerio de Obras Públicas y la Sociedad Concesionaria han estudiado y analizado diversas alternativas y mejoras a las obras y condiciones originales del contrato de concesión, con el objeto de atender planteamientos de las comunidades afectadas por el

Las nuevas inversiones planteadas, en la Comuna de Arauco, corresponden a:

a) Los Proyectos de Ingeniería Definitiva, y las obras que de éstos se deriven, denominados, "Paso Superior El Pinar 2", "Atraveso Predial Dm 58.760".

b) Los Proyectos de Ingeniería Definitiva denominados "Paisajismo área de expropiación Viaducto El Cajón, Laraquete", "Conexiones Viales en Atraveso sector Horcones", "Conexiones Viales en Atraveso Cementerio", y "Pasarela Peatonal Ramadillas".

Las nuevas inversiones citadas en el numeral precedente, importan para la Sociedad Concesionaria mayores gastos y costos, todo lo cual, de conformidad a lo prescrito en el artículo 20° de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, obliga a convenir las compensaciones e indemnizaciones que correspondan, de manera de no comprometer el buen desarrollo y término del contrato de concesión.

Asimismo, teniendo en consideración que actualmente en la Ruta 160, en el tramo comprendido entre las comunas de San Pedro y Coronel, existe un bajo nivel de servicio y de seguridad vial, debido a los altos niveles de congestión vehicular y de fricción lateral, que afectan tanto a usuarios de vehículos privados, como de transporte público y peatones, lo cual contrasta fuertemente con los niveles de servicio que tendrá la ruta desde la comuna de Coronel al sur, debido a las obras concesionadas en desarrollo, y desde la comuna de San Pedro (Puente Los Batros)

hacia el norte, donde se prevé concesionar un nuevo eje vial que incluirá un IV Puente sobre el río Biobío, aumentando a más del doble la capacidad vial a partir de ese punto, es que el MOP ha estimado de interés público modificar las características de las obras y servicios del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Ruta 160, Tramo Tres Pinos - Acceso Norte a Coronel", a fin de disponer el desarrollo del Estudio de Ingeniería Definitiva, así como también del Estudio de Demanda y Evaluación Social respectivo, del proyecto denominado "Mejoramiento Ruta 160 Tramo Los Batros - Coronel".

Según lo anterior, la Sociedad Concesionaria deberá desarrollar el Estudio de Ingeniería Definitiva, así como también el Estudio de Demanda y Evaluación Social respectivo, del proyecto denominado "Mejoramiento Ruta 160 Tramo Los Batros - Coronel".

MODIFICACION PUENTE DE RAMADILLAS DE LA COMUNA DE ARAUCO.

La obra pública referida, fue modificada mediante decreto supremo 395, de fecha **27 de agosto de 2014**, por razones de interés público en virtud de lo dispuesto en los artículos 19º de la Ley de Concesiones de Obras Públicas y 69º de su Reglamento, que establecen que el Ministerio de Obras Públicas, desde que se perfeccione el contrato, podrá modificar, por razones de interés público, las características de las obras y servicios contratados.

Además, el artículo 69º Nº 4 del Reglamento agrega que el Director General de Obras Públicas, con el Visto Bueno del Ministro de Obras Públicas y del Ministro de Hacienda, **por razones de urgencia**, podrá exigir la modificación de las obras y servicios desde el momento que lo estime conveniente, aunque esté pendiente la determinación sobre la indemnización. Que además en virtud de lo establecido en el artículo 1.9.1.3 de las Bases de Licitación del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Ruta 160, Tramo Tres Pinos - Acceso Norte a Coronel", la Sociedad Concesionaria debía desarrollar y entregar al Inspector Fiscal, a su entero cargo, costo y responsabilidad, los estudios y proyectos necesarios para efectuar la Recuperación del Estándar de las obras preexistentes involucradas en la concesión.

Para lo anterior, la Sociedad Concesionaria debía realizar, mediante una acuciosa inspección y análisis estructural, un diagnóstico actualizado de cada uno de los puentes y estructuras preexistentes, entre las cuales se encuentra el denominado "Puente Ramadillas", ubicado aproximadamente en el Km 69,000 de la ruta.

Se consideró además, que mediante resolución DGOP (Exenta) Nº 3670, de fecha 9 de agosto de 2012, sancionada mediante decreto supremo MOP Nº 117, de fecha 28 de enero de 2013, se modificaron las características de las obras y servicios del contrato de concesión, en el sentido que se anticipó el plazo máximo para la obtención de la Puesta en Servicio Provisoria Parcial correspondiente al Tramo B de las obras, que va desde el Km 61,835 al Km 103,051 de la ruta, aproximadamente. Que en los actos administrativos señalados en el párrafo precedente, se estableció que, para efectos de la autorización de la Puesta en Servicio Provisoria Parcial correspondiente al Tramo B de las obras, se debería tener en consideración, entre otras materias, **que no sería requisito la reparación del Puente Ramadillas existente.**

No obstante lo anterior, en los citados actos administrativos se estableció que será de costo y cargo de la Sociedad Concesionaria el término de las obras asociadas a dicha obligación con anterioridad a la solicitud de Puesta en Servicio Provisoria de la Totalidad de las Obras. Que luego del terremoto, se procedió a la liquidación de los seguros comprometidos, según consta en el oficio Ord. N° 707, de fecha 3 de julio de 2012, del Inspector Fiscal, procediendo la Sociedad Concesionaria a iniciar las labores de reparación y rehabilitación del Puente Ramadillas existente.

Considerando además que **luego de haber descubierto las fundaciones existentes de las cepas y el estribo de entrada de la estructura, se verificó que éstas no correspondían a lo indicado en los planos del proyecto (MOP 1993), en geometría ni armadura de refuerzo, debiendo descartarse el proyecto de reparación de las cepas 4, 5, 6 y 7 que solucionaban el descenso presentado por el sismo de 2010 y que se encontraba en ejecución.** En virtud de lo anterior, mediante Carta SCR 160 - IF0594/13, de fecha 14 de agosto de 2013, la Sociedad Concesionaria envió al Inspector Fiscal del contrato de concesión el Informe Diagnóstico y Proyecto Estructural Puente Ramadillas Existente. Que tras el respectivo proceso de revisión del Informe señalado en el considerando precedente, el Jefe del Departamento de Proyectos de Estructuras de la División de Ingeniería de la Dirección de Vialidad del MOP recomendó, luego de ponderar los antecedentes, la construcción de una nueva estructura para el Puente Ramadillas. Lo anterior, según consta en su oficio Ord. N° 10432, de fecha 11 de septiembre de 2013.

Luego el MOP estimó de interés público y urgencia modificar las características de las obras y servicios del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Ruta 160, Tramo Tres Pinos - Acceso Norte a Coronel", **en el sentido de disponer el desarrollo del proyecto de ingeniería definitiva para el reemplazo de la estructura del Puente Ramadillas existente**, y la ejecución de las obras que se deriven del citado proyecto. Lo anterior, toda vez que la rehabilitación del citado puente tendría restricciones, no alcanzando los mismos estándares definidos para la ruta concesionada, siendo menos conveniente que su reemplazo por una nueva estructura que cumpla dichos estándares.

Establéese que plazo máximo para la construcción de la obra denominada "Reemplazo Puente Ramadillas Existente" será de 12 meses, contado desde la fecha de aprobación, por parte del Inspector Fiscal, de las cotizaciones a las que hace referencia el numeral 4.2 del N° 4 del presente decreto supremo.

Se deja constancia que, en virtud de lo anterior, no será requisito el término de la citada obra para la Puesta en Servicio Provisoria de la Totalidad de las Obras.

Dejase constancia que el presente decreto supremo, no modifica ninguno de los demás plazos ni demás obligaciones del contrato de concesión.

Establéese que las modalidades de compensación a la Sociedad Concesionaria, por concepto de indemnización por los perjuicios causados por la modificación a las características de las obras y servicios del contrato de concesión que trata el presente decreto supremo, serán materia de un Convenio que al efecto suscribirán las partes del contrato de concesión en el plazo máximo de 6 meses, contado desde la fecha de publicación en el Diario Oficial del presente decreto supremo.

MODIFICACION OBRAS BY PASS LARAQUETE.

Mediante Decreto Supremo, número 408 de fecha **9 de septiembre de 2014**, se modificó el contrato, fundado en lo dispuesto en los artículos 19º de la Ley de Concesiones de Obras Públicas y 69º de su Reglamento, establecen que el Ministerio de Obras Públicas, desde que se perfeccione el contrato, podrá modificar, por razones de interés público, las características de las obras y servicios contratados. Asimismo, se funda en lo dispuesto en el artículo 69º N° 4 del Reglamento que agrega que el Director General de Obras Públicas, con el Visto Bueno del Ministro de Obras Públicas y del Ministro de Hacienda, por razones de urgencia, podrá exigir la modificación de las obras y servicios desde el momento que lo estime conveniente, aunque esté pendiente la determinación sobre la indemnización. Se modifica el proyecto en el sentido de que la sociedad concesionaria deberá ejecutar la obra denominada "Modificación de Baipás Laraquete", conforme al proyecto de ingeniería aprobado por el Inspector Fiscal mediante Oficio Ord. N° 1.303, de fecha 14 de diciembre de 2012.

Que la resolución DGOP (exenta) N° 540 citada en el considerando precedente fue sancionada mediante decreto supremo MOP N° 274, de fecha 17 de septiembre de 2013, publicado en el Diario Oficial de fecha 6 de agosto de 2014. En dicho decreto supremo, **además, se aprobó el Convenio Complementario N° 1 del contrato de concesión**, de fecha 25 de julio de 2013, mediante el cual se establecieron las modalidades de compensación a la Sociedad Concesionaria por concepto de, entre otras materias, la modificación a las características de las obras y servicios del contrato de concesión dispuesta mediante resolución DGOP (exenta) N° 540, de fecha 6 de febrero de 2013.

Se consideró la modificación planteada por la Sociedad Concesionaria en los documentos citados en el considerando anterior, consiste en el rebaje de cinco metros de la rasante del viaducto Las Cruces y sus accesos, además del cambio de la disposición del enlace tipo trompeta del acceso norte a Laraquete. Que si bien la modificación presentada por la Sociedad Concesionaria en su Carta SCR 160 - IF0716/13, de fecha 18 de octubre de 2013, involucra la incorporación de nuevas obras, correspondientes a la reconexión de un acceso a un camino de explotación forestal existente, lo cual hace que la nueva solución propuesta tenga un costo mayor al aprobado mediante resolución DGOP (exenta) N° 540, la Sociedad Concesionaria señaló que dicha modificación no involucrará un costo adicional para el MOP respecto del aprobado en la citada resolución. Que además, el Ministerio de Obras Públicas estimó de interés público y urgencia acoger la propuesta presentada por la Sociedad Concesionaria en su Carta SCR 160 - IF0716/13, de fecha 18 de octubre de 2013, toda vez que: i) **el rebaje de cinco metros de la rasante del viaducto Las Cruces y sus accesos disminuirá el impacto visual y acústico en parte del trazado de la Ruta 160 a su paso por la localidad de Laraquete**, lo que beneficiará directamente a la comunidad local; ii) **el cambio de rasante implicará una redistribución de las aguas lluvias, disminuyendo el aporte a la cuenca N° 3, correspondiente al atraveso perteneciente a la vía de evacuación para tsunamis**, ya que la nueva configuración permite verter una mayor cantidad de aguas lluvias directamente al estero Las Cruces, disminuyendo la carga hidráulica al sistema de evacuación de aguas lluvias existente en la localidad de Laraquete; y iii) **la modificación de la rasante del acceso norte al viaducto Las Cruces cambiará la configuración del enlace tipo trompeta del acceso norte a Laraquete, con lo cual se evita afectar la línea de transmisión de energía eléctrica de alta tensión existente en el lugar**. La razón de urgencia dice relación con la necesidad del pronto inicio de la construcción de la obra con el nuevo diseño geométrico propuesto por la Sociedad

Concesionaria, de modo de no alterar sustancialmente los plazos comprometidos para su ejecución.

Así en definitiva se modificó por razones de interés público, las características de las obras y servicios del contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Ruta 160, Tramo Tres Pinos -Acceso Norte a Coronel", en el sentido que "Sociedad Concesionaria Acciona Concesiones Ruta 160 S.A." deberá ejecutar la obra denominada "Modificación de Baipás Laraquete", dispuesta mediante resolución DGOP (exenta) N° 540, de fecha 6 de febrero de 2013, conforme al diseño geométrico contemplado en el Proyecto Geométrico adjunto en la Carta SCR 160 - IF0716/13, de fecha 18 de octubre de 2013, y al proyecto de saneamiento respectivo adjunto a la Carta SCR 160 - IF0823/13, de fecha 16 de diciembre de 2013, ambas de la Sociedad Concesionaria, y aprobados por el Inspector Fiscal mediante Oficio Ord. N° 49, de fecha 15 de enero de 2014.

Dejase constancia que, de conformidad a lo señalado por "Sociedad Concesionaria Acciona Concesiones Ruta 160 S.A.", mediante Cartas SCR 160 - IF0716/13, de fecha 18 de octubre de 2013, y SCR 160 - IF0792/13, de fecha 4 de diciembre de 2013, la modificación a las características de las obras y servicios del contrato de concesión que trata el presente decreto supremo, no generará perjuicios que deban ser compensados por el MOP a la Sociedad Concesionaria.

OBRAS COMPLEMENTARIAS INCORPORADAS EN RESOLUCIÓN 4848 DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS.

No obstante lo expresado y considerando los impactos que la nueva ruta 160 ocasiona fundamentalmente a los vecinos de sectores cercanos a la ruta, se suscribió un protocolo de acuerdo entre los dirigentes vecinales y las autoridades del MOP, lo que motivó la dictación de la Resolución 4848 del MOP de fecha 5 de diciembre de 2014, que incorpora un total de 41 nuevas obras al proyecto original por una suma total aproximada de 584.762 UF, de cargo al erario nacional.

El detalle de las obras de tal resolución corresponde a las que se contienen en la citada resolución que se adjunta como anexo del presente oficio.-

Nº	Obra	Ubicación aprox. (Km)
1	Mejora de seguridad vial en acceso a Parque Industrial Coronel	14,920
2	Complementación de circuito peatonal en Enlace Lagunillas	16,350
3	Elementos seguridad vial mitigación neblina sector Baipás Coronel entre	20,000 – 21,700

	Calabozo y Patagual	
4	Reposición pasaje San Francisco de Asis	22,200
5	Atravieso o vía de escape tsunami en sector Erralchou - El Manco (Calle Orompello)	22,880 – 23,860
6	Habilitación de retorno al norte en enlace Coronel Sur	24,800
7	Muros de contención en Villa El Pueblito	25,850
8	Cambio de ubicación de pasarela y paraderos en sector El Pueblito	25,880
9	Complementación de circuitos peatonales en sector Playa Blanca	26,080 - 27,400
10	Elementos de seguridad vial para mitigación de neblina en sector Baipás Lota	28,000
11	Habilitación de ramales en Atravieso Patagual-Lota	31,200
12	Habilitación de conexión directa entre acceso a sector Fuerte Viejo y Lota	32,550
13	Medidas de seguridad adicionales en Escuela Valle de Colcura	34,480 – 34,640
14	Conexión peatonal de Colcura con Ruta O-850	33,680 – 33,900
15	Incorporación de paraderos y sendas peatonales en sector Rinconada de Chivilingo	42,200 – 42,400
16	Mejoramiento sistema de aguas lluvias en Laraquete, sector El Boido	43,200 – 44,200
17	Habilitación de vía de escape peatonal ante tsunami, Sector El Boido de Laraquete	44,100
18	Paisajismo en área de expropiación Viaducto Las Cruces Laraquete	44,400
19	Mejoramiento de vía de evacuación por Tsunami Sector Escuela – Callejón Zapata	44,800
20	Mejoramiento sistema aguas lluvias en Laraquete Sector Escuela	44,800
21	Habilitación de nuevas vías de evacuación de tsunami en el sector de Laraquete	43,500 – 47,000
22	Calle de servicio sector norponiente Puente El Molino	46,400 – 46,700
23	Obras para evitar deslizamientos de talud de terraplén sobre viviendas en sector Escuela de Laraquete	45,200
24	Complementación de obras para conducción de aguas lluvias en sector planta de tratamiento	45,200
25	Acceso directo a área de servicio desde Laraquete para Palomitas	47,400
26	Intersección desnivelada sector de Horcones	53,600
27	Pasarela y paraderos sector Maitenes de Carampangue	54,800
28	Complementación de obras viales y de saneamiento en Enlace Carampangue	55,100
29	Calle de servicio Carampangue surponiente	56,800 – 58,000
30	Intersección desnivelada Cementerio de Carampangue	58,350
31	Pasarela y paraderos sector El Aromo	59,500
32	Pasarela y paraderos en localidad de Ramadillas	62,600
33	Complementación de Enlace Ramadillas	62,000 – 62,400
34	Calle de servicio y conexiones localidad de Pitraleo	63,100
35	Conectividad atravesio km 66,310	66,310
36	Medidas de compensación ambiental, revestimiento de taludes (Sector El Bar, Ramadillas y El Pinar)	-
37	Paradero y pistas de circulación en lado oriente, sector puente El Bar, conexión a Carampangue	57,000
38	Pasarela y paraderos Río Trongol	94,500
39	Habilitación cruce peatonal en Atravieso Sector Sur Villa Los Ríos	96,750
40	Empalme a troncal de calle de servicio oriente Cerro Alto	101,400
41	Pasarela peatonal acceso a Cerro Alto	102,680

OBRAS AÚN NO INCORPORADAS O FALTANTES.

Pese a lo expresado, y aunque parezca inverosímil, AÚN FALTA INCORPORAR NUEVAS OBRAS, necesarias para la seguridad vial y que hasta la fecha no se han considerado.

En efecto, resulta grotesco afirmar que aún faltan obras estrictamente necesarias y que hasta la fecha la Inspección Fiscal y las Autoridades Ministeriales del MOP, y especialmente de la Dirección General de Obras Públicas, o de la Dirección nacional de Concesiones, no ha incorporado.

Es evidente, la necesidad de incorporar obras complementarias, en el acceso a la ciudad de Arauco, donde actualmente existe una condición de inseguridad vial de alto riesgo. Se ahondara en detalles, en la parte petitoria del presente oficio.

EXISTENCIA DE PERJUICIO.

Las diversas, modificaciones sin duda han generado perjuicios para el patrimonio fiscal y para las seguridad de los vecinos y usuarios de la Ruta.

En efecto, las sucesivas modificaciones al proyecto original, ya sea modificando una serie de obras o incorporando obras complementarias.

El financiamiento de tales obras, asumido con recursos fiscales directos, y sin ser cargados a un aumento del mismo contrato, lo en todo caso resultaba improcedente e intolerable, causan una afectación al erario, y la causa directa radica en la ineficiencia del órgano público responsable del proyecto, en la falta de previsión, en la falta de eficiencia y eficacia, y en definitiva radica en las deficiencias de carácter técnico, que de forma patente presenta el proyecto original, que ha debido una y otra vez, ser ajustado, corregido y complementado.

Todo lo anterior con la agravante de que el perjuicio, en términos prácticos se traslada a los usuarios, que han tenido que soportar tiempos mayores con los inconvenientes de la construcción, los mayores riesgos de accidentes.

Los principios de eficiencia, eficacia, coordinación, tienen sustento normativo, por cuanto se encuentran contenidos en los artículos 3° y 8° de la ley N° 18.575.

En estrecha relación con el derecho fundamental al buen funcionamiento de los servicios públicos, se ha resuelto por los Tribunales de Justicia de forma reiterada que en la parte orgánica de nuestra Constitución Política se recogen o enuncian algunos principios rectores de la función y organización administrativas, que como tales deben orientar, dirigir y condicionar a todas las administraciones públicas en su cotidiano quehacer. Estos principios de orden constitucional, han sido desarrollados por la normativa infra constitucional; La eficacia como principio supone que la organización y la función administrativa deben estar diseñadas y concebidas para garantizar la obtención de los objetivos, fines y metas propuestos y asignados por el propio ordenamiento jurídico, con lo que debe ser ligado a la planificación y a la evaluación o rendición de cuentas. La eficiencia, implica obtener los mejores resultados con el mayor ahorro de costos o el uso racional de los recursos humanos, materiales, tecnológicos y financieros.

El control de eficacia, concebido como una subespecie del control financiero e íntimamente conectado con él, "tiene como tal su principal asentamiento en un comportamiento económico racional de la Administración, consistente en lograr la armonía –en lo posible– entre los gastos y su rendimiento.

El principio de eficiencia exige la optimización de la relación de los medios con los fines, lo que se logra seleccionando entre varias alternativas conducentes al mismo cumplimiento, la que implique un menor gasto y dentro de ésta, la que lleve al mejor cumplimiento de los objetivos de la administración. Esta optimización en la consecución del fin es la razón misma de la atribución de potestades discrecionales a la Administración, por lo que su control jurídico debe hacerse desde esta perspectiva.

En nuestro ordenamiento jurídico los principios de eficiencia y eficacia han logrado un reconocimiento positivo a través de los artículos 3° y 64.8 de la Ley N° 18.575, constituyendo, después de la reforma que le introdujo la ley N° 19653, sobre Probidad Administrativa, un imperativo que la Administración pública debe observar al ejercer sus funciones, constituyendo en determinadas circunstancias uno de los parámetros que exige la probidad administrativa.

Incluso determinan el grado de probidad con que se realiza la función administrativa, aunque no deben confundirse con ésta, que conforma una situación bastante más compleja y con elementos variados, pero que también se entiende contravenida cuando se incumplen los deberes de eficiencia y de eficacia, y de legalidad "que rigen el desempeño de los cargos públicos, con grave entorpecimiento del servicio o del ejercicio de los derechos de los ciudadanos ante la Administración",

Las exigencias de eficiencia y eficacia como obligaciones jurídicas implican sujeción al control jerárquico al que deben someterse las autoridades administrativas y los funcionarios públicos cuando ejercen sus funciones, dentro del ámbito de sus competencias, lo que se extiende no sólo al clásico control de legalidad, sino que comprende dentro de éste al control de oportunidad y específicamente al control sobre la eficacia y eficiencia en el cumplimiento de los fines y objetivos legalmente establecidos tanto para la organización en su conjunto como para el personal de su dependencia.

La infracción a dichos principios, involucra también una contravención al principio de legalidad.

No sólo ya no constituyen meros principios que debe considerarse para la "buena marcha de la Administración", sino obligaciones jurídicas conforme a las cuales ha de realizar sus funciones el aparato administrativo y las autoridades que la dirigen, cuya infracción traerá consecuencias en el ámbito jurídico, como responsabilidades administrativas y civiles, incluso penales, si se relacionan con transgresiones a la probidad.

Se ha expresado que la intención del legislador al dictar la norma permite concluir que exigir el cumplimiento de los principios de eficiencia y de eficacia no es más que ejercer el control de legalidad, que por ley corresponde a la Contraloría general de la República.

ACCIDENTES DE TRÁNSITO.

En efecto, el mayor riesgo y aún frecuencia de accidentes generados en la Ruta, en el tramo en Construcción, son evidentes y graves, al punto que se han investigado

Accidentes por la SIAT, a fin de establecer las responsabilidades incluso penales, de los funcionarios que pudieren tener participación en hechos culposos, que hayan producido cuasidelitos.

Las investigaciones anteriores, particularmente se han centrado en materia de deficiente señalización vial.

Frente a los constantes reclamos públicos, en torno al tema, reiteradamente se manifiesta que hay seguros comprometidos, sin que ello sea una respuesta aceptable, ni en la forma ni en el fondo, por cuanto ello no libera de la responsabilidad civil e incluso penal de los funcionarios con responsabilidad administrativa, de las empresas asesoras, financiadas con recursos público y de la concesionaria, y especialmente de sus representantes o funcionarios.

De esta forma, se requiere una revisión de los antecedentes que han llevado a ejecutar cambios al proyecto y a las razones por las que se ha complementado reiteradamente. ESTABLECER RESPONSABILIDAD ADMINISTRATIVA DE LOS FUNCIONARIOS, responsables de tales perjuicios y de quienes ponen en riesgo la vida e integridad de miles de personas que transitan por dicha obra concesionada.

Según informe (Que se adjunta, página 17) de la Cenaste, del año 2011, la Ruta 160 ocupa el primer lugar en el Ranking de Accidentes dentro de la Región del Bío Bío, con un total de **268 accidentes**, y la ruta que le sigue corresponde a la Ruta 5 sur con un total de 190.-

Informes de prensa, que coinciden con lo que se puede apreciar diariamente en terreno señalan que; "Un accidente de tránsito, cada día, como promedio, hubo el año pasado en la Ruta 160 de Concepción a Lebu, un registro increíble en la zona, si se considera que fueron 79 en la Autopista del Itata, en el mismo período, pese a cruzar también una zona de geografía complicada." **"La Ruta 160 tiene 356 accidentes de tránsito el 2014, de los 671 en toda la Región del Bío Bío, es decir, uno de cada dos ocurrió ahí, con 24 personas muertas, de los 38 fallecidos, en la zona."**

Sin duda hay errores en el diseño, y se requiere que la Contraloría establezca responsabilidades administrativas, y se establezcan responsabilidades, de manera objetiva y concreta.

DENUNCIA.

Por éste acto, denuncian las siguientes materias, a fin de que se investiguen y se adopten las medidas correctivas que resulten oportunas y pertinentes.

1.- Se denuncia, un incumplimiento al deber de Eficacia y Eficiencia, con que el Ministerio de Obras Públicas a través de la DIRECCION GENERAL DE OBRAS PÚBLICAS, ha actuado en el diseño, construcción e inspección, de la ejecución de la obra concesionada Ruta 160, faltándose de manera categórica y patente a las referidas obligaciones legales, que han llevado a la inversión de fondos públicos adicionales por la simple falta de previsión y se denuncia además, la falta al principio de probidad administrativa, a través del incumplimiento de los referidos principios, solicitando se investigue el fundamento legal y técnico de las sucesivas, modificaciones contractuales, y se determinen

responsabilidades administrativas de funcionarios, que con su actuar hubieren causado la afectación que se indica en el cuerpo de ésta presentación.

2.- Se denuncia la falta de eficiencia y eficacia, de parte del Ministerio de Obras Públicas, de la Dirección General de Obras Públicas, de la Dirección Nacional de Concesiones, o contra quien la Contraloría estime pertinente, por su responsabilidad en las funciones de definición de estándares de servicio, en el control de la gestión y fiscalización de las obras públicas concesionadas, en los diseños de ingeniería, ejecución y explotación de la obra Concesionada Ruta 160, y que hasta la fecha por ineficiencia o negligencia inexcusable NO HAN INCORPORADO OBRAS ESENCIALES PARA LA SEGURIDAD DE LOS USUARIOS, y cuya ausencia, ya han generado accidentes afectando la seguridad y ha causado daños a terceros, afectación directa QUE NO PUEDE ENTENDERSE SUBSANADA POR LA CONCURRENCIA DE SEGUROS, sino que requiere revisión, establecer responsabilidades y finalmente que se ordene, que en cumplimiento de los deberes legales SE INCORPOREN CON LA URGENCIA QUE CORRESPONDE, no por capricho, sino simplemente porque son obras esenciales y así se ha reconocido públicamente.

a.- **No se ha Incorporado el Diseño y Construcción de un nuevo acceso vehicular para la Ciudad de Arauco**, en el punto donde conectan las Rutas 160 con la ruta P -20, sector Cruce Norte de Carampangue. En dicho lugar, la solución construida que corresponde al proyecto Original resulta a todas luces insegura y ya se han producido importantes accidentes. Además diariamente se genera congestión vehicular, que antes de la puesta en servicio del paso sobre nivel construido no existía.

Luego tal punto fue presentado al señor Ministro de Obras Públicas, quien reconoció las deficiencias de la obra y se asumió el compromiso de evaluar una solución que atienda al problema, lo que hasta la fecha no se ha materializado, y no existe respuesta sobre los diseños y obras que se contratarán para corregir de manera definitiva, otorgando a la Ciudad de Arauco, que reúne más del 50% de la Población Comunal un acceso expedito y seguro.

Extraoficialmente, se tiene entendido que se está trabajando en una nueva solución "parche" o para salir del paso, tratando de conectar una nueva vía local, construida para otro fin, con las conexiones del proyecto original en operación, lo que reconoce de manera expresa el problema existente, pero una vez más entregando una solución inaceptable, e intolerable, sin que se establezcan responsabilidades por el mal diseño que una vez más es necesario corregir.

De esta forma se requiere que la contraloría, ordene las investigaciones sumarias necesaria para establecer responsabilidades de carácter administrativo e incluso civil, y acto seguido ordene que se adopten las medidas conducentes a fin de que ATENDIENDO LOS ESTUDIOS DE TRANSITO, se diseñe e incorpore una obra apropiada y dotada de las condiciones de seguridad que simplemente, todos nos merecemos.

Para conocimiento, se adjunta oficio dirigido al señor Ministro, el que además se expuso personalmente, en reunión de trabajo, celebrada en marzo de 2015, lo que hasta la fecha no ha tenido respuesta formal.

b.- En la ruta, se ha reconocido expresamente por parte de la Inspección Fiscal que existen puntos catastrados donde se generan problemas cada vez que hay lluvia, por acumulación de agua en la ruta.

Se sabe, que el aposamiento de agua en la ruta es causa basal de accidentes graves y fatales. En el tramo en actual explotación y por el que se cobra peaje, existen numerosos puntos que están con la misma problemática, los que según lo señalado, están registrados, sin embargo no se aprecian acciones concretas a fin de dar solución urgente, y cada vez que llueve, resurgen, y junto con ellos reaparecen los típicos conos naranjos que de improviso en medio de la ruta, con lluvia demarcan los referidos puntos, generando aún mayores condiciones de inseguridad. Uno típico, se encuentra en el acceso norte a la Ciudad de Coronel, en una curva, el que por meses, generó congestión, y sin duda causa de más de algún accidente.

Se requiere que de manera urgente, se establezca la responsabilidad, por que tratándose del tramo en explotación Tramo B, no se entiende como la obra fue recepcionada con tales garrafales problemas de seguridad. LOS SEGUROS NO REPONEN LA VIDA. Y por tal motivo, junto con solicitar una investigación de la Contraloría al proceso de recepción y aprobación de puesta en servicio de dicho tramo, se solicita adoptar medidas a fin de establecer responsabilidades administrativas y además que se ordene a quien corresponda subsanar de inmediato, los defectos técnicos QUE ESTAN RECONOCIDOS.

c.- Que en lo que respecta a la pasarela de Ramadillas, se solicita investigar el motivo legal que hasta la fecha ha impedido su construcción y que en definitiva se instruya a quien corresponda que adopte las medidas a fin de su construcción inmediata, lo que es factible, considerando que los materiales, pilotes se encuentran instalados y vigas se encuentran durante meses depositadas al pie de los pilotes, en el punto donde entendemos debe ser construida. El grado de retardo, falta de eficiencia es intolerable y aún más, considerando que en la localidad y en otros sectores, provisoriamente se han construido pasarela provisoria que no permiten el acceso de personas en silla de ruedas o lisiadas, quienes deben cruzar a través de la ruta.

d.- Que se investigue, la legalidad, eficiencia, eficacia, y sistema de control asumido por parte de la Inspección Fiscal del Contrato, en torno a las medidas adoptadas para precaver y mitigar las inundaciones en diversos sectores, a causa de la construcción de las obras y particularmente en las localidades de El Pinar, de Los Maitenes de Carampangue-sector cruce Norte y Ramadillas, toda vez que se ha reconocido expresamente que la ruta ha generado impactos en los referidos puntos, inundando viviendas y propiedades que antes no se inundaban, y tal hecho indesmentible, se encuentra además ratificado por la incorporación de obras complementarias de la Resolución 4848 ya indicada.

De esta forma, se denuncia al Contraloría que habiendo causado impacto, y habiéndose reconocido el mismo, por la incorporación de nuevas obras que se encuentran en diseño para luego ser construidas, NO SE HAN ADOPTADO MEDIDAS REMEDIALES CONCRETAS, TRANSITORIAS Y EFICIENTES POR PARTE DE LA INSPECCIÓN FISCAL, PARA impedir el impacto del presente invierno. En lo anterior, sin duda hay responsabilidad, ya sea de la inspección fiscal o de la asesoría de la inspección fiscal o de quien la Contraloría determine.

Grotesco resulta una vez más que se reconociera públicamente que obras de arte diseñadas en el contrato original para atravesado de avi - fauna, en la práctica funcionan como obras de arte de conducción de aguas lluvias, sector Los Maitenes de Carampangue y que obras consideradas para atravesos vehiculares, en la práctica también funcionan como drenes de agua lluvia, en el sector de El Pinar.

En Ramadillas, las dimensiones de las obras consideradas en el proyecto, son a todas luces insuficientes, ya que algunos sistemas de drenes trabajan ahogados, bajo más de un metros de agua. Se responde habitualmente, que las obras de drenaje, son simplemente vasos comunicantes, sin embargo, los efectos apreciados con la nueva Ruta, son nuevos, y nunca se presentaron durante la operación del antiguo trazado y estructura de la ruta antigua.

3.- Se solicita a la Contraloría adoptar medidas tendientes a establecer el grado de responsabilidad que eventualmente le corresponda a la empresa que presta asesoría a la Inspección Fiscal, la que ha estado asesorando a un total de 4 distintos inspectores Fiscales.

4.- Se denuncia a la Contraloría, el hecho de que reiteradamente, las modificaciones introducidas al contrato original y las obras complementarias que se incorporarán, atiendan o respondan de manera reactiva a las peticiones de la COMUNIDAD, lo que desde un punto de vista social puede ser valorable, desde el punto de vista formal y técnico, resulta cuestionable, toda vez que corresponde que la autoridad, prevea en el diseño de manera oportuna todas las necesidades de la obra.

De esta forma, consta en numerosos documentos que la comunidad solicitó la serie de obras que se incorporan, especialmente en lo que respecta a las Obras Complementarias de la Comuna de Arauco, y esto hace surgir el cuestionamiento sobre el apego que tales obras tienen a los criterios eminentemente técnicos que deben regir y primar y aún a la legalidad, por la eficiencia y eficacia de las mismas.

¿Por qué la comunidad está dirigiendo el curso de las obras que se están incorporando?, las respuestas son pocas y simples. Falta de eficiencia y capacidad técnica en el diseño del proyecto original, o falta de capacidad técnica de los profesionales a cargo de los diseños y estudios de base.

¿Cómo no se pudo prever técnicamente que la Localidad de Horcones requería un acceso y una salida a la Ruta, y que sus habitantes no debían dirigirse a más de 4 kilómetros, ida y regreso, hasta el atravesado construido fuera del Complejo Celulosa Arauco? ¿Cómo se omitió el acceso al sector de Pitralco? ¿Cómo los vecinos de Ramadillas deben transitar más de 20 kilómetros, ida y regreso a San José de Colico para lograr un simple retorno?

SE DEBEN ESTABLECER RESPONSABILIDADES, POR LA AFECTACIÓN AL PATRIMONIO FISCAL Y POR LA AFECTACIÓN A LOS USUARIOS, QUE TRANSITAMOS EN CONDICIONES DE RIESGO Y PELIGRO PERMANENTE.

CONSULTAS.

Por éste acto, se solicita un pronunciamiento formal de la Contraloría, respecto a las siguientes materias;

1.- El contrato de concesión se adjudicó mediante Decreto Supremo número 411, de fecha 27 de junio de 2008, ADJUDICA CONTRATO DE CONCESIÓN PARA LA EJECUCIÓN, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA FISCAL DENOMINADA 'RUTA 160, TRAMO TRES PINOS - ACCESO NORTE A CORONEL y en su cuerpo se establece que el inicio del plazo de la concesión se contará desde la fecha de publicación en el Diario Oficial del presente decreto supremo de Adjudicación.

De esta forma, considerando las sucesivas modificaciones del contrato, que han importado aumentos y reducciones del plazo originalmente contratado, y considerando que desde la fecha del respectivo decreto han transcurrido **más de 7 años, resulta oportuno que la Contraloría se Pronuncie sobre la fecha desde la cual se cuenta efectivamente el plazo de concesión y explotación de la referida Ruta**, para efecto de tener claridad sobre la fecha del término de la respectiva concesión.

Para lo anterior se debe considerar que parte del Proyecto Tramo B ya está operando, desde la modificación Contractual año 2013, por lo que se consulta si tal periodo debe ser descontado del plazo total de la concesión.

Además, se solicita considerar, lo incorporado en la RESOLUCIÓN DE CALIFICACIÓN AMBIENTAL, página 4, donde se expresa VIDA UTIL DEL PROYECTO, CORRESPONDE A LA DURACIÓN DE LA CONCESIÓN. EL PERIODO DE CONCESIÓN ES DE 360 MESES, (30 AÑOS), DICHO PERIODO INCLUYE LA ETAPA DE CONSTRUCCIÓN Y LA ETAPA DE EXPLOTACIÓN. NO SE CONTEMPLA ETAPA DE ABANDONO.

De esta forma, existiendo contradicción entre lo dispuesto en la resolución de calificación ambiental, plazo de concesión 30 años y lo adjudicado, 40 años, DS 411, se solicita un pronunciamiento al Órgano Contralor, respecto al plazo o periodo real de concesión, definiendo **punto de inicio y punto de termino**, considerando en ello, las sucesivas modificaciones, que han considerado aumento de plazos y acortamientos a los mismos, y considerando que el tramo B ya esta en operación con cobro, desde la modificación del año 2013. Además un pronunciamiento, sobre la legalidad de que el plazo adjudicado no se ajuste a lo informado en la Resolución de Calificación ambiental del Proyecto.

2.- En relación a la autorización de la Puesta en Servicio Provisoria de las obras del Tramo B, en actual explotación y en relación a aquellas modificaciones mediante las cuales se aprobaron una serie de cambios que llevaron a descargar o bajar una serie de obras, y diferir su ejecución, sin que tales modificaciones llevaran aparejada una variación en el importe que los usuarios deben pagar por concepto de peaje.

En efecto, mediante decreto supremo número 117 de fecha 28 de enero de 2013, se modificó el contrato fundado básicamente en el artículos 19° de la Ley de Concesiones de Obras Públicas y 69° de su Reglamento, establecen que el Ministerio de Obras Públicas,

desde que se perfeccione el contrato, podrá modificar, por razones de interés público, las características de las obras y servicios contratados. Para los efectos de la autorización de la Puesta en Servicio Provisoria Parcial correspondiente al Tramo B de las obras, se deberán tener en consideración las siguientes condiciones de término de las mismas: i) no será requisito la construcción de las obras del Tramo B entre Km. 101,390 y Km. 103,051, aproximadamente; **ii) no será requisito la reparación del Puente Ramadillas existente;** **iii) no será requisito la construcción de la pasarela y enlace Ramadillas;** iv) no serán requisito las obras de paisajismo asociadas.

De esta forma, hasta el día de hoy, aún no se construye la Pasarela de Ramadillas, ni tampoco se repara o repone el referido puente, elementos básicos que afectan la seguridad del tránsito por la referida ruta, debiendo lo usuarios pagar el importe, sin modificación alguna, lo que afecta la principios jurídicos básicos, como son el Repudio al Enriquecimiento sin Causa, reconocido por la Contraloría en numerosos dictámenes, ya que existe una clara acción lucrativa de parte del concesionario, quien no ha cumplido las contraprestaciones originales, ni ha entregado las condiciones de seguridad que deben ser garantizadas a los usuarios, toda vez que las condiciones de riesgo, AL ESTAR AÚN CONSTRUYENDO EN REGIMEN DE EXPLOTACIÓN, son evidentes.

Se solicita pronunciamiento, respecto a la legalidad de que se esté cobrando, por parte de la Concesionaria en el tramo bajo régimen de explotación, sin alteraciones, en cuanto a su valor, sin que se estén entregando los servicios y la seguridad que según contrato de debe brindar.

3.- Puntualmente, en lo que respecta a la Construcción de la Pasarela de Ramadillas, se solicita pronunciamiento, respecto a la legalidad de que hasta la fecha aún no se construya, estando contratada originalmente y luego, habiéndose retardado su construcción dentro del Tramo B en Explotación, en la modificación indicada en el punto anterior, y habiendo transcurrido más de 2 años y medio, desde tal acto, aún no se construye.

Se solicita un pronunciamiento, respecto a la legalidad de la referida postergación, y respecto a los actos administrativos que hasta la fecha han retardado su ejecución.

Se deben considerar en éste punto, las presentaciones efectuadas por la comunidad, especialmente respecto al punto de emplazamiento y las sucesivas modificaciones, del mismo.

4.- Se solicita Pronunciamiento, respecto a la Legalidad de Construir la Ruta Concesionada, cruzando bajo línea de alta tensión eléctrica, en sector el Pinar, **sin que se modifique el trazado o altura de la misma, acortando la distancia con los rellenos, entre la calzada y el cableado**, a tal punto de que ya se han producido accidentes graves, en los cuales camiones de la obra han tocado los cables energizados (Con Alta Tensión), en el desarrollo de trabajos de faena, con serio riesgo para la vida de conductor involucrado. Además se solicita que se instruya la inmediata corrección, ordenando a quien corresponda cambiar el trazado de la línea o elevando el cableado a la altura que corresponde según normativa. Que se determine la responsabilidad de la Inspección Fiscal y de la Asesoría de la Inspección Fiscal, en el evento de determinarse incumplimientos normativos.

Idéntica petición se formula, respecto a los rellenos no autorizados, efectuados con material excedente, bajo la línea de alta tensión, sin que se elevara la altura del cableado,

acortando la distancia entre la superficie y los cables, generando una condición de inseguridad evidente con incumplimiento de la normativa.

5.- Se solicita pronunciamiento respecto a la apertura de amplias zonas ya construidas y en condiciones de ser utilizadas y no obstante ello, no se encuentran habilitadas al uso, generando condiciones de alto riesgo. De esta forma se solicita pronunciamiento respecto a si contractualmente corresponde que se ordene a la Concesionaria la Apertura de dichos segmentos, considerando especialmente la circunstancia que se debe asegurar un flujo continuo y seguro durante el periodo de construcción. **De esta forma, existiendo segmentos en condiciones de uso, y siendo necesario para la seguridad de los usuarios, se entiende deben ser habilitados y entregados al uso, en el marco del aseguramiento de las condiciones de transitabilidad y seguridad general que la Concesionaria está obligada a entregar.**

Especialmente se solicita evaluar que se genere la apertura del By Pass Lota, de los tramos terminados en doble calzada en By Pass Coronel, tramos terminados entre Lota y Laraquete y entre El Pinar y Ramadillas.

La no entrega, y la implementación de ambas calzadas o pistas afectan el flujo actual, donde se forman tacos kilométricos, generando inseguridad y alto riesgo de accidentes. Es decir es una condición insegura, que la Concesionaria está obligada a disipar, y ello se cumple habilitando ambas pistas en las zonas ya indicadas.

De esta forma se consulta formalmente respecto a la legalidad de que existiendo tal obligación por parte de la Concesionaria, de entregar condiciones seguras y flujo vial expedito, no se de respuesta habilitando los puntos terminados.

Se adjuntan los siguientes documentos;

- 1.- Carta de respaldo, de las Juntas de Vecinos que indica, de fecha 22 de julio de 2015.
- 2.- Informe Jurídico de fecha 20 de julio de 2015.
- 3.- Notas de prensa, sobre los numerosos accidentes ocurridos durante la etapa de construcción.
- 4.- Informe de Conaset, año 2011, donde consta que la ruta 160, es la ruta de la Octava Región que cuenta con el mayor índice de accidentes de tránsito.
- 5.- Oficio Ministro de Obras Públicas, señor Alberto Undurraga Vicuña, planteando problemáticas en torno a la Ruta 160.-
- 6.- Oficio Presidenta de la República, planteando una serie de deficiencia del Proyecto Concesionado, Construcción Ruta 160, tramo Coronel -Tres Pinos. 477, abril, 2014.
- 7.- Resolución 4848 de fecha 5 de diciembre de 2014.
- 8.- Resolución de Calificación Ambiental, de fecha agosto de 2008. Se adjuntan, las 4 primeras fojas.
- 9.- Minuta Requerimientos ciudadanos, Ruta 160, Agosto de 2014, consta de 59 páginas.-

10.- Oficio número 1339 de fecha 5 de diciembre de 2013, del Alcalde de Arauco a Don John Reid Echeñique.



MAURICIO ALARCON GUZMAN
ALCALDE

OMI/

DISTRIBUCION:

- La Indicada.
- Archivo Jurídica.
- Of. De Partes.

MAT: Carta de respaldo a denuncia y Consultas, formuladas a la Contraloría General de la República, en razón del Diseño y Construcción de la Obra Concesionada, Ruta 160.

Arauco, 23 de julio de 2015.

**DE: DIRIGENTES VECINALES,
DE LA COMUNA DE ARAUCO, SECTOR CARRETERA.**

**A: PATRICIA ARRIAGADA VILLOUTA
CONTRALOR GENERAL DE LA REPÚBLICA (S)**

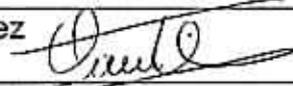
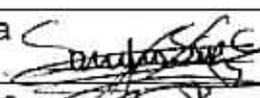
Por medio del presente, junto con saludar, en conjunto, los dirigentes vecinales que suscribimos el presente documento, respaldamos de manera absoluta y total las materias denunciadas por la Municipalidad de Arauco ante la Contraloría General de la República en oficio número 1100 de fecha 23 de julio de 2015, y además, ratificamos las materias consultadas a fin de que el Órgano Contralor, se pronuncie dando oportuna respuesta a las materias que son de nuestra preocupación.

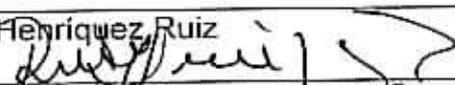
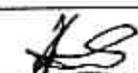
Lo anterior en el marco de la necesaria claridad que debe existir, para establecer responsabilidades y además adoptar las medidas conducentes a corregir las materias aún pendientes, y especialmente en lo que respecta a los hechos que nos causan directa afectación.

Especial preocupación manifestamos respecto a la materia de rellenos, e inundaciones, seguridad vial y riesgo de accidentes, y respecto a obras aún no incorporadas, en los convenios modificatorios del contrato.

De esta forma, solicitamos la revisión de las materias señaladas, decretar los procesos disciplinarios que procedan e instruir que se adopten las medidas urgentes a fin de que el Ministerio de Obras Públicas, a través de las unidades de su dependencia, entregue solución a todos y cada uno de los temas planteados.

Sin otro motivo, atte.

NOMBRES	JJ.VV
Alberto Pérez Gajardo 	La Meseta- Carampangue. Presidente
Mónica Méndez 	El Cajón, Laraquete. Presidenta
Érica Aravena Retamal	Villa La Paz- Carampangue. Vice Presidente
Sandra Sáez Correa 	Sector Escuela, Laraquete. Presidenta
Pedro Medina Reyes 	Horcones Carretera.

	Presidente
Ruby Henríquez Ruiz 	Sector Maitenes- Horcones. Ex Presidenta
Sergio Salazar Pérez 	Villa Molino del Sol Ramadillas. Presidente
Pedro Medina Gutiérrez 	Calle Conumo- Carampangue. Presidente
Edita Pino Díaz 	Gabriela Mistral, Laraquete. Presidenta