

**ADDENDUM A CONTRATO DE CONCESIÓN DE OBRA PÚBLICA
CON SERVICIOS PÚBLICOS DE LA CARRETERA SAN JOSÉ –
CALDERA**

Entre nosotros:

JAVIER CHAVES BOLAÑOS, mayor, casado en primeras nupcias, Master en Administración de Negocios, vecino de San José, portador de la cédula de identidad número 1-623-488, en razón de su cargo de **Ministro de Obras Públicas y Transportes**, según nombramiento efectuado mediante Acuerdo Presidencial número 002-P del 8 de Mayo del 2002, publicado en el diario oficial La Gaceta número 87 del 8 de Mayo del mismo año y en su condición de Presidente del **CONSEJO NACIONAL DE CONCESIONES**, por así disponerlo el Artículo 6 de la Ley Número 7762 del 14 de abril de 1998 que crea este órgano de desconcentración máxima adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, con cédula jurídica 3-007-228766, que en adelante se denominará la **ADMINISTRACIÓN CONCEDENTE**;

y

ANDRÉ DUFOUR, con único apellido en razón de su nacionalidad canadiense, casado, ejecutivo, con domicilio en Montreal, Québec, Canadá, con pasaporte de su país número BC143219, en su condición de Gerente General con facultades de apoderado generalísimo sin límite de suma de la sociedad de esta plaza **CONCESIONES VIALES (COVISA)**, **SOCIEDAD ANÓNIMA** una sociedad de esta plaza con cédula de persona jurídica número 3-101-285600, personería que consta en la Sección Mercantil del Registro Público, a los tomos 1435 y 1629, folios 177 y 92, asientos 239 y 125, respectivamente, en adelante la **SOCIEDAD CONCESIONARIA** o el **CONCESIONARIO**,

CONSIDERANDO

Antecedentes

1. Con fundamento en lo que dispone la Ley de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos número 7762 del 22 de mayo de 1998 y el Reglamento DE-27098-MOPT y sus reformas, el Consejo Nacional de Concesiones, mediante publicación de fecha 11 de septiembre de 1998, invitó a la presentación de ofertas para la precalificación de posibles oferentes para la concesión de obra con servicio público de la carretera San José-Caldera.
2. En esta etapa resultaron precalificadas nueve empresas/ consorcios según consta del acuerdo número uno de la sesión 06-99 del miércoles 5 de mayo de 1999, publicado en el diario oficial La Gaceta #95 del martes 18 de mayo de 1999.
3. El cartel de la Licitación Pública Internacional 1-98 con precalificación de empresas para la Concesión de Obra con Servicio Público de la carretera San José-Caldera fue debidamente publicado en el Diario oficial en La Gaceta N° 32, del 15 de febrero del año 2000. Previo al vencimiento del plazo para recepción y apertura de ofertas, la Administración Concedente atendió consultas y procedió a incorporar las aclaraciones y modificaciones al cartel que consideró pertinente.
4. El día 29 de noviembre del año 2000, al ser las diez horas se procedió a la recepción y apertura de ofertas. Según consta de los folios 51 a 53 del libro de actas del Consejo Nacional de Concesiones, se recibió únicamente una oferta suscrita por el consorcio Cartellone-Acosol.
5. Mediante acuerdo número uno de la sesión ordinaria número doce celebrada el día 14 de mayo del 2001, el Consejo Nacional de Concesiones acordó adjudicar la Licitación Pública Internacional 1-98 con precalificación de empresas para la Concesión de Obra con Servicio Público de la carretera San José- Caldera a favor del único oferente, el Consorcio Cartellone – Acosol, de conformidad con los términos del cartel de Licitación sus aclaraciones y modificaciones; la oferta y las aclaraciones del adjudicatario y documentos anexos. El adjudicatario tendrá un plazo de noventa días naturales a partir de la firmeza de este acuerdo para documentar el contrato, debiendo, previamente a ello, rendir las garantías de cumplimiento de las condiciones precedentes y de construcción, junto con un monto que se fija en ₡30.000.000,00 (treinta millones de colones exactos) como reembolso del costo de los estudios arqueológicos realizados previamente en el corredor del

Addendum a Contrato
Concesión de la Carretera San José - Caldera

proyecto, de conformidad con los términos del Cartel de licitación y de este acuerdo de adjudicación.

6. La sociedad Concesiones Viales (COVISA), Sociedad Anónima fue incorporada conforme a las leyes de la República de Costa Rica y sus estatutos y capital social debidamente inscritos según requiere la LCOP y el Cartel de Licitación.
7. El 18 de diciembre del año 2001, el Consejo Nacional de Concesiones y Concesiones Viales (COVISA), Sociedad Anónima suscribieron el contrato de concesión de la carretera San José-Caldera. A esa fecha, la totalidad de las acciones que conformaban el capital social de Concesiones Viales (COVISA), Sociedad Anónima le pertenecía a la compañía José Cartellone Construcciones Civiles, Sociedad Anónima, una de las empresas miembro del consorcio adjudicatario Cartellone-Acosol.
8. Mediante nota de fecha 23 de enero del año 2002, el Consejo Nacional de Concesiones remitió el contrato de concesión a la Contraloría General de la República para su respectivo refrendo. Mediante oficio número 01877 (DI-AA-516) de fecha 22 de febrero del año 2002, la Unidad de Autorizaciones y Aprobaciones de la Contraloría General de la República acordó no refrendar el contrato de concesión hasta tanto Industrias Acosol, Sociedad Anónima, la otra empresa miembro del consorcio adjudicatario Cartellone-Acosol, se constituyera como accionista de Concesiones Viales (COVISA), Sociedad Anónima.
9. En virtud de un acuerdo firme relacionado con las diferencias entre los miembros del consorcio adjudicatario, Industrias Acosol, Sociedad Anónima suscribió el 5% del capital social de Concesiones Viales (COVISA), Sociedad Anónima.
10. Mediante acuerdo número cinco tomado en la Sesión Ordinaria número 18-02 del 13 de noviembre del 2002, el Consejo Nacional de Concesiones aprobó la firma de un Addendum al Contrato de Concesión original.
11. El día 2 de diciembre del 2002, el Licenciado Javier Chaves Bolaños, en su condición de Ministro de Obras Públicas y Transportes y de Presidente del Consejo Nacional de Concesiones y los señores Michel Cormier y Martín del Popolo, actuando conjuntamente como apoderados generalísimos sin límite de suma de Concesiones Viales (COVISA), S.A. suscribieron el Addendum al Contrato de Concesión referido en el considerando anterior.
12. Al día de hoy y tal y como se demuestra con la certificación adjunta a este addendum, el capital social de Concesiones Viales (COVISA), Sociedad Anónima se encuentra distribuido de la siguiente manera: José Cartellone Construcciones Civiles, Sociedad Anónima es dueña de un millón ciento ochenta y siete mil

quinientas acciones, que corresponden al 47.5% del capital social; Industrias Acosol, Sociedad Anónima es dueña de ciento veinticinco mil acciones, que corresponden al 5% del capital social; SNC-Lavalin de Costa Rica, Sociedad Anónima es dueña de un millón ciento ochenta y siete mil quinientas acciones, que corresponden al 47.5% del capital social.

13. Mediante acuerdo único tomado en la Sesión Extraordinaria número 17-02 celebrada el 24 de octubre del 2002, el CNC autorizó que Industrias Acosol ceda la totalidad de sus derechos y obligaciones como miembro del consorcio adjudicatario, que corresponden a un cinco por ciento de participación en dicho consorcio, a favor de SNC-Lavalin de Costa Rica, S.A., estableciendo como requisito para su eficacia el otorgamiento del refrendo del Contrato de Concesión de Obra Pública con Servicio Público para la carretera San José-Caldera por parte de la Contraloría General de la República. Al verificarse dicha condición, el consorcio adjudicatario se conformará por José Cartellone Construcciones Civiles, S.A. y por SNC Lavalin de Costa Rica, S.A.
14. Mediante acuerdo número cuatro de la Sesión Ordinaria número 08-03 celebrada por el CNC el 11 de junio del 2003, el CNC ratificó el acuerdo único referido en el considerando anterior, y dispuso reformar las cláusulas 1.13.1 y 1.13.2 del Contrato de Concesión, para adaptarlas a las disposiciones contenidas en el Decreto Ejecutivo 31155-MOPT del 2 de mayo del 2003.
15. Desde la firma del Addendum referido en los considerandos 11 y 12 anteriores, las partes han acordado introducir una serie de cambios adicionales al Contrato de Concesión, que dan mayor claridad al alcance de los derechos y obligaciones descritos en el contrato original, los cuales se incluyen en este Addendum.

TÉRMINOS Y CONDICIONES

PRIMERO: Se deja sin efecto el Addendum al Contrato de Concesión suscrito el día 2 de diciembre del 2002.

SEGUNDO: Mediante este Addendum las partes acuerdan modificar, aclarar, rectificar, ampliar, incorporar y, en algunos casos, eliminar, ciertas cláusulas del contrato original, para dar mayor claridad a los conceptos contenidos en el contrato y a los derechos y obligaciones de las partes que derivan de él. Las variaciones al Contrato de Concesión original que se acuerdan con este Addendum se identifican con *letra cursiva*. El lenguaje que aparece en este Addendum con tipología normal es transcripción textual del Contrato de Concesión original y sus anexos, que se mantienen vigentes, y se incorporan en este documento únicamente para facilitar la lectura y comprensión integral del Contrato, a pesar de no haber sido modificados.

TERCERO: Se acuerda dejar sin efecto los Anexos 1 y 5 del Contrato original. Por lo tanto, dichos Anexos no se muestran en este addendum.

CUARTO: En lo no modificado por este Addendum, se mantiene firme y valedero el Contrato original de Concesión de Obra Pública con Servicio Público de la carretera San José-Caldera, suscrito por las partes el día 18 de diciembre del 2001.

Definiciones

Las expresiones, términos y siglas utilizadas en este contrato, así como en el Cartel de la Licitación, tendrán el significado establecido en esta cláusula:

AASHTO: “American Association of State, Highway and Transportation Officials”, Asociación Americana de Funcionarios Públicos de Carreteras y Transporte, de los Estados Unidos de América.

ACCESOS ILEGALES o ACCESOS NO AUTORIZADOS: Son todos aquellos accesos a la carretera San José-Caldera que no hayan sido o no sean autorizados por la Comisión de Carreteras de Acceso Restringido y Semirestringido del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, de conformidad con el Reglamento de Carreteras de Acceso Restringido y de Acceso Semi-Restringido, Decreto Ejecutivo número 26176-MOPT de 20 de junio de 1997 y sus reformas, y demás normativa aplicable y concordante. *La Administración Concedente está obligada a entregar al Concesionario un listado de los Accesos Ilegales existentes, dentro de los primeros treinta días del período de transición.*

ADJUDICATARIO: Persona jurídica privada, o un grupo de ellas (“consorcio”), en cuyo favor se ha dictado válidamente el acto de adjudicación de esta Licitación de *Concesión de Obra Pública con Servicios Públicos*. Para los efectos de este contrato, el adjudicatario es el Consorcio Cartellone – Acosol, conformado por “**JOSÉ CARTELLONE**” CONSTRUCCIONES CIVILES, SOCIEDAD ANÓNIMA, sociedad inscrita y vigente de la República de Argentina, cuya sucursal en Costa Rica se encuentra inscrita en la Sección Mercantil del Registro Público, al Tomo ochocientos noventa y cuatro, Folio ciento treinta y ocho, Asiento doscientos diecisiete, cédula de persona jurídica número tres- cero doce- ciento veinticuatro mil trescientos treinta y siete- dieciséis, e **INDUSTRIAS ACOSOL SOCIEDAD ANÓNIMA**, sociedad costarricense, inscrita al Tomo quinientos noventa y ocho, Folio doscientos veinticuatro, Asiento doscientos sesenta y nueve, cédula de persona jurídica número tres- ciento uno- ciento cinco mil novecientos cuatro.

ADMINISTRACIÓN, o ADMINISTRACIÓN CONCEDENTE: *Cuando en este contrato se utilice el término Administración Concedente se entenderá el Poder Ejecutivo constituido por el Presidente de la República y el Ministro de Obras Públicas y Transportes, quien por disposición del artículo 5.2 de la Ley General de Concesión de Obra Pública con Servicios Públicos No. 7762, actuará siempre por medio del Consejo Nacional de Concesiones, integrado por el CNC, la Secretaría Técnica y dependencias subordinadas.*

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el CONAVI y demás órganos adscritos, como dependencias de la Administración Concedente que por ley, reglamento o normativa interna, deban asumir obligaciones y ejercer atribuciones para la ejecución de este

contrato, quedan obligadas ante el Consejo Nacional de Concesiones a cumplir diligentemente lo propio de su competencia.

ANUNCIO: Letrero, escritura, impreso, pintura, emblema, dibujo u otro medio informativo, colocado sobre el terreno, rocas, árboles o sobre cualquier edificio o estructura natural o artificial, cuyos propósitos sean la propaganda comercial, llamar la atención hacia un producto, artículo, marca de fábrica, actividad comercial, negocio, servicio, recreación, profesión u ocupación domiciliaria, que se ofrezcan, vendan o lleven a cabo en un sitio distinto de aquel donde aparezca tal anuncio.

ÁREA DE CONCESIÓN: El área requerida para ejecutar y operar todas las obras definidas en este contrato de concesión, incluyendo las áreas de los servicios básicos, *generales*, y los servicios especiales obligatorios, que están ubicados en el derecho de vía de la misma y que se encuentran especificados en este Contrato y en cualquier modificación legalmente aprobada por la Administración Concedente.

ÁREA DE SERVICIOS COMPLEMENTARIOS: El área conformada por los terrenos a ser ocupados por las instalaciones destinadas a prestar los servicios complementarios convenidos en este contrato de concesión. Dichos servicios deberán ser instalados en terrenos adquiridos por la Sociedad Concesionaria, *o en el derecho de vía, si fuere posible*. La adquisición de los bienes inmuebles para estos efectos, así como las instalaciones que se construyan quedarán legalmente afectados a la concesión.

ARESEP: Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, institución autónoma con personería jurídica y patrimonio propio, así como autonomía técnica y administrativa, constituida mediante Ley No. 7593.

ASECAN: Asociación de Embellecimiento de Carreteras Nacionales.

AUTOBÚS: Vehículo automotor destinado al transporte de personas, cuya capacidad para pasajeros sentados sea mayor de cuarenta y cuatro pasajeros sentados

AUTORIDAD O INSPECTOR DE TRÁNSITO: Funcionario público, nombrado de conformidad con la ley, investido de autoridad y dependiente de la Dirección General de Policía de Tránsito del MOPT.

AyA: Instituto Costarricense de Acueductos y Alcantarillados

AVISO: Letrero que no tenga fines comerciales.

B.C.C.R.: Banco Central de Costa Rica

BIFURCACIÓN: División de una vía en ramales, uno de las cuales (cuando menos), se aparta de la dirección original.

BITÁCORA (o CUADERNO BITÁCORA o LIBRO BITÁCORA): Es un documento oficial, autorizado por el Secretario Técnico del Consejo Nacional de Concesiones, debidamente encuadernado y foliado, donde el profesional responsable de la construcción y sus especialistas y todas aquellas personas autorizadas, deberán dejar constancia escrita de su actuación profesional, conforme con lo establecido en este Contrato.

Es obligatorio el uso del Cuaderno Bitácora tanto durante el período de construcción como en el período de explotación. Podrán hacer anotaciones en el Cuaderno de Bitácora, sobre aspectos vinculantes a los procesos constructivos, de mantenimiento y de explotación, los representantes de la Administración Concedente, sus consultores, funcionarios de Instituciones del Estado, Contraloría General de la República, municipalidades, Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos, que en razón de sus funciones deban dejar observaciones relativas al cumplimiento de disposiciones legales o reglamentarias vigentes que se relacionen con la administración de los procesos constructivos o con la obra misma. Existirá una Bitácora para cada una de las tres secciones constructivas de la concesión y una única Bitácora distinta de las anteriores tres para el período de explotación. Durante el proceso constructivo, este documento será el mismo establecido por el Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos.

BORDILLO (BROCAL o SARDINEL): Encintado de concreto, asfalto, piedra u otros materiales que sirve para delimitar la calzada o la plataforma de la vía.

BUSETA: Vehículo automotor dedicado al transporte de personas, cuya capacidad para pasajeros sentados oscila entre veintiséis y cuarenta y cuatro pasajeros, según su diseño.

CALCOMANÍA: Etiqueta adhesiva de tamaño variable, usada con fines de control para la regulación de tránsito o con fines publicitarios.

CALZADA: Superficie de la vía sobre la que transitan los vehículos, compuesta por uno o varios carriles de circulación. No incluye el espaldón.

CALLE: Vía urbana de tránsito público, que incluye toda zona entre linderos frontales de la propiedad.

CALLE LOCAL: Vía pública incluida dentro del cuadrante de un área urbana que no esté clasificada como travesía urbana de la red vial nacional.

CALLE PRINCIPAL: Es el acceso o accesos de una calzada en una intersección que normalmente tiene el volumen mayor de tránsito.

CALLE SECUNDARIA: Es el acceso o accesos de una calzada en una intersección que normalmente tiene volumen menor de tránsito, o al menos inferior al de la calle principal.

CAMINO: Vía de tránsito en zonas no urbanas.

CAMINOS NO CLASIFICADOS: Caminos públicos tales como los caminos de herradura, las sendas, las veredas y los trillos que proporcionen acceso a muy pocos usuarios. No se incluyen las categorías de caminos vecinales y calles locales.

CAMINOS VECINALES: Caminos públicos que suministren el acceso directo a las fincas y a otras unidades económicas rurales, unen caseríos y poblados con la red vial nacional y se caracterizan por tener bajos volúmenes de tránsito y altas proporciones de viajes locales de corta distancia.

CARRETERA RÁPIDA DE ACCESO RESTRINGIDO: Carretera de dos carriles (más carriles de ascenso) con velocidad de diseño igual o mayor a los 80 Km por hora, y a la cual, por disposición formal del MOPT y por razones de capacidad o seguridad vial, sólo se permite el acceso o la salida de vehículos y peatones en determinados puntos o intersecciones con otras calles o caminos públicos.

CARRETERAS PRIMARIAS: Red de rutas troncales para servir a corredores caracterizados por volúmenes de tránsito relativamente altos y con una alta proporción de viajes internacionales, interprovinciales o de larga distancia.

CARRETERAS SECUNDARIAS: Rutas que conectan cabeceras cantonales importantes que no sean servidas por carreteras primarias, así como otros centros de población, producción o turismo, que generen una cantidad considerable de viajes interregionales o intercantonales.

CARRETERAS Terciarias: Rutas que recogen el tránsito de las carreteras primarias y secundarias y que constituyen las vías principales para los viajes dentro de una región o entre distritos importantes.

CARRIL O CANAL DE CIRCULACIÓN (PISTA): Parte de la calzada destinada al tránsito de los vehículos en una sola dirección, con ancho suficiente para una sola fila de vehículos.

CARTEL DE LICITACIÓN o CARTEL: Cartel de la Licitación Pública Internacional 1-98, con precalificación de empresas, promovida por el Consejo Nacional de Concesiones para la “Concesión de Obra con Servicios Público de la Carretera San José – Caldera”

C.F.I.A. Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos de Costa Rica.

CIERRE FINANCIERO: Es la formalización, y firma que brinda validez y hace ejecutivos los convenios de financiamiento entre el Concesionario y las entidades financieras que le financiarán el proyecto. Para comprobar que se ha logrado se presentará una copia certificada del Contrato de Préstamo debidamente firmado por las partes. Dicho documento debe incluir los términos de financiamiento como son: monto, términos de repago, intereses, condiciones precedentes para los desembolsos y cualquier otra información relevante.

CICLO: El período de tiempo requerido para una secuencia completa de indicaciones de semáforo.

CLAVO (BOTÓN o TACHUELA): Dispositivo que se coloca en el pavimento como marca de tránsito.

C.N.F.L: Compañía Nacional de Fuerza y Luz.

CNC: *Se refiere a los miembros que integran el Consejo Nacional de Concesiones actuando como órgano colegiado, que funge como superior jerárquico de la Administración Concedente a quien se someten las decisiones que por ley, reglamento o contrato le corresponden y ante quien se tiene por agotada la vía administrativa.*

COMPOSICIÓN DE TRÁNSITO: Clasificación porcentual del tránsito, por tipo de vehículo, según número de ejes y peso.

CONAVI: Consejo Nacional de Vialidad, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, creado mediante la Ley No. 7798 del 27 de abril de 1998.

CONCESIÓN: Concesión de Obra Pública con Servicio Público que es el acto de la Administración, por el cual se contrata a la Sociedad Concesionaria el diseño, la planificación, el financiamiento, la construcción, conservación, ampliación o reparación de la carretera San José – Caldera, así como su explotación, prestando los servicios previstos en este contrato a cambio de las contraprestaciones cobradas a los usuarios de la carretera, o de los ingresos mínimos garantizados por la Administración Concedente o cualquier otra contraprestación permitida por este Contrato y la legislación vigente.

CONCESIONARIO O CONTRATISTA: *Son las empresas integrantes del consorcio adjudicatario, que para efectos de este contrato, actuará por medio de la Sociedad Concesionaria constituida al efecto de conformidad con la Ley de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos. Salvo que este contrato o la legislación vigente indiquen lo contrario, al hacerse referencia a derechos y obligaciones del Concesionario deberá entenderse que se está haciendo referencia a derechos y obligaciones de la Sociedad Concesionaria, sin perjuicio de la responsabilidad solidaria que tiene el Concesionario con la Sociedad Concesionaria por las obligaciones derivadas de este Contrato.*

CONDUCTOR: Persona que tiene el control mecánico y de navegación de un vehículo automotor.

CONSERVACIÓN O MANTENIMIENTO: Corresponde a las actividades necesarias para que las obras o instalaciones mantengan o recuperen el nivel de servicio para las cuales fueron proyectadas. También se entiende dentro de este concepto las medidas preventivas necesarias para evitar el deterioro de las obras o instalaciones.

CONSTRUCCIÓN o ETAPA DE CONSTRUCCIÓN: Se entenderá por construcción de la obra los siguientes conceptos: Rehabilitación de los tramos existentes, construcción de tramos nuevos, construcción de las obras necesarias para la prestación de los servicios básicos o complementarios de la concesión, construcción de obras adicionales y nuevas; todo conforme las especificaciones contenidas en las bases técnicas del Cartel de Licitación y de este Contrato.

CONTROL O CONTROLADOR DEL SEMÁFORO: Mecanismo electrónico montado en un gabinete que controla la operación de un semáforo.

CORREDOR SAN JOSÉ – CALDERA: Es la ruta principal de la concesión, denominada la Ruta 27, sus marginales, radiales e intersecciones, así como a las rutas secundarias complementarias que influyen o afectan directamente, en forma significativa la capacidad vial y el nivel de servicio de la ruta principal, sobre las que eventualmente se podría actuar bajo el marco de este contrato para beneficio de la capacidad vial y nivel de servicio de la ruta principal.

COORDINACIÓN DE SEMÁFOROS: Programa de funcionamiento de varios semáforos mediante el cual se proporciona un movimiento de tránsito que sea continuo, o casi continuo, a una velocidad definida a lo largo de una determinada ruta, de tal modo que un porcentaje significativo de los vehículos logra pasar varias intersecciones seguidas sin detenerse debido a la luz roja del semáforo.

CRUCE O PASO A DESNIVEL: Intersección en la cual dos o más ejes de vías se atraviesan a diferentes niveles.

CRUCE PEATONAL A DESNIVEL: Puente o estructura que permiten el paso de peatones por encima de la vía, ofreciendo así una mayor seguridad a los usuarios.

CR-77: Especificaciones Generales para la Construcción de Caminos, Carreteras y Puentes de Costa Rica.

CSV: Consejo de Seguridad Vial, ente adscrito al MOPT, creado mediante la Ley No. 6324 del 24 de mayo de 1979.

CURVA HORIZONTAL: Curva circular que une los tramos rectos de una camino o carretera en el plano horizontal.

CURVA VERTICAL: Curva parabólica que une las líneas rectas de las pendientes de una calle, camino o carretera en el plano vertical.

DELINEADOR: Dispositivo que demarca los límites de una determinada zona de vía.

DERECHO DE PASO (SERVIDUMBRE DE PASO): El que se ejerce para transitar a través de una parcela de propiedad ajena.

DERECHO DE VÍA: Área o superficie de terreno, propiedad del Estado, destinada al uso de una vía pública, con zonas adyacentes como previsión para ampliaciones futuras o utilizadas para todas las instalaciones y las obras complementarias al servicio de los usuarios de la vía expresamente indicadas en este Contrato como de construcción y operación obligatoria por parte del Concesionario.

DESTRUCCIÓN DE LA OBRA: Efecto resultante de cualquier suceso que altere la obra sustancialmente, de tal manera que no sea posible reponerla a su estado inicial, sino construyéndola nuevamente en forma total o parcial.

DETECTOR: Dispositivo mecánico, electromagnético o neumático mediante el cual los vehículos o peatones pueden registrar su presencia para efectos de la operación de un control de tránsito actuado.

DGIT: Dirección General de Ingeniería de Tránsito del MOPT.

DGOP: Dirección General de Obras Públicas o Director General de Obras Públicas, según corresponda.

DGPT: Dirección General de Policía de Tránsito del MOPT.

DGP: Dirección General de Planificación del MOPT.

DGTP: Dirección General de Transporte Público del MOPT.

DÍAS CALENDARIO o DÍAS NATURALES: Todos los días del año, sean o no laborables.

DÍAS HÁBILES: Días laborables por la Secretaría Técnica del Consejo Nacional de Concesiones, de acuerdo con el ordenamiento jurídico costarricense.

DISPOSITIVO OFICIAL DE CONTROL DE TRÁNSITO: Son los avisos, señales, demarcaciones o aparatos mecánicos o eléctricos utilizados para controlar el tránsito y que deben acatar los usuarios de la vía de acuerdo con las disposiciones de la Ley de Tránsito, las indicaciones que hagan los Inspectores de Tránsito o las señales que coloque la DGIT en coordinación con el Concesionario de la carretera.

EMPALME: Conexión de una carretera con otras, acondicionada para el tránsito vehicular.

EsIA: Estudio de Impacto Ambiental aprobado *previamente* por la SETENA para este proyecto. Estudio técnico que permite identificar y predecir los efectos sobre el ambiente que ejercerá una determinada actividad, obra o proyecto, cuantificándolo y ponderándolo para conducir a un dictamen que apruebe o rechace el proyecto, así como las recomendaciones para que se enmienden las fallas en que se hubiere incurrido. Incluye los efectos específicos, la evaluación global de los mismos, las alternativas de mayor beneficio ambiental, un programa de control y minimización de los efectos negativos y un programa de monitoreo.

ESPALDÓN (HOMBRO U HOMBRILLO): Área o superficie adyacente en ambos lados de la superficie de ruedo, cuya finalidad es dar soporte lateral al pavimento y proporcionar espacio para las emergencias y para el estacionamiento eventual y temporal de vehículos.

ESTACIÓN DE PEAJE: Área de cobro de las tarifas a los usuarios de la vía, según lo establecido en este Contrato y en las bases técnicas del Cartel de Licitación.

ESTACION DE PESAJE: Área de control de peso de los vehículos que transitan por la vía objeto de la presente concesión. Las dimensiones y pesos de los vehículos se regularán conforme a la legislación costarricense y centroamericana que rige la materia.

ESTACIONAMIENTO (PARQUEO O APARCAMIENTO): Lugar público o privado destinado al estacionamiento temporal de los vehículos.

ESTACIONÓMETRO (PARQUÍMETRO): Aparato que autoriza el estacionamiento de un vehículo en la vía pública mediante el cobro de una tarifa por tiempo definido.

ESTRUCTURA TARIFARIA: Conjunto de tarifas a ser cobradas por el Concesionario a los usuarios de los servicios básicos incluidos en este contrato de concesión.

ESTUDIOS DE FACTIBILIDAD: De conformidad con la Ley y su Reglamento, en el ámbito de concesión de obra pública, son aquellos estudios técnicos que permiten establecer si un proyecto de concesión es económica y socialmente rentable, y financiera, ambiental y técnicamente viable.

ESTUDIOS GENERALES: De conformidad con la Ley y su Reglamento, en el ámbito de concesión de obra pública, son aquellos estudios técnicos destinados a determinar si existe suficiente evidencia técnica, social y económica que justifique la realización de un proyecto mediante el mecanismo de la concesión. Sobre la base de los estudios generales el CNC o la institución competente resolverá si se efectúan los estudios preliminares.

ESTUDIOS PRELIMINARES: De conformidad con la Ley y su Reglamento, en el ámbito de concesión de obra pública, son aquellos estudios técnicos destinados a identificar las alternativas de solución de la necesidad por resolver; analizar las posibles soluciones con respecto a sus probables beneficios, costos, beneficiarios, problemas institucionales y financieros, y otros aspectos relevantes para determinar la viabilidad de un proyecto de concesión.

EXPLOTACIÓN (Etapa de explotación): Se entenderá por explotación de la obra la operación de las obras e instalaciones, la conservación o manutención de las obras o instalaciones, la prestación de los servicios básicos, los servicios especiales obligatorios y los servicios complementarios y otros servicios.

FASE: Una parte del ciclo asignado a un movimiento de tránsito que tenga el derecho de paso o una combinación de movimientos de tránsito que tengan simultáneamente el derecho de paso durante uno o más intervalos.

FHWA: "Federal Highway Administration", Administración Federal de Carreteras de los Estados Unidos de América.

FUERZA MAYOR o CASO FORTUITO: Todo suceso o acontecimiento, de naturaleza humana o natural, que no ha podido preverse o que previsto, no ha podido resistirse.

GAM: Gran Área Metropolitana de San José. Corresponde al área del Valle Central de Costa Rica, definida en el Decreto Ejecutivo No. 13583-VAH-OFIPLAN, del 3 de mayo de 1982, publicado en La Gaceta del 18 de mayo de 1982.

GARANTÍAS AMBIENTALES: Garantías mediante las cuales el Concesionario asegura el cumplimiento de sus obligaciones ambientales derivadas del EsIA y del Plan de Gestión Ambiental de la Obra. Su constitución, monto y plazos se regirán por lo dispuesto en este Contrato, en el artículo 21 de la Ley Orgánica del Ambiente # 7554 del 4 de octubre de 1995 y su Reglamento y el artículo 30 del Decreto Ejecutivo N 25705-MINAE, Reglamento de la Secretaría Técnica Nacional Ambiental y sus reformas.

GARANTÍA DE CUMPLIMIENTO: Es la garantía que ha debido constituir el Concesionario, antes de suscribir este contrato, de conformidad con la legislación aplicable, para garantizar las obligaciones asumidas por el Concesionario durante el Período de Transición.

GARANTÍA DE CONSTRUCCIÓN: Es la garantía que ha debido constituir el Concesionario, antes de suscribir este contrato de conformidad con el Cartel de Licitación, este Contrato y la LCOP para garantizar la etapa de construcción.

GARANTÍA DE EXPLOTACIÓN: Es la garantía que debe rendir el Concesionario, una vez que la Administración de por recibidas las obras y antes de iniciarse la etapa de explotación de la concesión, de conformidad con las condiciones estipuladas en el Cartel de Licitación, este Contrato y la LCOP.

GARANTÍA DE PARTICIPACIÓN: Es la garantía que exigió el Cartel de la Licitación a las empresas precalificadas que presentaron sus ofertas, de conformidad con el Cartel y la LCOP.

GASTO TOTAL PROYECTADO: Erogaciones totales de dinero, que por un determinado período, la Administración estima realizará el Concesionario para cumplir con el objeto de la concesión.

GCR: Gobierno de la República de Costa Rica.

I.C.E: Instituto Costarricense de Electricidad.

ÍNDICE DE PRECIOS AL CONSUMIDOR (IPC): Es el índice que refleja la variación de precios en general al consumidor de Costa Rica, acumulado con respecto al valor de referencia de Enero 1995= 100%. Este valor es calculado por el Ministerio de Economía y Comercio y el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos. El valor mensual actualizado de este índice se obtendrá de la información que aparece a través de INTERNET en el sitio "www" del Banco Central de Costa Rica (websiec.bccr.fi.cr/indicadores) o del MEIC (www.meic.go.cr/inec)

ÍNDICE DE PRECIOS AL CONSUMIDOR URBANO DE LOS ESTADOS UNIDOS (CPI-U): Es el índice que refleja la variación de precios en los Estados Unidos de América, para todos los bienes, sin ajuste por variación de temporada, para la ciudad promedio, el cual es publicado por la Oficina de Estadísticas del Trabajo ("Bureau of Labor Statistics") de los Estados Unidos. En este contrato se utiliza el índice acumulado, indexado con respecto al valor de referencia de 1982-84 = 100%. El valor mensual actualizado de este índice será obtenido a través de INTERNET en el sitio "www" de dicha agencia (stats.bls.gov), o a través de publicaciones financieras internacionales o en cualquier otra publicación del Fondo Monetario Internacional.

INFRACTOR: Persona que incumple una o más de las obligaciones legales o reglamentarias, que regulan el uso de la carretera objeto del presente contrato.

INGRESOS ADICIONALES: *Es el monto total de dinero, que exceda los “ingresos estimados” por la Administración dados en la tabla de la sección 3.7.6 de este Contrato, en un determinado período de tiempo, utilizados para el cálculo de la coparticipación.*

INGRESOS BRUTOS: *Serán todos los ingresos que genere la Sociedad Concesionaria por concepto de cobro de peaje y por nuevos servicios comerciales autorizados por la Administración Concedente, de conformidad con la cláusula 3.4.3 de este contrato.*

INGRESOS POR PEAJE: *Corresponde al total de ingresos que el concesionario recaude por concepto del cobro de la tarifa de peaje autorizada.*

INGRESOS POR SERVICIOS GENERALES: Los ingresos que se obtenga como producto de la explotación de los servicios *comerciales en la zona de descanso obligatoria de la Sección II*, tales como servicios de restaurante, gasolineras, ventas de recuerdos, mapas y otros. *Estos ingresos no se consideran incluidos para efectos de calcular el Valor Presente de los Ingresos, ni forman parte de los Ingresos Brutos.*

INGRESOS TOTALES: *Corresponde a la totalidad de ingresos del Concesionario, compuesto tanto por los ingresos brutos como por las contrapartidas otorgadas por la Administración.*

INGRESOS POR OTROS SERVICIOS: Ingresos que el concesionario recibe por todo lo referente a otros servicios. Estos ingresos por otros servicios, son todos aquellos que provienen de servicios diferentes a los relacionados con el cobro de peaje. La contraprestación por el pago del peaje son solamente los servicios básicos y/o los servicios especiales obligatorios.

INTERCAMBIO: Intersección a desnivel que generalmente se utiliza en autopistas y carreteras rápidas.

INTERSECCIÓN: Sitio de una vía en el cual convergen dos o más vías y donde los vehículos pueden virar o mantener la dirección de su trayectoria.

INTERVALO: Cualquiera de las distintas divisiones de un ciclo durante el cual las indicaciones de semáforo no cambian.

ISLA (ISLETA): Área restringida, ubicada entre carriles o ramales de la vía, destinada a encauzar el movimiento de vehículos o también como refugio de peatones.

ITE: “Institute of Transportation Engineers”, Instituto de Ingenieros del Transporte de los Estados Unidos de América.

ITEO: “Inspección Técnica de Explotación de Obra”. Corresponde a la unidad designada por la *Administración Concedente*, que tendrá a cargo la inspección durante el período de explotación de la concesión en todo lo referente a las actuaciones del Concesionario relacionadas con este contrato.

ITO, INSPECCIÓN TÉCNICA DE LA OBRA: Corresponde a la *unidad designada* por la *Administración Concedente* que tendrá a cargo la *inspección y verificación* del proceso de diseño definitivo, estudios, especificaciones técnicas programas de trabajo; y construcción de la obra. *Estas facultades las podrá ejercer el ITO en todos los lugares en que el concesionario prepare, fabrique u obtenga los materiales y elementos que va a incorporar en la obra.*

LANAMME: Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales de la Escuela de Ingeniería Civil de la Universidad de Costa Rica.

LCOP: Ley General de Concesión de Obra Pública con Servicios Públicos, Ley N° 7762 del 22 de mayo de 1998.

LGAP: Ley General de Administración Pública, Ley N° 6227 del 2 de mayo de 1978 y sus reformas.

LRAC: Ley sobre la Resolución Alternativa de Conflictos y Promoción de la Paz Social, No. 7727 de 14 de enero de 1998.

LÍNEA AMARILLA: Señalamiento horizontal pintado con color amarillo sobre el pavimento que se usa para separar corrientes de tránsito de sentido contrario; en líneas de borde izquierdo separados por medianeras; y en algunas islas canalizadoras. Puede ser una línea fragmentada o continua. Cuando se demarca en el borde del caño en calles locales, indica la prohibición de estacionamiento en ese tramo de la vía.

LÍNEA BLANCA: Señalamiento horizontal pintado con color blanco sobre el pavimento que se usa para separar corrientes de tránsito en un mismo sentido; en líneas de borde lateral en carreteras de doble sentido; en líneas de borde derecho en carreteras separadas por isla medianera; y en algunas islas canalizadoras. Puede ser una línea fragmentada o continua.

LÍNEA DE DETENCION (LÍNEA DE PARADA): Marca de tránsito ante la cual deben detenerse los vehículos por indicación de una autoridad competente o de una señal de tránsito.

MANUAL CENTROAMERICANO: Manual de Señales Viales aprobado mediante el Acuerdo Centroamericano sobre Señales Viales Uniformes, firmado en Tegucigalpa el 10 de Junio de 1958.

MANUAL INTERAMERICANO: Manual Interamericano de Dispositivos para el Control de Tránsito en Calles y Carreteras, publicado por la Organización de Estados Americanos (OEA).

MARCA DE TRÁNSITO: Elemento señalizador colocado o pintado sobre el pavimento o en elementos adyacentes al mismo, consistentes en líneas, dibujos, colores, palabras o símbolos.

MECANISMO DE INGRESOS MÍNIMOS GARANTIZADOS: *Garantía que ofrece la Administración al Concesionario de pagarle hasta el monto y bajo las condiciones indicadas en este Contrato en la Cláusula 3.7.4 (Ingresos Mínimos Garantizados por el Estado) la que se encuentra expresada en US Dólares del año 2000. De ser necesaria su aplicación en cualquier año, el monto deberá ser actualizado con el CPI-U de Estados Unidos.*

M.E.I.C: Ministerio de Economía, Industria y Comercio de Costa Rica.

MICROBÚS. Vehículo automotor destinado al transporte de personas, cuya capacidad para pasajeros sentados oscila entre nueve y veinticinco personas.

MINAE: Ministerio del Ambiente y Energía de Costa Rica.

MINISTRO: Persona que desempeña el cargo de Ministro de Obras Públicas y Transportes, debidamente nombrado para su ejercicio.

MOPT: Ministerio de Obras Públicas y Transportes de Costa Rica.

MOTOCICLETAS Y MOTOBICICLETAS: Vehículos automotores de dos ruedas.

OFERTA u OFERTA DEL ADJUDICATARIO: El conjunto de documentos conformados por la oferta técnica y la oferta económica presentadas por el Adjudicatario, así como la documentación complementaria y las aclaraciones presentadas luego del acto de apertura de las ofertas, y que se tendrá por incorporada al presente contrato, en todo aquello que no se contraponga.

ORDEN DE INICIO: La Orden de Inicio constituye el acto formal de la Administración Concedente, mediante el cual, previo al cumplimiento de las condiciones precedentes para estos efectos y de los requisitos del Período de Transición, se le autoriza para que inicie la construcción de las obras y se empieza a contar el plazo de la concesión, conforme se describe en este Contrato.

OTROS SERVICIOS: *Son todos aquellos servicios que soliciten terceros al Concesionario o que el mismo se decida a realizar, que autorice previamente la Administración Concedente y que se encuentren desarrollados dentro del derecho de vía de la carretera. Entre estos cabe la posibilidad de que el Concesionario otorgue la autorización de uso del derecho de vía de la carretera a favor de terceros. Los Otros Servicios incluirán, entre otros: accesos a propiedades enclavadas, mejoras a accesos legales existentes, colocación de ductos, cañerías, cables, torres, publicidad, desarrollos de servicios comerciales o complementarios como restaurantes, gasolineras o cualquier otro servicio, por el cual el concesionario podrá cobrar por el trabajo, servicio o concesión de uso prestado al tercero.*

PARTES: Para efectos de este contrato significa el CNC y la Sociedad Concesionaria.

PASAJERO: Toda persona que aparte del conductor, ocupa un lugar o asiento dentro de un vehículo.

PASO PARA PEATONES: Zona transversal al eje de un camino, destinada mediante marcas de tránsito al cruce de peatones, mediante regulación de la prioridad de paso.

PAVIMENTO: Superestructura de una vía, construida sobre la subrasante y compuesta normalmente por la sub-base, la base y la capa de rodadura, cuya función principal es soportar las cargas rodantes y transmitir los esfuerzos al terreno, distribuyéndolas en tal forma que no produzcan deformaciones perjudiciales, así como proveer una superficie lisa y resistente para la circulación del tránsito automotor.

PEAJE: Importe que se cobra al usuario por transitar con un vehículo en un tramo determinado de la vía pública objeto de la presente concesión, según el tipo de vehículo, la hora y el día de la semana y las políticas de comercialización, todo dentro de los límites tarifarios dispuestos por la ARESEP.

PEATÓN: Toda persona que transita a pie.

PESO BRUTO DEL VEHÍCULO: Peso total del vehículo que resulta al sumar su peso de acuerdo con las especificaciones de fábrica, más el peso de la carga útil que puede transportar, según las mismas especificaciones.

PESO NETO DEL VEHÍCULO: Peso total del vehículo de acuerdo con las especificaciones de fábrica, sin ningún tipo de carga adicional.

PESO MÁXIMO AUTORIZADO: Peso máximo permitido por el MOPT para un vehículo, de acuerdo con el diseño, dentro de los límites reglamentarios.

P.G.A.: Plan de Gestión Ambiental, preparado por el Concesionario con base en el Estudio de Impacto Ambiental y debidamente aprobado por SETENA.

PRESUPUESTO OFICIAL: Monto Establecido en la sección 1.3 del Cartel de Licitación como estimación del costo de las obras a construir y fijado en ciento veinticinco millones de dólares (US\$125.000.000).

PROCEDIMIENTO ADMINISTRATIVO: *Para todos aquellos casos en que este contrato haga referencia a un procedimiento administrativo y no lo regule en detalle, se entenderá que se refiere al Procedimiento Administrativo Ordinario contenido en el Libro Segundo de la Ley General de la Administración Pública.*

PROYECTO: *Cuando no tenga otra palabra calificativa que lo acompañe, significa la forma en que ha sido concebida la Concesión de la Carretera San José – Caldera, cuyas características y condiciones se establecen en este Contrato.*

PROYECTOS DE REFERENCIA DE INGENIERÍA: Corresponden a los planos de ingeniería de detalle, elaborados por el MOPT, que los oferentes debieron aceptar en su oferta técnica, y que la validación de los antecedentes incluidos corresponde al Concesionario, no pudiendo en el futuro alegar perjuicios ni compensaciones por eventuales errores existentes en ellos.

RAMAL: Tramo de vía que conecta dos carreteras en una intersección o que se desprende de una vía principal

RAMPA: Ramal de intercambio con pendiente, destinado a empalmar una vía con otra a niveles diferentes.

RED VIAL CANTONAL: Red vial constituida por los caminos vecinales, calles locales o caminos no clasificados, no incluidos por el MOPT dentro de la red vial nacional. Su administración corresponde a las Municipalidades, pero la colocación de dispositivos de control de tránsito debe ser aprobada por la DGIT.

RED VIAL NACIONAL: Red vial constituida por las carreteras primarias, secundarias y terciarias. Su constitución y administración corresponden al MOPT. Dentro de las áreas urbanas serán seleccionadas las travesías de esta red.

RED VIAL RELEVANTE: *Está compuesta por todo tramo o combinación de tramos de carretera existentes en el área de influencia de la carretera San José – Caldera a la fecha de apertura de ofertas de la Licitación que dio origen a este contrato, cuyas condiciones de geometría, tránsito y calzada permitan vincular un par “origen-destino” que también puede ser vinculado utilizando al menos un tramo de la carretera San José-Caldera.*

El área de influencia de la carretera San José-Caldera comprende todo el territorio ubicado en el rectángulo que se forma entre los siguientes puntos: La línea norte estará a

la altura de San Ramón; la línea del sur estará a la altura de Santiago de Puriscal; la línea del este será una línea vertical que tome eje Zapote; y la línea del oeste será una línea vertical que como eje el Océano Pacífico.

En las actualizaciones de la Red Vial Relevante se incluirá todo tramo o combinación de tramos de carretera, que surjan de una alteración de la Red Vial Relevante original, cuyas nuevas condiciones de geometría, tránsito y/o calzada permitan vincular un par "origen-destino" que también puede ser vinculado utilizando al menos un tramo de la carretera San José-Caldera; también se incluirán aquellas alteraciones que permitan eludir el pago de una o más estaciones de peaje.

REGLAMENTO: Reglamento a la Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos N° DE-27098-MOPT, publicado en el Alcance número 27 a La Gaceta número 115 del martes 16 de junio de 1998, y sus reformas.

REGULACIÓN AUTOMÁTICA DE ACCESO (METERING): Control especial con semáforos que regula la tasa de entrada de vehículos en un acceso de una rotonda o en una rampa de un intercambio hacia una autopista. Se caracteriza porque en este caso el semáforo no asigna en forma alterna el derecho de paso entre vehículos en conflicto sino que su función es garantizar una tasa de ingreso predeterminada o fijada mediante controles actuados, en el acceso o la rampa acorde con el grado de congestión existente en la rotonda o en la autopista respectivamente.

RODAMIENTO: Circulación o desplazamiento de los vehículos por las vías públicas.

RÓTULO: Cartel cuyo propósito sea llamar la atención sobre algún producto o actividad, que se ofrezca o se lleve a cabo en el mismo sitio en que está ubicado el cartel.

RUTA: Nomenclatura oficial definida para las vías de la red vial nacional y cantonal.

RUTA DE TRANSPORTE PÚBLICO: Trayecto realizado por los vehículos de transporte público de personas, únicamente en las modalidades de microbús, buseta y autobús, entre dos puntos llamados terminales y autorizado por la Comisión Técnica de Transportes del MOPT.

SECUENCIA DE FASE: Orden predeterminado en el que ocurren las fases de un ciclo en un semáforo.

SEMÁFORO: Dispositivo electromecánico o electrónico que, por medio de varias unidades ópticas de distinto color, asigna en forma alterna el derecho de paso de vehículos y peatones que confluyen en una intersección, paso peatonal o paso escolar. Puede ser accionado en forma manual, predeterminada o mediante sensores.

SEMÁFORO ACTIVADO POR EL TRÁNSITO (SEMÁFORO ACTUADO): Es un tipo de semáforo en el cual la duración de las luces roja y verde y el tiempo del ciclo varían en relación con las demandas del tránsito, según lo registren los detectores de vehículos o peatones instalados en el sitio.

SEMÁFORO PREDETERMINADO: Es un tipo de semáforo que opera con programas predeterminados de su ciclo.

SEÑALIZACIÓN: Conjunto de señales destinado a regular, prevenir o informar el tránsito vehicular.

SEÑAL AÉREA (TIPO OVERHEAD): Son las señales colocadas encima de los carriles de la vía para indicar a los conductores sobre disposiciones o reglamentaciones que rigen el uso del carril donde se colocó la señal aérea. Generalmente se utilizan en o la aproximación de las rampas de salida o entrada de las autopistas y en las entradas de las rotondas de alto volumen.

SEÑAL HORIZONTAL: Marca de pintura de color amarillo o blanco que se graba sobre la superficie de rodamiento para reglamentar, prevenir o informar a los usuarios de la vía.

SEÑAL VERTICAL: Aviso o señal de tránsito que se adhiera al suelo, colocado en forma vertical, para informar, reglamentar o prevenir a los usuarios de la vía.

SEÑAL DE INFORMACIÓN: Señal usada para indicar rutas, destinos, direcciones, distancias, servicios, puntos de interés u otra información geográfica o cultural.

SEÑAL DE PREVENCIÓN: Señal usada para advertir sobre las condiciones geométricas, ambientales y de cualquier otra naturaleza en una carretera o calle o adyacentes a ellas que sean potencialmente peligrosas a las operaciones del tránsito vehicular, de ciclistas o peatonal.

SEÑAL DE REGLAMENTACIÓN: Señal usada para notificar a los usuarios de la vía sobre disposiciones de leyes o reglamentaciones de tránsito.

SEÑAL DE TRÁNSITO: Dispositivo instalado a nivel del camino, por encima o sobre él, destinado a reglamentar, informar o advertir al tránsito mediante palabras o símbolos determinados en el Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito.

SEPARADOR: Espacio o dispositivo estrecho y ligeramente saliente, distinto de una franja o línea pintada, situado longitudinalmente entre dos calzadas, para separar el tránsito de la mismo o distinta dirección, y dispuesto de tal forma que intimide o impida el paso de vehículos, entre las calzadas que separa.

SERVICIOS BÁSICOS: Todos aquellos que comprenden el objeto específico de la Concesión y que sean imprescindibles, tales como: La ejecución de las obras, su conservación en óptimas condiciones de uso y el cobro de tarifas a los usuarios.

SERVICIOS COMPLEMENTARIOS: Los servicios adicionales que el Concesionario esté autorizado a prestar de conformidad con el Cartel de Licitación y este Contrato.

SERVICIOS ESPECIALES OBLIGATORIOS: Se considerarán como tales los Servicios de Control, los Servicios Generales, los Estacionamiento de Camiones, y las Estaciones de Atención de Emergencias, tal como se definen en las Bases Técnicas del Cartel de Licitación y en este contrato.

SERVICIOS SOLICITADOS POR TERCEROS: Son todos aquellos servicios que soliciten terceros al Concesionario y que autorice previamente la Administración Concedente o el ente público que corresponda y que hagan uso del derecho de vía de la carretera. Entre estos cabe la posibilidad de que se construyan accesos a propiedades enclavadas, mejoras a accesos legales existentes, colocación de ductos en el derecho de vía o cualquier otro servicio otorgado por el cual el concesionario deberá cobrar el precio del trabajo o del servicio al tercero en el tanto no lo impida el ordenamiento jurídico.

SETENA: Secretaría Técnica Nacional Ambiental, órgano adscrito al MINAE que aprueba los Estudios de Impacto Ambiental (EsIA) y aprueba el respectivo Plan de Gestión Ambiental (PGA)

SINCRONIZACIÓN: Repetición exacta en el tiempo de las indicaciones del semáforo durante su período de funcionamiento.

SOCIEDAD CONCESIONARIA O CONCESIONARIO: *Concesiones Viales (COVISA) Sociedad Anónima, con cédula de persona jurídica número 3-101-285600*, cuyo objeto y características están determinadas en la LCOP y en el Cartel de Licitación.

T₀: Tarifa básica que corresponde al monto que debe pagar el usuario de un vehículo liviano, para cada sentido por el recorrido completo de un tramo de carretera expresada en \$U.S.A.. Sirve de referencia para la tarifa que deben pagar los otros tipos de vehículo.

TARIFA: Contraprestación monetaria que pagará el usuario por el o los servicios básicos que presta el Concesionario, según los términos establecidos en el Cartel de Licitación y en este contrato de concesión.

TARIFA DE HORA PUNTA: Tarifa con sobreprecio que pagarán los usuarios que utilicen los servicios que presta el Concesionario, cuando se presenten condiciones de congestión, ya sea durante las horas pico de un día entre semana, relacionadas principalmente con viajes al trabajo o viajes relacionados con estudios, o durante las horas punta que tienen

lugar los fines de semana con motivo de viajes recreativos o de turismo. Esta tarifa más alta tiene por objeto servir de incentivo económico para que los viajes se dispersen a lo largo del tiempo y evitar así la congestión..

TAXI: Vehículo automotor destinado al transporte remunerado de personas, cuyo régimen está regulado por la Ley No. 5406 del 26 de noviembre de 1973.

TIR: Tasa Interna de Retorno.

TRB: "Transportation Research Board", Junta de Investigación del Transporte, de los Estados Unidos de América.

TRANSITAR: Acción de efectuar el movimiento de personas, vehículos y semovientes que permita su traslado sobre una vía abierta al público.

TRÁNSITO (TRÁFICO): El flujo de personas, vehículos y animales que transita por las vías.

TRANSPORTE PÚBLICO: Servicio de transporte disponible al público en general mediante el pago de una tarifa establecida y que comprende las categorías de personas (taxi, microbús, buseta, autobús, tranvía, trolebús y cualquier otra tecnología de transporte colectivo que se introduzca a futuro) y carga (carga limitada o taxi carga).

VEHÍCULO: Cualquier medio de transporte usado para trasladar personas, animales o bienes por la vía pública.

VEHÍCULO ARTICULADO: Vehículo compuesto, constituido por un automotor y un remolque (no motorizado), unidos mediante una articulación para efectuar la acción de remolque.

VEHÍCULO AUTOMOTOR: Vehículo de transporte terrestre de propulsión propia sobre dos o más ruedas y que no requiere de rieles.

VEHÍCULO DE CARGA LIVIANA: Vehículo automotor diseñado para el transporte de carga, cuyo peso bruto autorizado es de hasta cuatro mil kilogramos, con placas especiales que lo identifican como tal.

VEHÍCULO DE CARGA O CARGA PESADA: Vehículo automotor diseñado para el transporte de carga, cuyo peso bruto autorizado es de más de cuatro mil kilogramos, con placas especiales que lo identifican como tal.

VEHÍCULO DE EQUIPO ESPECIAL: Vehículo automotor, destinado a realizar tareas agrícolas, de construcción y otras, que no está diseñado para transitar largas distancias sobre vías públicas de alta velocidad, con placas especiales que lo identifican como tal.

VEHÍCULO DE TRÁNSITO LENTO: Es el vehículo que en un lugar y tiempo dados, avanza a una velocidad inferior a la normal o promedio de la restante corriente de tránsito. Cuando la corriente de tránsito se ubique en pendientes ascendientes, se considerarán de tránsito lento todos vehículos que circulen a velocidad de arrastre.

VEHÍCULO RÚSTICO: Vehículo automotor construido especialmente para transitar en zonas rurales, por caminos no clasificados o de difícil acceso, para lo cual posee tracción delantera y trasera, y un peso bruto no menor de quinientos kilogramos.

VEHÍCULOS DE CARACTERÍSTICAS ESPECIALES: Vehículos que reúnan los requisitos reglamentarios, siempre que, por su finalidad o características de construcción, difieran de las clasificaciones comunes que se establezcan.

VEHÍCULOS DE EMERGENCIAS AUTORIZADOS: Vehículos para combatir incendios, policiales, ambulancias, de primeros auxilios o rescate, y otros que cumplan con las condiciones reglamentarias correspondientes.

VELOCIDAD MÍNIMA: Se refiere a la magnitud mínima en kilómetros por hora que está autorizada oficialmente en una vía pública, ya sea mediante dispositivos de control o según lo indicado en la Ley de Tránsito en ausencia de señalamiento.

VELOCIDAD MÁXIMA: Se refiere a la magnitud máxima en kilómetros por hora que está autorizada oficialmente en una vía pública, ya sea mediante dispositivos de control o según lo indicado en la Ley de Tránsito en ausencia de señalamiento.

VELOCIDAD NOCTURNA: Se refiere al límite de velocidad que prevalece en una carretera en el lapso de tiempo en que no hay iluminación solar, el cual rige sólo cuando la DGIT así lo indique mediante dispositivos de control de tránsito.

VELOCIDAD DE ARRASTRE: Velocidad constante a la que avanzan los vehículos automotores sobre una pendiente ascendente cuando han agotado la capacidad de aceleración que proporciona el motor.

VELOCIDAD DE DISEÑO: Es la velocidad máxima segura alcanzable en condiciones de pavimento mojado para la cual es diseñada y construida una vía.

VELOCIDAD DE OPERACIÓN: Velocidad promedio (generalmente el 85) a la que circulan en la práctica los vehículos, sin sobrepasar la velocidad máxima permisible ni la velocidad de diseño.

VÍA: Calle, camino o carretera por donde transitan los vehículos.

VÍA EXCLUSIVA (CARRIL EXCLUSIVO): Vía o carril(es) destinado sólo para el tránsito de vehículos automotores o bicicletas dedicados a cierta actividad preestablecida o con ciertas características.

VÍA PÚBLICA: Toda vía por la que haya libre circulación de tránsito, sea ésta de propiedad pública o de propiedad privada pero permitido el uso público.

VÍA DE ALTA OCUPACIÓN (CARRIL DE ALTA OCUPACIÓN): Es la vía o carril(es) exclusivo que se dedica a vehículos que transportan cierto número mínimo de pasajeros, incluyendo al conductor. La ocupación mínima en el vehículo debe ser establecida por la DGIT mediante dispositivos de control de tránsito.

ZONA ESCOLAR: Zona de la vía en las cercanías de los centros educativos, en la cual rige automáticamente una velocidad máxima de 25 KPH cuando los estudiantes están presentes o cuando los dispositivos de control de tránsito instalados así lo indiquen.

ZONA DE PASO: Zona demarcada en una vía pública, destinada para el cruce de peatones.

ZONA DE SEGURIDAD: Zona de paso regulada por semáforos, que en forma alterna, permite el paso de peatones y de vehículos.

CAPITULO I

DISPOSICIONES DE CARÁCTER GENERAL

1.1 Objeto del contrato

El objeto de este contrato es la prestación de servicios de diseño, planificación, financiamiento, construcción, rehabilitación, ampliación, reparación, mantenimiento y conservación de la carretera San José – Caldera y de las áreas de servicios básicos, servicios especiales y de los servicios complementarios, así como su operación y explotación, prestando los servicios previstos en el Cartel de la Licitación, la Oferta del Adjudicatario y en este Contrato, a cambio de las contraprestaciones cobradas a los usuarios de la carretera, de los aportes o pagos de terceros, de la Administración Concedente o del Estado, permitidas por el presente Contrato. El Concesionario podrá solicitar a la Administración Concedente autorización para obtener otras contraprestaciones permitidas por el Cartel de Licitación y por la legislación nacional, que en caso de ser autorizadas solo podrán realizarse o formalizarse hasta el momento en que hayan cumplido todos los requisitos de validez y eficacia que exige el ordenamiento jurídico costarricense para estos efectos.

El objetivo que se pretende lograr es ampliar la capacidad y darle continuidad al corredor vial San José - Puerto Caldera y producir un óptimo nivel de servicio en toda esa ruta, denominada Ruta Nacional N°27. El Concesionario deberá realizar obligatoriamente las obras y prestar los servicios que se describen en el Cartel de Licitación, en su oferta y en los términos de este contrato, en las tres secciones que comprende el proyecto y que, en términos generales, se describen así:

- SECCIÓN I:** San José-Ciudad Colón, corresponde al tramo de carretera existente entre el Gimnasio Nacional en San José y el inicio de la construcción del nuevo tramo Ciudad Colón-Orotina, con una longitud de 14.20 Km
- SECCIÓN II:** Ciudad Colón-Orotina, contempla el nuevo tramo de carretera a construir entre esas dos localidades, con una longitud de 38.80 Km
- SECCIÓN III:** Orotina-Caldera, es el tramo de carretera existente entre Intercambio Orotina (paso superior) y el Puerto de Caldera, con una longitud de 23.80 Km

1.2 Figura jurídica y contractual

La figura jurídica utilizada para ejecutar el objeto de este contrato es la de concesión de obra pública con servicios públicos regulada por la Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos. Mediante esta figura contractual no se transfiere la titularidad de las obras y bienes de dominio público objeto de este contrato, ni las facultades de imperio de la Administración Concedente o de las Instituciones del Estado costarricense. Las obras que se construyan y las que se incorporen al inmueble, conforme avance la construcción, serán propiedad del *Estado*, salvo los casos expresamente establecidos por el Cartel de Licitación y este Contrato en cuanto a los bienes *propiedad de la Sociedad Concesionaria, incorporados a la concesión*, que no sean propiedad del *Estado* y *que* se requieran para la prestación del servicio. Los bienes que se mantengan en propiedad de la *Sociedad Concesionario*, salvo las excepciones expresamente señaladas en la Ley, el Reglamento, el Cartel y este Contrato, serán transferidos al Estado al momento de terminar la Concesión.

1.3 Ordenamiento jurídico aplicable

Este contrato y la relación entre la Administración Concedente con la Sociedad Concesionaria y el consorcio adjudicatario se regirá por las normas y principios del ordenamiento jurídico administrativo de Costa Rica y, en particular, por la Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos y su respectivo Reglamento. La Ley de Contratación Administrativa y su respectivo reglamento, así como la Ley General de la Administración Pública, serán de aplicación supletoria.

1.4 Documentos que forman parte del contrato

Se consideran parte integral del contrato los siguientes documentos:

- a) La LCOP y su Reglamento y las demás normas legales de aplicación supletoria.
- b) El modelo tarifario y las tarifas aprobadas por la ARESEP mediante resolución de su Sesión Extraordinaria No. 180-2000 del 31 de enero del 2000, y mediante acuerdos del 01-180-2000 al 11-180-2000.
- c) El Cartel de la Licitación de precalificación de las empresas y los documentos presentados para estos efectos por el adjudicatario.
- d) El Cartel de Licitación, sus modificaciones y aclaraciones.
- e) La oferta del adjudicatario y cualquier manifestación que este realizare con posterioridad a la apertura de las ofertas y que fuere aceptada por la Administración.
- f) El acto de adjudicación de la Licitación.

- g) Los planos de construcción y rehabilitación de los tres tramos del proyecto, incluyendo sus correspondientes memorias de cálculo, una vez que hayan sido preparados por el Concesionario y aprobados por la Administración Concedente.
- h) Los planos de las marginales e intersecciones a construirse, una vez que hayan sido preparados por el Concesionario y aprobados por la Administración Concedente.
- i) Los planos de los puentes menores, una vez que hayan sido preparados por el Concesionario y aprobados por la Administración Concedente.
- j) Los planos de los puentes mayores.
- k) El CR-77.
- l) Las normas y diseños para la construcción de carreteras.
- m) El Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito.
- n) Revisión de Demanda para la Concesión del Proyecto Ciudad Colón-Orotina. Estudios de /Greiner/Ingetrans.
- o) Estudio de Impacto Ambiental Carretera Ciudad Colón - Orotina y los oficios de la SETENA y del Consejo Nacional de Concesiones relacionados con éste.
- p) Cuestionario 545-98 FEAT presentado ante la SETENA para el proyecto de rehabilitación del tramo de la Carretera Próspero Fernández y Orotina-Caldera.
- q) Especificaciones especiales para la construcción de la vía y las estructuras.
- r) Revisión y Diseño de Pavimentos según el nuevo estudio de tránsito, una vez que hayan sido realizadas por el concesionario y aprobadas por la administración.
- s) Actas de inspección y entrega de obras existentes e Inventario de la Red Vial Relevante existente a la fecha de apertura de las ofertas del proceso de licitación para la Concesión de la carretera San José-Caldera.

Los documentos citados obligan a las partes y serán interpretados de conformidad con los términos del Cartel de Licitación y de este Contrato. En caso de discrepancia entre los documentos, prevalecerá la Ley y el Reglamento sobre cualquier documento, el Contrato prevalecerá sobre el Cartel de Licitación, y el Cartel de Licitación sobre cualquier otro documento no citado en este párrafo.

1.5 Área objeto de la concesión

El área objeto de la concesión *está constituida por los terrenos propiedad del Estado, necesarios para el desarrollo de las obras descritas en el Capítulo II de este Contrato.* El Concesionario, a partir de que se le notifique la Orden de Inicio se obliga a mantener y conservar las obras preexistentes *en área* objeto de la concesión, en condiciones de seguridad y transitabilidad, de forma que se asegure la continuidad y eficiencia del servicio público que a través de estas obras se presta. Esta obligación se mantendrá aún en los casos en que algunas de estas obras deban ser demolidas o aprovechadas solo parcialmente en el proyecto, mientras no hayan sido demolidas, todo con el objeto de que los usuarios obtengan el nivel de seguridad y eficiencia en la carretera *exigidos en este contrato.* El Concesionario se obliga a respetar los servicios y servidumbres actualmente existentes en el

área objeto de la concesión, con las excepciones acordadas con la Administración Concedente por razones de interés público, conveniencia o mérito, en el tanto cuente con el respaldo del ordenamiento jurídico.

1.6 Titularidad de las obras de concesión

Salvo los casos expresamente exceptuados en la Ley, el Reglamento, el Cartel de la Licitación y este Contrato, La República de Costa Rica es y será en todo momento el dueño de las obras que se construyan y que se incorporen al área objeto de esta concesión, así como de las mejoras que en ellas se realicen, conforme avance la construcción. El Concesionario estará imposibilitado legalmente para imponer cualquier tipo de gravamen o limitación sobre las obras objeto de la presente concesión, sin el consentimiento de la Administración Concedente en el caso de que el ordenamiento jurídico así lo permita.

1.7 Servicios y funciones estatales

El Estado mantendrá el uso de todas sus potestades públicas en relación con el objeto de este contrato, por medio de sus Ministerios, instituciones y autoridades. El Concesionario se obliga a cooperar plenamente y de buena fe con los Ministerios, Instituciones y autoridades públicas costarricenses para facilitar la prestación de los servicios públicos no comprendidos dentro de este contrato de concesión y que legalmente deban ser prestados por estas autoridades e instituciones públicas. La Administración Concedente cooperará con el Concesionario en todo lo que esté a su alcance para realizar el objeto de la Concesión.

1.8 Vigencia, inicio y plazo de la concesión

1.8.1 Entrada en vigencia

Los derechos y obligaciones regidos por este contrato entrarán en vigencia a partir de la notificación al concesionario por parte de *la Administración Concedente* del Refrendo de la Contraloría General de la República, y el plazo de la concesión empezará a contarse a partir del día hábil siguiente en que le sea debidamente notificada al Concesionario la orden de inicio conforme se indica en la cláusula 2.14.1 de este Contrato.

1.8.2 Envío del contrato a la Contraloría

Una vez firmado el Contrato, la Administración Concedente lo remitirá inmediatamente a la Contraloría General de la República para el refrendo de ley.

1.8.3 Plazo del Periodo de Transición

El plazo del Periodo de Transición será de nueve meses a partir del día hábil siguiente de la notificación que haga la Administración Concedente al Concesionario del refrendo del Contrato emitido por la Contraloría General de la República, sin perjuicio de la posibilidad que conservan las partes de reducir este plazo si con anterioridad se cumplen todas las condiciones precedentes a la orden de inicio. El atraso imputable al Concesionario para cumplir con los requisitos previos y solicitar la orden de inicio a la Administración Concedente, dará lugar a las sanciones establecidas en la cláusula 6.4. de este contrato. En caso que el Concesionario demuestre que, pese a su debida diligencia y satisfacción de los requisitos legales, el atraso no le es imputable, ni lo exime de las obligaciones aceptadas en su oferta, o se debe a Caso Fortuito o Fuerza Mayor la Administración Concedente, previa resolución razonada, podrá suspender el plazo establecido para cumplir con la condición precedente que se trate. En caso de existir discrepancia entre el Concesionario y la Administración Concedente, se acudirá a los mecanismos de resolución de disputas establecidos en este Contrato.

Las siguientes situaciones se considerarán causas que por no ser imputables al Concesionario suspenderán automáticamente el plazo del Período de Transición:

- a. El atraso o incumplimiento de la Administración Concedente en el otorgamiento en firme de permisos, autorizaciones, visados, licencias y aprobaciones que deba otorgar la Administración Concedente o cualquier otro órgano o entidad pública y que impidan al Concesionario cumplir con las condiciones precedentes siempre y cuando el concesionario haya cumplido con todos los requisitos legales y técnicos para tales procedimientos.
- b. El atraso o incumplimiento de la Administración Concedente para brindar la información que le sea requerida por las entidades financieras que financiarán el proyecto, directamente o a través del concesionario, que obstaculice, dificulte o atrase la tramitación de los convenios de préstamo con tales entidades financieras.
- c. *El atraso o incumplimiento del Ministerio de Obras Públicas y Transportes para realizar y formalizar los procedimientos de expropiación considerados como condición precedente para la Orden de Inicio o para realizar los trámites necesarios para garantizar al Concesionario el libre uso y posesión permanente de los terrenos expropiados, que obstaculice, dificulte o atrase la tramitación de los convenios de préstamo con las entidades financieras que financiarán el proyecto.*
- d. El atraso o incumplimiento del Estado costarricense u otras instituciones públicas o municipalidades para autorizar el presupuesto necesario para la remoción de obras, instalaciones, postería, cableado, tuberías y otros similares

Addendum a Contrato
Concesión de la Carretera San José - Caldera

que existan actualmente en el derecho de vía y que impidan al concesionario realizar las obras durante la etapa de construcción.

En caso de que se presente o verifique alguna de las causas referidas anteriormente, el plazo del Período de Transición se suspenderá por todo el tiempo en que los permisos, aprobaciones, licencias o demás actos administrativos necesarios no sean emitidos o se mantenga la causa que imposibilita el cumplimiento de las condiciones precedentes o que dificulta o atrasa el cierre financiero, y se reactivará una vez que se le notifique al concesionario que desapareció esa causa.

El plazo del período de transición se suspenderá ante la indicación de las entidades que financiarán el proyecto de que no continuarán con los trámites para el cierre financiero en virtud de la no conclusión por parte del Poder Ejecutivo de los trámites de expropiación referidos en el “inciso i” de la cláusula 2.14.1.2, Condiciones Precedentes a la Orden de Inicio.

Igualmente el período de transición se suspenderá cuando a solicitud de las entidades financieras, el concesionario presente a la Administración Concedente una posible modificación al proyecto. Esta suspensión se mantendrá durante el período de estudio de la solicitud de cambio. Este procedimiento solo podrá aplicarse en dos oportunidades. Si la modificación fuere aceptada por la Administración Concedente, la suspensión se mantendrá durante el plazo necesario para su incorporación a los planos o documentos del proyecto.

El plazo del Período de Transición se prorrogará entre tres y seis meses más, si las entidades financieras que financiarán el proyecto advierten a la Administración Concedente que el proyecto es financieramente viable y que es su intención firme financiar el proyecto (manifestación representada en un “Term Sheet”), pero es necesario un plazo adicional para la tramitación administrativa de los respectivos contratos.

A solicitud del Concesionario, la Administración Concedente podrá permitir que el Concesionario realice o concluya algunas de las actividades programadas para el Período de Transición, en los primeros seis meses luego de la Orden de Inicio, siempre y cuando el Concesionario haya cumplido satisfactoriamente con los requisitos básicos necesarios para ejecutar y desarrollar sin riesgos la concesión.

Para cada una de las situaciones que justifiquen una suspensión, la Administración Concedente emitirá una Orden de Suspensión del Período de Transición.

1.8.4 Plazo para otorgar la orden de inicio

La Administración Concedente dará la orden de inicio dentro de los cinco días hábiles siguientes a la fecha en que el Concesionario la solicite. En dicha solicitud, que deberá ser presentada en el plazo previsto en la cláusula 1.8.3 de este contrato, el Concesionario deberá comprobar formalmente, a satisfacción de la Administración Concedente, que se ha cumplido con todas las condiciones precedentes y con todos los requisitos establecidos para el Periodo de Transición.

1.8.5 Plazo máximo para iniciar las obras de construcción

Las obras de construcción de cualquiera de las secciones del proyecto, deberán iniciarse, según los términos de este Contrato, una vez cumplidas las condiciones precedentes y otorgada la Orden de Inicio.

No obstante lo indicado en el párrafo anterior, si los contratos firmes de financiamiento incluyeren condiciones precedentes para el desembolso de los recursos financieros y tales condiciones precedentes no pudieren ser cumplidas o verificadas debido a incumplimientos u omisiones por parte del *Estado costarricense o sus instituciones, entes, órganos, municipalidades u otros*, el plazo máximo para iniciar la construcción y, consecuentemente, el plazo de la concesión, se suspenderán hasta que la *entidad respectiva* cumpla con lo necesario para verificar la condición precedente de desembolso de que se trate. En tales casos, el Concesionario tendrá derecho a que la Administración Concedente le indemnice todos los daños y perjuicios que se le pudiere ocasionar por el no desembolso de los fondos por parte de las entidades financieras, si el no desembolso tuviere como origen incumplimientos u omisiones de la Administración Concedente según se indicó. Para estos efectos, se utilizarán las fórmulas y procedimientos dispuestos en este contrato para el reestablecimiento del equilibrio financiero. Si el desembolso de los recursos financieros no se realizare definitivamente por causas atribuibles al *Estado costarricense*, el Concesionario tendrá el derecho de dar por terminado este contrato, y a la indemnización de todos los daños y perjuicios que se le hayan ocasionado.

1.8.6 Plazo de la Concesión

El plazo máximo de la concesión es de veinticinco años, contados a partir de la fecha indicada en la Orden de Inicio que emitirá la Administración Concedente de cualquiera de las secciones del Proyecto, previo cumplimiento de las condiciones precedentes por parte del Concesionario. Las partes entienden y aceptan que el plazo de la concesión incluye tanto la etapa de construcción como la de la explotación de la obra.

No obstante lo indicado anteriormente, en caso de que el Concesionario alcance el Valor Presente de sus ingresos por Peaje ofertado antes del vencimiento del plazo indicado, la Concesión concluirá en el mes en que esta circunstancia se produzca.

1.8.7 Prórroga de la concesión

El Plazo de la Concesión podrá ser ampliado en los casos indicados en el artículo 57 de la LCOP y en este Contrato.

Asimismo, podrá ser prorrogado para efectos de reajustar el equilibrio financiero del Contrato sujeto igualmente a lo establecido en el Artículo 57 de la LCOP.

La suma del plazo original de la concesión más las prórrogas aprobadas no podrá ser superior a cincuenta años.

1.9 Relaciones Laborales

Para el desempeño de sus funciones, el Concesionario contratará los empleados que a su exclusivo criterio estime conveniente y las relaciones entre el Concesionario y sus empleados se rigen de conformidad con los principios y disposiciones de la legislación laboral costarricense. No existirá relación laboral ni de servicio entre los empleados del Concesionario y la Administración Concedente, ni entre los subcontratistas del concesionario y la Administración Concedente.

El Concesionario se obliga a mantener asegurados a sus trabajadores de conformidad con lo que obliga la legislación costarricense. Asimismo se compromete a exigir que esta obligación sea cumplida también por sus subcontratistas.

1.10 Relaciones del Concesionario con Terceros

De conformidad con el artículo 38 de la LCOP, las normas del derecho privado regirán las relaciones del Concesionario con terceros.

1.11 Derechos y obligaciones generales del Concesionario

1.11.1 Obligaciones y derechos generales

El Concesionario tendrá las obligaciones y derechos indicados en la LCOP, el Reglamento, el Cartel de la Licitación, y este Contrato de Concesión. Asimismo, estará obligado a

cumplir los compromisos adquiridos en su oferta y en cualquier otra manifestación formal documentada que haya aportado adicionalmente durante el procedimiento del concurso o aceptado en la formalización o ejecución del presente Contrato, así como las demás obligaciones que por su actividad le demande el ordenamiento jurídico.

1.11.2. Obligación de información

El Concesionario tendrá la obligación de facilitar la fiscalización por parte de la Administración Concedente, así como de cualquier otra entidad fiscalizadora de la Administración Pública costarricense con competencia legal para ello. Para estos efectos el Concesionario estará en la obligación de brindar, dentro de plazos razonables y nunca superiores a los conferidos en este Contrato, el Cartel de la Licitación o por el ordenamiento jurídico costarricense, toda la información requerida en este Contrato, el Cartel de Licitación y el ordenamiento jurídico costarricense que la Administración Concedente le solicite para hacer efectiva su facultad de fiscalización. En el Anexo 2 se detalla los informes que deberá presentar el Concesionario.

El Concesionario garantizará a la Administración Concedente, según lo establecido en el párrafo anterior, acceso oportuno a los antecedentes del proyecto, planos, memorias de cálculo y especificaciones relacionados con el proyecto de ingeniería y, en general, a todos los antecedentes que sean necesarios para su labor de fiscalización y control de cumplimiento de las obligaciones emanadas de este contrato de concesión.

1.11.3 Responsabilidad por trabajos y servicios

Los trabajos que demanden la ejecución de las obras de construcción, la explotación y la prestación de los servicios a que se refiere el Cartel de Licitación y este Contrato, se ejecutarán por cuenta y riesgo del Concesionario, estando a su cargo todos los gastos necesarios hasta su total conclusión. En ningún caso la Administración Concedente será responsable por las consecuencias derivadas de dichos trabajos ni de los contratos con terceros que celebre el Concesionario. Esta eximente de responsabilidad de la Administración Concedente será obligatoriamente consignada por el Concesionario en todos los contratos que llegue a formalizar con cualquier tercero.

El Concesionario será responsable frente a la Administración Concedente por los daños y perjuicios que puedan derivarse de cualquier subcontratación o contratación con terceros.

1.11.4 Daños a terceros

El Concesionario está obligado a adoptar todas las medidas que sean razonables para evitar daños a terceros y al personal que trabaja en la construcción de la obra o en la explotación del servicio. Igualmente deberá tomar todas las precauciones para evitar daños a la propiedad de terceros y al ambiente.

El Concesionario será el único responsable de todo daño y perjuicio, de cualquier naturaleza, que con motivo de la construcción de la obra o la explotación del servicio ocasione a terceros, al personal de la obra, a la propiedad de terceros o al ambiente, a menos que los daños le sean imputables a la Administración Concedente por medidas que ésta le impuso al Concesionario.

En caso de que se produzca un daño a terceros por el seguimiento de instrucciones de la Administración Concedente, para que la eximente de responsabilidad opere a favor del Concesionario, éste antes de ejecutar la orden o instrucción, deberá haber advertido formalmente y por escrito a la Administración Concedente de los efectos que la ejecución de esa orden o esa instrucción pueda ocasionar.

1.11.5 Accesos Ilegales o No Autorizados

El Concesionario deberá construir las barreras viales permanentes y necesarias para cerrar los accesos existentes, ilegales o no autorizados,. Durante todo el periodo de la concesión, el Concesionario deberá estar en permanente vigilancia para prevenir la apertura de accesos no autorizados, siguiendo el mismo propósito. Para el efectivo cumplimiento de esta disposición el Concesionario contará con el apoyo de la legislación nacional, y deberá coordinar con las respectivas unidades del MOPT para la vigilancia, control y sanción de los vehículos o personas que desarrollen, construyan o utilicen estos accesos ilegales.

La Administración Concedente y las Autoridades Públicas estarán obligadas a cooperar con el Concesionario en este sentido, especialmente en aquellos casos en que es indispensable hacer uso de las potestades de imperio y de policía de la Administración Pública.

En el tanto las acciones del Concesionario para impedir y cerrar los Accesos Ilegales o No Autorizadas se haya ejecutado de conformidad con el ordenamiento jurídico costarricense, el Concesionario no será responsable frente a terceros por los eventuales daños que terceros reclamen que se les haya causado por el cierre de Accesos Ilegales salvo que esos daños tengan como causa directa la negligencia del concesionario en el cumplimiento de sus obligaciones contractuales. *La Administración Concedente* deberá indemnizar al Concesionario por cualquier pago, gasto o condena por daños debidamente acreditados y justificados que tuviere que cancelar en virtud de posibles reclamos de terceros,

presentados en la vía judicial o administrativa por el cierre de Accesos Ilegales o No Autorizados salvo que éstos se originen por la negligencia del Concesionario en el cumplimiento de sus obligaciones. Deberá además indemnizar al Concesionario por cualquier perjuicio que se le pudiere causar por la imposibilidad temporal o permanente de cerrar accesos ilegales en virtud de los reclamos y acciones legales referidos siempre y cuando la imposibilidad de cierre se produzca por Orden Judicial, Resolución Administrativa o disposición legal. Además le deberá compensar cualquier costo imprevisto que surja cuando se realice el inventario físico previo a la Orden de Inicio y que el Concesionario demuestre que no fue incluida en la estimación original para el cierre de accesos. Durante todo el período de la Concesión, el Concesionario deberá estar en permanente vigilancia para prevenir la apertura de Accesos Ilegales o No Autorizados y la *Administración Concedente* se mantendrá obligada a cooperar con el Concesionario en este sentido, especialmente en aquellos casos en que es indispensable hacer uso de las potestades de imperio y de policía de la Administración Pública.

La Administración Concedente informará al Concesionario de la presentación de solicitudes de autorización de nuevos accesos a la carretera San José – Caldera presentados por terceros en el futuro objeto de determinar si tales accesos podrían afectar la debida explotación de la carretera conforme a los términos del Contrato de Concesión y atender las sugerencias que en este sentido se sirva presenta, así como aquellas observaciones sobre aspectos relacionados con la seguridad vial y la fluidez del tránsito.

1.12. Obligaciones del adjudicatario

El Adjudicatario expresamente acepta su responsabilidad solidaria con las obligaciones que adquiere la Sociedad Concesionaria en este Contrato y de todas las obligaciones derivadas del Cartel de la Licitación, su oferta, este Contrato y el ordenamiento jurídico costarricense, incluyendo, pero no limitando, su obligación de mantener el capital social mínimo exigido para la Sociedad Concesionaria.

1.13 El Capital Social de la Sociedad Concesionaria y la Cesión de Derechos y Obligaciones del Adjudicatario

1.13.1 Capital Social de la Sociedad Concesionaria

De conformidad con lo establecido en los artículos treinta y uno y cuarenta y seis inciso 1 de la LCOP, el artículo setenta y tres punto tres del Reglamento a la LCOP y el Cartel, en ningún caso el Concesionario podrá tener una participación inferior al cincuenta y uno por ciento del capital social de la Sociedad Concesionaria durante la etapa de construcción, de forma tal que cualquier traspaso en propiedad o aumento de capital no disminuya durante esa etapa el porcentaje de participación indicado. La novación de

socios o traspaso en propiedad de acciones de este cincuenta y uno por ciento durante la etapa de explotación deberá ser previa y expresamente aprobada por la Administración Concedente. No obstante, e independientemente de su porcentaje de participación en el consorcio, los miembros de éste podrán traspasarse libremente entre ellos las acciones de la Sociedad Concesionaria o de otra forma modificar las proporciones de sus participaciones accionarias sin necesidad de autorización previa o aprobación posterior, siempre y cuando, en conjunto, mantengan la titularidad del referido cincuenta y uno por ciento, y cada uno de los participantes en el Consorcio conserve alguna participación accionaria en la Sociedad Concesionaria. El traspaso del cuarenta y nueve por ciento restante de las acciones no requerirá la autorización previa ni aprobación posterior de la Administración Concedente, en tanto que las personas que adquieran las acciones no tengan ningún impedimento para contratar con la Administración Concedente. En los casos en que un traspaso de acciones no requiera autorización ni aprobación de la Administración Concedente de conformidad con esta cláusula, el Concesionario sin embargo deberá notificar a la Administración Concedente sobre tal traspaso dentro de un plazo máximo de ocho días hábiles después de realizado.

1.13.2 Cesión de Derechos y Obligaciones del Adjudicatario

De conformidad con el artículo 36 de la Ley de Contratación Administrativa, 39 del Reglamento General de la Contratación Administrativa, el artículo 64.3 de la Ley de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos y el artículo 45 de su Reglamento, los miembros del consorcio concesionario podrán ceder, total o parcialmente, sus derechos y obligaciones derivados de este Contrato y del acto de adjudicación, cuando razones o circunstancias de interés público muy calificadas, de fuerza mayor o de caso fortuito, así lo justifiquen.

Dicha cesión requerirá autorización previa y expresa de la Administración Concedente, que se otorgará mediante un acto debidamente razonado. Si la cesión corresponde a más del cincuenta por ciento de los derechos y obligaciones del Concesionario, dicha cesión deberá contar también con autorización previa de la Contraloría General de la República. De autorizarse y efectuarse la cesión, el cesionario se considerará, para todos los efectos legales, como Concesionario, y el cedente quedará relevado de su responsabilidad solidaria con la Sociedad Concesionaria y los restantes miembros del consorcio concesionario.

El CNC autorizó mediante acuerdo único de la sesión extraordinaria número 17-02 celebrada el 24 de octubre del 2002, ratificado mediante acuerdo número cuatro de la sesión ordinaria número 09-03 celebrada el 18 de junio del 2003, la cesión de derechos y obligaciones correspondiente al cinco por ciento de participación de Industrias Acosol, S.A. en el Consorcio Adjudicatario y del Concesionario a favor de SNC Lavalin de Costa Rica, S.A.. De conformidad con los términos de dicha autorización, la cesión de derechos

y obligaciones está condicionada al refrendo del Contrato de Concesión por parte de la Contraloría General de la República. A partir de dicho refrendo, SNC Lavalin de Costa Rica, S.A. se considerará, para todos los efectos, miembro del Consorcio Concesionario, e Industrias Acosol, S.A. quedará plenamente relevado de cualquier responsabilidad frente a la Administración Concedente en relación con la Licitación, acto de adjudicación o este Contrato.

1.14 Obligaciones y derechos generales de la Administración Concedente

La Administración Concedente tendrá las obligaciones y derechos indicados en la LCOP, el Reglamento, el Cartel de Licitación, y este Contrato de Concesión, dentro de los cuales se encuentran las obligaciones de: a) *tramitar diligentemente por medio del Poder Ejecutivo y asegurar el pago del monto correspondiente a los Ingresos Mínimos Garantizados si se cumple con todos los requisitos y condiciones exigidos por este Contrato;* b) realizar oportunamente el ajuste de tarifas de conformidad con los términos del Cartel y de este Contrato; c) mantener el equilibrio financiero del contrato; d) seguir el procedimiento administrativo indicado en el Cartel y en este contrato para los efectos de sanciones e indemnizaciones; e) procurar el ejercicio de toda autoridad policial para la defensa de la concesión y su debida explotación; f) colaborar activamente y dentro de lo que este a su alcance con el Concesionario para que éste cumpla con su obligación de obtener oportunamente los permisos, licencias, patentes, autorizaciones, aprobaciones, registros, inscripciones, y cualquier otro trámite administrativo; g) colaborar activamente con el Concesionario durante la negociación del financiamiento necesario para el proyecto, brindando toda la información que sea requerida que esté a su alcance; h) suministrar oportunamente al Concesionario la información que se encuentre en su poder y sea necesaria o conveniente para facilitar la ejecución de todas las etapas del Contrato; i) recomendar al Ministerio de Hacienda, cuando proceda, el otorgamiento de los beneficios tributarios a que legalmente tiene derecho el Concesionario. Asimismo, estará obligada a cumplir con los compromisos y disposiciones que haya manifestado dentro del procedimiento de contratación administrativa, siempre y cuando se hayan hecho constar en documentos suscritos por los personeros competentes de la Administración Concedente.

En el uso de las potestades de imperio que le brinda la ley y en su derecho de fiscalización del Concesionario y de la ejecución del presente contrato en sus diferentes etapas, la Administración Concedente queda autorizada para emplear cualquier medio legalmente disponible con el objeto de que se cumpla con la satisfacción del interés general que procura la Concesión de la Carretera San José – Caldera, incluyendo pero no limitándose a la defensa de sus derechos y los de los usuarios de la carretera, de acuerdo a lo contemplado en la LCOP.

1.15 Gerencia del Proyecto y Supervisión del Contrato.

1.15.1 Gerencia del Proyecto

La Administración Concedente deberá contar con los servicios de un Gerente de Proyecto para el desarrollo de este Contrato. Éste será un profesional contratado de conformidad con el artículo 85.3 del Reglamento de la LCOP, quien será investido como servidor público, de conformidad con el artículo 111 de la Ley General de la Administración Pública. Deberá contar con experiencia y conocimiento en gerencia de proyectos complejos y con amplio conocimiento en financiamiento de proyectos. Será nombrado por la Secretaría Técnica del CNC.

El Gerente de Proyecto será el enlace entre el Concesionario y el CNC, para toda la relación contractual de este proyecto con la Administración Concedente. El Concesionario comunicará al Gerente de Proyecto las gestiones, trámites o recomendaciones a instituciones del Estado costarricense distintas al CNC que lleve a cabo, y que afecten en forma directa el desempeño financiero, técnico y legal del proyecto.

Las funciones generales del Gerente de Proyecto serán las siguientes:

- *Durante todo el período de la Concesión será el enlace y el medio de comunicación entre la Administración Concedente y el Concesionario.*
- *Una vez refrendado el contrato por la Contraloría General de la República, deberá emitir la Orden de Inicio del Período de Transición de acuerdo con la Sección 1.8.3, de este Contrato.*
- *Colaborará con el Concesionario en todas las etapas del proyecto donde se involucren actividades previas de cumplimiento de acuerdo con los requisitos de este contrato.*
- *De conformidad con la cláusula 2.14.1 de este contrato, realizará, en conjunto con el CONAVI, el inventario de obras existentes al iniciar el período de transición. El CONAVI realizará la inspección visual de las obras de arte y puentes del corredor vial, especificando en cada caso sus características geométricas, de capacidad, estado y otras de acuerdo con formato que preparará para estos efectos. De igual forma deberá actualizar el estado del derecho de vía del Corredor El Concesionario tendrá el derecho de presenciar la elaboración de dicho inventario.*
- *De conformidad con la cláusula 2.14.1 de este contrato, coordinará, en conjunto con el CONAVI, el inventario de la red vial relevante existente a la fecha de apertura de ofertas del proceso de licitación para la Concesión de la carretera San José-Caldera. El Concesionario tendrá derecho de presenciar la elaboración de dicho inventario.*

Addendum a Contrato
Concesión de la Carretera San José - Caldera

- *Finalizada la construcción de cada sección del corredor, coordinará con el CONAVI la actualización del Inventario de las obras existentes del Proyecto. El CONAVI realizará la inspección visual de las obras de arte y puentes del corredor vial, especificando en cada caso sus características geométricas, de capacidad, estado y otras de acuerdo con el formato que preparará para estos efectos. De igual forma actualizará el estado del derecho de vía del Corredor. Este Inventario se actualizará en acuerdo con el Concesionario y la Administración Concedente. La actualización del Inventario de cada sección del corredor, deberá estar finalizada a más tardar dos meses a partir de concluida la construcción de cada una de las secciones del corredor.*
- *Coordinará con el CONAVI la aprobación de los cambios que se puedan dar en la etapa de Diseño Final del Proyecto, que el Concesionario haya presentado con los debidos soportes (planos, estudios y presupuestos), y que demuestran las mejoras en el funcionamiento del objeto de la Concesión. Si estos cambios alteran el equilibrio económico financiero del contrato, se deberá contar con la aprobación o acuerdo de la Administración Concedente, según sea el caso, sobre el mecanismo de reestablecimiento de dicho equilibrio.*
- *Emitirá la recepción final de los Planos del Proyecto, incluyendo todos los cambios incorporados en esta etapa.*
- *Comunicará al Concesionario las aprobaciones de los programas y planes de trabajo, desvíos de tránsito, de Auto Control de Calidad, de Operación y Mantenimiento, de Gestión Ambiental, y cualquier otra gestión que haya realizado el Concesionario necesaria para el buen avance del proyecto, durante cualquiera de las etapas del mismo.*
- *Comunicará al Concesionario, si se obtienen las aprobaciones de las instancias competentes, la incorporación de obras adicionales que sean necesarias para que el proyecto mantenga los niveles de servicio requeridos en las bases técnicas de este Contrato, o para satisfacer el interés público. Estas obras podrán ser recomendadas por el propio Concesionario o solicitadas por instancias competentes a través de la Administración Concedente, sin perjuicio de los procedimientos aplicables para el reestablecimiento del equilibrio financiero del Contrato.*
- *Comunicará la aprobación, cuando así corresponda, de las nuevas tarifas o indemnizaciones que se reconozcan al Concesionario.*
- *Atenderá las sugerencias, consultas y quejas que terceros puedan presentar durante el plazo de la Concesión con referencia al funcionamiento del proyecto.*
- *Emitirá la Orden de Inicio de Construcción y las Ordenes de Inicio de Operación y Mantenimiento de las tres secciones de la Concesión, siempre que de previo se haya*

demostrado el cumplimiento de las condiciones precedentes correspondientes.

- *Atenderá las recomendaciones que le remita el Equipo de Supervisión de la ITO, en lo referente a la verificación del Control de Calidad y métodos de construcción que se lleven a cabo durante la etapa de Construcción.*
- *Atenderá las recomendaciones que le remita el Equipo de Supervisión de la ITEO, en lo referente a la calidad de servicio que brinde el concesionario en la etapa de Explotación.*
- *Informará y recomendará a la Secretaría Técnica del CNC de acuerdo con las disposiciones de este Contrato, de las medidas que se deben de tomar si en la etapa de Condiciones Precedentes, de Construcción y de Operación de la Concesión, se incumplen los requisitos por cualquiera de las partes.*
- *Informará a la Secretaría Técnica del CNC, cuando el Concesionario solicite una indemnización, o cuando opte por un incentivo o premio, para que sea debidamente aprobado e implementado.*
- *Todas aquellas funciones que se requieran para un adecuado cumplimiento de las disposiciones de este contrato.*

1.15.2 Supervisión del Contrato.

La Administración Concedente supervisará la ejecución del Contrato en todas sus etapas, por medio de sus órganos técnicos competentes y en coordinación con la Secretaría Técnica del CNC, llevando a cabo una labor de tipo verificadora de la calidad del Diseño Final y Estudios, del proceso de Construcción y del desempeño de los servicios en la Operación, con estricto apego a las disposiciones de este Contrato.

Para estos efectos el Concesionario se encuentra obligado a ofrecer a la Administración Concedente todas las facilidades necesarias para el ejercicio de las potestades de supervisión y control que le son inherentes. El efectivo ejercicio del derecho de supervisión se ejercerá por parte de la Administración Concedente de conformidad con las normas y especificaciones contenidas la LCOP y su Reglamento, en el Cartel de la Licitación y en este Contrato.

Para llevar a cabo esta actividad, se establecerá un Equipo de Supervisión que asumirá la obligación de tomar oportunamente las providencias necesarias para que el Concesionario o sus Subcontratistas se ajusten al estricto cumplimiento de las condiciones, especificaciones y plazos establecidos en el Contrato y demás obligaciones implícitas en éste.

La ausencia de supervisión por parte de la Administración Concedente no exime al Concesionario de cumplir a cabalidad con sus deberes, ni de la responsabilidad que de ellos se derive.

De conformidad con los requerimientos y limitaciones establecidas en el ordenamiento jurídico costarricense, el Concesionario colaborará en el ejercicio del derecho de supervisión de la Administración Concedente y de los demás entes de la Administración Pública con facultades legales para tal efecto, siguiendo los procedimientos establecidos por la ley.

1.16 Integración del Equipo de Supervisión del Contrato en sus diferentes etapas.

La Administración Concedente designará un cuerpo profesional constituido por técnicos y especialistas con competencia y experiencia en las diferentes etapas y áreas objeto del presente Contrato. El Equipo Supervisor estará conformado por funcionarios de la Secretaría de Concesiones, del MOPT y del CONAVI. En caso de requerirse, podrá apoyarse en asesores contratados externamente, con el conocimiento especializado necesario para garantizar el desarrollo del trabajo, dentro de los más estrictos parámetros éticos, de calidad y de cumplimiento en alcance, tiempo y costos. Este equipo se irá conformando de acuerdo a las especialidades profesionales que sean requeridas en todas las etapas de este Contrato.

En la etapa de Condiciones Precedentes, la Administración Concedente formará un equipo técnico interinstitucional con funcionarios de planta del CNC, el MOPT y el CONAVI para la revisión de los Planos Finales de Construcción del Proyecto, los Estudios respectivos que apoyan el Diseño Final y la verificación de que cuenta con todos los permisos necesarios. A la vez, coordinará con el Concesionario para que se cumplan todos los requisitos establecidos en este Contrato.

*En la **Etapa de Construcción**, la ITO se hará cargo de la supervisión y contará con el apoyo de un equipo multidisciplinario para realizar esta labor. En la **Etapa de Operación**, la ITEO contará con un equipo de Especialistas, para ejercer la funciones de supervisión del mantenimiento del proyecto en esta etapa.*

La ITO (Inspección Técnica de la Obra), emitirá las recomendaciones pertinentes al Gerente de Proyecto en los aspectos relativos al diseño, construcción y mantenimiento de las obras y otras especialidades de la ingeniería de carreteras, mientras que en la etapa de Explotación la ITEO (Inspección Técnica de Explotación de Obra), apoyará al Gerente de Proyecto en los aspectos técnicos de mantenimiento y de coordinación relacionados con la explotación del proyecto.

La Administración Concedente podrá modificar la estructura del Equipo Supervisor para adaptarlo a la forma que las necesidades lo requieran, de manera que le permita cumplir eficientemente con su deber de supervisión. No obstante cualquier modificación a la estructura de este Equipo, y la relación de éste con el Concesionario se canalizará a través del Gerente de Proyecto.

La ITO y la ITEO asesorarán al Gerente de Proyecto en todo lo relacionado con el cumplimiento del Concesionario de las normas técnicas de la operación del proyecto, equipamiento y servicios. Además vigilarán por el cumplimiento de los estándares de calidad y, en general, por el desempeño de los servicios.

El Ingeniero Inspector de la Obras será el coordinador de todas las labores que realice el equipo de la ITO. Éste será un profesional con amplia experiencia en la dirección de construcción y mantenimiento de carreteras, estructuras y puentes. Este funcionario será el enlace entre la ITO y el Gerente del Proyecto.

1.16.1 Comunicaciones.

Salvo lo expresamente señalado en este Contrato, toda comunicación o gestión del Concesionario ante la Administración Concedente, se realizará por medio del Gerente de Proyecto.

Durante el proceso de cumplimiento de las Condiciones Precedentes, el Gerente de Proyecto acordará conjuntamente con el Concesionario el sistema de comunicación y procedimientos que deberá aplicar el Concesionario para emitir sus informes, solicitudes y propuestas.

La ITO y la ITEO llevarán un Expediente de Obras y un Expediente de Operación de la Concesión, donde se consignarán los registros y archivos de todos los documentos y las comunicaciones que se emitan al Gerente de Proyecto.

1.16.2 Espacio Físico y Condiciones para el Equipo de Supervisión.

El Concesionario deberá facilitar el espacio físico y las condiciones requeridas en sus instalaciones, cuando sea necesario por el Equipo de Supervisión para cumplir con sus labores de control e inspección.

1.16.3 Funciones Generales del Equipo de Supervisión durante las diferentes etapas del contrato.

1.16.3.1 Etapa de Condiciones Precedentes (Período de Transición).

El equipo de supervisión colaborará con el Gerente de Proyecto en el cumplimiento de las siguientes funciones durante esta etapa:

- *Verificar el adecuado cumplimiento de todas las actividades previstas para la etapa de Condiciones Precedentes, definidas en la Sección 2.14.2.1 de este Contrato que deben cumplir el Estado y el Concesionario.*
- *Cuando deban realizarse y estén debidamente aprobadas, verificar que se incorporen las obras adicionales en el diseño final para que proyecto mantenga los niveles de servicio requeridos en las bases técnicas de este Contrato.*
- *Para efectos de la aplicación del mecanismo de prórroga del plazo del Período de Transición previsto en la Cláusula 1.8.3 de este Contrato, informará al Gerente de Proyecto de los atrasos detectados en el cumplimiento de las obligaciones correspondientes a esta etapa.*

1.16.3.2 Etapa de Construcción del Proyecto

Durante la etapa de construcción el equipo supervisor tendrá las siguientes funciones:

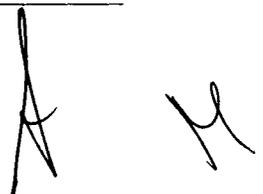
- *Velar porque esta etapa inicie en la fecha estipulada en este Contrato.*
- *Verificar que las Pólizas de Seguros correspondientes estén vigentes según dispone el Capítulo IV de este Contrato.*
- *Controlar que se cumpla el programa de obras y que su ejecución se ajuste a los diseños de construcción aprobados.*
- *Verificar que las Garantías de Construcción se mantengan vigentes y se ajusten a lo dispuesto en el Capítulo V de este Contrato.*
- *Supervisar la ejecución de la construcción, rehabilitación, mejoramiento y conservación de la obra, así como el suministro de equipos y materiales.*
- *Verificar la entrega oportuna y el contenido de los informes que debe presentar el Concesionario al Gerente de Proyecto, de acuerdo con los requisitos establecidos en el Anexo 2 de este Contrato.*
- *Realizar los ensayos de campo, de laboratorio y control de materiales en las actividades de construcción, cuando a juicio del Equipo de Supervisión se presenten dudas o sea necesaria la verificación de alguno(s) de los ensayos o*

pruebas realizados por el Control de Calidad interno del Concesionario.

- *Cuando por razones justificadas el Concesionario requiera o proponga cambiar o modificar el diseño del proyecto, el Equipo de Supervisión hará la evaluación necesaria, emitirá su criterio y lo presentará al Gerente de Proyecto para el trámite de aprobación respectivo. El Concesionario deberá presentar los nuevos diseños y la determinación de los precios unitarios que estima regirán para el cálculo del costo de las obras modificadas.*
- *Verificar la conveniencia de las obras adicionales que proponga el Concesionario, y coordinar con el Gerente de Proyecto las gestiones respectivas para su aprobación.*
- *Elaborar informes mensuales para el Gerente de Proyecto, en el que se detalle el estado de la obra tomando en consideración aspectos técnicos, económicos, financieros, ambientales, contractuales, de equipos, personal, materiales, avances del programa de obra, problemas por solucionar, dificultades enfrentadas, así como las recomendaciones pertinentes para evitarlos en un futuro. Para elaborar estos informes, el Equipo Supervisor podrá utilizar la información suministrada por el Concesionario de conformidad con el Anexo 2 de este Contrato.*
- *Velar porque el Concesionario aplique el Plan de Desvíos de Tránsito aprobado por la Administración Concedente para esta etapa de construcción, y las modificaciones o ajustes que se requieran para afectar en la menor medida de lo posible la circulación del tránsito en el área afectada por la construcción.*
- *Vigilar el cumplimiento de los compromisos ambientales establecidos en el Plan de Gestión Ambiental presentado por el Concesionario y aprobado por la SETENA.*
- *Aprobar los Planos Definitivos de la Obra Construida, que debe presentar el Concesionario, los cuales deben mostrar todas las modificaciones en alineamientos y pendientes. La subrasante, la rasante y la localización de las obras de arte y filtros; referencias topográficas de PC, PT, PI, POT, BM, espesores de estructuras de pavimento, cunetas, rondas, cercas, localización de puntos críticos, fuentes de materiales y cualquier información que sea pertinente para el proyecto.*
- *Verificar la finalización exitosa de la etapa de construcción del proyecto acorde con los requisitos técnicos establecidos en este Contrato. Referir sus observaciones en la respectiva Bitácora, posterior a la Recepción Provisional o Final, según corresponda, de las secciones que se vayan entregando.*

1.16.3.3 Etapa de Operación de la Concesión

Las funciones generales que tendrá el Equipo Supervisor en esta etapa serán las



Addendum a Contrato
Concesión de la Carretera San José - Caldera

siguientes:

- *Supervisar el cumplimiento por parte del Concesionario de todos los requisitos y controles financieros establecidos en este Contrato.*
- *Supervisar y llevar estadísticas permanente de los recaudos por peaje y estadísticas de la evasión, durante la etapa operación.*
- *Supervisar el cumplimiento de las disposiciones sobre seguridad, contenidas en el Manual de Operación elaborado por el Concesionario.*
- *Constatar de manera permanente el estado y vigencia de las pólizas de seguros y garantías constituidas por el Concesionario en virtud de las estipulaciones contractuales, a fin de verificar su concordancia con lo pactado en el contrato de concesión.*
- *Vigilar que la operación del proyecto se esté llevando de acuerdo a las Especificaciones Técnicas de Operación y Mantenimiento y al Manual de Operación.*
- *Verificar que el Concesionario no explote predios de la zona de carretera para actividades distintas a las pactadas en el Contrato de Concesión, o no autorizadas previamente por la Administración Concedente.*
- *Efectuar un seguimiento permanente a la cantidad, calidad, capacidad, estado y funcionamiento de los equipos de operación (estaciones de peaje, de pesaje, servicios de control, atención de emergencias), mediante registros de calidad que incluyan el rendimiento, su utilización y vida útil. Evaluar y recomendar la oportuna reposición cuando éstos presenten deficiencias o cumplan su vida útil.*
- *Supervisar las actividades de mantenimiento rutinario y periódico que realiza el Concesionario, teniendo en cuenta las normas, especificaciones, diseños, manual de señalización y verificando el cumplimiento de los indicadores de mantenimiento establecidas en las Especificaciones Técnicas de Operación y Mantenimiento.*
- *Revisar los diseños de rehabilitación programados por el Concesionario para las labores de mantenimiento periódico y verificar su aplicación.*
- *Realizar los ensayos necesarios para la verificación de la calidad de los materiales utilizados en el mantenimiento.*
- *Cuando se realicen obras de construcción en esta etapa, verificar la calidad y métodos constructivos utilizados.*

- *Verificar la razonabilidad de los costos de operación y mantenimiento relacionados con las inversiones adicionales, para efectos de compensar las eventuales diferencias entre los valores estimados y los valores efectivos, de conformidad con la fórmula No. 7, de la cláusula 3.14.3 de este Contrato.*
- *Realizar conteo de vehículos, en cada una de las estaciones de peaje, durante un mínimo de tres (3) días consecutivos al mes, durante 24 horas, para establecer un parámetro de control al TPD reportado por el Concesionario.*
- *Revisar las estadísticas diarias de tránsito, recaudos de peaje y evasión.*
- *Verificar el funcionamiento correcto y permanente de los equipos de conteo, clasificación de vehículos y de registro del recaudo de peaje. Supervisar y llevar sus propias estadísticas, e igualmente, ejercer la auditoría al sistema de procesamiento de la información, a fin de mantener una supervisión sobre su desarrollo para la aplicación de la Garantía de Ingresos Mínimos. Analizar los boletines de esta información, que incorporará en sus informes al Gerente de Proyecto.*
- *Vigilar por el cumplimiento de los Planes y Programas definidos en la Evaluación Ambiental elaborados por el Concesionario y aprobados por la SETENA, así como la aplicación del Plan de Gestión Ambiental.*

1.17 Órgano Fiscalizador

Para el ejercicio efectivo de las potestades de fiscalización y control, la Administración Concedente contratará, de conformidad con el artículo 85.3 del Reglamento a la LCOP, un Órgano Fiscalizador que asumirá la obligación de tomar oportunamente las providencias necesarias para que el Concesionario se ajuste al estricto cumplimiento de las condiciones, especificaciones, estándares y plazos establecidos en el Contrato y demás obligaciones implícitas en éste, para la ejecución de la obra o la explotación de los servicios concesionados.

El Órgano Fiscalizador tendrá por objeto asesorar y apoyar a la Administración Concedente para velar por el cumplimiento de los derechos y obligaciones derivados de este Contrato y de la legislación costarricense. Corresponderá a dicho órgano verificar el cumplimiento del objeto de la contratación, advertir, a quien corresponda, de acuerdo con el régimen interno, la conveniencia de introducir modificaciones, señalar correcciones en la ejecución, o recomendar el inicio de procedimientos administrativos, la ejecución de las garantías o bien la rescisión o resolución del contrato, cuando exista fundamento para ello, todo de conformidad con los términos y condiciones establecidos en este contrato.

CAPITULO II

2. BASES TÉCNICAS

Tanto el Concesionario como la Administración Concedente, se obligan a respetar los términos y condiciones indicados en la sección de Bases Técnicas del Cartel de la Licitación, texto que se aplicará en toda su extensión, salvo que se diga expresamente lo contrario en este Contrato.

2.1. INTRODUCCIÓN

El presente Contrato de Concesión incluye la rehabilitación, mejoramiento, construcción, operación y conservación de la carretera San José-Caldera, que está constituida fundamentalmente por las siguientes tres secciones:

- SECCIÓN I:** San José-Ciudad Colón, corresponde al tramo de carretera existente entre el Gimnasio Nacional en San José y el inicio de la construcción del nuevo tramo Ciudad Colón-Orotina, con una longitud de 14.20 Km
- SECCIÓN II:** Ciudad Colón-Orotina, contempla el nuevo tramo de carretera a construir entre esas dos localidades, con una longitud de 38.80 Km
- SECCIÓN III:** Orotina-Caldera, es el tramo de carretera existente entre el Intercambio Orotina (paso superior) y el Puerto de Caldera, con una longitud de 23.80 Km

En cada una de las secciones antes descritas, se entienden por incluidas las radiales, marginales, intersecciones, áreas de servicio; así como todas las obras de infraestructura y servicios definidos en las Bases Técnicas del presente contrato. También incluirá las obras adicionales que eventualmente lleguen a ser autorizadas por la Administración *Concedente* de acuerdo con el procedimiento establecido por el ordenamiento jurídico costarricense y en estas Bases Técnicas.

2.2. DESCRIPCIÓN DE OBRAS:

Las principales obras a realizar en esta Concesión, así como los servicios a prestar e intervenciones a realizar durante la etapa de explotación son los que se resumen en las presentes Bases Técnicas.

La Administración *Concedente* podrá autorizar alternativas para la construcción, rehabilitación o modificación de las obras, propuestas por el Concesionario siempre y cuando éstas estén debidamente aprobadas por las instituciones competentes, y signifiquen una mejora en la concepción del proyecto. *El Gerente del Proyecto* en representación de la Administración *Concedente*, deberá dar respuesta, *aproband o rechazando*, la propuesta del Concesionario en el plazo de 30 días naturales, contados a partir de *su recibo*. *Si la Administración Concedente no respondiere en ese plazo, el Concesionario entenderá que la solicitud se da por rechazada.*

En las siguientes secciones se detallan las obras que debe planear, diseñar y construir el Concesionario en cada una de las secciones que componen la carretera concesionada. El Concesionario deberá entregar los diseños definitivos y planos constructivos de todas las obras y elementos solicitados, con las debidas aprobaciones de las entidades competentes, para la correspondiente autorización del inicio de las obras por parte de la Administración *Concedente*.

2.2.1 Sección I: San José-Ciudad Colón

Este tramo corresponde a una autopista existente que se desarrolla desde el Gimnasio Nacional en San José hasta la entrada de Ciudad Colón. Tiene una longitud de 14,2 Km. Los primeros 3.5 Km del tramo consisten en una estructura de pavimento de concreto hidráulico, con 4 carriles de 3.65 metros de ancho cada uno. En los primeros 1.5 kilómetros cuenta con espaldones de 2.50 mts a cada lado y una isla divisoria de 7 m de ancho con césped y cordones, y de ahí en adelante con una isla divisoria de 3.80 m de ancho, con barrera protectora tipo New Jersey, con espaldones de 0,70 m de ancho, en una longitud de 2.0 kilómetros. El resto del tramo, a partir de la actual Estación de Peaje, consiste de cuatro carriles de 3.65 mts de ancho cada uno, estructura de concreto asfáltico, espaldones de 1.80 mts a cada lado, con una isla divisoria enzacatada de 6.8 metros de ancho.

La descripción anterior es informativa referencial y será detallada mediante la entrega y aceptación del Concesionario del acta del inventario y estado de la infraestructura, a que hace referencia la cláusula 2.14.1 del presente contrato.

En esta sección el Concesionario deberá realizar la rehabilitación completa de los elementos que componen la vía, cuando así corresponda, o la ampliación y el mejoramiento de aquellos elementos que han sido definidos, de acuerdo con el siguiente detalle.

2.2.1.1. Estructura de Pavimento

La estructura del pavimento de este tramo deberá ser rehabilitada inicialmente para llevarla a un nivel de servicio y seguridad conforme a los requisitos establecidos en los planos y en las Bases Técnicas del presente contrato antes de ponerlo en operación por parte del Concesionario.

La rehabilitación inicial del pavimento en esta Sección del proyecto se hará de acuerdo con el diseño final elaborado por el Concesionario, aprobado por la Dirección de Geotecnia y Materiales del MOPT y autorizado por la Administración *Concedente*, de acuerdo con los diseños preliminares presentados como referencia en la Licitación y con las normas de diseño definidas en la Sección 2.13.1 del presente contrato.

En los primeros 3,5 Km. de la Sección, en donde se presenta una estructura de pavimento rígido, el deterioro progresivo e irreversible sobre las losas de concreto hidráulico ha continuado durante el período de perfeccionamiento del Contrato, con lo que podría tenerse un área de reemplazo superior a la considerada en la Oferta. Para compensar esta diferencia, *la Administración Concedente* reconocerá, mediante pago directo al Concesionario, toda el área de sustitución de losas que supere la prevista por la Administración y que se incluye en el documento "Costos en US\$ de Construcción, Rehabilitación y Mantenimiento con Exoneración de Impuestos, Junio 1999", Capítulo 12 "Estimación de Costos de Rehabilitación Inicial para el Tramo San José – Escazú", acápite b), "Rodamiento".

Los precios unitarios a utilizar para tal compensación serán los establecidos en el documento "Resumen de Cantidades, Precios Unitarios y Precio Total", acápite "Sección I – Paquete Estructural: Sección en Hormigón", que se incluyen en el folio 016 de la Oferta Económica del Concesionario, ajustados mediante la inflación de EEUU.

En el resto de la Sección, donde la estructura muestra una configuración de pavimento flexible, *el CONAVI* ha realizado obras de mantenimiento y rehabilitación a la carretera luego de la fecha establecida para la recepción de ofertas. En los casos en que dichas obras ocasionen costos mayores no previstos por el Concesionario en su oferta y que no sea posible hacer ingeniería de valores para efecto de no aumentar el costo de las obras, éste lo indicará, con las pruebas que demuestren esta circunstancia y su incidencia en el precio cotizado. La Administración *Concedente* contará con un plazo de 10 días hábiles para aceptar la solicitud de reconocimiento de costos adicionales del Concesionario. En caso de que ésta sea aprobada, la Administración *Concedente* reconocerá dichos costos mediante pago directo al Concesionario.

2.2.1.2 Ampliaciones

En el tramo Circunvalación-Escazú se contempla la ampliación de la sección típica transversal del proyecto, a tres carriles (en ambos sentidos), desde el paso inferior del Bulevar de Circunvalación hasta el Intercambio Escazú. Esta ampliación requerirá además la ampliación de la estructura de puente actual del Río Tiribí, adicionando un carril en ambos sentidos.

El Concesionario debe diseñar y construir un carril adicional en el Bulevar de Circunvalación (paso superior), únicamente en el sentido Hatillo-Pavas (en el otro sentido la sección transversal permanece invariable), desde la entrada del lazo sureste hasta la salida del lazo noreste, de modo que facilite las maniobras de convergencia y divergencia de los flujos de tránsito en los lazos ubicados en los extremos del carril adicionado.

Asimismo, el Concesionario deberá diseñar y construir un carril adicional entre los intercambios Escazú y Trejos Montealegre, únicamente en la calzada izquierda (sentido 1-2), que se desarrollará desde la entrada de la rampa sureste del Intercambio Trejos Montealegre hasta la salida de la rampa suroeste del Intercambio Escazú.

En esta sección el Concesionario también debe diseñar y construir un carril adicional, en la calzada izquierda (sentido 1-2), entre el intercambio Trejos Montealegre y la rampa actual de salida del Hospital Cima San José.

Los empalmes de los carriles adicionados a la sección típica transversal del proyecto, en los tramos señalados, deberán diseñarse de acuerdo con las descripciones antes definidas en este mismo punto, las normas de diseño incluidas en estas bases y los planos referenciales de anteproyectos aportados por la Administración Concedente.

Para el diseño definitivo de estas obras el Concesionario deberá considerar que las ampliaciones propuestas requerirán el mejoramiento de otros elementos tales como sistema de drenajes, obras de contención, señalización, seguridad vial, entre otras, detalles que no se indican en los planos de anteproyecto suministrados en la Licitación, pero que deberán quedar establecidos en los planos definitivos que debe aportar el Concesionario.

2.2.1.3. Intercambios

Los intercambios existentes en esta sección corresponden a:

- Intercambio Pavas
- Intercambio Circunvalación
- Intercambio Escazú
- Intercambio Trejos Montealegre
- Intercambio Multiplaza
- Intercambio Guachipelín

- Intercambio Santa Ana

Todos los intercambios incluidos en esta sección del proyecto se encuentran debidamente autorizados por la Comisión de Accesos Restringidos y Semi-restringidos del MOPT, y deben ser mejorados cuando corresponda por el Concesionario, para adaptarlos a las normas de diseño y estándares del proyecto, así como a las condiciones de demanda presente y futura, para el período que contempla la concesión, de acuerdo con lo establecido en los planos de anteproyecto aportados en la Licitación y demás disposiciones establecidas en las presentes Bases Técnicas. Para el diseño definitivo de estas obras el Concesionario deberá considerar que el mejoramiento de los alineamientos horizontal y vertical de los intercambios, propuesto en los anteproyectos de referencia, requerirá el mejoramiento de otros elementos tales como sistema de drenajes, obras de contención, señalización y seguridad vial, detalles que no se indican en los planos de anteproyecto pero que deberán quedar establecidos en los planos definitivos que debe aportar el Concesionario.

El Concesionario deberá planear, diseñar y realizar las obras necesarias para que las rampas y lazos de los intercambios existentes cuenten con carriles de aceleración y desaceleración acorde con las normas de diseño de esta Sección del proyecto, especialmente para la velocidad de proyecto definida en 100 Km/hr. En los planos constructivos deberán incluirse las obras proyectadas.

El Concesionario deberá realizar los estudios de campo respectivos, de acuerdo con la metodología definida en la Sección 2.13. de las presentes Bases Técnicas, a efecto de establecer las obras necesarias para garantizar la seguridad vial de los peatones en los intercambios, tales como: construcción de aceras para peatones, bahías para autobuses, puentes peatonales, entre otras. Estos elementos deben ser incluidos en los diseños definitivos y los planos constructivos que debe aportar el Concesionario.

El Concesionario podrá presentar diseños alternativos a los aportados por la Administración Concedente en la Licitación, siempre y cuando estén sustentados en diseños funcionales de ingeniería de tránsito, de conformidad con la metodología de análisis definida en la Cláusula 2.13 del presente contrato. Los estudios y análisis funcionales que realice el concesionario deberán ser aprobados por la Administración Concedente de previo a la presentación ante el CNC para la respectiva autorización.

A continuación se presenta un detalle de las principales obras que debe planear, diseñar y construir el Concesionario para el mejoramiento de los intercambios existentes en esta sección del proyecto, las cuales deberán ser diseñadas y ejecutadas por el Concesionario como parte de este contrato de concesión.

a) Intercambio Pavas

Este intercambio incluye únicamente una rampa para el movimiento San José-Pavas y no será variado el diseño actual.

b) Intercambio Circunvalación

En la intersección de la Rutas N° 27: Autopista Próspero Fernández con la Ruta N° 39: Bulevar de Circunvalación, se debe diseñar y construir un carril adicional por sentido (paso inferior), por lo que la calzada quedará con tres carriles por sentido, con un ancho mínimo de 10.95 m (el ancho de cada carril es de 3.65 m).

El carril externo izquierdo (sentido 1-2) deberá empalmarse con la rampa existente de este intercambio, correspondiente al movimiento Escazú-Hatillo. En tanto el carril externo derecho (sentido 1-2) deberá empalmarse con la rampa del movimiento Pavas-Escazú. Los espaldones mantendrán un ancho mínimo de 2.4 m. La ampliación de carriles se inicia en el paso inferior y finaliza al empalmarse con las rampas ubicadas en el sector este del intercambio Escazú.

En este intercambio se incluye la habilitación de un carril adicional en el Bulevar Circunvalación, únicamente en el sentido Hatillo-Pavas, que facilite las funciones de convergencia y divergencia de los lazos correspondientes a los movimientos Escazú-Pavas y Hatillo-Escazú.

Para la ampliación requerida de carriles se debe demoler el puente actual (paso a desnivel) y construir una nueva estructura, de tal forma que permita albergar la plataforma vial conformada por los seis carriles (3 por sentido) y espaldones del paso inferior, así como los cinco carriles y espaldones del paso superior. En ese sentido, las vigas y cualquier elemento estructural aprovechable del desecho deberá entregarse al MOPT, de acuerdo con las instrucciones del Ingeniero Inspector.

c) Intercambio Escazú

En este intercambio finaliza la ampliación de carriles establecida para el tramo Circunvalación - Escazú, por lo tanto deberán diseñarse y construirse los empalmes de los carriles adicionados con las rampas San José-Escazú y Escazú-San José, según corresponda, para lo cual deberán establecerse las transiciones respectivas de los dos carriles de cada rampa al carril de la ampliación, de conformidad con los anteproyectos aportados en la Licitación.

d) Intercambio Trejos Montealegre

El proyecto contempla el mejoramiento sustancial del intercambio existente para ajustarse a las normas de diseño y estándares del proyecto, así como a las condiciones actuales y futuras de la demanda de tránsito del sector. La estructura (tipo cajón) existente para el paso a desnivel deberá demolerse, por lo que el Concesionario deberá proyectar y construir una nueva estructura que cuente con dos carriles de circulación, uno por sentido, para lo cual deberá disponerse de una sección mínima de 10.90 m de ancho libre. Este intercambio corresponde a una intersección tipo diamante, de acuerdo con el alineamiento horizontal y vertical de las rampas mostrado en los planos suministrados por la Administración *Concedente* como referencia en el Cartel de la Licitación. El ancho mínimo de cada rampa será de 4.65 m y 1.2 m de ancho mínimo de espaldón. Deberá considerarse el ancho necesario para la disposición de aceras que brinde las condiciones de seguridad al flujo peatonal en todo el sector del intercambio.

El carril de aceleración de la rampa del movimiento Trejos Montealegre-San José, deberá prolongarse hasta empalmarse con la rampa del intercambio Escazú del movimiento Santa Ana-Escazú, de forma tal que la zona de entrecruzamiento que se genere permita mejorar las maniobras de convergencia y divergencia que se dan en ese sector. El ancho de este carril será de 3.65 m, espaldón de 2.4 m de ancho y 1.5 m de ancho mínimo de cuneta.

e) Intercambio Multiplaza

En razón de la eliminación de las marginales originalmente previstas en este tramo comprendido entre el intercambio de Multiplaza y el puente sobre el Río Agres, para este intercambio el Concesionario deberá ajustar el diseño geométrico propuesto en los planos de anteproyecto presentados en la Licitación. Para lo cual debe realizar previamente un análisis y diseño funcional que tome en cuenta las condiciones de demanda presentes y futuras, de acuerdo con la metodología definida en la Cláusula 2.13 del presente contrato, a efecto de establecer las condiciones geométricas más adecuadas para este intercambio. El Concesionario deberá presentar un informe al Gerente del Proyecto que resuma los análisis y resultados del estudio realizado, para solicitar la debida aprobación por parte de la Administración Concedente. Las recomendaciones definidas en dicho estudio deberán ser consideradas por el Concesionario para la elaboración de los diseños y planos definitivos.

El desarrollo de las obras propuestas por el Concesionario para este intercambio deberán realizarse en el derecho de vía dispuesto, por lo que se deberá considerar la construcción de muros de contención o cualquier otra obra para cumplir con esta disposición.

En caso de que los diseños finales propuestos requieran el desarrollo de obras adicionales a las definidas en la oferta del adjudicatario el pago de dichas inversiones se realizará de acuerdo con el mecanismo definido en las cláusulas 3.14.3 y 3.14.4. del presente Contrato.

f) Intercambio Guachipelín

El Concesionario deberá proyectar y construir una estructura tipo cajón paralela, ubicada al costado este de la existente, para ampliar la capacidad del paso a desnivel en virtud de que el actual está limitado a un solo carril. El ancho mínimo de cajón que debe diseñar el Concesionario será de 6.65 m y deberá albergar un carril de 3.65 m de ancho, 1.20 m de espaldón y aceras. También deberá realizar el mejoramiento de la alineación horizontal y vertical requerida en las rampas existentes, adaptando su geometría a las normas del proyecto.

En este intercambio el Concesionario deberá diseñar y construir totalmente las rampas noroeste y suroeste, que en la actualidad no existen, de acuerdo con los alineamientos mostrados en los planos de anteproyecto presentados en la Licitación. El Concesionario deberá realizar el diseño geométrico respectivo sustentado en un estudio de demanda y el análisis funcional pertinente, de conformidad con las normas definidas en la Sección 2.13 del presente contrato.

g) Intercambio Santa Ana

En este intercambio el Concesionario deberá proyectar y construir las obras requeridas para el mejoramiento y ampliación del intercambio existente, que permitan mejorar las condiciones de capacidad, conectividad y seguridad vial.

Como se prevé a muy corto plazo la ampliación de la Radial Santa Ana-San Antonio de Belén, el Concesionario deberá construir una estructura paralela a la actual, la cual deberá tener un ancho mínimo de 10.60 m (7.30 m de calzada, espaldones y aceras para peatones). Previamente a la elaboración de los diseños y planos constructivos definitivos el Concesionario deberá realizar un análisis funcional y diseño operacional que le permita definir las obras adicionales que requiere este intercambio para ajustarlo a las condiciones de demanda presente y futura.

En los planos constructivos que debe elaborar el Concesionario, se deben definir el alineamiento horizontal y vertical de las rampas, lazos, estructuras y todas aquellas obras que deben adicionarse al intercambio, así como el mejoramiento de las rampas existentes.

Cualquier obra adicional que deba ser realizada por el concesionario en este intercambio para cumplir con esas condiciones será reconocida de acuerdo con lo dispuesto en las Bases Económicas del presente Contrato.

2.2.1.4 Marginales

El Concesionario deberá construir todas las marginales que se requieran en esta sección del proyecto para mantener la condición de acceso restringido, por lo que deberá realizar un análisis funcional para establecer las condiciones de diseño definitivo de esta infraestructura. El Concesionario deberá planear, diseñar y construir las marginales necesarias en el tramo Santa Ana- Ciudad Colón. Los diseños que con respecto a estas marginales proponga el Concesionario deberán considerar el mejoramiento del Intercambio Río Oro, que aunque no estaba incluido entre las obras a realizar en el Cartel de Licitación, las condiciones actuales de la zona obligan a construir obras que se manejarán según lo establecido en la cláusula 3.14. El Concesionario deberá igualmente, realizar la adaptación que se requiera en los intercambios de Santa Ana y Ciudad Colón.

En los diseños definitivos y planos constructivos que debe desarrollar el Concesionario se deberán incluir los diseños y planos de las marginales descritas.

Dado que la construcción de las marginales en esta Sección del proyecto no se incluyó en la Licitación del proyecto todas las inversiones que el Concesionario realice bajo este concepto en esta Sección del proyecto, se reconocerán con la aplicación del mecanismo definido en la Sección 3.14 de las Bases Económicas de este Contrato.

2.2.1.5. Puentes Mayores

El Concesionario deberá realizar como parte de las responsabilidades de esta concesión las inspecciones, pruebas y sondeos que considere pertinente para evaluar y establecer la presencia y magnitud de daños, tanto en las losas como en los elementos estructurales (subestructura) de los puentes incluidos en esta sección, que permitan determinar las obras de rehabilitación, mejoramiento o reconstrucción requeridas.

Las pruebas, sondeos e inspecciones que se realicen deberán cumplir con las normas especificadas en el “Manual de Evaluación de la Condición de Puentes”, AASHTO 1994 y sus revisiones provisionales de 1995 y 1996. También deberán usarse las recomendaciones de las “Especificaciones de Guía para Evaluar la Resistencia de Puentes Existentes de Acero y Concreto”, AASHTO 1989. Todos aquellos elementos que deban sustituirse, así como todas las obras conexas deberán incluirse en el diseño definitivo del proyecto y el diseño estructural deberá cumplir con las normas especificadas en estas Bases Técnicas.

Durante la etapa de elaboración de planos definitivos el Concesionario deberá presentar los resultados del estudio donde se definan las obras de mejoramiento, rehabilitación o reconstrucción requeridas. La retribución de las obras de rehabilitación, mejoramiento o reconstrucción requeridas se hará mediante el mecanismo de inversiones adicionales previsto en las cláusulas 3.14.3 y 3.14.4 de este Contrato.

2.2.1.6 Drenajes Existentes

Además el Concesionario deberá inspeccionar y realizar los estudios, pruebas y análisis necesarios para evaluar el estado de todos los drenajes menores y alcantarillas de la carretera. La rehabilitación y el mantenimiento de los drenajes, forman parte integral de las obras que debe realizar el Concesionario. Esta evaluación incluye tanto los aspectos hidrológicos como los hidráulicos. El Concesionario deberá presentar el análisis respectivo junto con los planos definitivos del proyecto, debidamente aprobado por la Administración Concedente.

El diseño de todas aquellas alcantarillas que se determine que tienen una capacidad inferior a la escorrentía real, o bien que hayan sufrido deterioro que afecte su capacidad hidráulica o su funcionalidad, deberá ser incorporado a los planos definitivos que debe elaborar el Concesionario. En los planos deberá establecerse la sección transversal, definida mediante levantamiento topográfico, indicando la ubicación y el diseño geométrico respectivo. La estimación de caudales deberá cumplir con los métodos y especificaciones establecidas en los siguientes documentos: “Diseño Hidrológico e Hidráulico de Drenajes Menores de Carreteras” del MOPT, 1969 y la “Revisión de Métodos de Diseño Hidrológico e Hidráulico de Alcantarillas para Carreteras” del Departamento de Diseño de Vías del MOPT, 1989.

2.2.1.7. Bahías para Autobuses y Puentes Peatonales

El Concesionario deberá construir inicialmente en esta Sección, un total de once pasos peatonales y bahías para la parada de autobuses, en ambos sentidos de la vía, en los sitios que se señalan a continuación.

- Sabana N° 1: Frente al edificio de la Contraloría General de la República
- Sabana N° 2: Cerca del paso a desnivel frente al antiguo Colegio La Salle
- En el Intercambio Escazú
- En las cercanías del Hospital Cima San José
- En el Intercambio Multiplaza
- En el Intercambio Guachipelín
- Cerca de la marginal de Concepción de Pozos de Santa Ana
- Intercambio Santa Ana N° 1: Ubicada al Este del paso a desnivel.
- Intercambio Santa Ana N° 2: Ubicada cerca del desarrollo FORUM (al Oeste).
- Cerca del paso a desnivel de Río Oro de Santa Ana
- Cerca del cruce a Brasil de Santa Ana

La ubicación definitiva de dicha infraestructura deberá ser aprobada previamente por la Administración Concedente y deberá coordinarla el Concesionario con el *Gerente del*

Proyecto, de manera que se ubiquen lo más cercano posible a las paradas de autobuses autorizadas en esos sectores.

El diseño de las bahías para autobuses deberá considerar los siguientes criterios. La bahía debe permitir el estacionamiento temporal de autobuses para bajar y recoger pasajeros, maniobra que debe realizarse fuera de los carriles principales. Por ese motivo el apartadero deberá contar con una isla divisoria de por lo menos 1.5 m de ancho que la separe físicamente de los carriles de la carretera. La longitud mínima de cada bahía deberá ser suficiente para permitir el estacionamiento simultáneo de por lo menos 3 autobuses (unos 40 m), y deberá contar con un ancho de carril de 4.05 m. Para la entrada y salida de autobuses al apartadero se deberá dotar la bahía de carriles de aceleración y desaceleración cuyas longitudes se diseñarán de acuerdo con lo establecido en las normas AASHTO de 1994 y las condiciones de pendiente de cada sitio. Las bahías se construirán una en cada lado de la vía, conectadas entre sí por un puente peatonal con las características establecidas en estas Bases Técnicas. Lo anterior de acuerdo con el diagrama de la bahía típica propuesta en la oferta técnica presentada por el Concesionario. Los diseños y planos constructivos finales de estos elementos debe aportarlos el Concesionario junto con los planos del proyecto como condición previa a la orden de inicio de esta Sección del proyecto.

2.2.1.8 Pasos a desnivel

El camino existente que une las localidades de Canjel y Piedades permite eludir el pago del peaje en la plaza de peaje ubicada en la ramal a Ciudad Colón. Con el fin de evitar dicha elusión, el Concesionario podrá diseñar y construir un paso a desnivel en coincidencia con el camino que une las localidades de Canjel y Piedades.

2.2.2 Sección II: Ciudad Colón - Orotina

Este tramo deberá ser construido en su totalidad por el Concesionario, conforme a los planos de construcción, especificaciones especiales, Especificaciones Generales CR-77 y demás requisitos aplicables del contrato. Se exceptúan de este tramo la construcción de cinco (5) puentes mayores que la Administración realiza actualmente por contrato, bajo el entendido que el mantenimiento y operación de estas estructuras será responsabilidad del Concesionario.

La obligación de mantenimiento y operación de los puentes mayores incluye entre otras cosas la limpieza general, señalización, mantenimiento de drenajes, barandas, juntas y superficie de ruedo. No se incluye como mantenimiento, la reposición de elementos estructurales, la solución de eventuales problemas de fundaciones, o de apoyos de vigas, por lo que los eventuales trabajos que deban realizarse en este sentido serán *efectuados por*

cuenta de la Administración Concedente, y podrán ser ejecutados por medio del Concesionario, en tanto exista acuerdo entre las partes y se cumplan las formalidades que exige el ordenamiento administrativo y el presente Contrato.

El Concesionario no será responsable por daños estructurales en dichas obras. Si ocurren daños producidos por motivos estructurales o por circunstancias no imputables a una conducta culposa del concesionario, éste tendrá derecho a acudir a los mecanismos del restablecimiento del equilibrio financiero, si como consecuencia de los mismos, se llega a afectar el volumen de tránsito o la operación de la carretera.

La longitud del tramo es de 38.8 Km y la sección típica a construir será de 2 carriles de 3.65 m de ancho en las secciones indicadas en los planos, y espaldones de 1.80 m a ambos lados de la superficie de ruedo. Además incluye la construcción de carriles de ascenso, de 3.65 m de ancho y vías marginales de 2.50 m de ancho y espaldones de 1.00 m de ancho, en aquellos tramos definidos en los planos aportados como referencia en la Licitación o requeridos ante eventuales cambios en las condiciones geométricas definidas en los planos del Cartel de Licitación

El Concesionario deberá elaborar el diseño de la estructura del pavimento a construir en esta Sección del proyecto, de acuerdo con las especificaciones técnicas y normas de diseño definidas en el presente Contrato. El diseño deberá ser aprobado por *la Administración Concedente*.

El Concesionario deberá construir además todos los elementos de la carretera, entre ellos: Sistema de drenaje, elementos de seguridad (señalización horizontal y vertical), limpieza (derecho de vía, derrumbes), así como el mejoramiento y mantenimiento durante todo el plazo de la concesión.

Para efectos de los diseños definitivos y planos constructivos que debe realizar el Concesionario, éste deberá tomar como referencia los siguientes estudios, los cuales fueron aportados en la etapa de Licitación del proyecto de concesión objeto del presente contrato:

- Revisión de Demanda para la Concesión del proyecto Ciudad Colón-Orotina
- Costos en dólares americanos de Construcción, Rehabilitación y Mantenimiento (con exoneración de impuestos), correspondientes a esta sección.
- Revisión y Diseño de Pavimentos según Nuevo Estudio de Tránsito
- Estudio Geotécnico: Construcción del Puente sobre el río Siquiaries, Radial El Coyol
- Estudio Geotécnico: Diseño Final de Cortes Críticos y Rellenos Críticos, Tramo Ciudad Colón-Orotina, incluye anexo
- Estudio Geológico-Geotécnico Paso Crítico Dantas.
- Especificaciones Especiales: Construcción de Vía y Estructuras.
- Estudio de Impacto Ambiental Proyecto Ciudad Colón-Orotina

Para una mejor descripción de las obras que se incluyen en esta Sección del proyecto se dividirá en dos tramos, correspondientes a Ciudad Colón-Río Grande y Río Grande-Orotina.

2.2.2.1 Ciudad Colón-Río Grande

Este tramo tiene una longitud total de 15.85 Km, en el cual el Concesionario deberá construir todas las obras definidas en los planos de anteproyecto aportados por la Administración *Concedente* en la etapa de Licitación. En este tramo se contempla la construcción de los siguientes elementos.

2.2.2.1.1 Intercambios

Los siguientes son los intercambios que deben ser construidos por el Concesionario como parte del presente contrato de concesión, de acuerdo con los diseños geométricos y estructurales, detalles y especificaciones definidas en los planos aportados como información referencial por la Administración Concedente en la Licitación. Todos los intercambios serán diseñados y construidos a cuatro vías de conformidad con la sección típica transversal detallada en los planos de referencia.

El siguiente cuadro muestra cada uno de los intercambios que debe diseñar y construir el Concesionario en este tramo, de acuerdo con los diseños aportados por la Administración Concedente en este proyecto.

NÚMERO	DESCRIPCIÓN DEL INTERCAMBIO	UBICACIÓN
1	Ciudad Colón	12+840
2	La Reforma	15+900
3	La Guácima	17+600
4	Siquiaries	20+948
5	Turrúcares	24+845
6	Los Llanos	2+420
7	El Coyol	3+860

2.2.2.1.2 Pasos a Desnivel

En este tramo el Concesionario deberá diseñar y construir los pasos a desnivel en los sectores señalados en los planos presentados como referencia para el presente proyecto y aportados en la Licitación como referencia, de acuerdo con los diseños geométricos y estructurales establecidos en esos planos. Los siguientes son los sitios donde se prevé la construcción de pasos a desnivel:

NÚMERO	DESCRIPCIÓN DE PASOS A DESNIVEL	UBICACIÓN
1	Hacienda Brasil	13+860
2	Rincón Chiquito	19+895
3	Hacienda Siquiaries	22+600
4	Calle Ciruelas y Ferrocarril (compartido)	23+154
5	Hacienda Santa Rita	23+900
6	Calle La Garita	25+200
7	Calle Cebadilla	28+480

2.2.2.1.3 Radiales

De conformidad con los diseños y planos constructivos aportados en la Licitación, el Concesionario deberá proyectar y construir las siguientes radiales.

NÚMERO	DESCRIPCIÓN DE RADIALES	LONGITUD (Km)
1	El Coyol	3.85
2	Turrúcares	0.29

La estructura de pavimento a colocar en las radiales deberá diseñarla el Concesionario de acuerdo con las secciones típicas aportadas en la Licitación de este proyecto y cumpliendo con lo especificado en la cláusula 2.13.4.5 de este contrato.

2.2.2.1.4 Marginales

El Concesionario deberá proyectar y construir las marginales necesarias y su conectividad con las vías, de acuerdo con los diseños geométricos definidos en los planos de referencia entregados en la Licitación, en los sitios que a continuación se describen.

NÚMERO	DESCRIPCIÓN DE MARGINALES	LONGITUD (Km)
1	Hacienda Brasil	0.723
2	Hacienda Ojo de Agua N°1	0.740
3	Hacienda Ojo de Agua N°2	0.514
4	Hacienda Ojo de Agua N°3	0.776
5	Hacienda Ojo de Agua N°4	0.456
6	Rincón Chiquito N°1	0.250
7	Rincón Chiquito N°2	0.766
8	Rincón Chiquito N°3	1.659
9	Hacienda Siquiares N°1	0.286
10	Hacienda Siquiares N°2	0.548
11	Turrúcares N°1	0.250
12	Turrúcares N°2	0.357
13	Turrúcares N°3	0.342
14	Turrúcares N°4	1.184

La estructura de pavimento a colocar en las marginales deberá diseñarla el Concesionario de acuerdo con las secciones típicas aportadas en la Licitación de este proyecto.

2.2.2.1.5 Drenajes y Estructuras

El Concesionario deberá diseñar y construir todos los canales, subdrenajes, alcantarillas y estructuras que se detallan en las plantas y secciones transversales, de conformidad con los detalles, especificaciones y sumarios definidos en los diseños y los planos aportados en la Licitación de este proyecto, o cuando las condiciones de la obra lo requieran.

2.2.2.2 Río Grande-Orotina

Este tramo tiene una longitud total de 22.1 Km, en el cual el Concesionario deberá proyectar y construir todas las obras definidas en los planos del diseño de referencia aportados por la Administración *Concedente* en la Licitación. La construcción será de acuerdo con los diseños definitivos y planos constructivos que aporte el Concesionario cumpliendo las condiciones definidas en las presentes bases. Este tramo contempla además la construcción de los siguiente elementos.

2.2.2.2.1 Intercambios

NÚMERO	DESCRIPCIÓN DE INTERCAMBIOS	UBICACIÓN
1	Atenas	30+370
2	Balsa	33+540
3	Escobal	40+582
4	Orotina (completar)	51+695

Los anteriores son los intercambios que deberá proyectar y construir el Concesionario como parte del presente contrato de concesión, de acuerdo con los diseños estructurales y geométricos, detalles y especificaciones definidos en los diseños definitivos y planos constructivos aportados por el Concesionario y autorizados por la Administración Concedente. Todos los intercambios serán construidos a cuatro vías de conformidad con la sección típica transversal detallada en los planos de referencia.

Con respecto al intercambio de Balsa, las partes coinciden en que la construcción de dicho intercambio crearía una evasión de pago de la plaza de peaje de troncal del tramo Atenas-Orotina, que podría ocasionar al Concesionario un desequilibrio económico financiero. Por lo tanto, durante la etapa de diseño se implementará la solución técnica más adecuada para evitar la evasión de pago de peaje.

2.2.2.2.2 Pasos a Desnivel

En este tramo deberán diseñarse y construirse pasos a desnivel en los sectores señalados en los planos aportados como referencia por la Administración Concedente en la Licitación, de acuerdo con los diseños geométricos y criterios estructurales establecidos en esos planos. El Concesionario deberá proyectar y construir pasos a desnivel en los cruces de vías o ferrocarril que se detallan a continuación, de acuerdo con los diseños elaborados por el Concesionario y autorizados por la Administración Concedente

NÚMERO	DESCRIPCIÓN DE PASOS A DESNIVEL	UBICACIÓN
1	Intercambio Atenas	30+370
2	Paso Inferior Balsa	32+885
3	Intercambio Balsa	33+540
4	Paso Superior Ferrocarril	36+807
5	Calle Escobal	38+785
6	Intercambio Escobal	40+582
7	Paso Inferior Hacienda Vieja	47+770

2.2.2.2.3 Radiales

De conformidad con los diseños y planos constructivos aportados como referencia en la Licitación, el Concesionario deberá diseñar y construir las siguientes radiales.

NÚMERO	DESCRIPCIÓN DE RADIALES	LONGITUD (Km)
1	Atenas	3.40
2	Escobal	0.340

La estructura de pavimento a colocar en las radiales deberá diseñarla el Concesionario de acuerdo con las secciones típicas aportadas en la Licitación de este proyecto.

2.2.2.2.4 Marginales

El Concesionario deberá diseñar y construir las marginales necesarias y su conectividad con las vías, de acuerdo con los diseños geométricos definidos en los planos de referencia aportados en la Licitación, en los sitios que a continuación se describen.

NÚMERO	DESCRIPCIÓN DE MARGINALES	LONGITUD (Km)
1	Tajo Río Grande	0.769
2	Río Grande-Balsa	2.751
3	Pan de Azúcar-Caño Grande	1.946
4	Quebrada Lapas-Quebradas	2.952
5	Hacienda Vieja-Orotina	3.586
6	La Arboleda	0.089

La estructura de pavimento a colocar en las marginales deberá diseñarla el Concesionario de acuerdo con las secciones típicas aportadas en la Licitación de este proyecto.

2.2.2.2.5 Drenajes y Estructuras

El Concesionario deberá diseñar y construir todos los canales, subdrenajes, alcantarillas y estructuras que se detallan en las plantas y secciones transversales, de conformidad con los detalles, especificaciones y sumarios definidos en los planos aportados como referencia

por la Administración Concedente en la Licitación del proyecto, o cuando las condiciones de la obra lo requiera.

2.2.2.2.6. Carriles de Ascenso

El Concesionario debe diseñar y construir carriles de ascenso en los tramos que se detallan en el siguiente cuadro, o cuando se requieran por eventuales cambios en los alineamientos del proyecto, de acuerdo con el apartado de las normas de diseño geométrico estipuladas en las presentes Bases Técnicas y de según los alineamientos y la sección típica transversal del proyecto, definida en los planos aportados por la Administración Concedente en la Licitación.

Inicio <i>Transición</i>	Inicio Tercera Vía	Final Tercera Vía	Final Transición	Ubicación	
				Izquierda	Derecha
29+250	29+700	30+080	30+200		D
30+080	30+200	30+485	30+605	I	D
30+485	30+605	33+210	33+330	I	
35+515	35+630	36+580	36+700	I	
36+580	36+700	36+920	37+070	I	D
38+190	38+310	39+230	39+115	I	D
40+270	40+420	40+760	40+910	I	D
40+760	40+910	44+080	44+204	I	
45+230	45+350	45+812	45+885	I	
46+310	46+430	46+690	46+810		D
46+980	47+100	48+040	48+160		D

2.2.2.2.7. Construcción de Vía a Cuatro Carriles

El Concesionario deberá diseñar y construir la vía a cuatro carriles en las secciones donde se proyectan intercambios, según el detalle del siguiente cuadro, de conformidad con los alineamientos y sección transversal definidos en los planos del proyecto aportados por la Administración Concedente en la Licitación.

SECCIÓN A CUATRO VÍAS PARA INTERSECCIONES					
Inicio Transición	Inicio Cuarta Vía	Final Cuarta Vía	Final Transición	Ubicación	
				Izquierda	Derecha
29+950	30+100	30+680	30+830	I	D
33+050	33+200	33+800	33+950	I	D
40+150	40+300	40+950	41+100	I	D
51+200	51+350			I	D

2.2.3 Sección III: Orotina -Caldera

Este tramo de carretera, se inicia en el kilómetro 51+695.24 (fin del tramo Ciudad Colón – Orotina) y termina en Caldera (entronque con la Ruta Nacional N°23). Tiene una longitud de 23.8 Km, y una estructura de pavimento flexible con dos carriles de 3.65 m cada uno y espaldones (hombros) de 1.80 m a cada lado.

La Concesión incluye el mejoramiento y mantenimiento de los sistemas de servicio complementarios en general, entre ellos: Drenaje, limpieza, seguridad, señalizaciones y demarcaciones en toda la extensión del tramo, tanto en la rehabilitación inicial como durante todo el plazo de la Concesión, de acuerdo con lo dispuesto en este Contrato.

En esta Sección el Concesionario deberá realizar el diseño para la rehabilitación completa de los elementos que componen la vía, cuando así corresponda o la ampliación y el mejoramiento de aquellos elementos definidos en el estudio “Informe sobre Mejoramiento de Marginales, Intersecciones y Alcantarillas en el Proyecto San José-Caldera, Sección Orotina-Caldera” y los planos del proyecto original suministrados por la Administración Concedente en la Licitación, de acuerdo con el siguiente detalle.

2.2.3.1. Estructura de Pavimento

La estructura del pavimento deberá ser rehabilitada inicialmente de acuerdo con el diseño definitivo elaborado por el Concesionario, siguiendo las especificaciones y normas de diseño definidas en las presentes bases. Los diseños de pavimento propuestos por el Concesionario deberán ser aprobados por la *Administración Concedente*. Los espaldones de esta sección del proyecto deberán ser reconstruidos, de acuerdo con el diseño que elabore el Concesionario siguiendo las especificaciones técnicas y normas de diseño definidas en la Licitación de este proyecto y autorizados por la Administración Concedente

para el inicio de las obras, la reconstrucción deberá realizarse ajustando los niveles a la capa de rodamiento que resulte después de realizada la rehabilitación.

2.2.3.2 Intercambios

Los intercambios existentes en esta sección del proyecto corresponden a:

- Intercambio Orotina
- Intercambio Pozón
- Intercambio Calle Loros
- Intercambio Huacas
- Intercambio Salinas

Aprovechando los pasos a desnivel existentes, el Concesionario debe diseñar y construir intercambios, en aquellos casos donde estos no existen. Asimismo, deberá diseñar y construir las obras requeridas para el mejoramiento de las intersecciones (a nivel) existentes que no cumplen con las normas de diseño del proyecto ni las condiciones de seguridad necesarias para este tipo de sistemas.

En los intercambios existentes el Concesionario deberá diseñar y construir las mejoras necesarias en las zonas de convergencia y divergencia de las rampas, con la construcción de carriles de aceleración y desaceleración que cumplan con las normas de diseño y estándares de esta sección del proyecto, definidos en la cláusula 2.13 de este contrato y especialmente para la velocidad de proyecto definida en la cláusula 2.13.4.4 de este contrato. Asimismo deberá diseñar y construir las mejoras que se describen adelante, en las intersecciones que se han venido habilitando después de la construcción del proyecto.

Los planos de anteproyecto y los estudios aportados en la Licitación definen las mejoras requeridas en los intercambios e intersecciones existentes. Sin embargo el Concesionario podrá presentar alternativas que se ajusten a la normativa de diseño, acorde con los estándares de esta sección del proyecto, para lo cual deberá aportar los resultados del respectivo estudio funcional, diseños y planos, que le permitan a la Administración Concedente analizar su viabilidad técnica y económica.

Las obras de mejoramiento definitivas deberán ser diseñadas por el Concesionario, el que deberá aportar los diseños y planos para su respectiva aprobación *por parte de la Administración Concedente* de acuerdo con los términos definidos en las presentes bases.

El diseño definitivo y planos constructivos que debe realizar el Concesionario deben considerar las obras necesarias para el mejoramiento de los drenajes y elementos de seguridad de todos los intercambios e intersecciones de esta Sección de la carretera, así como todos aquellos aspectos requeridos para lograr una buena operatividad del

intercambio, desde el punto de vista funcional, de capacidad y de seguridad vial, de conformidad con las normas y especificaciones técnicas definidas en este contrato.

a) Intercambio Coyolar

En el paso a desnivel existente el Concesionario debe diseñar y construir las rampas o lazos requeridos que posibiliten el acceso y salida en este punto del proyecto, de conformidad con las especificaciones técnicas y normativas de diseño definidas en este Contrato.

En el diseño definitivo de este intercambio el Concesionario deberá considerar la construcción de una baranda tipo New Jersey en la isla separadora central para eliminar los giros izquierdos sobre la vía principal que existen en la actualidad.

b) Intercambio La Rita

En la intersección a nivel ubicada en la estación 60+800, aprovechando el paso a desnivel (paso inferior) existente, el Concesionario deberá diseñar y construir el mejoramiento de este intercambio, para lo cual deberá ampliar la intersección actual, construyendo rampas de salida y acceso a la vía principal (intersección tipo diamante), eliminar los giros izquierdos sobre la vía principal con la construcción de una baranda tipo New Jersey y demás requisitos definidos para el intercambio Coyolar, dada la similitud de las condiciones existentes, tanto físicas como operativas.

c) Intersección Gypsum

En la intersección a nivel en "T", ubicada en el kilómetro 70+600, el Concesionario debe diseñar y construir las obras necesarias para el mejoramiento de la capacidad y funcionalidad de esta intersección. El diseño de esta intersección deberá hacerse considerando las condiciones de demanda presente y futura y ajustado a las normas y especificaciones técnicas definidas en las Bases Técnicas del presente contrato.

En esta intersección el Concesionario deberá realizar un Estudio Funcional, de acuerdo con la metodología definida en la cláusula 2.13 de este contrato, a efecto de valorar la conveniencia de construir un intercambio (paso a desnivel) que sustituya la intersección actual. En caso de requerirse la construcción de obras adicionales, el Concesionario deberá realizar el diseño y construcción de dichas obras y la remuneración por la inversión realizada se reconocerá mediante el mecanismo definido en las cláusulas 3.14.3 y 3.14.4 de este contrato.

d) Intersección Contenedores

En esta intersección el Concesionario deberá diseñar y construir las obras necesarias para mejorar el acceso actual. El estudio aportado en la Licitación indicó que debe ampliarse la sección transversal del proyecto en un tramo aproximado de 115 m que permita la habilitación de carriles de giro izquierdo y carriles de aceleración. El Concesionario deberá analizar la recomendación de la Administración *Concedente* para el mejoramiento de esta intersección, principalmente desde el punto de vista de seguridad vial, y valorar la conveniencia de construir un paso a desnivel que sustituya la intersección existente, ya sea en la ubicación actual o en otro sector próximo, que a la vez facilite el acceso a otras propiedades aledañas. En caso de requerirse la construcción de obras adicionales, el Concesionario deberá realizar el diseño y construcción de dichas obras y la remuneración por la inversión realizada se reconocerá mediante el mecanismo definido en la cláusula 3.14.4. de las Bases Económicas de este Contrato.

e) Intercambio Tivives

El Concesionario deberá diseñar y construir este intercambio aprovechando el paso a desnivel existente, considerando la construcción de rampas adecuadas, que cumplan con la normativa de diseño definida en las presentes bases, y la construcción de una baranda New Jersey en el centro de la vía.

2.2.3.3 Marginales

El Concesionario deberá proyectar y construir las marginales necesarias en esta Sección del proyecto, de acuerdo con lo definido en el estudio “Informe sobre Mejoramiento de Marginales, Intersecciones y Alcantarillas en el Proyecto San José-Caldera, Sección Orotina-Caldera” aportado como referencia en la Licitación de este proyecto. El Concesionario deberá además realizar la rehabilitación de las marginales existentes.

El Concesionario deberá diseñar y construir las obras pertinentes para el cierre definitivo de los accesos no autorizados, una vez construidas y rehabilitadas las marginales definidas para esta Sección del proyecto.

En el siguiente cuadro se describe la ubicación de las marginales que deben ser diseñadas y construidas por el Concesionario en esta Sección del proyecto, de acuerdo con los planos presentados como referencia en esta Licitación, donde se establece la sección típica transversal de cada marginal, espesores de pavimento, ubicación en planta. La construcción se hará de acuerdo con los diseños definitivos y planos constructivos desarrollados por el Concesionario y aprobados por *la Administración Concedente*.

Marginal	Ubicación Marginal	Longitud (metros)
1	Del Km 52+800 al Km 53+900	1.100
2	Del Km 57+720 al Km 58+820	1.100
3	Del Km 57+720 al Km 58+320	600
4	Del Km 67+355 al Km 67+755	400
5	Del Km 67+700 al Km 70+900	3.200
6	Del Km 82+900 al Km 84+900	2.000
7	Del Km 83+900 al Km 84+900	1.000

2.2.3.4 Puentes Mayores

En el Puente del Río Jesús María, ubicado en la estación 71+500, el Concesionario debe realizar los estudios pertinentes a efecto de establecer las obras de rehabilitación necesarias para alargar su vida útil. El pago de estas inversiones se realizará mediante el mecanismo previsto de inversiones adicionales, conforme a lo dispuesto en la cláusula 3.14.4. del presente Contrato.

2.2.3.5 Drenajes

Además el Concesionario deberá diseñar y construir las obras de mejoramiento del sistema de drenajes existente, requeridas en esta Sección del proyecto, de acuerdo con los detalles presentados en los planos aportados como referencia en la Licitación, donde se incluyen los sumarios de drenajes y estructuras existentes que deberá rehabilitar el Concesionario.

2.2.3.6 Bahías para Autobuses

El Concesionario deberá diseñar y construir, como mínimo un total de treinta y dos bahías para parada de autobuses, en ambos sentidos de la vía, en los sitios que se señalan a continuación.

- Intercambio Orotina
- Cerca de la localidad de Mastate
- Intercambio La Rita
- Intercambio Coyolar
- Intercambio Pozón
- Intercambio Calle Loros
- Cerca de Cascajal

- Intersección Gypsum
- Intersección Contenedores
- Intercambio Huacas
- Cerca del poblado de Uvita
- Cerca del poblado de Machuca
- Intercambio Tivives
- Intercambio Salinas
- Cerca de Mata de Limón
- Intercambio Caldera

El diseño Geométrico de las bahías para autobuses deberá cumplir con lo dispuesto en la Sección 2.13.4.4. de las presentes Bases Técnicas para esos efectos, así como con el dimensionamiento mínimo detallado en el diagrama que se entregó como referencia en la Licitación.

2.3 Servicios Especiales Obligatorios

El Concesionario deberá proyectar y construir, en las áreas especiales definidas, los Servicios Especiales Obligatorios que se indican en las siguientes secciones, de conformidad con las condiciones mínimas establecidas en estas Bases Técnicas. El Concesionario estará en libertad de proponer áreas de servicios que excedan los requisitos mínimos establecidos en el cartel, las propuestas deberán ser autorizadas por la Administración Concedente previo a su construcción y operación. Durante la ejecución del contrato la Administración *Concedente* podrá requerir al Concesionario la prestación de otros servicios, las inversiones que de ellos se deriven serán remuneradas de acuerdo con el mecanismo de inversiones adicionales definido en la cláusula 3.14.4. de este contrato.

El Concesionario no recibirá compensación adicional por los Servicios Especiales Obligatorios que esté obligado a prestar de conformidad con este Contrato.

2.3.1 Servicios de Control

Para la realización de las labores de control policial y sanitarios el Concesionario deberá proyectar y construir un área de servicios especiales adyacentes a la vía, dos en caso de que se ubique a ambos lados de la calzada o una sola en caso de que se ubique en medio de los carriles de circulación. Es deseable que esta zona de servicios de control se ubique en el tramo comprendido entre El Coyol y Río Grande, principalmente a la mitad del proyecto. Cada área de control contará con una superficie mínima de 1.000 m², incluyendo 150 m² de edificaciones cada una. En estas zonas de control se deberán habilitar servicios sanitarios para uso de los usuarios de la carretera. Las características de los pavimentos y de las edificaciones a construir en estas áreas deberán ser propuestas por el Concesionario ante el



Gerente del Proyecto para la aprobación de la *Administración Concedente* y deberán formar parte de los diseños definitivos y planos constructivos que deberá elaborar el Concesionario. Las obras mínimas a realizar en cada una de las áreas (ambos lados de la ruta), serán:

- Proyecto y construcción de carriles de aceleración y desaceleración (frenado) para cada área, diseñadas para la velocidad de diseño de la respectiva Sección del Proyecto.
- Zonas de estacionamiento y vías de acceso pavimentadas de acuerdo con el diseño estructural propuesto por el Concesionario, aprobado por la *Administración Concedente*.
- Espacios de estacionamiento para 5 vehículos oficiales, 15 vehículos particulares, 3 autobuses y 5 vehículos de carga de 5 ejes. Los indicados son los requisitos mínimos.
- Demarcación (horizontal y vertical).
- Iluminación que asegure la visibilidad y seguridad a los usuarios.

El diseño, construcción y mantenimiento de las edificaciones e instalaciones propias de estas áreas, incluyendo el mantenimiento de los pavimentos construidos, será responsabilidad del Concesionario, pero el financiamiento del mobiliario y equipos será responsabilidad de la *Administración Concedente*. El no cumplimiento de esas obligaciones dará lugar a la aplicación de las multas que correspondan, establecidas en el contrato.

2.3.2 Servicios Generales

*El Concesionario deberá diseñar, construir y operar un área para la prestación de Servicios Generales en la Sección II del Proyecto (Ciudad Colón-Orotina). Esta área estará provista de zonas de estacionamiento pavimentadas de acuerdo con los diseños que elabore el Concesionario para esos efectos una vez que el Gerente de Proyecto se lo autorice, el área del estacionamiento tendrá capacidad para 50 automóviles livianos, 5 autobuses y 10 vehículos pesados de 5 ejes, como mínimo. Sin embargo, el área total será establecida por el Concesionario, ya que en esta zona de servicios y descanso podrá usufructuar los servicios que preste en ellas, tales como: Servicios de restaurante, gasolineras, venta de recuerdos, mapas, entre otros. El Concesionario podrá operar estos servicios comerciales de forma directa o mediante subcontrato, y los ingresos que obtenga no se considerarán parte de los ingresos totales o *ingresos brutos* de la concesión. Sin embargo, tanto las áreas de servicios de control referidas en el punto anterior, como las de servicios generales y los servicios que en ellas se presten, quedarán incorporados a la Concesión si se encontraran en el derecho de vía, no pudiendo la propiedad ni las edificaciones ser enajenadas, hipotecadas ni sometidas a gravámenes de ninguna especie sin el consentimiento de la *Administración Concedente* y pasarán al dominio de ésta al extinguirse, por cualquier causa, la concesión. Estas áreas estarán dotadas como mínimo de*



servicios sanitarios, iluminación, áreas de recreo, agua potable, energía eléctrica y teléfonos públicos y su utilización será regulada en el Reglamento de Servicio de la Obra. Estos últimos servicios deberán brindarse en forma gratuita, excepto el servicio telefónico. En estas áreas también se ubicarán las Estaciones de Atención de Emergencias. El mantenimiento, seguridad y operación de éstas será responsabilidad del Concesionario. El incumplimiento de estas obligaciones dará lugar a la aplicación de las multas que correspondan, establecidas en el presente contrato.

Como se ubica en una sección de carretera no dividida, el acceso a esta área de descanso y servicios generales deberá diseñarse de forma tal que garantice una operación segura para los usuarios de la vía, y de ser posible, es deseable su ubicación en medio de los dos sentidos de circulación, para así evitar cruces entre vehículos que circulan en sentidos opuestos. El diseño de los carriles de desaceleración y aceleración se hará para la velocidad de diseño de la sección en cuestión. Las características de los pavimentos a construir deberán ser propuestas por el Concesionario como parte de los diseños que debe presentar para aprobación *de la Administración Concedente*.

2.3.3. Estación de Atención de Emergencias

En el área de Servicios de Control, el Concesionario diseñará, construirá y operará una Estación para la Atención de Emergencias. Las áreas y edificaciones que se requieran son adicionales a las indicadas anteriormente para las áreas de control y de servicios generales.

En caso de accidente, el servicio operará en coordinación con la Dirección General de la Policía de Tránsito (MOPT) o a requerimiento de éstos, mediante medidas como:

- Manutención expedita del tránsito.
- Rescate, prestación oportuna y eficaz de primeros auxilios a personas accidentadas.
- Rescate y auxilio de vehículos accidentados.
- Instalación de señalización de emergencia y reordenamiento del tránsito en casos de accidentes.

Además le corresponden las siguientes funciones:

- Control del tránsito e instalación de la señalización en obras de mantenimiento, conforme a las disposiciones legales vigentes.
- Aseo periódico y retiro oportuno de objetos que puedan interferir con la seguridad del tránsito.
- Auxilio o retiro de vehículos varados en la ruta por fallas mecánicas.

Para el cumplimiento de estas obligaciones, se deberá disponer, en cada estación durante

Handwritten signatures in black ink, located at the bottom right of the page. There are two distinct signatures, one appearing to be a stylized 'A' and the other a cursive 'M'.

todo el período de explotación, del personal entrenado y del siguiente equipamiento mínimo:

- a) Un (1) camión con cabina cerrada, de tracción delantera y trasera, con una potencia mínima de 250 HP, dotado de balizas fijas y equipado con levante hidráulico y “winche” (cabestrante) capaz de remolcar camiones de hasta 45 toneladas. En el vehículo se dispondrá permanentemente de los siguientes elementos:
- Extintores de potencial certificado 4A 10 IBC (mínimo 6 Kg)
 - Barreras portátiles reflectantes de 2 m de longitud
 - Conos reflectantes y juego de señalización caminera
 - Balizas o semáforos portátiles, eléctricos
 - Equipo electrógeno con motor eléctrico
 - Implementos para la limpieza y despeje de la carretera
 - Herramientas y elementos para rescate de personas desde vehículos siniestrados
- b) Una (1) camioneta con cabina cerrada, de tracción delantera y trasera, con una potencia mínima de 120 HP, dotado de balizas fijas y equipado con levante hidráulico y winche. En el vehículo se dispondrá permanentemente de los siguientes elementos:
- Extintores de potencial certificado 4A 10 IBC (mínimo 6 Kg.)
 - Conos reflectantes y juego de señalización caminera
 - Implementos para la limpieza y despeje de la carretera
 - Herramientas y repuestos básicos para la reparación de defectos menores de los vehículos averiados, como correas de generadores, selladores de radiadores, cables de baterías, ampolletas, etc.
 - Herramientas y elementos para rescate de personas desde vehículos siniestrados.
- c) Al menos un (1) vehículo de patrullaje encargado de vigilar la carretera y prestar atención de emergencia primaria en el área de concesión. Estos vehículos deberán estar en patrullaje permanente en el área de influencia de cada Estación de Emergencias, durante las 24 horas, con el fin de evitar que vehículos averiados queden estacionados en los espaldones (hombros) del camino, propiciando condiciones para la ocurrencia de accidentes. Estos vehículos deberán ser tipo furgoneta de 1.500 cc o superior y 80 HP de potencia mínima, con puerta trasera y equipado con señalización dinámica, balizas fijas y con los siguientes elementos:
- Extintores de potencial certificado 4A 10 IBC (mínimo 6 Kg)
 - Conos reflectantes, juego de señales camineras y balizas o semáforos portátiles
 - Implementos para la limpieza y despeje de la carretera
 - Herramientas y repuestos básicos para la reparación de defectos menores de los vehículos averiados, como correas de generadores, selladores de radiadores, cables de baterías, ampolletas, etc.
 - Señalización dinámica electrónica sobre la cabina del vehículo, con mensajes luminosos, visible a distancia de día y noche, con opción de al menos 10 contenidos

de información diferentes, para informar a los usuarios acerca de lo que ocurre en la ruta o las medidas de emergencia a adoptar.

- d) En cada una de las Estaciones, el Concesionario deberá disponer de una (1) ambulancia equipada con camilla, elementos de inmovilización de personas, material de primeros auxilios, etc.

Los vehículos señalados en a), b) c) y d) deberán estar pintados con colores iguales y vistosos que lo identifique con el Concesionario y dispondrán de un sistema de comunicación con su base, así como con la Dirección General de la Policía de Tránsito y Centros Asistenciales. El vehículo señalado en el inciso c) anterior no podrá tener una antigüedad, desde su fabricación, superior a 5 años. Sin embargo, los vehículos que se utilicen al iniciar la explotación deberán ser nuevos (último año-modelo).

El incumplimiento de cualquiera de estas obligaciones, dará lugar a la aplicación de las multas que correspondan, establecidas en el contrato.

2.3.4 Teléfonos de Emergencia

El Concesionario podrá proyectar, proveer, construir y operar una red de teléfonos de emergencia, conectados a las Estaciones de Atención de Emergencias y a las áreas de Control. Esta condición no será obligatoria pero es deseable para la adecuada atención de los usuarios ante una emergencia. En caso de instalarse este tipo de dispositivo, los teléfonos, visiblemente instalados, se ubicarán, uno enfrente del otro, de modo que el usuario no deba cruzar la vía para utilizarlo.

El Concesionario deberá colocar la señalización necesaria que permita al usuario ubicar con rapidez el teléfono más cercano. El Concesionario será responsable de la eficiencia, oportunidad y buena atención en caso de accidentes o siniestros aislados.

2.4 Sistemas de Drenaje

El Concesionario deberá realizar la revisión, rehabilitación y limpieza de todo el sistema de drenaje existente en las Secciones I y III del proyecto, directamente vinculado al funcionamiento de la obra, a efecto de establecer las obras o trabajos de rehabilitación necesarios, los cuales deben ser incorporados a los planos que el Concesionario elabore. Las obras requeridas, entre otras, son: limpieza de tomas, cunetas, alcantarillas, sumideros, bajadas de agua, descarga de subdrenajes, reparación de alcantarillas y sus cabezales, reparación de bajadas de agua, reparación y reconfiguración de cunetas.

El diseño de todas aquellas alcantarillas que se determine que tienen una capacidad inferior a la escurrentía real, o bien que hayan sufrido deterioro que afecte su capacidad hidráulica o su funcionalidad, deberá ser incorporado a los planos definitivos que debe elaborar el Concesionario. En los planos deberá establecerse la sección transversal, definida mediante levantamiento topográfico, indicando la ubicación y el diseño geométrico respectivo. La estimación de caudales deberá cumplir con los métodos y especificaciones establecidas en los siguientes documentos: “Diseño Hidrológico e Hidráulico de Drenajes Menores de Carreteras” del MOPT, 1969 y la “Revisión de Métodos de Diseño Hidrológico e Hidráulico de Alcantarillas para Carreteras” del Departamento de Diseño de Vías del MOPT, 1989.

En la Sección II el Concesionario deberá diseñar, construir y mantener, todo el sistema de drenaje requerido para un adecuado funcionamiento del proyecto, de conformidad con los diseños elaborados por el Concesionario y aprobados por *la Administración Concedente*.

2.5 Mantenimiento del Derecho de Vía y Obras Existentes

El mantenimiento del derecho de vía será responsabilidad del Concesionario. Por lo tanto, deberá incluirlo en su Programa de Mantenimiento. Éste se hará cargo de la manutención, reparación y rehabilitación de toda obra existente en el derecho de vía desde el momento de la entrega del terreno. En particular, el Concesionario deberá considerar la construcción, reconstrucción y mantenimiento de los espaldones en toda la extensión del proyecto concesionado.

Se exceptúan de este mantenimiento las instalaciones correspondientes a accesos a predios, servicios eléctricos, telefónicos, agua potable y alcantarillado, fibra óptica y oleoductos u otros de propiedad de empresas estatales o privadas, cuyo mantenimiento es responsabilidad de sus propietarios. El Concesionario podrá solicitar al MOPT los convenios que se hayan firmado con empresas o particulares a este respecto.

2.6 Accesos NO Autorizados

El Concesionario deberá velar por que no existan en la carretera accesos no autorizados de conformidad con lo señalado en la cláusula 1.11.5 de este Contrato, para lo cual deberá construir las barreras necesarias para cerrar los accesos ilegales o no autorizados existentes o que se lleguen a abrir durante el período de concesión.

2.7 Señalización y Demarcación

El Concesionario deberá modificar y uniformar la señalización y demarcación a lo largo de

todo el proyecto. Para ello cumplirá con la normativa vigente, especialmente con los estándares establecidos en el Manual de Dispositivos para el Control de Tránsito de Costa Rica (1998), las normas, instructivos y criterios del Departamento de Señalamiento Vial de la DGIT y propondrá al CNC un proyecto de señalización, de conformidad con los planos constructivos correspondientes, así como las especificaciones que se incluyen en la cláusula 2.13.4.8. de las Bases Técnicas.

Al inicio del período de la construcción el Concesionario deberá instalar en cada sección y en lugares visibles, al menos cuatro letreros en los que se haga constar la realización de la obra por el Sistema de Concesión, el nombre de la entidad encargada de la concesión, la fecha de inicio de la construcción y la fecha estimada de inicio de la explotación de la concesión. El texto de dichos letreros, sus dimensiones mínimas y su ubicación deberán ser aprobados por *la Administración Concedente* y autorizados por el *Gerente* del proyecto. Estos letreros deberán permanecer durante todo el tiempo que dure la etapa de construcción.

El incumplimiento de cualquiera de estas obligaciones dará lugar a la aplicación de las multas que correspondan.

2.8 Vallas de Seguridad

El Concesionario deberá instalar las defensas laterales que se requieran, por condiciones de seguridad, en las secciones existentes del proyecto, incluyendo además, la reposición, reparación y repintado si fuese necesario, de todas las defensas existentes. En la sección del proyecto a construir, también se requiere la instalación de estos dispositivos de seguridad en los sitios que por cuestiones de seguridad sean necesarios. En las secciones de relleno cuya altura mayor sea superior a los dos metros, deberán instalarse guarda caminos que cumplan con las especificaciones internacionales establecidas para la construcción de estos dispositivos.

La ejecución de estos trabajos será de acuerdo con los planos propuestos por el Concesionario y *aprobados por la Administración Concedente*. Para efectos de vigilancia policial y atención de emergencias se deberá instalar una sección corta de valla móvil por lo menos cada 2 Km, cuando la longitud ininterrumpida de una valla medianera supere una distancia de 3 Km.

2.9 Iluminación

El Concesionario deberá proyectar y construir en la Sección I del proyecto, en todos los intercambios, intersecciones a nivel y las áreas de servicios, la iluminación mínima conforme a las especificaciones establecidas en la cláusula 2.9.1 de este contrato y su

oferta técnica. Para la iluminación del tramo comprendido entre Gimnasio Nacional (inicio del proyecto) y la entrada a Ciudad Colón, el Concesionario deberá instalar la infraestructura necesaria con un espaciamiento máximo entre postes de 50 m. El importe que se origine por el consumo de electricidad será cubierto por el Concesionario.

2.9.1 Criterios de diseño para los proyectos de iluminación

Los proyectos de iluminación deben ser confeccionados de acuerdo con los siguientes criterios de diseño:

- *Nivel de Iluminación Promedio 6 a 9 Lx*
- *Coficiente de Uniformidad: 3:1 a 4:1*
- *Iluminación Promedio en la Estación de Peaje 20 Lx*
- *Todas las vías de circulación, incluyendo los espaldones serán iluminadas.*

El desarrollo del proyecto requerirá entre otros aspectos propios de la actividad, la coordinación con el proveedor del servicio respectivo y las distintas especialidades involucradas, para determinar los requerimientos técnicos y ornamentales de los equipos de iluminación con base en las áreas de operación. La estructuración del proyecto se hará con base en los centros de abastecimiento de energía requeridos, cuya sectorización, con base en su configuración longitudinal se hará cada 500 m., para los efectos de materialización de los empalmes eléctricos respectivos.

Se determinará las distintas alternativas para satisfacer los requerimientos analizados y se definirán los recursos materiales para el óptimo desarrollo de las obras desde un punto de vista técnico y económico. En este proyecto se entregará, como mínimo, lo siguiente:

- *Informe con antecedentes recopilados*
- *Diagramas de planta, fuerza, control e iluminación*
- *Diagramas unilineales*
- *Diagramas elementales de control*
- *Diagramas de detalles*
- *Memoria de cálculo*

Las instalaciones eléctricas de iluminación, deberán ser canalizadas en forma subterránea o cubiertas en el caso de estructuras y túneles.

2.10 Paisajismo y Equipamiento Comunitario

El Concesionario deberá preparar un plan de gestión paisajista, en donde se consideren los siguientes elementos básicos:

- *Embellecer las islas entre la carretera ampliada y las calles marginales, mediante césped y jardinería.*
- *Evaluar la siembra de árboles nativos de la zona, que sirvan de barrera entre las calles marginales y la carretera ampliada o nueva.*
- *Embellecer todas las islas de los intercambios, mediante la siembra de césped y jardinería.*
- *Sembrar árboles nativos de la zona, en aquellas secciones que lo permitan, formando una cerca viva entre la carretera y las propiedades colindantes. Esta recomendación se debe evaluar en conjunto con barreras acústicas en aquellas zonas que así lo requieran.*
- *Arborizar, con árboles nativos de la zona, las áreas de protección de los ríos.*
- *Diseñar las instalaciones de peajes o de servicio, en armonía con el entorno. Embellecer además, las áreas mediante siembra de césped, jardinería y arborización.*
- *Incluir zonas verdes especiales (parques) dentro del corredor del proyecto.*

Todo lo cual deberá ser coordinado y contar con la aprobación en detalle de la Asociación de Embellecimiento de Carreteras Nacionales (ASECAN) del MOPT.

El Concesionario deberá además dar cumplimiento a las recomendaciones del EsIA, con relación a las medidas asociadas a mitigar los impactos del proyecto sobre el Paisaje y Estética y la Vegetación.

El Concesionario deberá elaborar un proyecto de paisajismo dentro de los espacios establecidos en el área de la Concesión, cuidando que cada comunidad mantenga la proporción y variedades necesarias. Este Proyecto deberá ser abordado tanto desde el punto de vista de la percepción de la vía por la comunidad, como de la percepción del entorno del usuario de la vía, para lo cual deberá contar con la aprobación de ASECAN. En el primer caso debe considerarse a la vía como constitutiva del paisaje urbano y en el segundo, ésta se transforma en un análisis del entorno que condiciona la conducción y, en definitiva, la seguridad vial. Además se deben proyectar todas las instalaciones requeridas para el riego e iluminación ornamental de las áreas señaladas.

Con respecto al equipamiento comunitario, el Concesionario deberá desarrollar un proyecto que incorpore todas aquellas obras requeridas para dar un servicio comunitario, adicionalmente a los Servicios Especiales Obligatorios definidos en las presentes bases y en el presente contrato. Se deberá instalar equipamiento urbano uniforme en las paradas de

autobuses establecidas en el proyecto tales como escampaderos, bancas, información y referenciación, etc.

Los diseños y planos constructivos de los elementos de paisajismo y equipamiento comunitario deben ser aportados con los planos definitivos del proyecto para la respectiva aprobación.

2.11 Sistema de Cobro de Peaje

El Concesionario deberá mejorar o construir estaciones de peaje en los siguientes sitios:

- Tramo Escazú-Multiplaza (Estación de Peaje existente, en ambas direcciones)
- Radial Ciudad Colón / intersección Brasil (cobro en rampas de entrada y salida, desde y hacia San José únicamente)
- Tramo Ciudad Colón-Radial El Coyol (en ambas direcciones)
- Intercambio Antenas / Radial Atenas (cobro en rampas de entrada y salida, desde y hacia San José únicamente)
- Tramo Atenas-Orotina (en ambas direcciones)
- Tramo Pozón-Caldera (en ambas direcciones)
- Intercambio Pozón / Costanera Sur (cobro en rampas de entrada y salida, desde y hacia San José únicamente)

El Concesionario podrá durante la vigencia de este contrato, hacer otras propuestas de cobro, tanto de estrategia de cobro, como de ubicación de casetas, ante *la Administración Concedente* para su estudio y aprobación.

El sistema de cobro de peaje que debe implantar el Concesionario deberá considerar la combinación de los siguientes sistemas:

- Recolección Manual o Semiautomática, donde el usuario entrega dinero a un cobrador, el cual le da el cambio y activa los controles para permitir el paso del vehículo.
- Recolección Automática, mediante dispositivos que permiten el pago exacto mediante monedas, fichas o con tarjetas.
- Débito Electrónico o tele peaje, donde el automóvil poseedor de un dispositivo receptor-transmisor (“transponder”) pueda realizar el pago en forma electrónica, sin necesidad de detenerse, pero reduciendo su velocidad de circulación.
- El concesionario podrá efectuar otras propuestas para *el sistema de cobro del peaje*, las que *serán valoradas* por la Administración Concedente *quien resolverá lo que proceda al respecto*.

Todo lo relativo a estructura de peajes, tarifa básica máxima, sistema de reajuste tarifario y otros aspectos relacionados se presentan en detalle en las Bases Económicas de este Contrato. Sin embargo, se debe tener en cuenta que para efectos de mitigar la congestión de tránsito que a futuro se pueda presentar en el proyecto, se establece que la Administración *Concedente* podrá requerir al concesionario que proceda a cobrar **tarifas máximas de período punta asociadas a la congestión de la vía (TS)**, en cualquiera de las tres secciones del proyecto, bajo los mecanismos explicados en la cláusula 3.9.5.2. de este Contrato.

La facultad de autorizar el cobro de la tarifa de hora pico no será aplicable cuando la congestión es debida a la falta de capacidad de alguna estación de cobro de peaje, ya que es una obligación del Concesionario mantener todas las estaciones de peaje funcionando a un nivel de servicio óptimo, para lo cual la Administración *Concedente* exigirá al Concesionario tomar todas las medidas necesarias para mantener tiempo de servicio óptimo, inclusive en las horas punta de demanda, y aún bajo condiciones de cobro de tarifa máxima de hora punta, según los parámetros que se definen a continuación.

La congestión en las estaciones de peaje se medirá por el tiempo de espera en cola (TEC), el cual se calculará como el promedio ponderado (según el número de vehículos atendidos por carril excluyendo los carriles expresos de tele peaje) del tiempo de espera en cola por carril (TECC) en el sentido del tránsito que se mida. La congestión en cada carril de las estaciones de peaje se calculará según la siguiente fórmula:

$$TECC = \frac{60 \times NVEH}{CAPAC} \quad (1)$$

donde,

- TECC: Tiempo de espera en cola por carril, expresado en minutos
- NVEH: Número de vehículos en espera para ser atendidos en el carril. Para su cálculo se deberá medir cada minuto la cantidad de vehículos en la cola. El promedio de las 60 mediciones de una hora dará el valor de NVEH.
- CAPAC: Capacidad de atención del carril de la estación de peaje en vehículos / hora. Esta capacidad dependerá del tipo de vehículo que atiende el carril de peaje. *Para su cálculo se medirá la cantidad total de vehículos que fueron atendidos en la estación de peaje durante la misma hora en la que se realizaron las mediciones para el cálculo del NVEH.*

Para determinar el TEC, se aplicará la siguiente fórmula:

$$TEC = \sum_{i=1}^n \frac{TECC_i}{n}$$

Donde:

- **TEC** = Promedio ponderado de tiempo de espera.
- **n** = Número de casetas de peaje, excluyendo las de telepeaje.
- **TECC** = Tiempo de espera en cola por carril, expresado en minutos y en el sentido del tránsito que se mida.

Cuando se haya determinado un TEC superior a 5 minutos durante dos horas consecutivas en una estación de peaje dentro de un mismo mes, la concesionaria deberá modificar el Plan de Atención en dicha estación de peaje, para lo cual tendrá un plazo de 5 días. En el caso de que sea necesaria la construcción o instalación de nuevos carriles para la estación de peaje, éstos deberán estar contruidos en un plazo no mayor de 3 meses desde que fuera notificada por parte de la Administración Concedente la aprobación de los planos, diseños y espacios físicos necesarios, para resolver la situación descrita en este párrafo y que los sistemas y equipos necesarios estén disponibles en el país para su instalación. El no cumplimiento de la modificación del Plan de Atención o de Construcción o instalación de nuevos carriles dará origen al cobro de las multas establecidas en la cláusula 6.4.4. inciso c) del presente contrato.

El valor de TEC será calculado cuando el Gerente del Proyecto lo estime conveniente y deberá ser anotado en el Libro de Explotación, debiendo recalcularse al menos una vez cada seis meses y cada vez que se modifiquen las características de las estaciones de peaje. Para tales efectos, la Administración Concedente podrá contratar y pagar a una empresa consultora para que realice tal estudio. De igual forma, cuando se presente congestión en los tramos y el Concesionario no realice los estudios de vehículo flotante para establecer la tarifa máxima de hora punta, la Administración Concedente podrá contratar a una empresa consultora para realizar esas mediciones, pero los costos de dicho trabajo serán reembolsados por el Concesionario.

Sin perjuicio de lo anterior, en caso que se compruebe un valor de TEC superior a 8 minutos y encontrándose vencido el plazo máximo dispuesto para la modificación del Plan de Atención de Estaciones de Peaje o del plazo para la construcción o instalación de nuevos carriles dispuestos en los párrafos precedentes, el Concesionario deberá permitir el libre paso de los vehículos por la Estación de Peaje hasta que la congestión desaparezca, pudiendo reanudar el cobro hasta que no haya cola remanente en ninguno de los carriles de cobro. La estrategia de liberación de pago deberá ser técnicamente definida por el Concesionario y aprobada por la Administración Concedente. De persistir los

incumplimientos por más de 3 meses consecutivos, además de las multas establecidas en la cláusula 6.4.4.c, se podrá iniciar el procedimiento de resolución de la concesión por incumplimiento.

El *Gerente del Proyecto* podrá determinar, fundadamente y por escrito, que el Tiempo de Espera en Cola (TEC) ha tenido un alza debido a una circunstancia extraordinaria (accidentes de tránsito, manifestaciones públicas y cualquier otro incidente no previsto) y no proceder a exigir la modificación del Plan de Atención en Estaciones de Peaje ni la construcción de nuevos carriles de peaje, ni la aplicación de la multa establecida por superar el valor de 8 minutos como se establece en el párrafo anterior. Dicho estudio deberá ser ratificado por *el CONAVI*.

El CONAVI mantendrá el cobro del peaje existente en la Autopista Próspero Fernández durante la fase constructiva. Los ingresos recaudados serán propiedad *del CONAVI* y el Concesionario no podrá plantear reclamos futuros por compensación de plazo adicional o indemnización por atrasos generados por *el cobro de este peaje*, pese a que a partir de la orden de inicio, la responsabilidad del mantenimiento de la carretera será del Concesionario.

No obstante, cuando el Concesionario realice las obras de construcción en el sitio de esa estación de peaje y sus aproximaciones *el CONAVI* estará obligado a *suspender* el cobro, así como cuando se reconstruya el intercambio de Trejos Montealegre.

2.12 Estaciones de pesaje

Como obra adicional, el Concesionario deberá diseñar y construir al menos una estación de pesaje, la cual deberá permitir el pesaje en movimiento en ambos sentidos. Los aportes del Concesionario en este sentido incluyen la infraestructura y la provisión e instalación del equipo necesario, en ambos lados del eje principal del proyecto. La construcción de las instalaciones será conforme a las condiciones definidas en la Sección 2.3.2.1.16 de las Bases Técnicas del Cartel. La ubicación exacta de las estaciones será definida por el Concesionario y autorizada por la Administración *Concedente* de acuerdo con las condiciones del proyecto. Los planos definitivos de la infraestructura necesaria para su operación deberán incluirse en el juego de planos del proyecto que debe presentar el Concesionario al *Gerente del Proyecto*. La operación y el mantenimiento de la estación de pesaje estarán a cargo del Concesionario.

El Concesionario podrá operar estaciones de pesaje móviles, cuyo costo correrá por su cuenta.

El Concesionario deberá coordinar con las autoridades del MOPT, todo lo relacionado con la imposición de partes y multas por el incumplimiento de las normas vigentes sobre este aspecto.

2.13 De los Proyectos de Ingeniería

El Concesionario deberá elaborar los diseños definitivos y planos constructivos de las obras estructurales, de construcción, reconstrucción, ampliación, mejoramiento y rehabilitación; de conformidad con los diseños preliminares, planos, anteproyectos, normas de diseño, especificaciones técnicas, estudios, detalles y documentos presentados como referencia por la Administración Concedente en el Cartel de Licitación. El Concesionario deberá además elaborar los planos constructivos, diseños definitivos y otros estudios técnicos y ambientales de las obras que no se han incluido entre las contempladas en la oferta del Concesionario pero que son exigidas en las Bases Técnicas del Cartel, y que básicamente se refieren a las Bahías para autobuses, Puentes Peatonales, Calles Marginales, Estaciones de Pesaje; Estaciones de Peaje, Servicios Especiales y otras inversiones adicionales en el corredor del proyecto. Los diseños definitivos y planos constructivos deberán ser aprobados de conformidad con el procedimiento establecido en el Anexo 3. Las aprobaciones podrán ser en forma total o por secciones antes de iniciarse la etapa de construcción. Para efectos de la orden de inicio, se requerirá la aprobación de los planos generales de diseño que correspondan a las obras estructurales, de construcción, reconstrucción, ampliación, mejoramiento o rehabilitación. Los planos de ingeniería de detalle podrán ser aprobados con posterioridad a la orden de inicio, asegurando que se respete el cronograma de obras previsto por el Concesionario. El diseño geométrico debe cumplir con las normas del Manual de Proyecto Geométrico de Carreteras de México (1977) y/o las normas de "A Policy on Geometric Design of Highways and States" (AASHTO 1994), cuando sean aplicables y las restricciones del sitio permitan una solución a un costo razonable.

Los diseños definitivos y planos constructivos a desarrollar por el Concesionario deben ajustarse a las condiciones y criterios de diseño estipulados en las Bases Técnicas, a los estándares mínimos establecidos en los Diseños Preliminares, planos y Anteproyectos de referencia, desarrollados por el MOPT o Consultores, aportados como referencia por la Administración Concedente, y deberá ajustarse a las "Especificaciones Técnicas para la Construcción de Caminos, Carreteras y Puentes (CR-77)" y el "Manual de Construcción para Caminos, Carreteras y Puentes (MC-83)". Los planos de construcción definitivos deberán entregarse según los vaya produciendo el equipo técnico del Concesionario, con el fin de facilitar su revisión, dentro del plazo establecido en la cláusula 1.8.3 de este contrato y en el mismo orden en que deba ejecutarse cada tramo o actividad constructiva del Concesionario en el proyecto. Estos diseños deben ser presentados para aprobación de la Administración Concedente, a fin de que una vez cumplidas las formalidades de ley, se

encuentren debidamente aprobados y la Administración *Concedente* pueda dar la orden de inicio de las labores de la etapa de construcción. La Administración Concedente contará con 15 días hábiles para emitir su aprobación o sus observaciones; este plazo podrá prorrogarse por un período igual, en razón de la complejidad del proyecto. Dichos diseños deberán contener los siguientes elementos como mínimo:

- Memoria descriptiva del proyecto
- Informe de Mecánica de Suelos con pruebas y resultados obtenidos
- Memoria de cálculo de caudales (sí fuera necesario)
- Memoria de cálculo sísmico y estructural, de acuerdo con normas AASHTO y disposiciones del Departamento de Puentes del MOPT
- Plano de Vista General y Localización de Obras
- Plano de Trazado mostrando movimiento de tierras
- Planos con señales horizontales, verticales y otras obras de seguridad
- Planos de superestructuras
- Planos de Infraestructura
- Planos estructurales de muros de retención
- Planos estructurales de vigas, losas y estribos
- Plano de cimentaciones
- Plano de obras de protección
- Plano de Radiales
- Plano de Intercambios e Intersecciones
- Cantidades de obras y presupuesto
- Análisis de precios unitarios, incluyendo costos directos, administrativos y utilidad
- Especificaciones Técnicas Especiales

2.13.1. Normas de Diseño

Los diseños definitivos y planos constructivos que debe confeccionar el Concesionario se ajustarán a la normativa vigente y en particular a los Instructivos de los Departamentos de Diseño de Vías, Diseño de Puentes, Estudios y Diseños y Señalamiento Vial del *CONAVI*, debiendo considerar entre otros, los siguientes documentos:

- Manual de Proyecto Geométrico de Carreteras de la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas de México de 1977.
- A Policy on Geometric Design of Highways and States, AASHTO 1994.
- Normas y Diseños para la Construcción de Carreteras. Plan Vial de Costa Rica de 1968.
- Manual de Dispositivos para el Control de Tránsito de Costa Rica de 1998. Ministerio de Obras Públicas y Transporte.

- Especificaciones Estándar para Puentes de Carreteras, AASHTO 1996, Edición 16va
- División 1-A. Diseño Sísmico de Puentes, AASHTO 1996.
- Especificaciones de Diseño para Puentes, AASHTO LRFD 1994.
- Código Sísmico de Costa Rica (CSCR) 1986.
- Especificaciones Técnicas para la Construcción de Caminos, Carreteras y Puentes (CR-77).
- Manual de Construcción para Caminos, Carreteras y Puentes (MC-83)
- Normas AASHTO 1993 para Diseño de Estructura de Pavimentos
- Rodríguez Piña, Ernesto, "Revisión de Métodos de Diseño Hidrológico e Hidráulico de Alcantarillas para Carreteras". Proyecto Final de Graduación, Escuela de Ingeniería Civil, Universidad de Costa Rica: San José, 1989.
- Diseño Hidrológico e Hidráulico de Drenajes Menores de Carreteras, Ministerio de Obras Públicas y Transportes 1969. (Reproducción de la Tesis de Grado del Ing. Ramiro Gamboa, Universidad de Costa Rica, Escuela de Ingeniería Civil)
- Highway Capacity Manual: 1994 Update, Special Report 209: Transportation Research Board, 1994.
- Highway Capacity Manual: 1997 Update, Special Report 209: Transportation Research Board, 1997.
- Manual de Capacidad de Carreteras 1985: Experiencia y Validez en Costa Rica, por Durán Ortiz, Mario R., en Memoria del Tercer Congreso de Ingeniería del Transporte, Asociación de Ingeniería de Transporte, CFIA: San José, 1990, pp. 210 - 238. Este documento en tanto sea aportado oportunamente por la Administración Concedente.
- Las Presentes Bases Técnicas.

Para el diseño definitivo y elaboración de planos constructivos el Concesionario deberá considerar además, los estudios de referencia aportados por el CNC, tales como:

- Revisión de Demanda para la Concesión del Proyecto Ciudad Colón-Orotina de junio de 1999.
- Estudio Geotécnico: Diseño Final de Cortes y Rellenos Críticos del tramo Ciudad Colón-Orotina e Informe Anexo
- Estudio Geotécnico: Paso Crítico Dantas.
- Informe sobre Mejoramiento de Marginales, intersecciones y Alcantarillas (Sección Orotina-Caldera).
- Estudio sobre los Costos de la Construcción, Rehabilitación y Mantenimiento del Proyecto San José-Caldera.
- Revisión y Diseño de Pavimentos según nuevo Estudio de Tránsito.
- Especificaciones Especiales para la Construcción de la Vía y Estructuras del Proyecto San José-Caldera.
- Estudio de Impacto Ambiental. Carretera Ciudad Colón-Orotina y su Anexo.

2.13.2. Criterios de Diseño para los Proyectos

Antes de desarrollar el proyecto, el Concesionario debe acordar con las Empresas de Servicios Públicos, como ICE, AyA, CNFL, y/u otras Instituciones cuya jurisdicción le corresponda administrar algún servicio, los Términos de Referencia Específicos, sobre los cuales se basarán los estudios de ingeniería a ejecutar.

Dentro de las consideraciones básicas en los distintos diseños a desarrollar, deberán tenerse presentes las recomendaciones contenidas en el EsIA referencial y su Anexo, correspondiente a la construcción de la sección Ciudad Colón-Orotina. Una vez elaborados los diseños definitivos y planos constructivos el concesionario deberá desarrollar el Plan de Gestión Ambiental (PGA), conforme a la normativa y procedimientos aportados en la Oferta Técnica y sus anexos aprobada por la Administración Concedente. El Concesionario deberá tramitar la respectiva aprobación del PGA ante la SETENA.

Para la elaboración de los diseños definitivos y planos constructivos deben considerarse los criterios que se describen en el presente contrato.

2.13.3 Diseño Funcional

El Concesionario deberá, con la aplicación de los métodos del Manual de Capacidad, realizar un diagnóstico general de la situación existente en cada tramo de la carretera y en todas sus intersecciones, en función de la relación volumen / capacidad y los niveles de servicio correspondientes, con el objeto de identificar las deficiencias actuales del proyecto y sus intercambios para así definir las mejoras operativas que sean necesarias. Este diagnóstico también abarcará lo relativo a flujos peatonales, paradas de autobuses y de seguridad vial en general a lo largo del proyecto. El análisis funcional que deberá realizar el Concesionario se hará de acuerdo con la siguiente metodología:

- a) Se deberá realizar un diagnóstico general de la situación existente en el área de influencia directa del proyecto. Se deben estimar indicadores operativos como nivel de servicio, capacidad de reserva, velocidad media, demora promedio, etc., que permitan identificar las deficiencias funcionales del proyecto y establecer o definir las mejoras operativas requeridas. Además de los aforos y estudios de vehículo flotante que forman parte de este estudio, se deberá aprovechar la información y aforos disponibles para el corredor del proyecto.
- b) Con base en las estimaciones de demanda y las limitaciones que presenta el derecho de vía disponible, se deberá determinar el número de carriles por sentido que requiere cada una de las secciones que conforman el proyecto y a qué plazo. Por medio de un análisis funcional se deberán establecer la ubicación exacta de las casetas de cobro de peaje, la

ubicación de rampas aisladas de entrada o salida, así como la configuración de las intersecciones e intercambios del proyecto. La definición de los elementos del proyecto deberá ser tal que permita una vida útil lo más cercana posible al plazo de la concesión.

- c) La solución que se proponga para las casetillas de cobro de peaje, desde el punto de vista de tecnología de cobro, deberá garantizar que no se produzcan colas significativas en los carriles principales ni en las rampas. El número de estaciones de servicio deberá ampliarse cada vez que la demora media en todos los carriles alcance 5 minutos durante dos horas consecutivas. Con ese propósito se deberán realizar análisis detallados aplicando teoría de colas o bien modelos de simulación (o ambos) para establecer el funcionamiento del sistema de cobro durante las horas punta, a lo largo de la vida útil de la concesión.
- d) Se deberá realizar un análisis operativo-funcional de todas las intersecciones, intercambios y rampas de entrada y salida que se propongan en las presentes bases técnicas. La configuración geométrica seleccionada para cada intersección a nivel o intercambio (direccional, trébol, diamante, o combinación de las anteriores) debe evitar la congestión dentro del proyecto durante su vida útil y alcanzar un nivel de servicio aceptable al final del período de la concesión o hasta que el proyecto alcance su capacidad. Para realizar estos análisis se deben utilizar los modelos y metodologías indicados más adelante. Como mínimo se debe analizar el funcionamiento de los intercambios, rampas de entrada y salida, e intersecciones en intervalos de 5 años. Se deberán analizar las dos horas punta que se identifiquen en el estudio como tales, para un día viernes del período escolar normal, día que se considera representativo de la hora cincuentava para efectos de diseño funcional.
- e) En las secciones del proyecto ubicadas en zonas netamente urbanas, el Concesionario deberá tomar todas las previsiones propias del área urbana, tales como garantizar un flujo adecuado de los peatones por las aceras y cruces en el área de intersección; permitir los movimientos y paradas de las unidades de transporte público modalidad autobús; acceso adecuado a viviendas, industrias y comercios; el mantenimiento de otras actividades típicas de las zonas urbanas.
- f) Para determinar el funcionamiento actual y futuro de las intersecciones e intercambios, rampas de entrada y salida, y las intersecciones vecinas, especialmente las que han sido señaladas en las presentes Bases Técnicas, se utilizarán los procedimientos detallados y criterios de capacidad y niveles de servicio definidos en el Manual de Capacidad de Carreteras de 1994 y de 1997 (estadounidense), adaptados a las condiciones de Costa Rica, según las investigaciones que se han realizado al respecto en la Escuela de Ingeniería Civil de la Universidad de Costa Rica. Para efectos de la vida útil de cada una de opciones analizadas, se debe considerar como agotada la capacidad cuando la vía, intersección o intercambio alcance un grado de congestión (relación V/C)

del 70%, o cuando el nivel de servicio exceda el nivel E para el funcionamiento futuro.
Para los efectos aquí especificados se entiende por:

V = Volumen de vehículos que atraviesa un punto o sección uniforme de un carril o vía, durante un cierto período de tiempo, bajo las condiciones prevalecientes del camino, tránsito y tipo de control.

C = La tasa máxima de flujo de vehículos, que razonablemente se puede esperar que atravesase un punto o sección uniforme de un carril o vía, durante un cierto período de tiempo, bajo las condiciones prevalecientes del camino, tránsito y tipo de control.

E = El nivel de servicio, en general, es una medida cualitativa que describe las condiciones de operación dentro de una corriente de tránsito o su percepción por parte de los conductores y sus pasajeros. Específicamente el Nivel de Servicio E se da cuando el funcionamiento está en el, o cerca del, límite de capacidad de la sección. La velocidad de circulación de todos los usuarios se ve reducida a un valor bajo y bastante uniforme. La libertad de maniobra para circular es extremadamente difícil y se consigue forzando a otro vehículo a "ceder el paso". Los niveles de comodidad y conveniencia son enormemente bajos, siendo muy elevada la frustración de los conductores. La circulación es normalmente inestable, debido a que los pequeños aumentos del flujo o ligeras perturbaciones del tránsito producen colapsos.

Las definiciones de nivel de servicio a aplicar son las ajustadas para Costa Rica y no las establecidas para E.U.A. Para tal efecto se debe considerar que el flujo de saturación de una autopista es de 2.200 vehículos livianos por hora por carril, y que el flujo de saturación de una carretera de dos carriles (uno por sentido) es de 3.400 vehículos livianos por hora en ambos carriles.

- g)** Únicamente cuando se considere que el diseño de un intercambio o intersección pueda producir un rebote de colas significativo y trasladar la congestión a un "cuello de botella" vecino, el análisis de funcionamiento se complementará con el uso de los modelos de simulación de tránsito de la familia TSIS (NETSIM, CORFLO y FRESIM, según corresponda) para cuantificar tal efecto. Los parámetros de los modelos deberán ajustarse a las condiciones de Costa Rica.
- h)** Aunque el Concesionario queda en libertad de utilizar el software que considere más apropiado para realizar el análisis funcional de las intersecciones e intercambios, debe considerar que en el MOPT se ha utilizado, y sus técnicos están familiarizados con él, el modelo para simulación microscópica de redes urbanas, **TRAF-NETSIM®** versión 4.2/5.0 para DOS; programa para el cálculo de capacidad y niveles de servicio con base

acceso a la pasarela peatonal del puente deberá permitir el ingreso por rampa. La pendiente máxima de la rampa debe permitir el fácil acceso de sillas de ruedas y personas de la tercera edad. Las pasarelas peatonales tendrán un ancho mínimo de 2.00 metros y barandas de protección de al menos 1.00 metros de altura. En las secciones del proyecto donde se tiene isla central separadora de carriles, y ésta se utilice para la construcción de apoyos intermedios del puente, será necesario colocar protecciones especiales para los vehículos para evitar el choque directo contra la estructura del puente. La luz libre mínima de todas las estructuras elevadas respecto a la rasante debe ser de 5.00 metros. El diseño debe satisfacer las normas AASHTO y el Código Sísmico de Costa Rica. Se requiere que esta infraestructura tenga un diseño similar en todas las Secciones del proyecto, sean de presencia estética agradable y construidas con el mismo tipo de material (metal o concreto). El acceso hacia la rampa de los puentes debe ser adecuado para facilitar y estimular el uso de la estructura por parte de los peatones.

La construcción de esta infraestructura se hará conforme a los planos definitivos elaborados por el Concesionario, aprobados *por la Administración Concedente*.

2.13.4 Ingeniería Básica

Para la elaboración de los diseños definitivos y planos constructivos, el Concesionario podrá utilizar la información básica contenida en los diseños preliminares, planos, anteproyectos y estudios entregados por la Administración Concedente, y desarrollar nuevos estudios básicos o complementarios a los presentados como referencia en la Licitación cuando así se requiera. Los estudios básicos que desarrolle el Concesionario, deben ceñirse a lo indicado en los manuales e instructivos indicados en la cláusula 2.13.1. del presente contrato.

El Concesionario deberá realizar los estudios básicos tradicionales para los proyectos viales que debe desarrollar de acuerdo con lo detallado en las Bases Técnicas del cartel.

Los estudios básicos tradicionales para los proyectos viales son los que se indican a continuación:

2.13.4.1. Topografía

Los levantamientos topográficos que se requieren para realizar los diseños definitivos, tanto de estructuras como geométrico, deberán referirse a un eje de referencia o línea centro de todo el proyecto. En las zonas o tramos donde tiene lugar una mejora deberá realizarse el levantamiento del terreno completo.

a) Topografía General

Se debe realizar el levantamiento topográfico completo del terreno en todos aquellos sectores donde se proyecten obras. Cada uno de los levantamientos deberá estar debidamente referenciado con monumentos o hitos duraderos, que permitan el posterior replanteo de los diseños propuestos. Todos los sitios donde se realicen perforaciones para efectos de estudios de suelos también deberán quedar debidamente referenciados y deberán mostrarse en los planos definitivos. Los levantamientos topográficos son necesarios para efectos de diseño geométrico de la ampliación y mejoramiento de intersecciones e intercambios existentes, carriles de ascenso, el diseño de bahías para autobuses, puentes peatonales, las estructuras de puentes y pasos a desnivel (topografía especial), así como aquellas obras de estabilización de taludes que se recomiende. Las coordenadas a utilizar serán las definidas por el Instituto Geográfico Nacional de Costa Rica (I.G.N.), así como también las cotas de los puntos de referencia (P.R.) a utilizar en el levantamiento.

Se deben referenciar con monumentos o hitos los nuevos P.R. que se generen en el proceso de elaboración de los Diseños Definitivos.

El Concesionario podrá también hacer uso de la red de PR construidos con ocasión de los estudios de ingeniería para los diseños y anteproyectos aportados, complementando durante el período de construcción la red de PR del tramo, ligando en coordenadas y cotas todas las obras preexistentes y por construir.

El Concesionario deberá realizar los levantamientos topográficos con estadímetro, estación total o equipo de posicionamiento geográfico satelital ("GIS"), de modo que permita un rápido avance de los trabajos con alta precisión dado el plazo relativamente corto con que se cuenta para realizar los estudios y diseños definitivos. En cada sitio se deberá establecer una línea centro o de referencia, según sea el caso, y se deberán levantar los perfiles y secciones transversales que se consideren necesarias en cada sitio. Además se deberá levantar todos aquellos detalles que sean pertinentes para realizar los diseños, así como para verificar el derecho de vía disponible, así como los levantamientos requeridos para establecer las áreas de expropiación cuando el derecho de vía existente resulte insuficiente.

b) Topografía para Drenaje

Se deben ejecutar los trabajos de topografía para el diseño de las obras de drenaje que se requiera proyectar, verificando los caudales que son capaces de evacuar las obras existentes, por lo que se hace necesario disponer de los datos de terreno para la determinación de pendientes, velocidades, alineamiento de cauces, caudales, etc. Se deberá tener presente los problemas de drenaje tanto longitudinal como transversal de los ejes principales, de las intersecciones a desnivel y cumplir con todos los requisitos exigidos por particulares para el uso de canales como elemento de evacuación.

e) Topografías Especiales

Se considerarán zonas especiales, aquellas en donde se materializan obras de cierta importancia (puentes, alcantarillas mayores, intersecciones e intercambios, bahías para autobuses, puentes peatonales, defensas, abovedamiento, muros, sifones, etc.). En estos sectores se ejecutará un levantamiento para permitir el diseño total de las obras, a escala 1:200 y 1:500 para intersecciones e intercambios, con curvas de nivel cada 0,25 m y siempre en estricta concordancia con el sistema de coordenadas del plano general.

2.13.4.2 Mecánica de Suelos

Los ensayos e informes de Mecánica de Suelos, definirán en forma adecuada los parámetros de diseño para la fundación de estructuras y pavimentos. Los estudios a realizar deben cumplir con la normativa establecida por la Dirección de Geotecnia y Materiales del *CONAVI*

Los estudios de mecánica de suelos tendrán como mínimo los siguientes alcances:

- Perforaciones de suelo cada 250 m aproximados, de profundidad no inferior a 2 m
- Descripción estratigráfica de los materiales que conforman las paredes de las perforaciones y toma de muestras perturbadas y no perturbadas del suelo.
- Prospección según profundidad de las estructuras proyectadas.
- A las muestras obtenidas se le realizarán ensayos de clasificación y/o compresiones no confinadas en el laboratorio. Los resultados de los ensayos de laboratorio más los antecedentes existentes para suelos de idéntica formación geológica y clasificación, permitirán estimar los parámetros de esfuerzo, deformación y resistencia al corte de los estratos de suelo.

Con la información obtenida, se plantearán los modelos geomecánicos que se utilizarán en los análisis, emitiendo informes de mecánica de suelos que a lo menos cubrirán los siguientes aspectos:

- Tipo de fundación más apropiada para las obras proyectadas según las alternativas a estudiar.
- Capacidad de soporte de fundaciones para los casos estáticos y sísmicos.
- Recomendaciones sobre dimensiones mínimas de fundaciones y profundidad de fundación.
- Especificaciones para tratamiento de suelos sueltos, removidos y rellenos artificiales si existen, mediante eventuales mejoramientos de suelos.
- Cálculo de asentamientos de fundaciones para solicitaciones permanentes y eventuales.

- Criterios sobre asentamientos totales admisibles basados en la distorsión máxima admisible y recomendaciones sobre asentamientos totales máximos de fundaciones.
- Determinación de constantes de balastro para deformaciones verticales y al giro.
- Empujes de suelos sobre muros de contención, para los casos estáticos y sísmicos (con posibilidad de rotar en la base).
- Empujes de suelos sobre muros de obras tipo túnel en zanja (Cut and Cover) para los casos estáticos y sísmicos.
- Diseños de tirantes anclados o sistemas de tierra reforzada si es conveniente para taludes de relleno.
- Análisis de estabilidad de taludes de cortes en terreno natural para los casos de obras temporales (durante la construcción) y de obras permanente.
- Recomendaciones sobre pendientes máximas de terrenos compactados.
- Recomendaciones de construcción generales (excavaciones y precauciones a tomar por la inspección técnica para detectar derrumbes, rellenos y su control, protección contra la erosión de terraplenes y cortes, etc.).

2.13.4.3 Hidrología e Hidráulica

El Concesionario debe obtener todos los datos que sean necesarios tanto para estimar los caudales de diseño de las obras de drenaje superficial y, eventualmente subterránea que se puedan generar en la zona afectada por el proyecto, como para justificar la suficiencia de las existentes, si éstas son utilizadas. Los estudios de hidrología e hidráulica se realizarán en los niveles que correspondan, de acuerdo a las obras de drenaje cuya rehabilitación ó construcción sea necesario proyectar.

Los proyectos deben aportar una solución integral en el aspecto hidrológico y de drenaje, incluyendo tanto la necesidad de construcción de nuevas obras como el mejoramiento de las existentes que presenten o hayan presentado problemas de funcionamiento o pudieran tenerlos en el futuro por haber cambiado las existentes en el momento del diseño.

Los aspectos hidrológicos deben incluir: Verificación y recomendaciones para el funcionamiento adecuado de las obras existentes y caudales de diseño de nuevas obras principales y menores, así como las recomendaciones contenidas en el EsIA y su anexo, correspondiente a la Sección II del proyecto.

Los diseños hidrológico e hidráulico deberán tener en cuenta los procedimientos y recomendaciones establecidos por Rodríguez Piña, Ernesto, en el trabajo titulado “Revisión de Métodos de Diseño Hidrológico e Hidráulico de Alcantarillas para Carreteras, 1989, y por Gamboa Guzmán, Ramiro, en el trabajo titulado “Diseño Hidrológico e Hidráulico de Drenajes Menores de Carreteras, 1969.

2.13.4.4 Diseño Geométrico

Los diseños preliminares, planos y anteproyectos entregados por el CNC para el tramo Ciudad Colón-Orotina, han considerado una velocidad de diseño de 80 km/hr, con restricciones puntuales en algunos sectores. Para las secciones existentes la velocidad de diseño es 100 Km/hr, con restricciones en algunos sectores. En el caso de las radiales que contempla el proyecto la velocidad de diseño es de 60 Km/hr. En consecuencia, el Concesionario debe considerar como mínimo las velocidades de diseño y las secciones transversales típicas, contenidos en los diseños, planos y anteproyectos proporcionados por la Administración Concedente para los diseños definitivos que debe desarrollar.

Los elementos que definirán la geometría vial serán los ejes de replanteo de calles, ramales e intersecciones. Estos deberán describirse analíticamente, de acuerdo a lo indicado en el Manual de Diseño Geométrico de Carreteras de México, 1977 o las normas AASHTO 1994.

Tal descripción se concretará mediante el estacionamiento de puntos cada 20 m de dichos ejes, representables en el terreno a partir del sistema geodésico definido en los Diseños y Anteproyectos Referenciales. Además, para efectos de definición de la morfología del eje, se debe singularizar aquellos puntos principales de los ejes que correspondan a sus empalmes con otros ejes existentes o proyectados (inicio y fin); aquellos de contacto entre los distintos elementos que lo configuran, sean ellos rectas, curvas circulares o clotoides, dato útil para el replanteo de las obras o para la coordinación especial que debe existir entre todas ellas (inicio y fin de muros, puentes, cruces de vías, etc.).

De estos últimos puntos del eje se entregará un listado que contenga, al menos, las coordenadas en planta, el azimut, las distancias al origen, los parámetros que definen el tipo de alineamiento que dichos puntos acotan, las coordenadas de los centros de las circunferencias utilizadas y las de los vértices de las poligonales que se hubiesen utilizado como base del eje en planta.

De los puntos cada 20 m se deben entregar, los mismos datos que se presentan en los planos aportados como referencia.

La altimetría del resto de la obra quedará definida, a partir de lo anterior, mediante el abundamiento de las secciones transversales típicas, los diagramas de súper elevación y sobreelevación, los taludes y muros involucrados, los perfiles longitudinales de las alcantarillas, etc., todo ello reflejado, relacionado y complementado en los planos de perfiles transversales, a escala 1:100.

Estos últimos perfiles deben plantearse en todos los puntos definidos cada 20 m y en todos aquellos que sean necesarios para describir o complementar la descripción de las obras y su dimensionamiento. Todo esto sin perjuicio de la ejecución de los perfiles transversales que surjan de los requerimientos específicos de las obras involucradas.

2.13.4.5 Diseño de Pavimentos

En el Diseño de Pavimentos se aplicarán los métodos desarrollados en los estudios conocidos como AASHTO - Road Test con sus ampliaciones posteriores, principalmente Road AASHTO 1993. El Concesionario deberá realizar estudios de campo (perforaciones a cielo abierto y evaluaciones deflectométricas) para determinar el estado del pavimento a lo largo de las secciones existentes del proyecto. Para efectos de diseño de pavimentos deberá tomarse los datos de tránsito actual y su crecimiento futuro, considerando los escenarios optimistas, de la "Revisión de Demanda para la Concesión del Proyecto Ciudad Colón-Orotina", presentado por la Administración *Concedente* en el Cartel de la Licitación.

Se debe entregar una memoria detallada con la determinación de los parámetros que intervienen en el diseño del pavimento.

Para el diseño estructural del pavimento el Concesionario podrá hacer uso de la información geotécnica contenida en los documentos referenciales entregados por el CNC en la Licitación. Se deberá proponer el perfil tipo para cada una de las secciones del proyecto, así como para las radiales, rampas y marginales, en que se indiquen los espesores de cada capa y características de los materiales que la componen. Los diseños deben ser proyectados para una vida útil de 30 años, como mínimo. El tipo de pavimento a utilizar, asfálticos o de hormigón, deberá estar de acuerdo con las características del tránsito dominante para cada sección o tramo. En caso de que se proponga la construcción de algún túnel, el respectivo pavimento se deberá diseñar sólo para pavimentos de hormigón. Las soluciones de repavimentación podrán ser utilizadas en pavimentos rígidos como flexibles, según sea el caso.

Para el diseño de los pavimentos se debe considerar la vida útil proyectada y las solicitudes (ejes equivalentes) establecidas en estas Bases Técnicas. Dichos diseños serán calculados por aquella variable que demande mayor cantidad de ejes equivalentes acumulados, determinando así los espesores de pavimento de cada tipo de solución.

Los Ejes Equivalentes mínimos que deben considerarse para el diseño de pavimentos son los indicados en el estudio referencial "Revisión de Demanda para la Concesión del Proyecto Ciudad Colón-Orotina" de 1999, que se detallan a continuación:

Tabla N° 1
Ejes Equivalentes para distintos períodos de diseño

TRAMO DEL PROYECTO	EJES EQUIVALENTES EN MILLONES		
	12 años	25 años	30 años
San José – Escazú	19.0	50.5	61.8
Escazú – Ciudad Colón	19.2	49.1	68.0
Ciudad Colón – Orotina	13.4	39.7	51.8
Orotina – Caldera	11.6	36.1	47.8

En lo que se refiere a las soluciones de empalmes con calzadas existentes, así como en los cruces, estas soluciones se deberán detallar geométrica y constructivamente.

En el caso de juntas en el pavimento de hormigón, si fuese necesario se especificarán barras de traspaso de cargas y de amarre, con una justificación técnica y de acuerdo a cálculos que se aportarán en la memoria de cálculo.

a) Diseños Asfálticos

El método de diseño utilizado será de acuerdo al AASHTO Interin Guide versión 1993, que introdujo las siguientes modificaciones:

- Factor de confiabilidad en el diseño ligado al concepto de análisis de riesgo para el tipo de camino.
- Uso del "Módulo Resiliente" para caracterizar la capacidad de soporte del suelo.
- Uso de factores que afectan a los coeficientes estructurales de las bases granulares en reemplazo del factor regional.

b) Diseños de Hormigón

El método utilizado será el desarrollado por la AASHTO, Interin Guide Versión 1993.

Los parámetros que se utilizarán en la aplicación del método son:

- Módulo de reacción de la subrasante (Kc).

Conocidos los valores CBR se determinará el módulo de reacción (K) respectivo, utilizando la relación CBR-K. Este valor no será susceptible de mejoramientos en presencia de subbases o bases granulares, salvo en el caso de mejoramientos de subrasante.

2.13.4.6 Túneles

En caso que dentro del proyecto final de ingeniería se contemple la construcción de túneles, se deberá cumplir con todo lo descrito en las secciones 2.3.2.1.4 y 2.3.2.1.8 del Cartel de Licitación.

2.13.4.7 Estructuras

Las dimensiones y emplazamiento de sus partes constitutivas, deben ser coherentes con el diseño geométrico vial y deberán estar referidas al mismo sistema de coordenadas y kilometrajes del plano general.

Para el diseño de puentes, pasos inferiores y/o superiores se requerirá, los sondeos necesarios con una profundidad mínima de 12 m ó una alternativa que permita definir suelos y cotas de fundación, estudios geotécnicos, estudios de mecánica de suelos y de nivel freático.

Los proyectos de puentes, pasos a desnivel, muros de contención y pasos peatonales deberán cumplir con las normas del Departamento de Diseño de Puentes del CONAVI El claro vertical mínimo a considerar en las estructuras nuevas, será de 5.0 m. El Concesionario entregará planos que incluyan la ubicación de la estructura, notas generales y especificaciones especiales, diagramas de montajes y construcción de las estructuras, detalles de bastiones, pilas, detalles de la superestructura y vigas, losas, estribos; así como todos aquellos aspectos que deben tomarse en cuenta en el proceso constructivo de las estructuras. Deben detallarse las plantas, cortes y elevaciones necesarias para definir completamente su construcción. Se incluyen dentro de las estructuras, los muros de contención y los puentes peatonales.

El diseño estructural de los puentes, pasos a desnivel o túneles deberá cumplir con las normas del "Código Sísmico de Costa Rica" de 1986, con las especificaciones pertinentes establecidas en el CR-77. Los diseños estructurales también deberán cumplir con las Especificaciones estándar para Puentes de Carreteras de AASHTO de 1996, Edición 16va y División 1-A, Diseño Sísmico de AASHTO 1996. En aquellos casos en que el Concesionario opte por el diseño de elementos principales de concreto por medio de la teoría de esfuerzos de trabajo, se exigirá que cumpla con las Especificaciones de Diseño para Puentes, AASHTO LRFD 1994. Las estructuras deberán diseñarse para una carga viva HS-20-44 incrementada en un 25%, para adaptarse al nuevo criterio de diseño establecido por el Departamento de Diseño de Puentes del MOPT. También deberá cumplirse con las Especificaciones Estándar para Puentes de Carreteras AASHTO 1996, carga viva HL-93

Handwritten signatures in black ink, located at the bottom right of the page. There are two distinct signatures, one larger and more stylized, and another smaller one to its right.

con especificaciones de diseño AASHTO LRFD 1994. Para el cálculo de los esfuerzos y de la expansión de los miembros por efecto de la temperatura se fija el rango de variación en $\pm 20^{\circ}\text{C}$. El diseño de los apoyos de la estructura debe cumplir con todos los requerimientos sísmicos y de temperatura para obtener un buen comportamiento con un mínimo de mantenimiento.

Previo al inicio de las obras, los Diseños de Estructuras deben ser aprobados por la *Administración Concedente*.

2.13.4.8 Proyecto de Seguridad Vial

Este proyecto corresponde al diseño y especificaciones técnicas de las obras necesarias, para garantizar el menor grado de segregación y el máximo de seguridad, junto con la nitidez de los dispositivos viales involucrados, de acuerdo con las normas del “Manual de Dispositivos de Control de Tránsito de Costa Rica” del año 1998. En ese sentido el material que se debe utilizar en la demarcación horizontal será de tipo termoplástico para garantizar una mayor durabilidad y en la confección de las señales verticales deberá utilizarse material retro reflectivo, grado de diamante LDP (“Diamond GradeTM LDP”) para las señales de reglamentación y prevención, y material retroreflectivo alta intensidad (Tipo IV: una capa o lámina de material retroreflectivo de alta intensidad, que utiliza un elemento retroreflectivo compuesto de microprismas no metálicos) para las señales informativas. Estos materiales deberán cumplir con las especificaciones técnicas definidas en los apéndices del Manual antes descrito.

Básicamente las soluciones estarán orientadas a establecer y proponer el tipo de dispositivos, características técnicas, ubicación y cualquier otro antecedente, acorde con los estándares del proyecto, necesarios para definir cabalmente los elementos integrantes del mismo, que faciliten y garanticen el tránsito ordenado, seguro y predecible de todos los usuarios de la vía, sean estos flujos automotores, peatonales o de otra índole. Asimismo, los dispositivos de control de tránsito deben guiar y advertir a los usuarios conforme sea necesario para garantizar la operación segura y uniforme de los elementos individuales de la corriente de tránsito.

La señalización y los dispositivos de control de tránsito deben ser utilizados para dirigir y asistir a los conductores en las tareas de prevención, guía, orientación y navegación, propias de la conducción de un vehículo automotor para garantizar el viaje seguro. El señalamiento de guía e información que se instale en el proyecto debe estar restringido al control del tránsito, usarse cuando sea estrictamente necesario y no se debe utilizar como un anuncio o medio de publicidad de ninguna índole, a menos que se relacione y cumpla con lo dispuesto en la sección 2.4.5.12 del Manual de Dispositivos para el Control de Tránsito de Costa Rica, de 1998.

El proyecto de seguridad vial también deberá establecer la necesidad de dispositivos que permitan dar seguridad al tránsito, tales como el uso de valla en la medianera para evitar el encandilamiento de los conductores, vallas peatonales y cierres de accesos para evitar el cruce de peatones y de animales hacia la vía principal, elementos de contención, amojonamiento, defensas New Jersey o similar, bordes alertadores, etc. Todo lo anterior, tomando en cuenta los estándares internacionales en lo referente a seguridad vial.

El Concesionario deberá emplear las señales verticales y demarcaciones horizontales, de acuerdo al siguiente detalle:

a) Señalización vertical

Se considerarán las señales propuestas y normalizadas por el “Manual de Dispositivos de Control de Tránsito de Costa Rica” del año 1998, las cuales se clasifican en los siguientes grupos:

- Señales de reglamentación
- Señales de prevención
- Señales de información

Las señales informativas se clasifican en los siguientes seis grupos:

- Señales de Identificación
- Señales de Información de Destino
- Señales de Información de Servicios y Turísticas
- Señales de Información de Áreas Silvestres, Recreativas y Parques Nacionales
- Señales de Información de Defensa Civil y Emergencias
- Señales de Información General

La señalización de Orientación Turística con nombres comerciales deberá ser instalada y usufructuada por el Concesionario, siempre y cuando cumpla con lo dispuesto en la sección 2.4.5.12 del “Manual de Dispositivos de Control de Tránsito de Costa Rica” del año 1998. Estos ingresos formarán parte de los ingresos totales de la concesión. La operación de servicios comerciales en la zona de descanso no será limitante para que el Concesionario coloque la señalización de otros servicios comerciales que se justifique incluir en la señalización de Orientación Turística, ya que la obligación del Concesionario es informar oportunamente a los usuarios de la vía, independientemente de quien brinde los

servicios de apoyo al viajero. La selección de los servicios comerciales a incluir en las señales, así como las tarifas a cobrar se regirán por lo establecido por la DGIT del MOPT a través del respectivo Reglamento.

b) Señalización horizontal

Constituyen el complemento a la señalización vertical y son un medio de regulación del tránsito. Se considerarán los siguientes tipos:

- Líneas longitudinales
- Líneas transversales
- Símbolos y leyendas
- Otras demarcaciones, como cruces peatonales, flechas, paradas de buses, etc.

El proyecto de Seguridad Vial se presentará en planos de planta 1:500, acompañado de las especificaciones técnicas correspondientes, con todos los detalles necesarios para materializar las obras relacionadas con este tema.

Como el nivel de seguridad vial en la carretera concesionada es un parte esencial del mejoramiento del nivel de servicio, el Concesionario deberá además incorporar todas aquellas inversiones y medidas de gestión tendientes a obtener un alto estándar de seguridad en la carretera y reducir de esta forma los accidentes de tránsito.

2.13.4.9 Proyecto de Gestión del Tránsito

El Concesionario debe proyectar las obras de Control y Gestión de Tránsito dentro del área a concesionar, considerando como mínimo:

a) Áreas de Atención de Emergencia

Se debe proyectar al menos un área para la atención de emergencias, que debe cumplir como mínimo con lo expuesto en la Sección 2.2.6.3. del Cartel. Ésta debe ser sometida a la aprobación de la *Administración Concedente*.

b) Teléfonos de Emergencia

Se podrá proyectar una red de teléfonos de emergencia conectados a las áreas de atención de emergencia y a la Sala de Control. Estos deberán ser instalados de acuerdo a lo estipulado en la Sección 2.2.6.4. del Cartel.

c) Señalización Variable

Las señales de mensaje variable deberán ser diseñadas para indicar uno o más mensajes que pueden ser mostrados o eliminados conforme sea necesario, puede ser fijo o portátil. El mensaje de las señales puede ser cambiado en forma manual, mediante control remoto o mediante controles automáticos, alimentados por sensores que detecten las condiciones que ameritan mensajes especiales. Este tipo de dispositivos es muy útil para informar a los usuarios con anticipación del cierre de la vía por motivos de trabajos de construcción o mantenimiento, o de la ocurrencia de accidentes de tránsito y otras situaciones de emergencia (derrumbes, inundaciones, etc.), con lo cual se les permite a los conductores tomar oportunamente otra ruta o desvío. Este tipo de señalamiento debe cumplir con los principios generales establecidos en la sección 6.7.1 del Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito de Costa Rica (1998).

Por las súbitas variaciones tecnológicas de este tipo de equipamientos el Concesionario deberá utilizar sistemas de señalización variable de última generación con base en tecnología LED, fibra óptica u otra de estándar superior.

Estas señales de tránsito deben indicar múltiples situaciones, de interés para los usuarios, que ocurran en la vía en sus diferentes tramos.

Dichas señales deben ser capaces de indicar en forma oportuna por lo menos lo siguiente:

- * Congestión en algún tramo específico de la vía indicando alguna alternativa o rutas alternas.
- * Accidentes.
- * Trabajos en la vía.
- * Carriles utilizables.
- * Velocidades máximas de circulación.
- * Condiciones meteorológicas desfavorables.
- * Otras a proponer por el Concesionario.

d) Servicio de Control

Se debe proyectar una Sala de Control y Servicios Generales de acuerdo con lo dispuesto en las Secciones 2.2.6.1. y 2.2.6.2. del Cartel de Licitación.

2.13.4.10 Desvíos de Tránsito

El Concesionario deberá presentar a la Administración Concedente junto con el Programa de Trabajo definitivo el Plan de Desvíos de Tránsito para su aprobación, de acuerdo con lo establecido de manera preliminar en su Oferta Técnica, el cual debe considerar los proyectos de desvíos de tránsito que debe ejecutar asociados a las etapas constructivas definidas para las obras de la concesión, los cuales deberán ser coherentes con sus etapas constructivas planteadas, de acuerdo al programa de obras y deberán estar respaldados por los antecedentes de tránsito necesarios que permitan asegurar la fluidez y seguridad en el flujo desviado o afectado por las obras. Si durante la ejecución de las obras el Concesionario requiere modificar el Plan de Desvíos de Tránsito, deberá presentar las modificaciones a la Administración Concedente. .

En el caso de la autopista Próspero Fernández (Sección I) y la carretera Orotina-Caldera (Sección III), el Concesionario deberá minimizar el número de días de cierre total durante las 24 horas. Para estos efectos, se considera deseable que los cierres de las vías existentes se realicen sólo en la mitad de la calzada, y que los cierres totales de todos los carriles se limiten a los días y las horas de menor tránsito, por lo que hasta donde sea posible los cierres totales deberán limitarse al período comprendido entre las 10 p.m. y las 5:30 a.m. del día siguiente. De manera similar, se prefieren los cierres totales a otras horas durante los días de fin de semana. Para cada una de las dos secciones existentes se establece que **el número máximo de días de cierre total de 24 horas no debe exceder de 5 días naturales**, durante todo el período constructivo de cada tramo.

El Concesionario podrá fraccionar los cinco días de cierre total en cada una de las secciones en las horas que correspondan, siempre y cuando durante el período de construcción de cada una de las secciones la suma de los cierres totales efectuados no sobrepase 120 horas.

En el momento en que se interrumpa la operación normal de la vía se debe garantizar la continuidad de la función que ésta cumple mediante la planificación de la seguridad y del control temporal del tránsito. Por lo tanto, pese a los trabajos que sea necesario realizar, se debe mantener el mayor grado de fluidez posible para los vehículos, los peatones, el servicio de transporte público y el acceso a las propiedades e infraestructura de servicios públicos. En ocasiones pueden haber varias zonas de trabajo espaciadas y separadas por varios kilómetros dentro de los límites del proyecto. Esta situación podría causar confusión a los conductores, por lo que se exigirá que cada espacio de trabajo esté señalizado adecuadamente para informar a los conductores de lo que pueden esperar, todo de conformidad con lo dispuesto en el Capítulo 6 del Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito de Costa Rica (1998).

El Concesionario deberá realizar los estudios de tránsito que considere necesarios, adicionales o complementarios a los entregados por la Administración Concedente, tal que permitan cuantificar los flujos de tránsito afectados por el desvío, y que en definitiva permitan dimensionar geométrica y estructuralmente los desvíos provisorios.

Las calzadas de los desvíos temporales deben ser diseñadas de acuerdo con los flujos, con no menos de 2 vías por sentido, salvo restricciones puntuales calificadas por el Ingeniero Inspector y con un diseño estructural acorde al volumen de tránsito y a la duración estimada de dichos desvíos.

En los casos en que se afecte el tránsito peatonal, a raíz de la construcción del proyecto y sus obras asociadas, se deberá habilitar una franja de circulación peatonal de 1,5 metros como mínimo y pasarelas peatonales provisionales, las que permanecerán adecuadamente protegidas de los riesgos propios de los trabajos.

Los proyectos de desvíos vehiculares y peatonales serán completos y contarán con su correspondiente diseño vial, demarcación y señalización y los dispositivos de seguridad temporales, tanto diurnos como nocturnos.

2.13.4.11 SemafORIZACIÓN

El proyecto de semaforización de los cruces locales involucrados en la concesión deberá cumplir con lo dispuesto en el Capítulo 4 del Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito de Costa Rica (1998) y consistirá, en términos generales, en tres grandes actividades, de acuerdo con lo siguiente:

a) Diseño Operativo General

Los semáforos no deben ser instalados a menos que se cumpla con una o más de las condiciones establecidas en la sección 4.3.2 del Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito de Costa Rica (1998). El Concesionario está en la obligación de realizar los monitoreos correspondientes y en forma oportuna debe realizar los estudios de ingeniería que permitan comparar los resultados con los criterios antes definidos para justificar el uso de un semáforo. El estudio debe identificar que la instalación de un semáforo o sistema de semáforos debe mejorar tanto la seguridad vial como la operación de la intersección. Deberán realizarse estudios operativos que analicen las condiciones de seguridad vial y determinen la capacidad, demoras y niveles de servicio con base en los métodos del Manual de Capacidad (HCM) estadounidense de 1997 y 2000, adaptado a las condiciones de Costa Rica.

Se definirán los movimientos vehiculares y peatonales permitidos en el cruce, tales que establezcan una operación adecuada en términos de seguridad, y a la vez otorguen una adecuada conectividad de la red vial en el sector. Una vez determinados estos movimientos, se definirá el número de fases del semáforo, así como las fases vehiculares, tiempos de luz verdes mínimos y ciclo total del semáforo optimizado.

b) Sistema de Control de Tránsito

Si durante el período de concesión se instala el Sistema de Control Automático del Tránsito en el Área Metropolitana de San José previsto por el MOPT mediante la instalación de una Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT), el Concesionario deberá adaptar todos aquellos semáforos que se encuentren del proyecto concesionado que se encuentren dentro del área de influencia del sistema, inmediatamente a la puesta en operación del mismo. Este sistema se encuentra en la etapa de estudio de factibilidad y diseño operacional.

Para ello se deberán incorporar los dispositivos necesarios, interconexiones con la sala de control de la UOCT y todas las obras necesarias, con el fin de poder asegurar la adecuada operación de las intersecciones involucradas en función de las condiciones de tránsito imperantes en cada momento.

c) Normas y criterios de instalación (Diseño Físico)

Paralelamente a lo anterior, se deben definir las normas y criterios de instalación, la localización de los elementos en los planos respectivos, lo cual se registrará por lo dispuesto en el Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito de Costa Rica (1998), por el diseño operativo general, y por las Especificaciones Técnicas que establezca la UOCT. Sin perjuicio de lo anterior, eventualmente el diseño deberá ser presentado a la UOCT para su aprobación.

Lo anterior incluye la revisión de las instalaciones existentes, con respecto a si pueden ser reutilizadas o cambiadas de acuerdo a lo especificado en las normas descritas anteriormente.

2.13.4.12 Modificación de Servicios Públicos

Para los servicios de agua potable, alcantarillado de aguas pluviales, alcantarillado de aguas servidas y canales afectados por las modificaciones propuestas por el Concesionario y aceptadas por *la Administración Concedente*, el Concesionario deberá elaborar los proyectos de modificación respectivos y tramitar las respectivas aprobaciones ante las instituciones competentes.

Para los servicios de electricidad, telecomunicaciones, y otros servicios no considerados en el párrafo anterior, el Concesionario deberá coordinar con las instituciones que prestan dichos servicios para que procedan al traslado de éstos.

El costo de las obras relacionadas con la reubicación de los servicios públicos correrá por cuenta de las instituciones competentes.

Handwritten signatures in black ink, appearing to be initials or names, located at the bottom right of the page.

Para la modificación de servicios públicos existentes en el Área de Concesión, o la instalación de nuevos servicios, se deberá cumplir con lo estipulado en la Ley de Caminos, en cuanto a los permisos requeridos, pero además se deberá contar con la opinión previa del Concesionario.

El Concesionario podrá negociar directamente con terceros la instalación de servicios públicos dentro del área concesionada, pero para su instalación requerirá de la aprobación de la *Administración Concedente* no obstante, *en estos casos la Administración no asumirá responsabilidad frente a los terceros.*

El Concesionario no será responsable por retrasos en la ejecución de las obras, producto de inconvenientes causados por instituciones públicas en la modificación o instalación de servicios públicos. Si se produjeran esos retrasos, la *Administración Concedente* deberá indemnizar al Concesionario todos los daños y perjuicios que se le produjeran, aplicando las disposiciones contractuales para el reestablecimiento del equilibrio financiero y la cláusula 3.16. Para estos efectos los daños y perjuicios serán considerados en los términos, Y, I y C de las fórmulas respectivas.

2.13.4.13 Expropiaciones

Todo el derecho de vía requerido para mejorar las vías existentes (Secciones I y III) y la construcción de las obras de la carretera nueva (Sección II) será expropiada y pagado por el Estado costarricense. Todos esos terrenos deberán estar libres de cualquier tipo de gravámenes, afectaciones, reservas y anotaciones que afecten o impidan al concesionario cumplir con sus obligaciones y ejercer los derechos derivados de este contrato durante todo el plazo de la concesión. La *Administración Concedente* será responsable de realizar todos los trámites y actos necesarios para garantizar al Concesionario la posesión y uso libre y pacífico de esos terrenos durante todo el plazo de la concesión siempre en función del ejercicio de sus derechos contractuales.

Los terrenos que se requieran para el desarrollo de las obras que serán proyectadas por el Concesionario, tales como: Bahías de autobuses, áreas de servicios y control, estaciones de peaje, estaciones de pesaje, etc., así como cualquier otra expropiación no prevista, serán pagadas por el Concesionario con base en los planos de expropiación que también deberán ser elaborados por el mismo Concesionario. El Concesionario será compensado por los pagos que hubiere realizado mediante el mecanismo previsto en las cláusulas 3.14.3. y 3.14.4. de este Contrato.

En el caso de que tales expropiaciones imprevistas sean necesarias para el desarrollo de una inversión adicional ordenada por la *Administración Concedente*, el Concesionario adelantará por concepto de avance en expropiaciones hasta un monto máximo de US\$150,000.00 (ciento cincuenta mil dólares), moneda de curso legal de los Estados

Unidos, por proyecto de inversión adicional, y *la Administración Concedente* pagará cualquier exceso sobre ese monto. *La Administración Concedente* deberá compensar al Concesionario por las expropiaciones adicionales o imprevistas que el Concesionario deba pagar, de conformidad con el procedimiento de ajuste del equilibrio financiero regulado en este contrato, excepto en el caso de que tales expropiaciones imprevistas sean necesarias para el desarrollo de una inversión adicional ordenada en forma unilateral, aduciendo interés público por la Administración Concedente, en cuyo caso ésta deberá indemnizar al Concesionario mediante una compensación directa.

En caso de que el Estado no entregue los terrenos, el concesionario queda liberado de la obligación de construir hasta un plazo de 30 días naturales después de que el Estado entregue efectivamente los terrenos que sean efectiva y técnicamente necesarios para estos efectos.

Para el desarrollo de las zonas comerciales (servicios de restaurante, gasolineras, etc.) que el Concesionario se proponga explotar en el proyecto, los terrenos deberán ser adquiridos por cuenta del Concesionario, y como el usufructo de ese desarrollo comercial no forma parte de los ingresos de la concesión, dicho gasto no se reconocerá como parte de los costos de la concesión. Esos terrenos y las edificaciones que ahí se construyan pasarán a propiedad del Estado una vez que expire el plazo de la concesión.

Para la elaboración de los proyectos de expropiaciones el Concesionario deberá basarse en los requerimientos establecidos por la Legislación costarricense y deberá elaborar los respectivos planos catastrales de las franjas o lotes a adquirir. El trámite de la expropiación será realizado por el MOPT a través de las unidades correspondientes. Los planos de expropiación deberán ajustarse a lo especificado por el Colegio de Topógrafos de Costa Rica, así como el Registro Público de la Propiedad, del Ministerio de Justicia.

En los casos en que el Concesionario deba realizar los Proyectos de Expropiaciones deberá obtener, al menos 6 meses antes de que los terrenos afectados se requieran para el inicio de las obras, la aprobación por parte de *la Administración Concedente* de todos los antecedentes planimétricos y legales que sean necesarios para iniciar el proceso de expropiación. Esta exigencia deberá cumplirse de acuerdo al Cronograma de Construcción que el Concesionario haya entregado y para cada uno de los tramos considerados en dicho cronograma. Sólo se dará inicio al proceso de expropiaciones, en aquellos tramos en los que se cuente con planos de ingeniería definitiva aprobados por *la Administración Concedente*. Cuando exista un Proyecto de Ingeniería Definitiva aprobado por *la Administración Concedente* y el Concesionario plantee modificaciones a dicho proyecto que hagan necesario expropiar áreas adicionales en sectores en los que se ha iniciado el proceso de expropiación, dichas modificaciones también deberán ser aprobadas por *la Administración Concedente* tomando en consideración la evaluación de los costos, que el Concesionario tendrá, entre la alternativa de expropiar y la de realizar una obra de ingeniería que evite dicha expropiación.

El plazo del período de transición se suspenderá ante la indicación de las entidades que financiarán el proyecto de que no continuarán con los trámites para el cierre financiero en virtud de la no conclusión por parte del *Poder Ejecutivo* de los trámites de expropiación referidos en el “inciso i” de la cláusula 2.14.1.2, Condiciones Precedentes a la Orden de Inicio.

El Concesionario no será responsable por retrasos en la ejecución de las obras, producto de inconvenientes causados por el retraso del *Estado* en concluir con las expropiaciones previstas. Si se produjeran esos retrasos, la Administración *Concedente* deberá indemnizar al Concesionario todos los daños y perjuicios que se le produjeran, aplicando las disposiciones contractuales para el reestablecimiento del equilibrio financiero. Para estos efectos los daños y perjuicios serán considerados en los términos, Y, I y C de las fórmulas respectivas.

2.13.4.14 Presentación de los proyectos de Ingeniería de Detalle

Los proyectos de ingeniería de detalle que deba desarrollar el Concesionario se ajustarán a los lineamientos que establezca el Departamento de Diseño de Vías y Diseño de Puentes del *CONAVI*, y a los requerimientos técnicos de los entes públicos competentes para el caso de los proyectos complementarios como: Iluminación, Puentes, Agua Potable, Alcantarillado, Electricidad, etc.

En términos generales los documentos que formarán parte del Proyecto Definitivo son:

a) Antecedentes

- Descripción de las obras
- Plano de Ubicación de las Obras
- Especificaciones Técnicas
 - Estipulaciones Generales
 - Especificaciones Ambientales
 - Especificaciones Técnicas Especiales por Ítem
- Resumen de Cantidades de Obra
- Detalle de Cantidades de Obra
- Láminas de Obras Tipo
- Cuadros de Topografía
- Listado de Planos

b) Presupuesto, Análisis de Precios Unitarios con su correspondiente justificación de Gastos Generales.

c) Memorias (Incluyendo la Ingeniería Básica)

La Memoria del Proyecto debe incluir todos los antecedentes relativos a los estudios de Ingeniería Básica desarrollados en las etapas anteriores, de modo que todos los



elementos que justifican los diseños finales queden incorporados en la Memoria, pasando a ser ésta un documento autosuficiente.

- d) Planos Horizontal / Vertical: para trazado Escala: 1:1000, para rasante: Horizontal: 1:1000 y Vertical: 1:100, para intersecciones escala 1:500 y para puentes, estructuras mayores y detalles constructivos escala 1:100.
- e) Perfiles Transversales Escala 1:200
Los perfiles transversales no podrán entregarse en hojas tamaño oficio o carta.
- f) Planos y Antecedentes de Expropiación.

Los informes deben entregarse en archivadores de tapas rígidas plastificadas. Los planos se entregarán en original, orillados para impedir su destrucción y envasados en tubos de plástico, señalando el tipo de plano incluido en cada tubo.

En lo que respecta a los proyectos complementarios, éstos deben ser presentados de acuerdo a los requerimientos de cada ente en particular.

Para cada proyecto se entregarán 5 copias de los antecedentes en las etapas previas de revisión y 6 copias del estudio definitivo y los originales de los planos.

2.14 De la Ejecución de las Obras

2.14.1 De la Orden de Inicio

Para proceder al inicio de las obras incluidas en el contrato, el Concesionario deberá tener la Orden de Inicio por escrito, la cual será emitida por la Administración Concedente de acuerdo con los términos descritos en la cláusula 1.8.4 del presente contrato.

Las obras de construcción, de cualquiera de las secciones del proyecto, deberán iniciarse una vez otorgada la Orden de Inicio previo cumplimiento de las condiciones precedentes y a partir de este momento correrá el plazo establecido para la etapa de construcción de todo el proyecto definido por el concesionario en su oferta técnica. Si por razones imputables al adjudicatario no se cumple con el plazo establecido; la Administración concedente procederá a cobrar la multa establecida en la cláusula 6.4.3. de este contrato.

Antes de emitir la Orden de Inicio de las obras para cada Sección del proyecto, la Administración Concedente entregará un acta con el inventario y el estado de la infraestructura entregada al Concesionario, incluyendo los tramos existentes de carretera, la estación actual de la caseta y equipos de cobro de peaje en la Sección I. Previo al acto de entrega del acta de recepción, el Concesionario en conjunto con los funcionarios designados por la Secretaría Técnica del CNC, realizará una gira de inspección de todo el proyecto o la sección respectiva, a efectos de verificar con sus ingenieros el inventario y el

estado de los bienes a recibir. Una vez encontrado acuerdo entre las partes el acta de inventario deberá ser firmado a satisfacción por los responsables.

Además, la Administración *Concedente* y el Concesionario adicionarán a ese inventario la información existente en la Dirección de Planificación Sectorial del MOPT, que contiene el levantamiento integral de la red vial de la zona de influencia de la carretera San José – Caldera, incluyendo entre otras cosas: Anchos de calzada, estado de las carreteras nacionales, caminos cantonales clasificados, de las calzadas y de las banquetas (espaldones), mediciones de tránsito, y toda otra variable que influya en la capacidad de cada tramo de la red, para así detectar y controlar cualquier modificación de estos parámetros.

En caso de que durante el Período de Transición y a criterio del concesionario, sea necesario completar, actualizar, o validar esta información, los costos que implique dicha actualización, correrán por su cuenta.

El Inventario Vial referido surtirá únicamente efectos probatorios y se utilizará para demostrar que hubo un cambio, tanto físico como de tránsito, en la infraestructura de la carretera San José-Caldera concesionada o en el resto de la red vial de la zona de influencia. La existencia de un cambio futuro en la red vial relevante no implicará, necesariamente, que la Administración Concedente debe reestablecer el equilibrio financiero del contrato. Para poder ejercer el derecho al reestablecimiento del equilibrio financiero, el Concesionario deberá demostrar, además, (i) que el cambio en el Inventario Vial afectó el equilibrio económico y financiero previsto por el Concesionario, y (ii) que se cumplen los demás requisitos y condiciones regulados en la cláusula 3.15 de este contrato en relación con el reajuste del equilibrio financiero.

a) Levantamiento del Inventario: Es el levantamiento, para cada tramo de carretera que conforme la Red Vial Relevante, de todos aquellos parámetros que influyen en el cálculo de la capacidad de calzada o de su nivel de servicio (de acuerdo a los procedimientos establecidos por el Highway Capacity Manual 2000, publicado por TRB de los Estados Unidos), a los que se adicionarán el levantamiento del volumen y características del tránsito clasificado por clase de vehículo, el tiempo de viaje calculado por el método del vehículo flotante y de los peajes por clase de vehículo que existan en ese tramo.

El tiempo de viaje para un tramo será obtenido a partir de censos de velocidad por el método del vehículo flotante. Como referencia de tiempo de viaje de los tramos que componen la carretera San José-Caldera se aplicará como tiempo de viaje el que surja de la aplicación de la velocidad de diseño prevista en la cláusula 2.13.4.4 de este Contrato.

b) Actualización: *El inventario vial se actualizará periódicamente, no pudiendo mediar más de 5 (CINCO) años entre dos actualizaciones sucesivas.*

c) Procedimiento: *El Concesionario tendrá derecho al reestablecimiento del equilibrio económico financiero del contrato cuando una modificación en la Red Vial Relevante produzca una alteración en el patrón de viajes que circula por uno o más tramo de la Carretera San José – Caldera.*

Se considera que existe una alteración del patrón de viajes cuando la introducción de una alteración o mejoramiento en la Red Vial Relevante provoca una reducción del volumen de tránsito en uno o más tramos de la carretera San José-Caldera o un cambio de su composición, de forma que se afecten los ingresos reales del Concesionario.

Ante la previsión de la alteración de las condiciones geométricas, de tránsito y/o de calzada en uno o más tramos que conforman la Red Vial Relevante, la Autoridad de Aplicación deberá informar al Concesionario con antelación suficiente para realizar una actualización del Inventario Vial. En caso de incumplir la comunicación el Concesionario tendrá derecho a utilizar la información existente en la última actualización del Inventario Vial.

La actualización del Inventario Vial se complementará con un análisis posterior a la introducción de las alteraciones a fin de determinar si se han afectado los ingresos reales del Concesionario. La definición técnica del análisis a realizar será atribución del Concesionario.

2.14.1.1 Período de Transición

A partir del día hábil siguiente de la notificación al Concesionario de que se obtuvo el refrendo del Contrato por la Contraloría General de la República, se tendrá por iniciada formalmente la Transición. Durante la Transición, la Administración *Concedente* estará obligada a cooperar con el Concesionario en todas las tareas necesarias para garantizar que este último cuente con todas las condiciones y esté en capacidad de iniciar la construcción de las obras sin contratiempos. Para estos efectos la Administración *Concedente* integrará, junto con el Concesionario, una Comisión de Transición.

El Programa de Transición deberá ser práctico y eficaz para que el Contrato inicie exitosamente. El Concesionario deberá realizar un amplio proceso preliminar de debida diligencia (“due diligence”) para familiarizarse completamente con el proyecto, para coordinar con las Instituciones Públicas prestadoras de servicios públicos que se relacionen o puedan afectar la ejecución del proyecto y para estar en capacidad de iniciar los trabajos

de construcción inmediatamente al recibo de la orden de inicio por parte de la Administración *Concedente*.

2.14.1.2 Condiciones Precedentes a la Orden de Inicio.

Salvo lo establecido en la cláusula 1.8.3, *la Administración Concedente* dará la orden de inicio dentro de los cinco días hábiles siguientes a la fecha en que el Concesionario haya comprobado, a satisfacción de *ésta*, que ha cumplido con todas las condiciones precedentes detalladas y definidas a continuación:

- a) Que tiene aprobado por parte de *la Administración Concedente* y demás instituciones competentes, los planos, las especificaciones técnicas y el plan de ejecución, conforme a los requerimientos técnicos de la oferta técnica del adjudicatario, del Cartel y del contrato, de la sección o secciones del proyecto que se proponga iniciar. Para la obtención de las aprobaciones de *la Administración Concedente* se seguirá el procedimiento indicado en el Anexo 3. Para efectos de la orden de inicio será necesaria la aprobación de los planos generales de diseño que correspondan a las obras estructurales, de construcción, reconstrucción, ampliación, mejoramiento o rehabilitación. Los planos de ingeniería de detalle podrán ser aprobados con posterioridad a la orden de inicio, siempre asegurando que se respete el cronograma de obras previsto por el Concesionario.
- b) Que cuenta con la aprobación por parte del Ministerio de Ambiente y Energía de los permisos para la explotación de tajos que requiera para la construcción de las obras.
- c) Que tiene suscritos y vigentes los seguros exigidos en este contrato, de conformidad con el borrador preliminar que fuese aprobado por *La Administración Concedente* conforme al procedimiento y a las características de los seguros indicados en el Cartel de Licitación. Cualquier modificación a los términos y condiciones de las pólizas previamente aprobadas, requerirán de la aprobación previa y por escrito de *la Administración Concedente*
- d) Que ha coordinado con las Instituciones Prestadoras de Servicios Públicos la ejecución de los trabajos y que tanto los trabajos del Concesionario, como los que realizarán estas instituciones se encuentran debidamente programados.
- e) El Concesionario deberá presentar al CNC una copia certificada del cierre financiero con la entidad o entidades crediticia(s) que aportará(n) el financiamiento para el proyecto. Dicho documento deberá indicar los términos y condiciones finales en que fue aprobado el financiamiento incluyendo monto, términos de repago, intereses, condiciones precedentes para los desembolsos y cualquier otra información relevante..
- f) El Concesionario entregará el Programa de Trabajo detallado de ejecución de las obras incluidas en el contrato. El programa deberá elaborarse con base en un método que incluya,

entre otros aspectos, una ruta crítica de programación. Acompañando el programa de trabajo debe incluirse el Plan de Manejo del Tránsito durante el proceso constructivo, indicando el plan de desvíos de tránsito y los cierres parciales previstos durante la construcción, conforme a los términos del presente contrato.

g) El Concesionario deberá entregar un informe en el que indique que el personal clave para la ejecución de las obras, de conformidad con lo exigido en el presente Contrato, se encuentra contratado y disponible para iniciar labores a partir de la orden de inicio.

h) El Concesionario deberá haber rendido la garantía ambiental de cumplimiento para la etapa de construcción de conformidad con lo indicado en la cláusula 5.5. de este Contrato y tener aprobado el Plan de Gestión Ambiental por parte de la SETENA.

i) La Administración Concedente deberá haber finalizado la construcción de los cinco puentes mayores de la Sección II, y el Poder Ejecutivo haya realizado y formalizado en firme los procedimientos de expropiación y haber realizado los trámites necesarios para garantizar al Concesionario el libre uso, para los fines de este contrato, de los terrenos ubicados en el corredor principal de la ruta San José-Caldera, que sean necesarios para:

1. no afectar las estimaciones de volumen de tránsito contenidas en la oferta del Concesionario,
2. no afectar la posibilidad del Concesionario de cobrar los peajes, y
3. no impedir la construcción de la carretera de conformidad con las especificaciones técnicas contenidas en el Cartel, este contrato y la oferta del Concesionario. La carga de la prueba en relación con esta condición precedente estará a cargo de la Administración Concedente.

j) La Administración Concedente haya efectuado el Inventario de las Obras Existentes en el corredor vial concesionado, de conformidad con las cláusulas 1.4 (s) y 1.15.1 de este Contrato. Este inventario deberá estar concluido dentro de las seis semanas siguientes al refrendo del Contrato de Concesión. Si en esas seis semanas no estuviere completado este inventario, el período de transición se suspenderá hasta que haya que haya sido finalizado.

k) La Administración Concedente haya efectuado el Inventario de la Red Vial Relevante, de conformidad con las cláusulas 1.4 (s) y 1.15.1 de este Contrato.

2.14.1.3 Incumplimiento de las Condiciones Precedentes

El incumplimiento del plazo establecido para el cumplimiento de las condiciones precedentes a la orden de inicio, aparte de la multa establecida en este Contrato, podrá dar lugar, a juicio de la Administración Concedente, a la resolución del Contrato y a la ejecución de la garantía de cumplimiento, si tres meses después de vencido el término máximo para el período de transición el Concesionario no ha cumplido con las

condiciones precedentes a la orden de inicio por causas que le sean imputables. En tal caso se seguirá el procedimiento ordinario establecido en la Ley General de la Administración Pública para la resolución del Contrato. El acto administrativo que concluya el procedimiento ordinario podrá ser impugnado por cualquiera de las partes mediante los procedimientos de solución de diferencias previstos en la cláusula 9.2 de este contrato. En este caso, el acto administrativo quedará en suspenso hasta tanto no se dicte un laudo arbitral definitivo.

Si el cierre financiero no se realizare definitivamente por causas atribuibles a la Administración, el Concesionario tendrá el derecho de dar por terminado este contrato, y a la indemnización de todos los daños y perjuicios que se le hayan ocasionado. Esta resolución no operará de pleno derecho.

2.14.2 Inspección Técnica de Obra e Inspección Técnica de la Explotación

Corresponderá a la ITO la supervisión de la construcción de las obras, de conformidad con la cláusula 1.16 de este contrato. La ITO controlará el cumplimiento de los aspectos técnicos del contrato, para lo cual contará con el apoyo logístico y financiero de la Administración Concedente.

El Gerente de Proyecto y la ITO realizarán reuniones mínimo una vez al mes o cuando las condiciones de las obras lo ameriten, conjuntamente con los responsables del proyecto por parte del Concesionario, con el objeto de coordinar todas las acciones atinentes al proceso constructivo, según las responsabilidades de las partes. El Ingeniero Inspector de la Obra deberá preparar una ayuda de memoria de tales reuniones las que deberán ser firmadas a satisfacción por el Concesionario y el Gerente del Proyecto.

Corresponderá a la ITEO la supervisión del contrato en la etapa de explotación, de conformidad con la cláusula 1.16 de este contrato.

La Administración Concedente podrá ordenar que se incorporen a la ITO o a la ITEO, en calidad de asesores, aquellos profesionales o especialistas que a su juicio se requieran, sean personas físicas o jurídicas.

2.14.2.1 Plan de Autocontrol de Calidad de las Obras

El Concesionario deberá presentar a la Administración Concedente, conjuntamente con el Programa de Trabajo, el Plan de Autocontrol de Calidad de Obras, el cual deberá preparar de acuerdo con la metodología, procedimientos y equipamiento expuestos en su oferta y en

los documentos de aclaración de ésta, también deberá instalar su propio laboratorio de control de calidad, implementado con el equipo y el personal mínimo descrito en las aclaraciones de su oferta. La ITO solicitará al Concesionario los ensayos y/o certificados de calidad de los materiales utilizados durante la etapa de construcción con el fin de verificar la correcta ejecución de las obras estipuladas en el presente contrato.

2.14.2.2 Notificaciones y Control de Avance

Antes de iniciar cualquier trabajo, el Concesionario debe solicitar el permiso escrito de la Administración Concedente. Treinta días antes de iniciar las labores de construcción y reconstrucción, el Concesionario debe entregar la programación completa de la obra, a través de un diagrama de secuencia y los correspondientes diagramas de barras y ruta crítica ante el Gerente de Proyecto. También se entregarán las curvas de ocupación de mano de obra, de supervisión y uso de equipos. Asimismo, el Concesionario deberá aportar el Plan de Autocontrol de calidad de las obras, conforme a lo dispuesto en la cláusula 2.14.2.1 de este contrato. Estos programas deben ser revisados y aprobados por la Gerencia de Proyecto, con el apoyo de la ITO. A partir de su aprobación, estos programas servirán de base para ejercer el control de ejecución de los trabajos en periodos mensuales por parte de la ITO.

El Concesionario deberá proveer en forma magnética la programación realizada y el programa de cómputo correspondiente para que la Inspección Técnica pueda trabajar el programa y ejercer el control adecuado.

Con base en el programa general, el Concesionario preparará los planes semanales o bisemanales de obras que deben ser entregados a la Inspección al menos a las 12 horas del día viernes inmediatamente anterior a la semana de trabajo considerada. Estos programas deben incluir la fuerza de trabajo distribuida por actividad y por día, los equipos distribuidos por actividad y día y personal de supervisión a cargo de los distintos frentes de trabajo.

El Concesionario debe reportar al *Gerente de Proyecto*, por escrito, sobre cualquier factor ajeno a su control que afecte el desarrollo de las obras conforme a la programación definida, dentro de los 8 días hábiles posteriores a la fecha en que se produzca el problema. De lo contrario, no se reconocerá ni aprobará ningún cambio en el periodo de construcción contractual.

2.14.2.3 Acceso a Registros del Concesionario

La *Gerencia de Proyecto y la ITO* tendrá en todo momento acceso a todos los libros y medios de control que debe llevar el Concesionario, para comprobar cualquier dato que estime necesario sobre diseño, construcción, materiales, *especificaciones técnicas* y precios.

2.14.2.4 Trabajos Topográficos

Una vez iniciadas las obras de construcción nuevas, el Concesionario debe conservar y reponer los elementos que permitan replantear las obras en el sitio, teniendo permanentemente los instrumentos de topografía necesarios para esos efectos. Debe ejecutar el balizado del camino cada 100 m en las secciones nuevas a construir.

La Inspección Técnica controlará todos los trabajos topográficos y solicitará el registro de los datos en documentos pertinentes.

2.14.2.5 Ensayos

El Concesionario debe realizar los ensayos y análisis físicos y químicos necesarios según las Especificaciones Técnicas aplicables o las señaladas por la Inspección Técnica de la Obra para garantizar la calidad y durabilidad de los materiales y de los procesos constructivos.

El costo de los ensayos y la manipulación de muestras y testigos corre por cuenta del Concesionario durante toda la construcción y la explotación de la carretera.

El Concesionario está obligado a dar todas las facilidades del caso a la Inspección Técnica para la obtención de muestras y testigos. El Ingeniero inspector podrá observar y analizar los resultados de los ensayos ejecutados por el Concesionario o por laboratorios especiales contratados, debidamente *acreditado*.

La Inspección Técnica *de Obra* podrá *recomendar al Gerente de Proyecto* paralizar las obras si los ensayos respectivos de control no se realizan o si no se entregan los reportes de los resultados oportunamente. También esto expondría al Concesionario al pago de las multas establecidas en este contrato.

2.14.2.6 Servicio al Usuario

La empresa concesionaria debe instalar, mantener y divulgar adecuadamente el funcionamiento de un sistema de comunicación con los usuarios, que le permita conocer las

quejas o sugerencias que puedan surgir de la construcción o rehabilitación de la carretera de parte de los conductores y de los vecinos de la zona.

La *Gerencia de Proyecto* supervisará que esta labor se ejecute y que se atiendan las sugerencias si caben dentro de las responsabilidades del Concesionario y en las funciones de la carretera.

2.14.2.7 Daños a Usuarios e Instalaciones

El Concesionario será responsable del deterioro o daños que provoque sobre los usuarios o sus vehículos por negligencia de su personal o subcontratistas en la ejecución de las labores de construcción, reparación, rehabilitación o mantenimiento de la carretera. Esto será válido siempre que no se demuestre legalmente imprudencia o mala intención en la parte afectada para perjudicar al Concesionario.

2.14.2.8 Obligaciones de Proporcionar Información

El Concesionario queda obligado a proporcionar a la Administración Concedente, los siguientes datos:

- a) Informe mensual de avance de la construcción de las obras, según lo programado.*
- b) Informes mensuales sobre los problemas suscitados en la fase de construcción.*
- c) Informes trimestrales de avance en la gestión ambiental de acuerdo al Plan de Gestión Ambiental aprobado por la SETENA.*
- d) Listado del personal de trabajo, desglosado por especialidad y por fuente de trabajo.*
- e) Estadística quincenal de accidentes del trabajo y enfermedades.*
- f) Listado de equipos en obra, incluyendo las horas trabajadas por cada uno de ellos, al menos, una vez al mes.*
- g) Toda la información que se anota en el Cuaderno Bitácora deberá ser transferida al sistema de control de concesión.*

2.14.3 Consideraciones Ambientales

El Concesionario está obligado a conocer y mitigar los impactos ambientales que la operación de la carretera imponga sobre el medio ambiente y urbano. Durante la construcción, deberán aplicarse las recomendaciones contenidas en el informe de Evaluación del Impacto Ambiental del proyecto, y en particular en el Plan de Gestión Ambiental (PGA) que debe presentar el Concesionario ante la SETENA para la respectiva aprobación, de conformidad con la metodología presentada en su oferta y aclaraciones, una vez que cuente con los diseños y planos constructivos de las obras.

El Concesionario deberá ejecutar todas las precauciones razonables en la totalidad del desarrollo del proyecto para evitar la contaminación de ríos, arroyos o lagunas con contaminantes tales como químicos, combustibles, lubricantes, asfaltos, pinturas y otros desperdicios peligrosos, los que de ninguna forma podrán ser descargados en o cerca de ríos, arroyos, lagunas (naturales artificiales) o canales. También deberá sujetarse a las disposiciones de la Legislación Nacional en lo referente a explotación de sitios de préstamo, disposición de materiales de desecho, uso de sustancias químicas, evacuación de aguas y corte de árboles, y cumplir con lo establecido en el Plan de Gestión Ambiental (PGA) aprobado por SETENA.

2.14.4 Descubrimientos Arqueológicos, Paleontológicos o Minerales de Interés

En el evento del descubrimiento de ruinas prehistóricas, campos de enterramiento, fósiles, u otros artículos arqueológicos, el concesionario deberá actuar inmediatamente paralizando temporalmente los trabajos en el sitio del descubrimiento y notificar al Ingeniero Inspector y a la Administración Concedente la que inmediatamente comunicará al Museo Nacional, ente encargado de la investigación y evaluación de dichos descubrimientos, lo mismo que a la Secretaría Técnica Nacional Ambiental del MINAE.

Si con motivo de los descubrimientos arqueológicos se produjeran paralizaciones o retrasos en las obras se *suspenderá el cómputo del* plazo de la construcción, *y por ende el de la concesión, mientras se mantenga la causa del retraso o paralización.* Además deberá indemnizar al Concesionario mediante compensación directa, por todos los daños y perjuicios que se le causaren en el caso que aumenten los costos de la construcción o se impida la puesta en servicio de la obra y el cobro de peajes según el cronograma establecido. El monto de la indemnización será determinado con base en la fórmula para el equilibrio económico-financiero del Contrato.

2.14.5 Uso y Aprovechamiento de Material

La Administración *Concedente* autoriza al Concesionario y subcontratistas a utilizar y aprovechar todo el material que extraiga durante la construcción de la carretera, siempre y cuando ese material sea utilizado en las obras de rehabilitación, mejoramiento, construcción y conservación de la carretera San José-Caldera concesionada. El material a que se refiere esta cláusula comprende, entre otros: Suelo, arena, roca y los subproductos resultantes del procesamiento de los anteriores para ser usados como rellenos y/o agregados en los distintos paquetes estructurales que forman parte de la carretera en sí misma. El Concesionario y subcontratistas no tendrán que pagar suma alguna a la Administración *Concedente* en contraprestación por la utilización y aprovechamiento del material referido. La extracción y aprovechamiento de ese material no implicará que el Concesionario y

subcontratistas están explotando un tajo ni requerirá que el Concesionario y subcontratistas obtengan los permisos, licencias y autorizaciones requeridos para ese tipo de actividad.

2.14.6. Efectos por la Destrucción Parcial o Total de la Obra

En caso de destrucción parcial o total de la obra durante la construcción y/o explotación por causas imputables al Concesionario, éste estará obligado a su reparación total sin derecho a reembolso por parte de la Administración *Concedente* o ajuste en las tarifas que pagan los usuarios. Si el Concesionario no cumple con su obligación de reconstruir las obras, se estará ante un incumplimiento grave y la Administración *Concedente* podrá proceder a resolver el contrato, aplicando las normas de indemnización definidas en la ley, el Cartel y este contrato de concesión.

El Concesionario podrá hacer uso para los efectos del párrafo anterior de las indemnizaciones producto de la aplicación de las pólizas de seguros que mediante esta Contrato se obliga a suscribir. No obstante, en caso de que por cualquier motivo el ente asegurador no realice la indemnización correspondiente, este hecho no exime al Concesionario de proceder a su reparación total sin derecho a reembolso por parte de la Administración *Concedente* o ajuste en las tarifas que pagan los usuarios.

En caso de destrucción parcial o total de la obra durante la construcción y/o explotación, se aplicará en su reparación o reconstrucción el producto de las indemnizaciones de las pólizas de seguros correspondientes, conforme a lo establecido en la cláusula 4.7. del contrato.

2.14.7 Modificación del Plazo de Puesta en Servicio de las Obras

Si durante la ejecución de la obra se produjeran atrasos ocasionados por fuerza mayor o caso fortuito, el Concesionario deberá presentar a la *Gerencia de Proyecto* la *solicitud justificada de prórroga del Plazo de Construcción* por escrito antes de que transcurran 8 días *hábiles* desde que se haya producido *el evento*; pasado ese período no se aceptará *solicitud* alguna. La Administración *Concedente* evaluará la *solicitud*, y solicitará al Concesionario, si fuera necesario, que aporte las pruebas necesarias para comprobar las razones alegadas para la prórroga, así como la cuantificación de la prórroga requerida. El Gerente de Proyecto estudiará el caso con el apoyo de la Inspección Técnica de Obra, tomando en cuenta las razones invocadas por el Concesionario para justificar el atraso y propondrá a la Administración *Concedente*, la aceptación o rechazo y la ampliación del plazo. Será responsabilidad del Concesionario la aportación de las pruebas que permitan comprobar la ocurrencia del suceso que produjo los atrasos.

Los antecedentes sometidos a consideración de la Administración *Concedente* en relación con una modificación de plazo, deben incluir una reprogramación, aprobada por la

Inspección Técnica de Obra, del Programa de Trabajo vigente y la actualización de la garantía respectiva.

El Concesionario no tiene derecho a prórroga de plazo por los atrasos que puedan experimentar los trabajos, a consecuencia del rechazo que efectúe la *Administración Concedente*, de materiales u obras que no cumplan con las condiciones del Contrato.

No se concederán prórrogas cuando estén vencidos los términos de ejecución previstos en el programa de trabajo.

2.14.8 Personal Destinado a la Ejecución de la Obra

2.14.8.1 Equipo Profesional

El Concesionario deberá asignar el personal profesional durante la construcción indicado en su Oferta Técnica y aprobado por la *Administración Concedente*. El Gerente General tendrá la calidad de Director del Proyecto y deberá tener dedicación exclusiva y una jornada de tiempo completo en la gestión y supervisión del proyecto. Un ingeniero residente será el Gerente Técnico de Pavimentos, otro ingeniero residente será el Gerente Técnico para obras estructurales.

Cuando el Concesionario requiera la sustitución del personal clave de la obra deberá presentar la solicitud por escrito *la Gerencia de Proyecto* para la debida aprobación. En dicha solicitud deberá detallar el personal que se dispone sustituir, presentando las respectivas currículum vite. Los nuevos profesionales designados por el Concesionario deberán cumplir con los requisitos mínimos señalados en las Bases Técnicas de este Contrato *y el Cartel de Licitación* y no se podrá realizar la sustitución hasta tanto la misma no haya sido formal y previamente aprobada.

2.14.8.2 Responsabilidad Laboral del Concesionario

Para todos los efectos legales, el Concesionario tendrá la responsabilidad total y exclusiva de su condición de empleador con todos sus trabajadores. El Concesionario queda especialmente sujeto a las disposiciones contenidas en el Código de Trabajo y a la legislación que regula las relaciones con sus trabajadores, a las leyes, reglamentos y estatutos sobre prevención de riesgos que sean aplicables a la ejecución de las obras.

Es obligación del Concesionario efectuar la denuncia de los accidentes del trabajo y de las enfermedades profesionales de conformidad con las disposiciones legales vigentes, debiendo informar a la ITO, de los hechos ocurridos, haciendo entrega, cuando corresponda, de tales denuncias.

Handwritten signature and initials in the bottom right corner of the page.

2.14.8.3 Subcontrataciones

El Concesionario podrá subcontratar total o parcialmente cualquier tipo de actividad comprendida dentro de sus obligaciones contractuales. No obstante, en materia de subcontratos de obra, el Concesionario estará sujeto a las siguientes disposiciones:

El subcontratista de obra no puede tener prohibición para contratar con la Administración Concedente, de conformidad con el artículo 22 de la Ley de Contratación Administrativa.

En los casos en que una subcontratación de obra específica supere la suma de doscientos cincuenta mil dólares (\$250.000), el Concesionario deberá informar, dentro con al menos 8 días antes al inicio de las obras o servicios que ejecutarán subcontratistas, al Gerente del Proyecto, con la descripción general de las actividades que ejecutarán Adicionalmente deberá acompañarse de una declaración jurada firmada por el representante legal del subcontratista de que no tienen impedimento para contratar con la Administración Concedente y una certificación notarial respecto a la naturaleza, monto y propiedad de las acciones del subcontratista, así como sus representantes legales. Este último requisito no aplicará si el subcontratista es extranjero.

En caso de que el Concesionario desee subcontratar más de un cincuenta por ciento del total de la construcción de la obra, deberá presentar, con una anticipación de quince días, para la aprobación de la Administración Concedente la lista de los subcontratistas con sus correspondientes atestados, los cuales no podrán tener impedimento para contratar con la Administración. Copia del borrador del contrato entre el Concesionario y estos subcontratistas deberá ser entregada a la Administración Concedente, quien se podrá oponer a la subcontratación solicitada, si por razones fundadas considera que la empresa a subcontratar no reúne las condiciones mínimas exigidas normalmente para el objeto del contrato que se trate. En este último caso, la Administración Concedente deberá comunicar al Concesionario su oposición en el plazo de quince días.

No se entenderá como subcontrato los trabajos que desarrollen empresas cuyos dueños o sus respectivas subsidiarias, o representantes legales sean accionistas de la sociedad concesionaria y que acrediten su experiencia como constructoras calificadas para la ejecución de las obras. Tampoco se entenderán como subcontratos, los que se realicen con las empresas que formen parte del consorcio concesionario.

El Concesionario no podrá suscribir subcontratos que contravengan lo dispuesto en el Contrato o que tengan como efecto alterar la distribución de riesgos entre el Concesionario y la Administración Concedente.



2.14.9 Recepción del Proyecto e Inicio del Cobro por Parte del Concesionario

Las obras viales deberán contar con el señalamiento horizontal y vertical completo, con las bahías para autobuses debidamente construidas y demás detalles definidos en las Bases Técnicas del Cartel o del presente contrato para aceptar el proyecto.

Las secciones u obras de proyecto que se vayan completando antes de finalizar todo el proyecto, estarán disponibles para su funcionamiento tan pronto como sea técnicamente posible. En cuanto cada Sección del proyecto reciba la Autorización de Puesta en Servicio Provisional (ver cláusula 2.16.7.2 de este contrato), el Concesionario podrá iniciar el cobro de peaje en la respectiva Sección de la carretera, cuando la respectiva Sección esté habilitada.

2.14.10 Pesos Máximos y Dimensiones de los Vehículos

En caso de que el Concesionario se vea en la necesidad de trasladar plantas de construcción, maquinarias o unidades prefabricadas o parte de las unidades de la obra por una carretera o puente, y este desplazamiento pudiese ocasionar desperfecto o daños, deberá solicitar previamente autorización a la *Administración Concedente*.

Para lo anterior deberá informar acerca del peso y demás detalles de la carga que requiere movilizar y acerca de sus proposiciones para proteger o reforzar dichas carreteras o puentes. Tales trabajos de protección o refuerzo, después de la aceptación de las *Administración Concedente*, deberán ser realizadas por el Concesionario por su cuenta y bajo su responsabilidad, sin perjuicio de la garantía que en cada caso exija la Administración.

En todo caso, el Concesionario deberá cumplir con las normas vigentes en cuanto a cargas y dimensiones máximas autorizadas para circular por los caminos y carreteras de Costa Rica, según lo establecido por el Departamento de Pesos y Dimensiones de la Dirección General de Transporte Público del M.O.P.T. y el Reglamento sobre Vehículos de Carga, Decreto N° 10 del 15 de diciembre de 1963.

2.14.11 Ocupación, Cierres o Desvíos de la Ruta Concesionada

Desde la orden de inicio el Concesionario asumirá plena responsabilidad por el cuidado y mantenimiento de la obra. Es responsabilidad del Concesionario la reparación de cualquier daño que pudiera producirse, por cualquier causa, con la mayor brevedad posible, con el fin de mantener en óptimas condiciones tanto la obra como el servicio prestado.

Durante el período de construcción el Concesionario deberá proporcionar y mantener el personal necesario (guardas, misceláneos, etc.), y las condiciones mínimas, tales como cercas, luces de alumbrado, señales de protección de obra, etc., suficientes para asegurar la protección de la obra, la seguridad y comodidad de los usuarios y del propio personal.

El Concesionario deberá mantener operables para todo tipo de vehículos por lo menos dos carriles de la vía principal, lo mismo que los caminos públicos o variantes por los que fuere necesario desviar el tránsito a causa de la ejecución de las obras contratadas. Asimismo deberá reparar los daños causados y/o mantener los caminos públicos que utilice para transportar los materiales que incorporará a la obra.

2.15 Del mantenimiento de la obra

2.15.1 Aspectos Generales sobre Conservación y Mantenimiento

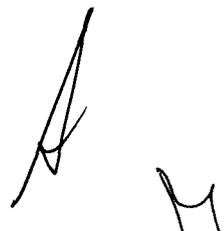
El Concesionario será responsable de realizar un efectivo mantenimiento de la vía concesionada, así como de las obras accesorias, de acuerdo con los términos del presente contrato. De esa manera deberá estar pendiente de la prevención y solución de los problemas que se presenten a causa de su uso, durante todo el periodo de explotación del proyecto. Por lo tanto será responsabilidad del Concesionario brindar al usuario siempre el nivel de servicio para el que la carretera fue diseñada, según lo especificado en las secciones de 2.15.2 a 2.15.5 de este contrato.

El Concesionario deberá formular y proponer a la *Administración Concedente* un programa de conservación para mantener en buen estado la estructura de la calzada del camino, sus obras complementarias y las obras anexas, de manera que las condiciones de seguridad y comodidad sean óptimas. En este caso el programa de conservación debe incluir las actividades relacionadas con el mantenimiento y rehabilitación de las radiales, intercambios, vías marginales y demás obras accesorias del proyecto, tales como puentes peatonales, bahías para autobuses, áreas de servicio, etc. involucradas en el proyecto.

Los trabajos de conservación serán de dos tipos: La conservación de la calzada propiamente dicha (ya sea periódica o diferida) y la conservación de las obras complementarias a ésta (conservación rutinaria), tales como, obras de drenaje, mantenimiento de espaldones, conservación de alcantarillas en general y estructuras y limpieza del derecho de vía.

Respecto del primer tipo de trabajos, la frecuencia, calidad e intensidad con que se realice dependerá directamente del estado de la calzada. Los trabajos correspondientes a las obras complementarias a la calzada deberán efectuarse rutinariamente y en forma rigurosa.

Las operaciones básicas de conservación de la calzada (conservación periódica) son, para un pavimento de asfalto: Bacheo simple, bacheo mayor con reposición de carpeta; para



pavimento rígido: Relleno de juntas y grietas y reposición de losas. Las operaciones de mantenimiento mayor de la calzada (conservación diferida), incluyen cualquier obra que permita mantener el servicio de la calzada, dentro de los márgenes previstos, incluyendo su reposición o repavimentación si los indicadores respectivos así lo determinaran.

Las operaciones básicas de la conservación de las obras complementarias incluyen : Limpieza, reposición de material y readecuación de superficie de espaldón, rehabilitación de cunetas, tragantes, fosos, cabezales, drenajes y otras obras de drenaje, eliminación de materiales de derrumbes en cortes, reparación y/o peinado de taludes, pintura, protección y reparación de puentes y otras estructuras, protecciones fluviales, limpieza y reposición de señales, demarcación de pavimento y reposición obras de seguridad e iluminación.

El programa de mantenimiento deberá extenderse también a las obras de conservación de las Radiales, calles marginales, intersecciones e instalaciones y servicios anexos del camino (Casetas de Peaje, Casetas Telefónicas y Áreas de Servicio)

El Concesionario podrá subcontratar el mantenimiento y conservación de las obras, siempre que se cumpla con lo estipulado en el presente contrato. No obstante, en todo caso el Concesionario será el único responsable ante la Administración.

A continuación se describen los indicadores que utilizará la Administración *Concedente* para establecer las respectivas obras de mantenimiento y conservación que deberá realizar el Concesionario durante la explotación del proyecto.

2.15.2 Indicadores para Pavimento Asfáltico

Los siguientes son los indicadores máximos y mínimos para medir el estado del pavimento asfáltico. El Concesionario asume la responsabilidad de mantener el pavimento dentro de los valores establecidos, tanto durante todo el periodo de explotación de la concesión como al término de ella.

a. Índice de Rugosidad Superficial (IRI)

Con respecto a la irregularidad superficial, se hace presente que el pavimento en servicio deberá mantener un valor del IRI menor o igual a 3.5 m/Km. Se deberán efectuar las acciones de conservación antes que la media móvil de 5 tramos de 200m supere el IRI de 3.5 m /Km. Para estos efectos el IRI se medirá en tramos de 500 m. El Concesionario deberá efectuar las acciones de conservación necesarias para evitar que el deterioro supere este valor.

b. Ahuellamiento: *Son hundimientos que se presentan en la superficie de rodadura a lo largo de las zonas utilizadas por las llantas de los vehículos, debido a la canalización del*



*tránsito, sobrecargas de los vehículos, deficiencias en la estructura o inestabilidad de la subrasante. **Máximo permitido:** 15 mm y no más de 50 m/Km.*

***c. Agrietamiento (%):** 15% de superficie afectada máximo, por kilómetro. Se deberán controlar las grietas de alta severidad que causan daños estructurales en los pavimentos y se efectuarán acciones correctivas mayores, consistentes en el reemplazo de los pavimentos en el área afectada.*

Grietas tipo Piel de Cocodrilo de alta severidad: Se aceptará como máximo un 10% de superficie afectada con grietas por kilómetro.

Grietas transversales y longitudinales de alta severidad máximas: 10% de superficie afectada máximo por kilómetro.

***d. Desprendimientos de áridos (%):** No se permite*

***e. Baches abiertos:** Ninguno*

f. Resistencia al Deslizamiento:

Un Coeficiente de fricción mínimo de 0.55 en pendientes mayores del 6% y en intersecciones, y de 0.45 en tramos rectos con pendientes menores del 6%.

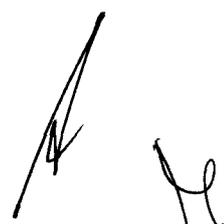
La evaluación de la Resistencia al Deslizamiento se realizará dividiendo la vía en Sectores de 5 (cinco) Kms a los que se les realizarán mediciones de Resistencia al Deslizamiento en tangente y en curva, utilizando el péndulo del T.R.R.L., siguiendo la norma A.S.T.M. E303-69

g. Deformaciones superficiales de Pavimentos Asfálticos:

No se permite en ninguna zona del pavimento asfáltico, la existencia de corrugaciones (serie de ondulaciones constituidas por crestas y depresiones perpendiculares a la dirección del tránsito), ni de hinchamientos (abultamiento o levantamiento localizado en la superficie del pavimento), ni de hundimientos (depresión o descenso de la superficie del pavimento). Igualmente no se aceptará ningún tipo de exudación del asfalto.

h. Espaldones:

No se permitirán baches abiertos ni descensos superiores a 1 cm. Entre estos últimos se considera la junta entre la superficie de rodamiento y el espaldón.



2.15.3. Indicadores para Pavimento Rígido:

a) Rugosidad Superficial

El pavimento rígido construido debe tener un índice de rugosidad inicial de 2.0 o menor, medido en tramos de 500 metros de longitud para que sea aceptable por la Inspección Técnica.

La rugosidad superficial se controlará mediante el valor medido del índice de rugosidad superficial en mm/m o m/Km en tramos de 500 metros de longitud. Este índice debe tener un valor máximo de 3.0 durante el periodo de explotación. Si la Inspección de la Explotación determina que este valor es mayor de 3.0 en cualquier tramo, el Concesionario deberá realizar las labores pertinentes (esmerilado, reemplazo de losas o reparación de juntas) para restaurar la regularidad superficial.

b) Agrietamiento:

Se controlarán las grietas de alta severidad que causan daños estructurales en los pavimentos y se efectuarán acciones correctivas mayores, consistentes en el cambio de los pavimentos en el área afectada. No más de un 15 % de las losas de un grupo de 40, podrán presentar grietas de alta severidad.

c) Baches Abiertos:

No se aceptará la existencia de ningún tipo de bache abierto.

d) Espaldones:

No se permitirán baches abiertos ni descensos superiores a 1 cm. Entre estos últimos se considera la juntura entre la superficie de rodamiento y el espaldón.

e) Escalonamiento Máximo:

6 mm. Se medirá en forma puntual durante la Inspección Visual.

2.15.4 Medición de los Indicadores

El estado del pavimento será evaluado por la Inspección Técnica de Obra por medio de muestreos e inspecciones al azar, durante todo el período de la concesión y de estudios específicos efectuados en toda la longitud, de conformidad con los estándares y prescripciones definidas en las cláusulas 2.15.2 y 2.15.3 del presente Contrato. Los procedimientos de medición de cada uno de los indicadores serán realizados conforme a la metodología que determina el Sistema de Planeación y Evaluación del Mantenimiento. Para efectuar las evaluaciones se utilizarán los elementos que se indican a continuación:



- *Índice de Rugosidad Superficial (IRI): Se medirá con el perfilómetro óptico o con el Mays-meter.*

- *Ahuellamiento: Se medirá con perfilógrafo transversal o en forma continua con el perfilómetro óptico.*

- *Agrietamiento: Desprendimiento de áridos y baches abiertos se obtienen mediante inspección visual del pavimento.*

- *Resistencia al deslizamiento: El dispositivo con que se medirá la resistencia al deslizamiento es el "mu-meter". Este dispositivo permite obtener directamente el coeficiente de rozamiento entre neumático y pavimento a velocidad normal de circulación, y por ello resulta ser el más indicado para la evaluación.*

Si durante el período de la Concesión estos equipos son reemplazados por otros que el desarrollo tecnológico aconseje, se utilizarán los nuevos equipos corrigiendo además los umbrales y mediciones adecuadamente, conforme a los estándares internacionales que se determinen.

2.15.5 Mantenimiento Periódico de pavimentos asfálticos

Para el pavimento asfáltico las operaciones básicas de conservación de la calzada (conservación periódica) son: Bacheo simple, bacheo mayor con reposición de carpeta, recubrimiento con carpeta delgada. Las actividades de mantenimiento periódico de pavimentos asfálticos corresponden a:

2.15.5.1 Bacheo mayor:

Consiste en la remoción de secciones falladas de carpeta asfáltica y base (si es necesario) y restitución con nuevo material de base y mezcla asfáltica preparada en planta, para reparar bacheos o depresiones grandes y aisladas, con material que debe ser compatible con el que ya existe.

2.15.5.2 Sello:

Consiste en una aplicación de tratamiento superficial asfáltico o "Slurry seal" para evitar la penetración del agua por juntas o fisuras y prologar la vida de la superficie. Se aplicará cuando la condición general del pavimento sea buena pero presente escamaduras, grietas o fisuras que permitan la penetración del agua. (Arena o lechada).

2.15.5.3 Recubrimiento con carpeta delgada:

Consiste en la aplicación de una carpeta delgada (3 cm.) de concreto asfáltico, después de un bacheo con asfalto.

2.15.6. Mantenimiento Periódico para Pavimentos Rígidos

En el caso del pavimento rígido se requiere el mantenimiento frecuente de sus juntas y losas para garantizar la durabilidad de la estructura. El plan de mantenimiento debe establecerse anualmente por adelantado y ejecutarse oportunamente utilizando los materiales y equipo idóneos para la limpieza y rellenado de juntas.

2.15.6.1. Mantenimiento de Juntas

El Concesionario tiene la responsabilidad de realizar el mantenimiento frecuente de las juntas de los pavimentos rígidos para garantizar la durabilidad de la estructura. Este plan de mantenimiento debe establecerse anualmente por adelantado y ejecutarse oportunamente utilizando en ello los materiales y equipos idóneos para la limpieza y el rellenado de juntas.

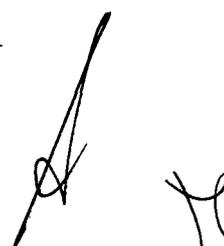
La Inspección Técnico de Obra inspeccionará las juntas cada seis meses y aprobará la labor del Concesionario en este aspecto. Si el trabajo no es satisfactorio, el Concesionario debe ajustarse a las peticiones de la Inspección Técnica.

2.15.6.2 Mantenimiento de Losas

El Concesionario está obligado a reparar aquellas losas que presenten grietas en sus esquinas o en cualquiera de sus secciones con la mayor brevedad posible. Se podrá utilizar un método de reparación de losas (medio espesor o espesor completo) para realizar esta labor. Esta obligación también se extiende a los espaldones del proyecto, las bahías de parada, radiales e intersecciones.

La Inspección Técnica *de Obra* supervisará la existencia de grietas cada tres meses y comunicará su informe al Concesionario después de cada inspección.

Al caducar la Concesión, el pavimento no debe tener losas quebradas ni juntas sin el relleno adecuado. El muro divisorio y el sistema de iluminación y de drenaje deben estar funcionando perfectamente. Así mismo, la señalización y las zonas verdes deben estar en perfecta condición. De existir algún defecto a juicio de la Inspección Técnica, éste debe ser reparado antes de regresar la carretera a la *Administración Concedente*.

Handwritten signatures in black ink, located in the bottom right corner of the page. There are two distinct signatures, one larger and more stylized, and one smaller and simpler.

2.15.7 Mantenimiento Rutinario

El Concesionario debe realizar el mantenimiento rutinario de tipo preventivo incluyendo principalmente las siguientes actividades: remoción, desmonte, limpieza y chapea, limpieza de cunetas y contracunetas, limpieza de alcantarillas y cabezales, señalamiento horizontal y vertical, bacheo con mezcla asfáltica o emulsión asfáltica (para tratamientos superficiales), limpieza de derrumbes y espaldones, etc. Estas tareas deben realizarse en forma continua y sostenida, a través del tiempo, de tal modo que siempre estén en óptimas condiciones de funcionamiento y no se constituyan en una amenaza para la durabilidad del proyecto, la visibilidad de los usuarios ni el nivel de servicio y seguridad de la carretera.

2.15.7.1 Plan de Mantenimiento:

El 30 de noviembre de cada año el Concesionario presentará por adelantado el Plan Anual de Mantenimiento, el cual debe detallar todas las actividades que ejecutará durante el año siguiente. Este plan será objeto de discusión y modificación entre *la Administración Concedente* y el Concesionario. El Plan Anual de Mantenimiento deberá ser aprobado por el CNC para su ejecución. Dicho Plan podrá ser modificado según los requerimientos que *la Administración Concedente* determine, conforme a los estándares e indicadores definidos en el presente Contrato. El Concesionario deberá incluir en sus informes de labores trimestrales las actividades de mantenimiento rutinario que ha realizado durante los periodos correspondientes.

Las principales actividades de mantenimiento exigidas al Concesionario, conforme a los términos del presente contrato se describen a continuación:

a) Chapea:

Consiste en recortar, amontonar, cargar y acarrear a botaderos aprobados por el Ingeniero Inspector Técnico, todo el exceso de vegetación mayor a los 5 cm. sobre el terreno natural del derecho de vía, incluyendo espaldones y taludes. En los tramos sembrados de plantas ornamentales y árboles, deben tomarse las precauciones del caso para evitar el deterioro de los mismos. No se permitirá la quema de basura ni desechos en el derecho de vía.

b) Eliminación de maleza mediante sustancias químicas u otros medios:

Este trabajo consiste en rociar la vegetación del derecho de vía con sustancias químicas que sequen la maleza (zacate gigante) incluyendo espaldones y taludes. Las sustancias químicas (herbicidas) por usar, deberán ser aprobadas previamente por el Ingeniero Inspector. En los tramos sembrados de plantas ornamentales y árboles deben tomarse las precauciones del caso para evitar daños y el deterioro de los mismos. Podrá utilizarse otro tipo de sistemas de control de maleza como la siembra de plantas (maní silvestre u otras), que eviten el uso



de sustancias químicas. Estas propuestas deberán contar con la aprobación *de la Administración Concedente* para su implementación.

c) Limpieza de cunetas:

Consiste en la limpieza de cualquier tipo de materiales depositados en las cunetas, así como el cargado y acarreo de desechos a botaderos aprobados previamente por la Administración. La limpieza deberá ser tal que permita la evacuación de las aguas pluviales en forma lateral, por las cunetas durante todo el año. No se permitirá dejar cordones o camellones de material suelto o removido de las cunetas en el lado interno o externo de las mismas. No se permitirá botar desechos de material producto de la limpieza en cuencas, ríos o en lugares que puedan atentar contra la estética o la ecología de la zona.

d) Limpieza de cabezales, tomas y alcantarillas:

Consiste en la limpieza total, cargado y acarreo a botaderos, previamente autorizados por *la Inspección Técnica de Obra*, de los desechos provenientes de la limpieza de alcantarillas. La limpieza deberá ser total, de forma que las aguas pluviales corran sin obstrucción alguna, razón por la cual las alcantarillas se mantendrán completamente limpias (sin obstrucción alguna) durante todo el año. No se permitirá dejar desechos en montículos cercanos a dichas obras, de botar material producto de la limpieza en cuencas, ríos o en lugares que puedan atentar contra la estética o la ecología de la zona.

e) Limpieza de canales:

Consiste en la limpieza total, cargado y acarreo a botaderos previamente autorizados por *la Inspección Técnica de Obra*, de los desechos provenientes de la limpieza de canales. La limpieza deberá ser tal que garantice el escurrimiento normal, sin obstrucción alguna de las aguas pluviales durante todo el año. No se permitirá dejar desechos en montículos cercanos a los canales, ni botar material producto de la limpieza en cuencas, ríos o en lugares que puedan atentar contra la estética o la ecología de la zona.

f) Ajuste de tapas de pozos de registro y/o válvulas:

Consiste en ajustar la altura de las tapas de pozos de registro y/o válvulas de tal manera que queden al nivel de la superficie de rueda terminada. Se deberá dejar debidamente acabadas las áreas circundantes a la tapa, una vez ajustada.

g) Espaldones pavimentados:

Serán considerados como tales los así consignados en los inventarios viales, debiendo diferenciar los que poseen capacidad estructural para absorber esfuerzos del tránsito y

detención de vehículos, de los estabilizados con riegos, tratamientos superficiales o carpetas de escaso espesor.

h) Espaldones con capacidad estructural:

Deberán responder a un estado que resulta de una evaluación cuantitativa de los siguientes parámetros, indicándose para ellos los valores máximos admisibles por kilómetro.

- Hundimiento: 30 mm
- Fisuración: Tipo 4 en menos del 30% de la superficie evaluada
- Desprendimiento: Peladuras y baches abiertos 0 (cero)
- Espaldones de tierra anexos: mínimo 0,50 mts. de ancho.

Los espaldones pavimentados sin capacidad estructural responderán a un estado que resulta de evaluar las siguientes condiciones:

- No deberán presentar sectores con desprendimiento y/o ahuellamientos.
- Deberán poseer una adecuada pendiente transversal conforme a las normas de diseño y el riego, tratamiento superficial o carpeta protectora, deberá mantenerse sin fisuras o desprendimientos que favorezcan la penetración del agua.

i) Espaldones de tierra:

Estos responderán a un estado que resulta de una evaluación de las siguientes condiciones aplicables para espaldones de tierra existentes en tramos que no tienen espaldones pavimentados.

- No deberán presentar sectores con erosiones y/o ahuellamientos, ya sean producidos por la acción del tránsito o por factores climáticos.
- Deberán poseer una adecuada pendiente transversal conforme a las normas de diseño, ancho no inferior a tres (3) metros y cobertura total de tapiz vegetal o superficie firme y estable obtenida a través de la aplicación de enripiados y/o capas de otros materiales aptos para este objetivo (toscas, suelos, calcáreos, etc.)
- En ningún momento se permitirán sectores con los espaldones descalzados, de tal manera que la diferencia entre el borde de la calzada y el nivel del espaldón supere los 0,03 m

j) Limpieza de derrumbes:

Cuando se presente un derrumbe en la carretera el Concesionario deberá agilizar la limpieza para restablecer el servicio lo más pronto posible. La eliminación rápida del



derrumbe debe estar coordinada con una razonable elección del sitio de descarga del material de desecho, ya que éste debe reunir ciertas condiciones que faciliten el trabajo. Estos sitios deben ser amplios que faciliten el desplazamiento de los vehículos de descarga y también de los que realizan labores adicionales. Es indispensable que los sitios escogidos para la descarga del material de relleno no provoquen la desviación u obstrucción de salidas o entradas del agua en cunetas, tuberías, canales, etc.

Por ninguna razón los materiales que provienen de derrumbes se deben colocar sobre taludes de relleno, a menos que sean adecuadamente compactados y conformados, para prevenir deslizamientos futuros por saturación.

Uno de los aspectos fundamentales a considerar en la limpieza de derrumbes, es la colocación de señales de seguridad que minimicen los riesgos de accidentes. A su vez, el Concesionario deberá utilizar los medios de comunicación masivos para avisar a los usuarios de la vía las condiciones en que se encuentra la misma.

2.15.7.2 Mantenimiento Periódico

Adicionalmente, para el mantenimiento periódico se deben realizar las siguientes actividades para la reparación de cunetas, alcantarillas y cabezales, así como actividades tales como:

a) Pintura de puentes:

Consiste en la aplicación de pintura para preservar la estructura y extender su vida útil (dos veces al año), previo cepillado de las áreas deterioradas.

b) Reparación de cercas:

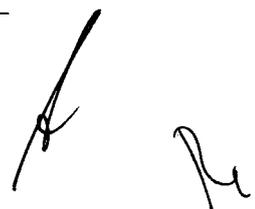
Consiste en la reparación o reposición del cerco ausente o dañado, del derecho de vía para evitar intrusos.

c) Mantenimiento de señalamiento:

Consiste en la limpieza, reparación y reposición de señales verticales, así como la reposición de la pintura de la demarcación horizontal (repintado de líneas y letreros) y la restauración de capta luces.

d) Mantenimiento de barandas:

Consiste en la reparación y/o reposición de secciones flexibles o rígidas de barandas.

Handwritten signatures in black ink, located at the bottom right of the page.

2.15.8. Actividades de Rehabilitación

La rehabilitación consiste en restablecer el nivel de servicio de una estructura llevándola a su estado original. El Concesionario deberá realizar la rehabilitación de los principales componentes de la infraestructura vial, es decir: De las estructuras que componen el sistema de drenaje, tales como: Alcantarillas, cabezales, cunetas, contracunetas, colectores transversales, canales, bombeo de la superficie de ruedo, subdrenajes, etc.; superficie de ruedo, taludes, estructuras de contención, puentes y reconstrucción de secciones del camino, cuando sea indispensable.

Para el pavimento asfáltico las actividades de rehabilitación consisten en la colocación de capas de asfalto o sustitución de carpetas, de acuerdo con lo siguiente:

2.15.8.1. Capa de asfalto:

Consiste en la colocación de una capa de asfalto de 4 a 7 cm. de espesor, sobre la carretera para mejorar la capacidad estructural de la misma.

2.15.8.2 Sustitución carpeta asfáltica:

Consiste en el perfilado de la carpeta existente y su sustitución con nueva mezcla.

2.15.8.3 Construcción o reposición de obras:

Esta actividad consiste en la construcción o reposición de muros de retención, cabezales, alcantarillas, cajas y estructuras auxiliares para evitar daños a la carretera o a las alcantarillas por derrumbes o erosión.

Para definir el respectivo Programa de Trabajo de las obras de rehabilitación, el Concesionario tomará como base los resultados de las propias evaluaciones sobre el estado de las obras y aquellas que *la Administración Concedente* realizará periódicamente.

2.15.9 Mantenimiento de Obras Complementarias

Las casetas de peaje, los puentes peatonales, las casetas de parada de autobús y las oficinas de administración y operación del Concesionario deben recibir mantenimiento frecuente para garantizar su durabilidad y buena apariencia. Entre otras labores deben ser limpiadas y pintadas, así como sus sistemas de drenaje, techos, electricidad, iluminación, etc., deben funcionar perfectamente. La Inspección Técnica de la Explotación revisará anualmente estas obras y recomendará las acciones necesarias al Concesionario en su informe de inspección. El pago de la factura de electricidad consumida en iluminación debe ser asumido por el Concesionario.

Estas obras, así como el resto de la infraestructura de la concesión, deben estar en perfecta condición de mantenimiento al momento de terminar la concesión de la obra. Si esto no fuera así, la garantía de operación será retenida hasta que se reciban las obras a satisfacción por parte de la *Administración Concedente*.

2.15.10 Financiamiento para los Trabajos de Mantenimiento

El Concesionario se responsabiliza de aportar el financiamiento requerido para la realización de todas las obras de mantenimiento, conservación y rehabilitación definidas en los Programas de Trabajo o aquellas que a juicio de *la Administración Concedente* se requieran para cumplir efectivamente con los estándares, disposiciones e indicadores definidos para esos efectos en las presentes bases del contrato, con las excepciones previstas en este documento

2.15.11 Impacto del Mantenimiento sobre el Usuario

El Concesionario está obligado a informar sobre los efectos producidos por trabajos de mantenimiento en la carretera a los conductores. Será obligatoria la publicación de avisos en los periódicos con anticipación suficiente a la realización de los trabajos. Durante la ejecución de los trabajos deberá instalar una cantidad suficiente de rótulos para prevenir y dirigir a los conductores. Cuando se requiera desviar el tránsito y cerrar carriles, el Concesionario contará con banderilleros en cantidad suficiente para prevenir accidentes viales.

La Inspección Técnica *de Obra* revisará las acciones del Concesionario en este aspecto y recomendará *al Gerente de Proyecto* los cambios necesarios o *la aplicación de las multas, si correspondieren*, cuando se incumplan las recomendaciones.

2.15.12 Servicios Obligatorios

El Concesionario deberá instalar al menos dos pizarras electrónicas grandes (una por sentido y antes del sitio de peaje) con la finalidad de informar a los usuarios sobre todo asunto relacionado con el uso y mantenimiento de la carretera. En especial, deberá informar de la tarifa autorizada que debe cancelar. Estas pizarras deben ubicarse en estructuras elevadas sobre los carriles de tránsito. Estas pizarras podrán utilizarse también para transmitir mensajes durante emergencias.

El Concesionario debe entregar comprobantes o tiquetes de pago a todos los usuarios de la carretera cuando cancelen el respectivo peaje y así sea exigido por el usuario. Esta labor debe ser permanente durante todo el periodo de concesión y durante las 24 horas del día.

El Concesionario debe prestar sus equipos de grúa para eliminar obstáculos que impidan la circulación de la vía con la mayor brevedad posible. Asimismo, es su obligación resolver los problemas que provoquen congestión excesiva del flujo de vehículos. El Concesionario podrá remover los obstáculos en la vía si así lo considera conveniente para el normal desarrollo de la concesión, siempre que actúe conforme a las leyes y reglamentos vigentes o por recomendación de la Inspección de la Explotación de la Concesión.

2.16 De la Explotación de la Concesión

2.16.1 Información Estadística

En el momento en que el Concesionario inicie el cobro en cualquiera de las estaciones de peaje autorizadas, éste deberá disponer, como mínimo, los siguientes puntos de conteo de tránsito permanentes en los cuales realizará mediciones de flujo vehicular horario, clasificado por sentido y por tipo de vehículo, para las 24 horas del día y para cada mes del año, ininterrumpidamente, los que remitirá mensualmente al ITEO, con copia a la Administración Concedente y a la ARESEP. Estos puntos de conteo permanente deberán ubicarse en los siguientes sitios, de acuerdo con las conclusiones de las obras en cada una de las tres Secciones del proyecto.

- Finalizadas las obras de la Sección I y autorizado el cobro de peaje en dicha sección por parte de la Administración Concedente, se ubicarán las estaciones de conteo en los siguientes puntos:
 - ◆ Tramo Intersección Sabana-Intercambio Circunvalación
 - ◆ Tramo Intercambio Circunvalación-Intercambio Escazú (Puente Río Tiribí)
 - ◆ Tramo Intercambio Escazú-Intercambio Multiplaza (al Oeste Estación de Peaje)
 - ◆ Tramo Multiplaza-Intercambio Santa Ana (al Este del cruce a Santa Ana)



- Finalizadas las obras de la Sección II y autorizado el cobro en esta sección por parte de la Administración Concedente, se ubicarán los siguientes puntos de conteo:
 - ◆ Tramo interconexión El Coyol-Radial Atenas (al Oeste de Estación de Peaje)
 - ◆ Tramo Radial Atenas- Interconexión Escobal (al Oeste de Estación de Peaje)
 - ◆ Radial El Coyol
 - ◆ Radial Atenas

- Finalizadas las obras de la Sección III y autorizado el cobro en esta sección por parte de la Administración Concedente, se ubicarán los siguientes puntos de conteo:
 - ◆ Tramo Orotina-Intercambio Pozón
 - ◆ Intercambio Pozón-Caldera (al Oeste de Estación de Peaje)

Cualquier solicitud que realice el Concesionario relativa a la magnitud del tránsito, deberá fundamentar su petición con base en los conteos de control permanente del Tránsito Promedio Diario y la distribución por tipo de vehículo que debe llevar en los sitios establecidos. Además, en su petición el Concesionario debe presentar las estadísticas de volumen y clasificación de vehículos generadas directamente en las casetillas de cobro de peaje, según lo dispuesto en el Cartel de Licitación. Esta información es esencial para tramitar propuestas de ampliación del número de casetillas de peaje o de ampliaciones en el número de carriles de un tramo o intercambio, así como para fundamentar cualquier reclamo de ajuste del equilibrio económico-financiero del contrato relativo a una disminución en la demanda por mejoras realizadas por *el Estado o sus instituciones* en rutas que compitan con el corredor concesionado.

El emplazamiento final de dichos puntos de conteo permanentes será definido de común acuerdo y con la aprobación de la Administración Concedente. Dichos puntos deberán ser representativos de las características de diseño geométrico de cada tramo del camino. Durante la ejecución del contrato la Administración Concedente podrá requerir el emplazamiento de nuevos puntos de conteo, cuando las condiciones y requerimientos del proyecto así lo ameriten.

Los puntos de conteo no deberán coincidir con los puntos de ubicación de las casetas de peaje que determine el Concesionario, a efectos de lograr el control cruzado antes descrito.

Cada punto de conteo deberá considerar en forma permanente instrumentos de registro de datos de tránsito, los que deben incluir al menos unidades de registro, dispositivos de programación y de almacenamiento de datos. Como elementos detectores podrán considerarse espiras, inductores, mangueras neumáticas, cables piezoeléctricos o similares, que entreguen la información con el mínimo error compatible con el sistema que, de conformidad a las condiciones de flujo y frecuencia, requiera el tránsito del camino.



2.16.1.1 Informes Mensuales

El Concesionario deberá entregar al ITEO, con copia a la ARESEP, dentro de los primeros quince días de cada mes, la información que se indica a continuación:

- Flujo vehicular horario, determinando el tiempo de espera y congestión diaria y mensual, clasificado por sentido y por tipo de vehículo, medido en cada uno de los puntos permanentes de conteo de tránsito señalados para el mes anterior al de la fecha de entrega de los antecedentes que se indican.
- Flujo vehicular horario antes señalado, expresado en vehículos equivalentes, de acuerdo con los factores de equivalencia pertinentes para cada tramo del camino.

La información deberá ser debidamente respaldada en medios magnéticos y de acuerdo con el formato que establezca la ITEO.

2.16.1.2 Informes Trimestrales

El Concesionario entregará trimestralmente a la ITEO, con copia a la ARESEP, la información estadística sobre accidentes diarios, indicando el sentido en que ocurrió, la causa, auxilios prestados a usuarios, etc. de acuerdo al formato que se establezca durante el Período de Transición.

Esta información será entregada a la ITEO dentro de los primeros quince días del trimestre siguiente al informado.

2.16.1.3 Informes Semestrales

El Concesionario entregará semestralmente a la ITEO, con copia a la ARESEP, la información estadística que se indica. El informe deberá ser presentado dentro de los diez primeros días del semestre siguiente al informado; éste contendrá al menos lo siguiente:

- Accidentes diarios, indicando sentido, causa y hora
- Cumplimiento del Plan de Conservación
- Cantidades de obras ejecutadas y precios unitarios incurridos
- Cumplimiento del cronograma de mantenimiento.

Además de un informe escrito, la información anterior deberá ser entregada en un medio magnético y con el formato que se acordará entre el Concesionario y la *Administración Concedente*.

2.16.1.4 Informes Anuales

a) De seguimiento de pavimentos

El Concesionario deberá llevar el control del programa de seguimiento de pavimentos, que debe efectuarse en la obra, indicando claramente las actividades realizadas en el periodo para el efectivo cumplimiento de los estándares e indicadores definidos en estas bases en lo concerniente al Plan de Conservación de la calzada en la carretera.

El informe sobre seguimiento de pavimentos será presentado tanto en forma escrita como en un medio magnético y formato por definir en el período de Transición.

Este documento deberá informar acerca del estado de la carpeta de rodamiento indicando irregularidad superficial, ahuellamiento, agrietamiento, baches, resistencia al resbalamiento, según nomenclatura y estándares de la Dirección de Planificación, de la Dirección General de Geotecnia y Materiales y de las presentes Bases. Se debe incluir además un informe sobre el estado de las alcantarillas y otras obras complementarias. La información deberá ser suministrada según el Sistema de Administración de Mantenimiento que esté vigente, debidamente auditado.

La fecha de entrega de este informe será a más tardar el 31 de enero del año siguiente al informado. A mitad de cada período, la Administración Concedente realizará actividades especiales de fiscalización tendientes a determinar la vigencia del informe o en su defecto procederá a ordenar los ajustes que técnicamente se demuestre que son necesarios.

b) De operación

Será obligación del Concesionario presentar ante la Administración Concedente, con copia a la ARESEP, a más tardar el treinta y uno de enero de cada año, un informe que incluirá el reporte del volumen de tránsito por la carretera, para cada una de sus secciones principales, y en los puntos de control establecidos en la cláusula 2.16.1, las estadísticas de accidentes pertinentes para efectos del Premio de Seguridad Vial y sus ingresos mensuales por concepto de cobro de peaje del año inmediato anterior, acompañados de los respectivos reportes automáticos de flujo de tránsito aforado en cada estación de cobro.

Además, en el mismo informe el Concesionario deberá acreditar sus ingresos mensuales por concepto de cobro de peajes mediante un certificado emitido por auditores externos. Estos auditores deberán ser aprobados previamente por la Administración Concedente.

La Administración Concedente revisará y aprobará el informe. El Concesionario estará obligado a entregar oportunamente todos los antecedentes adicionales que el CNC requiera para efectuar la revisión citada. Esta información se utilizará para efectos de aplicar la amortización anual respectiva al **Valor Presente de los Ingresos por Peaje**, según el procedimiento establecido en las Bases Económicas de este contrato, así como ante el eventual pago de los Ingresos Mínimos Garantizados, y la aplicación del Premio de Seguridad Vial, si procede ese año, y cualquier otro de los mecanismos establecidos en las bases económicas.

2.16.2 Accesibilidad a la Información Disponible

El Concesionario deberá mantener permanentemente actualizada y a disposición de la ITEO toda la información solicitada en los informes semestrales. El Concesionario facilitará el acceso directo de la ITEO a las estaciones de conteo de tránsito para que ésta disponga directamente de la información emitida por estas estaciones y aportará la información escrita o magnética que la ITEO le requiera.

2.16.3 Ensayos y Calidad de los Materiales

La *Inspección Técnica de Explotación de Obra* solicitará los ensayos y/o certificaciones de calidad que estime conveniente, de todos los materiales, repuestos y elementos de recambio que sea necesario incorporar a los equipos e instalaciones con motivo de la ejecución de los servicios de mantenimiento, conservación y operación de la obra y de las instalaciones anexas, como por ejemplo estaciones de peaje y pesaje.

2.16.4 Manuales y Software

Los servicios de mantenimiento, conservación y operación de la obra serán ejecutados de conformidad con los siguientes manuales:

- Manual de Operación
- Manual de Mantenimiento

Estos manuales contendrán en forma detallada las pautas de los trabajos a realizar, los cronogramas previstos y todo lo relacionado con los planes de mantenimiento,

conservación y operación de la obra y deberán presentarse tres meses antes de la puesta en servicio de cada tramo.

Estos manuales serán preparados por el Concesionario como parte de la ingeniería de detalle y serán revisados y aprobados por el Administración Concedente. Una vez aprobados se entregarán dos ejemplares a la Secretaría Técnica del CNC.

También el Concesionario deberá entregar a la Administración Concedente dos copias del software de control de mantenimiento preventivo para PC IBM o compatible, con su correspondiente licencia a más tardar dos meses después del inicio del período de explotación.

2.16.5 Plan de Trabajo Anual y Mensual

El Concesionario entregará al ITEO un plan de trabajo anual, con desglose de actividades mensuales. Estos deberán contemplar todas las actividades que corresponda realizar de acuerdo con lo estipulado en las Bases Técnicas y en concordancia con el programa anual de mantenimiento y conservación.

La fecha de entrega será el primero de diciembre del año anterior para la puesta en servicio de la totalidad de la obra. En el caso del primer año de la operación parcial el plan deberá entregarse al menos treinta días antes del inicio de la ejecución del plan de trabajo.

Cualquier modificación a este plan se comunicará por escrito a la Inspección Técnica con la debida anticipación, a fin de estudiarla y ver si procede o no su realización.

El Concesionario debe preocuparse de registrar las estadísticas del tránsito continuamente durante la operación de la carretera. Estos datos deben presentarse a la ITEO mensualmente y una vez aprobados por esta unidad servirán de base para ajustar el equilibrio económico de la concesión, de ser necesario. Sin esta información no se podrá solicitar la restitución del equilibrio económico ni el ajuste de tarifas correspondiente.

2.16.6 Otras Obligaciones del Concesionario relativas a la Explotación

A continuación se numeran otras obligaciones del Concesionario durante la explotación de la obra, las cuales deberá realizarlas conforme a las exigencias definidas en las presentes Bases Técnicas o las descritas en el Cartel.

El Concesionario debe realizar las labores de cobro del peaje todos los días de la semana y durante las 24 horas del día, salvo las excepciones expresamente señaladas en este

Handwritten signature and initials in the bottom right corner of the page.

Contrato, para lo cual contará con el personal suficiente y capacitado. La seguridad y efectividad del proceso serán responsabilidad del Concesionario.

El Concesionario requiere de vehículos para realizar el transporte de dinero, las actividades de mantenimiento, la vigilancia general y el despeje de accidentes o vehículos paralizados durante las principales horas de operación diaria.

El Concesionario tendrá el derecho de cerrar aquellos Accesos Ilegales que puedan existir al iniciar la concesión o durante el periodo completo de explotación, para lo cual será apoyado por la Administración *Concedente* en las acciones que a ésta le competen.

2.16.7 De la Administración de la Obra Concesionada

2.16.7.1 Condiciones y Normas Técnicas

Se detallan en este aparte las condiciones y normas técnicas que regirán la concesión en su etapa de explotación de la obra y prestación del servicio público básico y los servicios complementarios autorizados.

Incluyen las condiciones propias del servicio a los usuarios, el mantenimiento y operación de la obra, las particularidades y condiciones para la inspección de la misma y algunas disposiciones complementarias, orientadas a garantizar la optimización funcional en la prestación de estos servicios.

2.16.7.2 Autorización de Puesta en Servicio Provisional

Una vez aprobadas las obras de construcción señalados en las Bases Técnicas del Cartel y del presente contrato, el Concesionario podrá solicitar la puesta en servicio provisional de la obra. Esta autorización deberá obtenerse en forma separada para cada una de las tres Secciones que componen este Proyecto. Para este efecto la *Administración Concedente* nombrará, anticipadamente por resolución durante el Período de Transición, una comisión de Autorización de Puesta en Servicio, integrada por tres personas; un representante del Director de la División de Obras Públicas del MOPT, otro del CONAVI y un representante de la Secretaría Técnica del CNC. El Concesionario estará en la obligación de aportar toda la información que dicha comisión solicite para el debido análisis que requiere la autorización de la sección que se tramite.

La Comisión deberá realizar las inspecciones pertinentes, para lo cual podrá solicitar el acompañamiento del representante que el Concesionario designe para esos efectos. La Comisión deberá rendir el respectivo informe en un plazo no superior a los cinco días hábiles desde la fecha de aprobación de las obras por parte del Ingeniero Inspector. A su vez el Ingeniero Inspector deberá rendir su informe dentro de un plazo máximo de tres días hábiles desde la fecha en que se haya presentado la respectiva solicitud de autorización de

puesta en operación por parte del Concesionario. De no producirse el dictamen de la Comisión dentro del plazo previsto, el Concesionario procederá a poner en vigencia el cobro de la tasa de peaje.

Una vez verificado por la Comisión el cabal cumplimiento del contrato, ésta dará curso a la autorización provisional y levantará un acta en cuadruplicado, que será firmada por todos sus integrantes y por el Concesionario o su representante. Un ejemplar del acta se entregará a la División de Obras Públicas, uno a la Secretaría Técnica del CNC, uno al Director Ejecutivo de CONAVI y uno al Concesionario.

La puesta en servicio provisional tendrá una duración no menor de tres meses contados a partir de dicha autorización, período en el cual el Concesionario realizará las mejoras o reparaciones menores que la Comisión haya dictaminado como necesarias. La autorización de la puesta en servicio provisional no se podrá otorgar si existen obras incompletas o defectuosas de tal magnitud que puedan poner en peligro la integridad de los usuarios o afectar de manera significativa la operación fluida y seguridad vial de la carretera.

A partir de esta autorización, el Concesionario deberá comenzar la explotación de la obra según lo convenido en el contrato, previa entrega de la garantía para la explotación de la obra establecida en el contrato. El cobro de peaje por parte del Concesionario podrá iniciarse una vez cumplidas estas formalidades y sólo cuando se ponga en servicio una Sección completa del proyecto. Si se abriese al público sólo un tramo de una Sección dada no se podrá cobrar peaje hasta que se complete toda la Sección.

2.16.7.3 Autorización de Puesta en Servicio Definitiva

El Concesionario deberá solicitar la puesta en servicio definitiva *de cada Sección finalizada del proyecto, y en cumplimiento de lo establecido en la cláusula 2.14.9 de este contrato*, una vez transcurrido el plazo de la autorización provisional, y realizadas en este plazo cualquier obra menor que la Comisión haya considerado necesaria.

La Comisión de Autorización de Puesta en Servicio, dentro de los diez días calendario desde la recepción de la solicitud de puesta en servicio definitiva, dirigida por escrito al CNC citará al Concesionario para la inspección de la obra.

El día de la inspección, comprobado el estado satisfactorio de las obras e instalaciones y su correspondencia con el proyecto y demás especificaciones técnicas aprobadas, se levantará el acta de autorización de puesta en servicio definitiva correspondiente, que firmarán el Concesionario o su representante y los miembros de dicha Comisión. Dicha Acta se extenderá por cuadruplicado. Un ejemplar del acta se entregará a la División de Obras Públicas, uno a la Secretaría Técnica del CNC, uno al Director Ejecutivo de CONAVI y uno al Concesionario.

2.16.7.4 Inspección Técnica durante la Explotación de la Obra

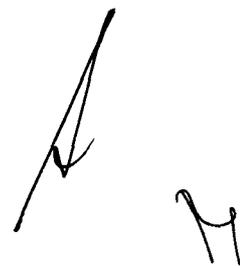
Para todos los efectos del Contrato, se entenderá por *Inspección Técnica de Explotación de la Obra (ITEO)* al funcionario profesional o equipo de profesionales a quien la Administración Concedente haya encargado velar directamente por la correcta explotación y conservación de la obra y en general, por el cumplimiento del contrato en esta etapa. La Inspección de la explotación se mantendrá durante todo el período de la concesión y desde la fecha de la autorización de puesta en servicio provisional de la obra.

En esta etapa, la Gerencia del Proyecto, por medio de la *Inspección Técnica de la Explotación de la Obra* controlará el cumplimiento del contrato, en todos sus aspectos, para lo cual contará con el apoyo logístico y financiero de la Administración Concedente.

La Administración Concedente podrá ordenar que se incorporen a la *ITEO* en calidad de asesores del Ingeniero Inspector, profesionales o especialistas, sean personas físicas o jurídicas.

En general corresponderá a la Inspección Técnica de Explotación de la Obra:

- a) El control del cumplimiento de las normas técnicas sobre conservación y explotación de la obra, de acuerdo con el Plan de Mantenimiento Anual aprobado por el Concesionario y autorizado por la Administración.
- b) El control del cumplimiento del Reglamento de Servicio y Operación de la obra y demás disposiciones normativas que rigen la Concesión.
- c) Verificar el cumplimiento del cobro de tarifas por parte del Concesionario.
- d) Revisión y aprobación de la información estadística y de los informes entregados por el Concesionario en esta etapa.
- e) El control del cumplimiento de las condiciones económicas de la Licitación por parte del Concesionario.
- f) Revisión técnica del mantenimiento de pavimentos y estructuras.
- g) Cualquier otra función que le asigne la Administración o definida en el Cartel de Licitación o en el presente contrato.



En caso de incumplimiento de obligaciones del Concesionario durante la explotación, *la ITEO informará a la Gerencia de Proyecto de dicha situación, para la eventual aplicación del procedimiento indicado en la cláusula 6.5 del presente contrato.*

2.16.7.5 Libro de Control de Explotación de la Obra

La Inspección Técnica de Explotación de la Obra deberá contar para el desempeño de su cometido, entre otros antecedentes, con un libro denominado "Libro Bitácora para el período de Explotación de la Obra".

El referido Libro Bitácora comenzará indicando la fecha de autorización de puesta en servicio provisional y continuará señalando los hechos más importantes durante el curso de la explotación de la obra, en especial, las observaciones que pudieran merecer la explotación de la obra, su conservación, sanciones pecuniarias, el cobro de tarifas y en general el cumplimiento de las obligaciones contraídas por el Concesionario.

Todas aquellas anotaciones que se realicen en el citado Libro Bitácora, deberán constar en la base de datos e informaciones que sobre el historial de la obra lleve la Secretaría Técnica del CNC. Asimismo, se anotarán los resultados contables y de gestión que sean relevantes al término de cada uno. El Concesionario deberá, para tales efectos, entregar los estados financieros auditados.

2.16.7.6 Reglamento de Servicio y Operación de la Obra

El uso de la obra y los servicios que dará el Concesionario se regirán por las disposiciones de las bases de la Licitación, el presente contrato y por el Reglamento de Operación y Servicio que se adjunta en el Anexo 4 de este Contrato.

2.16.7.7 Conservación de las Obras

El Concesionario está obligado a conservar las obras en las condiciones contempladas en el contrato y en el Plan de Mantenimiento Anual elaborado por el Concesionario y aprobado por la Administración Concedente, para lo cual deberá reparar, mantener o sustituir los elementos, materiales o equipos que se deterioren por su uso, según lo establecido en las Bases Técnicas del presente Contrato.

2.16.7.8 Alteración en la Prestación del Servicio

Cuando el Concesionario, como consecuencia de la realización de los trabajos de conservación, prevea una alteración temporal en el nivel de servicio prestado, deberá comunicarlo por escrito a *la Gerencia de Proyecto*, con al menos quince días de anticipación al hecho, e informar debidamente a los usuarios con la misma antelación.

Por recomendación de la ITEO, la Gerencia de Proyecto, podrá exigir la adopción de medidas por parte del Concesionario, conducentes a evitar las mínimas interferencias en el uso normal de la obra. Estas medidas podrán referirse a fijación de horarios de trabajo y de cierres temporales, señalización, iluminación, precauciones de seguridad, plazo máximo de ejecución de obras u otras necesarias.

2.16.7.9 Estadística, Mediciones y Controles

El Concesionario deberá realizar las medidas y controles que estipulen las Bases Técnicas y las Bases Económicas del presente contrato, debiendo responder por la veracidad de la información. Permitirá el acceso de inspectores autorizados de la Administración *Concedente* y de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, a las dependencias donde están establecidos los sistemas de control estadístico, información contable y operacional a fin de verificar y controlar los resultados.

Sin perjuicio de lo anterior, la Administración Concedente se reserva el derecho de efectuar, en forma independiente, cualquier medición que estime conveniente, utilizando las instalaciones del Concesionario que tengan relación con los sistemas de control o instalaciones y equipos propios.

2.16.7.10 Equipo Profesional en el Período de Explotación de la Obra

La estructura organizacional del Concesionario durante el período de explotación de la obra deberá considerar, al menos, un gerente general y un gerente técnico.

Los requerimientos mínimos que el Concesionario deberá exigir a las personas que ocupen dichos cargos son los siguientes: Para el Gerente General, un profesional con experiencia mínima de quince años en cargos de nivel de gerencia de proyectos de infraestructura o concesión vial, con pleno dominio del idioma español. Para el Gerente Técnico grado académico mínimo de licenciatura en Ingeniería Civil reconocida en el país, experiencia mínima de quince años en cargos de supervisión y ejecución de mantenimiento de carreteras, completo dominio del idioma español e incorporado al Colegio Federado de Ingenieros y Arquitectos de Costa Rica.

La persona que tenga el cargo de Gerente General actuará como representante del Concesionario ante la *Administración Concedente*, siendo sustituido por el Gerente Técnico, sin detrimento de los mecanismos de representación permitidos por el ordenamiento jurídico. Cuando se produzcan cambios en estos nombramientos, deberá *informarse a la Administración Concedente dentro de los cinco días hábiles posteriores a la fecha en que se realizó el cambio*, y los sustitutos deberán reunir al menos las condiciones mínimas exigidas por el Cartel.

2.16.7.11 Personal a Cargo de la Operación de la Obra

La dotación de personal a cargo de la operación de la obra deberá ser tal que su número y capacitación permitan un correcto cumplimiento de las distintas obligaciones que emanan del contrato de concesión.

Al definir la dotación de personal operativo se deberá considerar que:

- La operación de la obra deberá estar en servicio 24 horas al día durante los 365 días del año.
- Es necesario garantizar un alto estándar de seguridad y un buen nivel de servicio a los usuarios, cumpliendo con el Reglamento de Servicio y Operación de la obra y lo que estipulan las Bases Técnicas.
- Es imprescindible tener la capacidad de enfrentar adecuadamente cualquier emergencia previsible.

Con al menos 30 días calendario de anticipación al inicio de la puesta en marcha provisional el Concesionario deberá presentar al la Administración Concedente la nómina completa del personal que utilizará en los servicios señalados, indicando estudios, cargo y función que desempeñará. Esto deberá definirlo mediante la presentación gráfica de las estructuras organizacional, funcional y ocupacional, de la empresa.

2.16.7.12 Medidas de Seguridad y Control

El Concesionario será responsable de establecer las medidas de control y seguridad en el corredor vial concesionado, sujeto al marco legal permitido y respetando las obligaciones y potestades de imperio propias del Estado. Estas medidas se podrán complementar con aquellas que realizan habitualmente las autoridades correspondientes, sin que de ninguna forma se interfiera con ellas.

Se debe tener presente que el Concesionario es el responsable de operar y mantener la vía en condiciones óptimas de servicio que permitan evitar accidentes. De esta forma, deberá responder a toda acción legal que los usuarios pudieran entablar en su contra debido a negligencias cometidas a este respecto.

Para estos efectos, el Concesionario deberá adoptar las medidas que se requieran para el adecuado mantenimiento del camino, tales como la señalización de control de obras y los otros elementos de las obras viales, según lo establecido en el Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito de Costa Rica, Manual de Normas para la Colocación de Dispositivos de Seguridad para la Protección de Obras, y el Manual de Especificaciones Técnicas para el Señalamiento Horizontal y Vertical en las Carreteras (I.T.-91).

El Concesionario deberá disponer de sistemas de vigilancia permanente para poder detectar cualquier irregularidad, y tomar las medidas de seguridad necesarias en forma oportuna, ante eventuales causas de accidentes, estableciendo sistemas de patrullaje, comunicación telefónica o radial, puestos de control, grúas para retirar vehículos, ambulancias, asistencia mecánica y otros equipos para la asistencia vial, congruente con lo establecido en la cláusula 2.3 de este contrato.

El control del tránsito será responsabilidad de la Dirección de la Policía de Tránsito del MOPT, para lo cual el Concesionario deberá coordinar esa actividad con *la Administración Concedente*.

2.16.7.13 Información General

El Concesionario deberá entregar, antes del inicio del período de explotación, la siguiente información:

- a) Descripción completa de sus instalaciones de trabajo: bodegas, talleres, oficinas, etc.
- b) Reglamento Interior de Trabajo, debidamente aprobado, por el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social.
- c) Nómina, currículum vite y certificados de título y otros atestados del personal profesional que supervisará y dirigirá el servicio.

2.17 Inversiones Adicionales

Por acuerdo entre el Concesionario y la *Administración Concedente* o decisión unilateral de ésta, motivado en razones de interés público, respaldadas mediante el respectivo informe técnico, se podrán modificar o ampliar las características de las obras y los servicios contratados en los términos y condiciones establecidos en la cláusula 3.14 de este contrato.

Únicamente para efectos informativos del presente contrato, se considera que entre las posibles inversiones adicionales que podrían requerirse a futuro están: la construcción de puentes peatonales, bahías para autobuses adicionales, la construcción de estaciones de pesaje, la ampliación del tramo Ciudad Colón–Orotina a 4 carriles; la ampliación del tramo Orotina–Caldera a 4 carriles; la construcción de la Radial San Pablo, prevista en el diseño original por razones sociales, pero excluida del presente concurso por su alto costo y relativamente bajo volumen de tránsito; ampliación de intercambios en el tramo San José–Santa Ana; ampliación a 6 carriles del tramo San José–Ciudad Colón; y ampliaciones complementarias en el corredor San José–Escazú para aumentar la capacidad vial de ese importante corredor, tal es el caso de la construcción de una nueva radial entre San José y Escazú vía Calle Herrera, pasando por los Hatillos

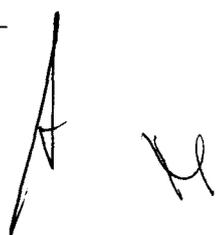
Las ampliaciones del tramo Ciudad Colón-Orotina a 4 carriles, la ampliación Orotina-Caldera a 4 carriles y la ampliación a 6 carriles del tramo San José-Ciudad Colón. Son parte integral del objeto de este contrato, cuya realización está supeditada a los niveles de servicio de la carretera exigidos al concesionario en este contrato. Por ser consustancial al objeto de esta concesión, y depender básicamente de que se produzcan las condiciones previstas en el Cartel, el costo de dichas obras, no se considerará dentro del límite de 25 % del monto total de la inversión del concesionario, que establece el artículo 48.2 de la Ley de Concesiones, quedando obligado el concesionario a construirlas y operarlas una vez que se demuestre su necesidad y la Administración Concedente así lo resuelva.

En general, la realización de estas inversiones adicionales dependerá de la demanda real del proyecto, y en caso de que durante la explotación se anticipe la ocurrencia de una congestión temprana de algún tramo, intersección o intercambio, el Concesionario deberá realizar los estudios técnicos y hacer una propuesta técnica y económica a la *Administración Concedente* cuando se alcance un grado de congestión del 70% (relación volumen – capacidad igual a 0,70) o superior.

El cálculo de este valor límite deberá obtenerse mediante la aplicación detallada de los procedimientos del Manual de Capacidad de Carreteras de 1997, 2000 o versión posterior, publicado por el “Transportation Research Board” de Estados Unidos de América, pero considerando los ajustes correspondientes a las condiciones de operación de Costa Rica. Para tal efecto se debe considerar que en Costa Rica el flujo de saturación ideal de una autopista es de 2.200 vehículos livianos por hora por carril, y que el flujo de saturación

Addendum a Contrato
Concesión de la Carretera San José - Caldera

ideal de una carretera de dos carriles (uno por sentido) es de 3.400 vehículos livianos por hora en ambos carriles.

Handwritten signature or initials in the bottom right corner of the page.

CAPITULO III

3. BASES ECONÓMICAS DEL CONTRATO

3.1 Financiamiento del Proyecto

3.1.1 Obligación de contar con los recursos financieros

El Concesionario se obliga a contar con los recursos financieros necesarios para ejecutar en su totalidad las obras de construcción y rehabilitación del corredor San José-Caldera tal y como ha sido requerido en el Cartel de la Licitación y de conformidad con el programa de obras presentado en su oferta, así como los recursos necesarios para operar y mantenerla durante el tiempo que dure la concesión. Bajo ninguna circunstancia *la Administración Concedente* será responsable, directa o indirectamente de la obtención del financiamiento ni por las deudas incurridas por el Concesionario. De conformidad con los demás términos de este Contrato, el Concesionario acepta que él asume exclusivamente las obligaciones financieras así como todos los riesgos relacionados con los costos financieros y que este es un elemento fundamental del Contrato.

3.1.2 Autorización para realizar operaciones financieras

El Concesionario podrá realizar cualquier operación financiera con el objeto de que la ejecución de la concesión cuente con los recursos necesarios en todas sus etapas y de conformidad con los estándares de servicio y calidad indicados en este Contrato y en el Cartel de Licitación, sin que para ello sea necesario la autorización del la Administración Concedente, con las excepciones estipuladas en la LCOP, en este Contrato y en el Cartel de Licitación.

3.1.3 Garantías que podrá ofrecer el Concesionario

El Concesionario podrá fideicometer, gravar de cualquier manera o dar en garantía los ingresos que resulten de la explotación de la concesión, así como toda contraprestación económica ofrecida por la Administración Concedente, bajo los términos y las condiciones establecidas en este Contrato, todo para garantizar las obligaciones financieras necesarias para ejecutar el contrato de *concesión*.

3.1.4 Aporte Patrimonial del Concesionario

El Concesionario se obliga a demostrar en todo momento durante el transcurso del plazo de la construcción que, como mínimo, el veinte por ciento (20%) del monto total de las inversiones requeridas para el proyecto en esa etapa, será financiado con el patrimonio del Concesionario. La Administración Concedente conserva todas sus potestades para exigir que el Concesionario demuestre el cumplimiento de esta cláusula, cuyo incumplimiento será considerado falta grave. Las contribuciones del capital patrimonial a las que se obliga el Concesionario podrán hacerse gradualmente, según el Programa de Trabajo que deberá presentarse como condición precedente a la Orden de Inicio y dentro del plazo de la fase de construcción establecido en este Contrato. Asimismo deberán ser consistentes con el Plan de Financiamiento definitivo. En este sentido y para el caso de la ejecución de las obras durante los dos primeros años de concesión, la Administración Concedente podrá solicitar que el Concesionario demuestre el aporte patrimonial del veinte por ciento, como mínimo, de la inversión inicial requerida para la construcción de la obra.

3.1.5 Límite de endeudamiento impuesto por los organismos financieros

Los términos del financiamiento logrados con las entidades financieras determinarán la relación deuda / patrimonio definitiva. La Administración Concedente vigilará el cumplimiento del Concesionario con los términos del financiamiento definitivo, como parte de la Fiscalización de la Concesión, sin que los incumplimientos de la relación exigida por las entidades financieras se considere incumplimiento con la Administración Concedente, salvo en el caso en que la Administración Concedente considere, previo procedimiento administrativo sumario, que esa circunstancia pone en peligro financiero la Concesión, que en caso de demostrarse será considerado un incumplimiento grave para efectos de una eventual resolución de la Concesión.

3.1.6 Compromiso firme de financiamiento

De conformidad con lo establecido en la cláusula 2.14.1.2 de este contrato, como condición precedente, el Concesionario debe presentar prueba fehaciente de que ha logrado el cierre financiero con el organismo o con los organismos que financiarán el proyecto. El financiamiento deberá cubrir la totalidad del proyecto para que la Administración Concedente tenga por cumplida la condición precedente a la orden de inicio.

De igual manera el Concesionario deberá presentar el compromiso del aporte patrimonial, identificando al socio que lo aportará y el cronograma previsto para realizar los aportes. Este aporte de capital deberá ser suficiente para cumplir con los requisitos requeridos por los entes financieros que financiarán el Proyecto.

Si los documentos presentados resultan insuficientes e incompletos para la Administración Concedente y estos no pudieren ser subsanados en los cinco días de revisión del cumplimiento de las condiciones precedentes. La Administración Concedente cobrará la multa correspondiente.

3.2 Asignación de riesgos financieros

3.2.1 Riesgos por las proyecciones de tránsito e ingresos del Concesionario

Los riesgos asociados a la proyección de tránsito y sus correspondientes ingresos presentada por el Consorcio Adjudicatario en la Oferta, corresponden exclusivamente al Concesionario. Queda a salvo los casos expresamente señalados en este Contrato para el restablecimiento del Equilibrio Financiero del Contrato y lo indicado en relación con el Mecanismo de Ingresos Mínimos Garantizados.

Las pérdidas que pudieran generarse debido a la aplicación de políticas de comercialización que resulten inadecuadas son responsabilidad exclusiva del Concesionario.

3.2.2 Riesgos por los costos de las obras, de equipamiento y de operación y mantenimiento

Corresponderá al Concesionario enfrentar los desembolsos necesarios hasta terminar las obras de acuerdo con el cronograma de ejecución definitivo. El precio cotizado por el Concesionario en su oferta es de suma alzada, y la Administración Concedente no reconocerá reajustes por variaciones en el valor real de los costos finales de ningún componente de la obra concesionada, los equipos y los costos de operación y mantenimiento, ya que los mismos corren por cuenta y riesgo del Concesionario, incluyendo dentro de estos los costos del financiamiento y cualquier costo omitido o equivocado en las estimaciones del Concesionario al presentar su oferta. Queda a salvo los casos expresamente indicados en este Contrato para aplicar la cláusula de restablecimiento del Equilibrio Financiero del Contrato. Asimismo queda a salvo la compensación por concepto de alguna expropiación adicional e imprevista que el Concesionario tuviera que pagar, y que por razones de oportunidad no hiciere el Estado para lo cual se aplicará cualquiera de los mecanismos de compensación descritos para el reajuste de equilibrio financiero del Contrato que convengan las partes, excepto en el caso de que tales expropiaciones imprevistas sean necesarias para el desarrollo de una inversión adicional ordenada por la Administración Concedente, en cuyo caso el Concesionario pagará por concepto de avance en expropiaciones hasta un monto máximo de US\$150,000.00 (ciento cincuenta mil dólares), moneda de curso legal de los Estados Unidos, por proyecto de inversión adicional, y la Administración Concedente pagará cualquier exceso sobre ese monto e indemnizará al concesionario mediante una compensación directa por el monto

Handwritten signatures in black ink, appearing to be initials or names, located at the bottom right of the page.

pagado por este último. El pago de las expropiaciones adicionales que cubrirá el Concesionario incluyen el valor de la propiedad a expropiar y la confección de planos para tramitar la expropiación, los otros costos por las labores que deba ejecutar el Estado correrán por cuenta de éste.

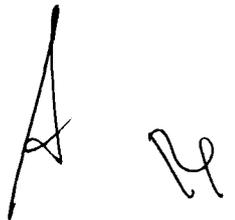
3.2.3 Cambios en las obras licitadas

Por acuerdo entre el Concesionario y la Administración Concedente podrán modificarse las características de las obras descritas en el Cartel de Licitación, incluyendo los sistemas constructivos, y los servicios contratados. En caso de que estos cambios tengan un impacto favorable en el equilibrio financiero del contrato para el Concesionario, previo a la autorización de dicho cambio, las partes deberán convenir formal y expresamente el monto total de las obras modificadas, bajo el concepto de suma alzada, suma que una vez aprobada por la Administración Concedente constituye el costo real definitivo de la modificación el cual también correrá bajo el riesgo exclusivo del Concesionario en los mismos términos descritos en la cláusula 3.2.2. anterior.

La Administración Concedente podrá aprobar la modificación, del diseño de los pavimentos y así como cualquier otro cambio propuesto previa presentación de la propuesta de parte de la Sociedad Concesionaria, la cual deberá contener un presupuesto detallado y un presupuesto comparativo con respecto a la propuesta de la oferta. El cálculo del ahorro deberá ser ajustado a precios de la fecha de la oferta. El cambio deberá ser aprobado por la Administración Concedente. Una vez demostrados los ahorros de costos producidos y su impacto en los costos de operación y mantenimiento la Administración Concedente compartirá el beneficio del cambio con el Concesionario. El importe del ahorro que le corresponde a la Administración Concedente, podrá ser aplicado a obras adicionales o eventualmente a descontar el Valor Presente de los Ingresos por peaje.

3.3 Información financiera de la oferta

La Administración Concedente no asume ninguna responsabilidad ni riesgo en cuanto a las estimaciones de costos en la construcción de las obras, equipamiento y gastos de operación y mantenimiento, ni con respecto a las proyecciones de tránsito utilizadas por el Concesionario para determinar la viabilidad financiera del negocio que se ha comprometido a ejecutar de conformidad con los términos de la LCOP, del Cartel de Licitación y de este Contrato, salvo lo dispuesto para efectos del Mecanismo de Ingresos Mínimos Garantizados.

Handwritten signature and initials in the bottom right corner of the page.

3.4 Definición de ingresos de la concesión

3.4.1. Ingresos por concepto de tarifa o peaje:

Corresponde al total de ingresos que el concesionario recaude por concepto del cobro de la tarifa de peaje autorizada.

3.4.2 Ingresos por Servicios Generales:

Son los ingresos que se obtengan como producto de la explotación de los servicios comerciales en la zona de descanso obligatoria de la Sección II de este Proyecto, los cuales están autorizados como parte de esta concesión según la sección 2.3.2 de este Contrato.

3.4.3 Ingresos por nuevos servicios comerciales:

Son todos aquellos ingresos por servicios que en el futuro llegaren a solicitar terceros al concesionario o que el mismo decida realizar, y que estén debidamente autorizados por la administración concedente, desarrollados dentro del derecho de vía de la carretera objeto de esta concesión. Estos otros servicios incluirán entre otros: accesos a propiedades enclavadas, mejoras a accesos legales existentes, colocación de ductos, cañerías, cables, torres, publicidad, desarrollos de servicios comerciales o complementarios como restaurantes, gasolineras o cualquier otro servicio por el cual el concesionario podrá cobrar por el trabajo, servicio o concesión de uso prestado al tercero, excluyendo los servicios generales indicados en la cláusula 3.4.2 y en el Cartel de Licitación.

3.4.4 Ingresos por contrapartidas otorgadas por la Administración:

Corresponde a las contrapartidas netas otorgadas por la administración Concedente, si las hubiera, tales como: garantía de ingresos mínimos, premio por seguridad vial.

3.4.5 Ingresos Brutos

Se entiende por ingresos brutos de la concesión, la sumatoria de los ingresos por peaje y los ingresos por nuevos servicios comerciales, sin que se deduzca de ellos ningún costo asociado para su generación, excluyendo las contrapartidas otorgadas por la Administración Concedente.



3.5 Registros de Información Contable e Informes

Durante el período de Transición las partes diseñarán el formato de los informes periódicos que el Concesionario deberá presentar a la Administración Concedente. Aparte de los informes descritos en este Contrato, el Concesionario se obliga a presentar los demás informes requeridos por el ordenamiento jurídico costarricense a solicitud de la Administración Concedente o de cualquier otro organismo fiscalizador del Estado costarricense facultado legalmente para solicitar esos informes.

3.5.1 Registros de Información Contable

El Concesionario mantendrá los registros de información contable completos y la correspondiente documentación de apoyo que respalde la totalidad de los ingresos de la Sociedad Concesionaria que permita a la Administración Concedente fiscalizar el Contrato de concesión y a la Sociedad Concesionaria. De conformidad con los requerimientos y limitaciones establecidos en el ordenamiento jurídico costarricense, el Concesionario proporcionará a la Administración Concedente o a cualquiera de los entes fiscalizadores de la Administración Pública costarricense facultados legalmente para estos efectos, acceso a dichos registros y documentación. Sujeta a las limitaciones establecidas en el ordenamiento jurídico costarricense, la Administración Concedente podrá efectuar auditorías de los registros y de toda otra documentación del Concesionario en cualquier momento que lo solicite, en tanto las labores se lleven a cabo dentro del horario de trabajo normal del Concesionario. Todos los costos de dichas auditorías e inspecciones por parte de la Administración Concedente correrán por cuenta de ésta. Los derechos consignados en este párrafo para la Administración Concedente podrán ser ejercidos también, en cualquier momento por la Contraloría General de la República y la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos, siempre dentro de sus competencias legales.

3.5.2 Informes financieros

El Concesionario se obliga a entregar a la Administración Concedente la información financiera y contable necesaria para demostrar su cumplimiento con los requisitos de financiamiento de este contrato. En su reporte anual el concesionario indicará los detalles de la estructura financiera acordada, aportes de capital, garantías, cumplimiento de requisitos de reserva y cualquier otra información requerida para la fiscalización del contrato.

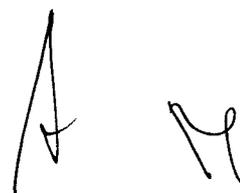
El Concesionario entregará a la Administración Concedente la siguiente información:

- a) El nombre de los auditores externos de la sociedad, los cuales deberán estar debidamente autorizados en Costa Rica y tener una experiencia mínima de tres años



como auditores externos de compañías sujetas a la fiscalización del GCR. El concesionario notificará cualquier cambio que ocurriera durante el plazo con respecto a sus auditores externos, incluyendo cambios en la forma de auditoría, la licencia u otra información pertinente.

- b) Información financiera mensual, estados financieros trimestrales y estados financieros anuales. Los estados financieros anuales deberán ser auditados por una firma de auditores externos al Concesionario. *Esta firma no deberá tener ningún otro tipo de contrato de consultoría ni ninguna otra relación comercial con la firma Concesionaria. Con los estados de balance general y los estados de resultados, se deberá detallar la siguiente información:*
- 1- Mensualmente, dentro de los primeros 10 días del mes, deberá entregar los ingresos percibidos durante el mes anterior por la Sociedad Concesionaria debidamente desglosados. En el caso de los ingresos por peaje el desglose debe darse por tipo de vehículo y para cada estación de peaje, y en el caso de otros ingresos debe especificarse el monto y el origen de estos ingresos.
 - 2- Semestralmente, dentro de los quince días después de vencido el período los costos de operación y los costos de mantenimiento desglosados por actividades y diferenciando el mantenimiento rutinario del mantenimiento de emergencia.
 - 3- Trimestralmente, dentro de los treinta días después de vencido el período, los costos de financiamiento, indicando como mínimo el tipo de deuda, moneda, plazo, tasas de interés, tabla de amortización, así como sobre pagos comprometidos, todo con el nombre y domicilio de los acreedores.
 - 4- Trimestralmente, dentro de los treinta días después de vencido el período, el desglose de las inversiones en obras, indicando por separado el monto de las inversiones por cada tramo y otras obras menores, expropiaciones, equipos y subproyectos, tales como: intersecciones, marginales, radiales, bahías de autobuses, puentes peatonales, pasos a desnivel, edificios e instalaciones, etc.
 - 5- Trimestralmente, dentro de los quince días después de vencido el período, el aporte de garantías, aporte de patrimonio y el estado de los fondos de reserva acordados por el Concesionario con los entes financieros que financian el proyecto.
 - 6- Anualmente, con base en los Estados Financieros auditados en la que los auditores externos certifiquen los aportes patrimoniales efectivamente realizados y el monto total de la inversión realizada en el proyecto hasta ese

Two handwritten signatures in black ink are located at the bottom right of the page. The first signature is a tall, thin, vertical stroke with a small hook at the top. The second signature is a more complex, cursive-like mark.

momento. Los informes auditados deberán entregarse 120 días naturales después de realizado el cierre financiero del periodo.

Los informes financieros trimestrales se entregarán un mes después de la fecha de vencimiento.

El Concesionario pondrá a disposición de la Administración Concedente, en caso de que ésta lo solicite, los comprobantes y documentos de respaldo de los informes antes citados.

Los informes de ingresos deben presentarse en colones y en dólares calculados al tipo de cambio de venta oficial diario publicado por el Banco Central.

3.5.3 Informe sobre el cumplimiento de las obligaciones financieras del Concesionario

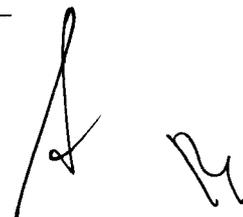
El Concesionario se compromete a notificar de inmediato a la Administración Concedente en caso de no poder cumplir oportunamente con sus obligaciones financieras frente a la Administración Concedente, los organismos financieros que financiarán el proyecto o frente a subcontratistas o terceros.

3.5.4 Informe mensual de ejecución

El Concesionario deberá presentar mensualmente un informe de cumplimiento en el formulario que se definirá durante el Período de la Transición. Este informe será enviado a la Administración Concedente dentro de los primeros quince días del mes, iniciando con el primer mes calendario completo después de la fecha a partir de la cual rige la Orden de Inicio. En dicho informe se describirá el desempeño del Concesionario durante el mes anterior.

3.5.5 Facultad de la Administración Concedente en cuanto información de la Sociedad Concesionaria.

Sin perjuicio de las normas generales de contabilidad aplicables a las sociedades anónimas, la Administración Concedente queda facultada para exigir en cualquier momento que lo requiera, los registros de información contable y cualquier otra información relacionada con la Sociedad Concesionaria, que sea necesaria para supervisar el contrato de concesión y a la Sociedad Concesionaria de conformidad con este contrato, el Cartel y el ordenamiento jurídico costarricense. Asimismo, el Concesionario deberá comunicar a la Administración Concedente, cualquier modificación del capital social y tendrá a disposición permanente de ella y de la Contraloría General de la República, el libro de Registro de Accionistas al día.

Handwritten signatures in blue ink, appearing to be initials or names, located at the bottom right of the page.

3.6 Pago por concepto de reembolso de los gastos de inspección y control del Contrato

El Concesionario pagará anualmente a la Administración Concedente, por concepto de reembolso de los gastos de inspección y control del Contrato, un uno por ciento (1%) de los Ingresos Brutos generados en colones por la concesión otorgada durante el año calendario anterior. Al momento de presentar el informe anual de estados financieros auditados, el Concesionario entregará una certificación de ingresos brutos auditados, que será la base para el cálculo del pago regulado en esta cláusula.

Si el Concesionario se retrasare en la entrega de esta certificación durante un plazo superior a treinta días, la Administración Concedente podrá utilizar como referencia de cálculo la información que haya entregado el concesionario durante el transcurso del período correspondiente, y, en su defecto, a la información que haya generado la Gerencia de Proyecto en el ejercicio de su función de supervisión del Contrato.

El Concesionario deberá pagar este reembolso de gastos dentro de los quince días hábiles siguientes a la presentación de la certificación ingresos brutos. El retraso en el pago de este reembolso en el plazo estipulado dará lugar a la imposición de la multa prevista en el artículo 51 de la LCOP. El retraso en el pago que se prolongue por más de noventa días será considerado falta grave.

3.7 Derechos y obligaciones económicas del concesionario

El Concesionario será remunerado de conformidad con los términos de este Contrato y tendrá derecho a solicitar a la Administración Concedente la modificación de los términos contractuales cuando, por razones ajenas a sus obligaciones se afecte el equilibrio económico y financiero, todo de conformidad con lo establecido en el presente Contrato y en la legislación costarricense.

3.7.1 Contraprestaciones económicas

Como contraprestación a la construcción, mejoramiento, rehabilitación, mantenimiento y operación de la Carretera San José–Caldera, el Concesionario será remunerado por medio de cobros a los usuarios, según las condiciones ofertadas y la Garantía de Ingresos Mínimos cuando proceda, y se cumplan los requisitos y condiciones para esos efectos. La Administración Concedente tendrá derecho a una coparticipación de los ingresos, todo conforme se indica en la cláusula 3.13 de este contrato.



3.7.2 Tarifa Básica Ofertada

El Concesionario recibirá como contraprestación el cobro de la tarifa de peaje a los usuarios de la carretera concesionada, de conformidad con el monto máximo establecido en su oferta. La Tarifa Básica ofertada para vehículo liviano por un recorrido completo en cada sentido es de dos dólares con setenta centavos de los Estados Unidos de América (US\$2.70) al 29 de noviembre del 2000.

3.7.3 Valor Presente de los Ingresos por Peaje

El Concesionario cotizó en su oferta como Valor Presente de los Ingresos por Peaje la suma de doscientos cincuenta y ocho millones de dólares de los Estados Unidos de América (US\$258.000.000) del 29 de noviembre del 2000, con base en un flujo de caja en dólares, proyectado con una tasa de inflación del 2% y descontado al 12.5%. Para efectos de este contrato, el Valor Presente de los Ingresos por Peaje de la Concesión que determina la terminación de la concesión se calcula en U.S. 212.098.541 (doscientos doce millones noventa y ocho mil quinientos cuarenta y un dólares de los Estados Unidos de América). Este importe no incluye inflación y considera para su cálculo una tasa de descuento del 12.5%. Mediante su oferta, el Concesionario se comprometió a que el monto cotizado por concepto del Valor Presente de los Ingresos por Peaje es suficiente para cubrir todos los costos de las inversiones *cotizadas* dentro del plazo de la concesión, incluyendo los gastos financieros, de administración y mantenimiento, la utilidad por la inversión *cotizada* y cualquier otro gasto de explotación pertinente.

Para efectos del cálculo del Valor Presente de los Ingresos por Peaje, se considera la recaudación total *sin inflación* durante todo el periodo de la Concesión que tendrá el Concesionario por concepto de peaje o tarifa. *El Valor Presente de los Ingresos por peaje deberá ser actualizado proporcionalmente como consecuencias de la aplicación de los mecanismos previstos en las cláusulas 3.9.5.1; 3.14; 3.15.*

3.7.4 Mecanismo de Ingresos Mínimos Garantizados

El Concesionario, de previo a recibir la orden de puesta en servicio provisional deberá presentar su propuesta de Ingresos Mínimos Garantizados por el Estado para los años calendario 1 al 13 de operación, la cual puede ser igual o inferior a la máxima ofrecida por la *Administración Concedente* en el Cartel de Licitación y en este Contrato. (ver Tabla 3.5 de Ingresos Mínimos Garantizados). Cada año individual durante la explotación, el Concesionario queda en libertad de tomar o no dicho Ingreso Mínimo, y de tomarlo, deberá pagar la Garantía de Ingresos Mínimos establecida en esta sección.

En caso de que el Concesionario solicite la aplicación del Mecanismo de Ingresos Mínimos Garantizados y pague la Garantía de Ingresos Mínimos, la *Administración Concedente* le garantizará un monto anual Y_{Mint} cuyo cálculo se establece de acuerdo con la siguiente metodología:

Y_t Ingreso bruto anual del Concesionario en el año calendario "t" de explotación de la concesión, por concepto de recaudación de *peaje*, calculada con base en las tarifas aplicadas por el concesionario en el año "t" y por los Ingresos por Nuevos Servicios Comerciales, así como las indemnizaciones recibidas en aplicación de la cláusula 3.15.4 de este Contrato.

Y_{Mint} Ingreso Mínimo Garantizado por el Estado en dólares U.S.A. en el año calendario "t" de Operación de la Concesión según los montos máximos de la Tabla 3.5. de Ingresos Mínimos Garantizados Actualizados.

Y_{P_t} Ingreso Potencial anual del Concesionario por concepto de recaudación de peajes en dólares U.S.A. en el año calendario "t" de explotación de la concesión.

Para efectos de cálculo del Ingreso Mínimo Garantizado, se establece como primer año calendario de explotación, aquel que comienza el 1° de Enero del año en que se autorice la Puesta en Servicio Definitiva de las Obras. Este mecanismo tendrá vigencia sólo a partir de la Puesta en Servicio Definitiva de la totalidad de las obras de las tres secciones del proyecto definidas en este Contrato, es decir, el Ingreso Mínimo Garantizado no aplica durante la etapa de construcción de las obras, ni con la puesta en operación parcial del proyecto.

Para la determinación del monto a pagar por el Estado en el primer año calendario de operación de la concesión, cuando éste sea menor de 12 meses de explotación, contados a partir de la Puesta en Servicio Definitiva de las Obras, el Ingreso Mínimo Garantizado se calculará en forma proporcional a los meses que efectivamente estuvo en operación todo el proyecto. Igual criterio se utilizará para el último año de la Concesión.

Cada año, el Concesionario comunicará a la Administración Concedente su voluntad de que se aplique el Mecanismo de Ingresos Mínimos Garantizados para el año determinado que se trate, debiendo elegir el monto de Ingresos Mínimos Garantizados por el Estado (Y_{min}), que no podrá ser mayor que el valor señalado en la tabla mostrada a continuación para el año correspondiente.

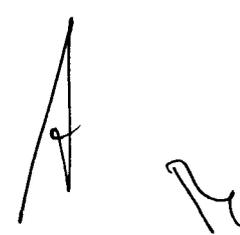
Tabla 3.5

Ingresos Mínimos Garantizados por el Estado

T Año Calendario Operación	Y_{Mint} Ingresos Mínimos Garantizados (US\$) del año 2000	T Año Calendario Operación	Y_{Mint} Ingresos Mínimos Garantizados (US\$) del año 2000
1	\$15.361.030,44	11	20.643.940.41
2	15.821.861.35	12	21.263.258.62
3	16.296.517,19	13	21.901.156,38
4	16.785.412,71		
5	17.288.975,09		
6	17.807.644,34		
7	18.341.873,67		
8	18.892.129,88		
9	19.458.893,78		
10	20.042.660.59		

Por estar expresados en US Dólares del 29 de noviembre del 2000, en el caso de que esta garantía se deba hacer efectiva, los valores de (Y_{Mint}) y del monto a desembolsar en dólares se ajustarán con el índice CPI-U correspondiente según lo definido en la cláusula 3.9.3 de este contrato. Adicionalmente, los valores (Y_{Mint}) incluidos en esta tabla deberán ser ajustados proporcionalmente cuando se actualice el Valor Presente de los Ingresos por Peaje por efecto de la aplicación de los mecanismos previstos en las cláusulas 3.9.5.1; 3.14 y 3.15 de este Contrato.

En el caso que la concesión se extinga por alguna de las causas señaladas en este Contrato antes de los 13 años de operación de la concesión, por razones imputables al Concesionario, éste no tendrá derecho a percibir los Ingresos Mínimos Garantizados por el Estado a partir de la fecha de extinción de la concesión.



El pago por concepto de Ingreso Mínimo Garantizado del año "t", corresponde a $Y_{\text{Mint}} - Y_t$, será efectuado por el Ministerio de Hacienda, mediante el procedimiento establecido en este apartado, el primer día hábil del mes de julio del año "t+1", si se cumplen las siguientes condiciones:

- a) El Concesionario se encuentre al día con los pagos que tenga que hacer al CNC y se encuentren vigentes las garantías indicadas en este Contrato.
- b) Los ingresos (Y_t) del Concesionario en el año calendario "t" de operación, sean inferiores al monto Y_{Mint} *ajustado*, definido anteriormente en este mismo punto, y
- c) El Ingreso (Y_t) del Concesionario sea superior al 80% del Ingreso Potencial actualizado (Y_P_t), el cual se calculará de la siguiente fórmula:

$$Y_P_t = \sum_{j=1}^{j=A} V_{1t}^j * W_{1t}^j + \sum_{j=1}^{j=A} V_{2t}^j * W_{2t}^j + \sum_{j=1}^{j=A} V_{3t}^j * W_{3t}^j + \sum_{j=1}^{j=A} V_{4t}^j * W_{4t}^j + \sum_{j=1}^{j=A} V_{5t}^j * W_{5t}^j + \sum_{j=1}^{j=A} V_{6t}^j * W_{6t}^j + \sum_{j=1}^{j=A} V_{7t}^j * W_{7t}^j$$

donde:

Y_P_t = Ingreso Potencial Anual del Concesionario por concepto de recaudación de peajes en dólares U.S.A en el año calendario "t", de operación de la Concesión según las tarifas cotizadas en su oferta y *ajustadas por inflación al año "t"*.

W_{1t}^j = Tarifa tope cotizada en la oferta económica para la estación de peaje del tramo Escazú-Multiplaza, para el vehículo tipo "j" en función de T_o , en el año calendario "t" de operación de la Concesión.

W_{2t}^j = Tarifa tope cotizada en la oferta económica para la estación de peaje del tramo Ciudad Colón-Radial El Coyol, para el vehículo tipo "j" en función de T_o , en el año calendario "t" de operación de la Concesión.

W_{3t}^j = Tarifa tope cotizada en la oferta económica para la estación de peaje del tramo Atenas-Orotina, para el vehículo tipo "j" en función de T_o , en el año calendario "t" de operación de la Concesión.

W_{4t}^j = Tarifa tope cotizada en la oferta económica para la estación de peaje del tramo Pozón-Caldera, para el vehículo tipo "j" en función de T_o , en el año calendario "t" de operación de la Concesión.

W_{5t}^j = Tarifa tope cotizada en la oferta económica para la estación de peaje en las rampas de Radial Ciudad Colón, para el vehículo tipo “j” en función de T_o , en el año calendario “t” de operación de la Concesión.

W_{6t}^j = Tarifa tope cotizada en la oferta económica para la estación de peaje en las rampas de Radial Atenas, para el vehículo tipo “j” en función de T_o , en el año calendario “t” de operación de la Concesión.

W_{7t}^j = Tarifa tope cotizada en la oferta económica para la estación de peaje en las rampas de la Intersección Pozón (Costanera Sur) para el vehículo tipo “j” en función de T_o , en el año calendario “t” de operación de la Concesión.

V_{1t}^j = Número de vehículos tipo “j” que pasaron por la estación de peaje del tramo Escazú-Multiplaza, en el año calendario “t” de operación de la Concesión.

V_{2t}^j = Número de vehículos tipo “j” que pasaron por la estación de peaje del tramo Ciudad Colón-Radial El Coyol, en el año calendario “t” de operación de la Concesión.

V_{3t}^j = Número de vehículos tipo “j” que pasaron por la estación de peaje del tramo Atenas-Orotina, en el año calendario “t” de operación de la Concesión.

V_{4t}^j = Número de vehículos tipo “j” que pasaron por la estación de peaje del tramo Pozón-Caldera, en el año calendario “t” de operación de la Concesión.

V_{5t}^j = Número de vehículos tipo “j” que pasaron por la estación de peaje en las rampas de Radial Ciudad Colón, en el año calendario “t” de operación de la Concesión.

V_{6t}^j = Número de vehículos tipo “j” que pasaron por la estación de peaje en las rampas de Radial Atenas, en el año calendario “t” de operación de la Concesión.

V_{7t}^j = Número de vehículos tipo “j” que pasaron por la estación de peaje en las rampas de la Intersección Pozón (Costanera Sur), en el año calendario “t” de operación de la Concesión.

3.7.5 Pago por la Garantía de Ingresos Mínimos:

El Concesionario podrá optar por el Mecanismo de Ingresos Mínimos Garantizados a partir del primer año en que el proyecto opere debidamente en toda la longitud concesionada. La solicitud de uso de este mecanismo y su pago serán efectuados en la forma descrita en este procedimiento.

El Concesionario deberá informar a la Administración Concedente que desea acogerse a este mecanismo a más tardar el 15 de Diciembre del año anterior al que solicite que opere la Garantía de Ingresos Mínimos. Para el caso del primer año calendario de operación de toda la longitud concesionada, la fecha última en la que el Concesionario podrá informar que hará uso de este mecanismo, será 15 días antes de la fecha en que se autorice la operación de toda la longitud concesionada.

El año de operación de este mecanismo se denominará Año "t".

Para tener acceso al Mecanismo de Ingresos Mínimos Garantizados el Concesionario deberá cancelar un monto denominado G_t , el cual será en dólares de los Estados Unidos de América. Esta cantidad será calculada de la siguiente manera:

$$G_t = 0,01 * Y_{Mint}$$

Donde:

- t: El año calendario de Concesión en el cual se solicita que opere el Mecanismo de Ingresos Mínimos
- $Y_{min t}$: El Ingreso Mínimo Garantizado del año t de operación de la concesión solicitado por el Concesionario y referidos a la tabla 3.5 del presente contrato.

Para los efectos del cálculo del pago, para el primer año calendario de operación de la concesión, en el caso que considere menos de 12 meses de explotación, contados desde la fecha en que se autorice la operación de toda la longitud concesionada y si se hubiere solicitado este mecanismo, el monto de G_t se calculará considerando la proporción de Y_{Mint} de los meses que efectivamente operó la Concesión. Este mismo criterio se utilizará para el último año.

El Concesionario tendrá un plazo de 8 días hábiles después de efectuada la notificación formal para acogerse al mecanismo de Ingresos Mínimos Garantizados, para presentar una o más garantías bancarias por monto equivalente al pago G_t .

Las fechas de vigencia de esta garantía en el año t de operación serán:

- *Para el primer año de operación, hasta los 105 días contados a partir del primer día en que el proyecto opere debidamente en toda la longitud concesionada.*
- *Para los siguientes años, hasta el 15 de junio del correspondiente año t.*

Dicha garantía será devuelta al Concesionario 15 días después de depositado el monto G_t a favor de la Administración Concedente.

El pago del monto G_t para el primer año de operación de este mecanismo será dentro de los primeros 90 días contados a partir del primer día en que el Concesionario opere debidamente toda la longitud concesionada. Para los años siguientes se podrá realizar hasta el 1° de junio del año t.

De no efectuarse el pago del monto G_t en las fechas indicadas por parte del Concesionario, la Administración Concedente hará efectiva la ejecución de la garantía correspondiente.

Cada año t, en que se solicite que opere el mecanismo de Ingresos Mínimos Garantizados, el Concesionario deberá presentar una nueva garantía y un nuevo pago G_t , dentro de los plazos establecidos.

Los montos pagados por el Concesionario a la Administración Concedente por concepto de operar el mecanismo de la Garantía de Ingresos Mínimos no están sujetos a reembolso ni restitución alguna por parte de ésta.

El Concesionario podrá renunciar a la aplicación del mecanismo de la Garantía de Ingresos Mínimos en el año t, notificando a la Administración Concedente por medio de una carta hasta el 1° de Mayo del Año t. En el caso del primer año de operación y siempre y cuando la explotación sea menor a 12 meses, esta notificación podrá ser presentada dentro de los primeros 60 días contados a partir del primer día en que el Concesionario opere debidamente toda la longitud concesionada.

En estos casos, la Administración Concedente efectuará la devolución de la Garantía correspondiente en un plazo de:

- *15 días hábiles contados a partir de que la Administración Concedente haya sido notificada, en el caso del primer año de operación.*
- *15 días hábiles contados a partir del 1° de mayo del año t, para el resto de los años”.*

3.7.6 Coparticipación del Estado en los Ingresos por peaje del Concesionario

La Administración Concedente tiene el derecho de recibir de parte del Concesionario una coparticipación de ingresos por concepto de peaje según la tabla de coparticipación definida en la oferta y que se detalla a continuación y la metodología descrita en la cláusula 3.13 de este Contrato.

Tabla de Coparticipación

Año	Ingresos Estimados por la Administración (YPE) (US\$ del año 2000)	Factor ofertado (Ct)
3	19 033 587	6%
4	22 186 970	13%
5	24 036 096	15%
6	25 474 152	17%
7	26 943 003	19%
8	28 433 833	21%
9	29 977 872	22%
10	31 546 394	23%
11	32 663 084	26%
12	33 819 300	28%
13	35 118 983	30%
14	36 468 610	31%
15	37 759 527	33%
16	38 969 024	29%
17	40 217 261	25%
18	41 505 478	21%
19	42 834 958	17%
20	44 207 020	13%
21	45 474 989	10%
22	46 779 325	7%

Los ingresos del Concesionario para cualquier año se compararán a los montos de la línea base del Estado ajustados por la inflación acumulada en dólares a ese mismo año.

Esta tabla deberá ser actualizada proporcionalmente cuando se aplique cualquiera de los mecanismos previstos en las cláusulas 3.9.5.1, 3.14 y 3.15 de este contrato, de forma que no se alteren los montos a indemnizar o compensar.

3.8 Sistema y tarifa de peaje

3.8.1 Sistema de Cobro y Ubicación de las Casetas de Peaje

El Concesionario adoptará un sistema de cobro por uso efectivo, en el cual se cobra a los usuarios de la vía según una aproximación de la distancia total o parcial que han recorrido dentro del proyecto concesionado. Con ese propósito, el Concesionario deberá mejorar y construir estaciones de cobro de peaje en los sitios indicados en la Tabla 3.2:

Tabla 3.2
Ubicación de las Estaciones de Cobro de Peaje

TRAMO / SITIO	TIPO DE COBRO
Escazú-Multiplaza (Estación de Peaje existente)	En ambas direcciones
Radial Ciudad Colón (Intersección Brasil)	Cobro en rampas de entrada y salida, viajes con origen o destino a San José únicamente
Ciudad Colón-Radial El Coyol	En ambas direcciones
Radial Atenas (Intercambio Antenas)	Cobro en rampas de entrada y salida, viajes con origen o destino a San José únicamente
Atenas-Orotina	En ambas direcciones
Pozón-Caldera	En ambas direcciones
Costanera Sur (Intercambio Pozón)	Cobro en rampas de entrada y salida, viajes con origen o destino a San José únicamente

Las rampas de entrada y salida en el acceso a Limonal desde la Ruta 27 podría ocasionar una evasión de pago de la Estación de Peaje Costanera Sur que podría ocasionar al Concesionario un desequilibrio económico-financiero. Para evitar dicha evasión, el Concesionario implementará una estación de peaje, con cobro en rampas de entrada y salida, cuyo propósito será el bloqueo sobre la ruta de acceso a Limonal desde la Ruta 27. La tarifa de esta estación será equivalente a la tarifa de la estación Costanera Sur (Intercambio Pozón). Adicionalmente, deberá imposibilitar el acceso desde la carretera hacia las vías marginales en este sector. En caso de implementarse esta estación de peaje, los costos de construcción y mantenimiento deberán ser considerados como costos no previstos en la oferta original presentada por el Concesionario. Para implementar esta

solución se deberá contar con la autorización de ARESEP y se deberá proveer de una solución que permita que los residentes de Limonal no deban pagar el peaje respectivo. La Administración Concedente hará sus mejores esfuerzos para obtener la aprobación requerida de ARESEP.

El concesionario puede hacer otras propuestas sobre la ubicación de las estaciones de cobro de peaje y de estrategia de cobro, las que deberán ser aprobadas previamente por la Administración Concedente.

3.8.2 Tarifa Máxima a Cobrar

La tarifa básica máxima de peaje ($T_{o \max}$) a cobrar a los usuarios de un vehículo liviano (automóviles, motos y vehículos de carga liviana) por un recorrido completo en cada sentido es de dos dólares con setenta centavos de los Estados Unidos de América del 29 de noviembre del año 2000 (US\$ 2.70). En ninguna circunstancia podrá el Concesionario cobrar una tarifa básica de peaje mayor a la indicada anteriormente, que es la ofrecida en su Oferta, salvo los casos expresamente autorizados por este Contrato y la Ley.

Las tarifas a pagar por los usuarios se expresarán y cobrarán en la unidad monetaria nacional redondeada al múltiplo de diez colones más cercano según el procedimiento descrito más adelante.

Dicho monto será ajustado periódicamente para reconocer entre otras las variaciones en el índice de precios del dólar de los Estados Unidos de América, y para compensar el redondeo aplicado al cobro en moneda costarricense y por devaluación del colón respecto al dólar según los procedimientos y fórmulas indicadas en la cláusula 3.9 de este contrato. También se establece un aumento no acumulativo en la tarifa como incentivo por las mejoras logradas en materia de seguridad vial. También es potestad de la Administración Concedente aplicar un esquema de tarifas de hora punta para mitigar la congestión bajo las condiciones establecidas en la cláusula 3.9.5.2 de este contrato. La tarifa de peaje máxima se aplicará a las distintas clases de vehículos de conformidad con lo estipulado en la cláusula 3.8.4 de este Contrato.

3.8.3 Estructura de las Tarifas por Tipo de Vehículo

El Concesionario deberá adoptar las siguientes categorías para la clasificación de tipos de vehículos para efectos del cobro de tarifas:

Tabla 3.1
Clasificación Según Tipo de Vehículo

TIPO	CLASE DE VEHÍCULO
Tipo 1	Vehículos Livianos (Motos, bicimotos, automóviles y vehículos de carga liviana con un máximo de cuatro llantas de apoyo sobre el pavimento – placa CL-)
Tipo 2	Autobuses ¹ (Ruta fija, turismo, excursiones y especiales)
Tipo 3	Camiones Pesados de 2 y 3 Ejes ² (a partir de más de cuatro llantas de apoyo sobre el pavimento –placa C-)
Tipo 4	Camiones Pesados 5 o más Ejes ³ (cabezal con furgón)

En la eventualidad de que el MOPT, CONAVI o el CNC modifiquen a futuro sus criterios de clasificación de vehículos para efecto del cobro de tarifas de peaje, el Concesionario podrá solicitar acogerse a la nueva clasificación, manteniendo las restantes condiciones de este contrato.

3.8.4 Estructura Tarifaria por Tipo de Vehículo y por Uso Efectivo

En la siguiente tabla se establecen las tarifas relativas por tipo de vehículo por sentido para un recorrido completo.

Tabla 3.3
Estructura de Tarifas por Tipo de Vehículo por Sentido de Cobro

TIPO	CLASE DE VEHÍCULO	TARIFA RELATIVA	TARIFA MÁXIMA 100% recorrido
1	Vehículos Livianos	$1 * T_o$	2.70
2	Autobuses (ver cita al pie No. 1 de tabla anterior)	$2 * T_o$	5.40
3	Camiones Pesados de 2 Ejes y 3 Ejes (ver cita al pie No. 2 de tabla anterior)	$2.5 * T_o$	6.75
4	Camiones Pesados de 5 o más Ejes (ver cita al pie No. 3 de tabla anterior)	$6.33 * T_o$	17.09

T_o = Tarifa de Peaje Básica a cobrar a los usuarios de un vehículo liviano por un recorrido completo en cada sentido
Estas tarifas máximas son las cotizadas a precios de fecha 29 de noviembre del 2000

¹ Comprende autobuses, busetas y microbuses de más de nueve pasajeros.

² Se entiende como ejes totales, suspendidos o no.

³ Se entiende como ejes totales, suspendidos o no

El Concesionario deberá cobrar a los distintos tipos de vehículos proporcionalmente acorde con esta estructura, en todas las casetas de cobro de peaje y según las tarifas para cada estación, indicadas a continuación:

Tabla 3.4
Estructura de Tarifas por Estaciones de Cobro de Peaje por Uso Efectivo para un Vehículo Liviano, por Sentido de Cobro (\$)

TRAMO	TARIFA RELATIVA	TARIFA MÁXIMA Vehículo liviano
Escazú-Multiplaza	0,1658 * T _o	.448
Radial Ciudad Colón	0,0829 * T _o	.224
Ciudad Colón-Radial El Coyol	0,2512 * T _o	.678
Radial Atenas	0,1658 * T _o	.448
Atenas-Orotina	0,3318 * T _o	.896
Pozón-Caldera	0,2512 * T _o	.678
Costanera Sur	0,0829 * T _o	.224

En ninguna circunstancia el Concesionario podrá cobrar peajes mayores a los estipulados en su oferta, una vez aplicado los ajustes indicados en este Contrato, en el Cartel de Licitación en la Ley.

Las tarifas mostradas en las tablas anteriores corresponden al monto de peaje expresado en dólares americanos y con un máximo de tres decimales. Sin embargo, durante la operación de la carretera y por conveniencia administrativa y de los usuarios, las tarifas reales a pagar se expresarán y cobrarán en colones, redondeados al múltiplo de diez colones (¢10,00) más cercano. El redondeo se hará hacia abajo (múltiplo de ¢10,00 inferior) si el residuo a redondear se encuentra entre ¢0,01 y ¢5,00, y se hará hacia arriba (múltiplo de ¢10,00 superior) si el valor residual de la tarifa se encuentra entre ¢5,01 y ¢9,99. A futuro el monto de la tarifa podría redondearse a un múltiplo mayor, dependiendo de las variaciones en la moneda de más baja denominación que ponga en circulación el Banco Central de Costa Rica, o por efecto de la inflación acumulada a través de los años, o bien si existiera alguna conveniencia demostrada de variar la moneda utilizada, el Concesionario propondrá a la Administración Concedente un nuevo sistema de redondeo por fraccionamiento de monedas, la cual será implementado sólo si es autorizado previamente por la Administración Concedente y el efecto de redondeo se ajustará como indica este párrafo. Como la concesión de este proyecto se basa en el método del Valor Presente de los Ingresos por Peaje, las diferencias creadas por el redondeo serán asumidas como parte de la amortización al Valor Presente de los Ingresos por Peaje,

El efecto del redondeo de la tarifa en colones acumulado será revisado una vez al año y tomará en cuenta los volúmenes reales por tipo de vehículo en cada estación de peaje, de acuerdo con los registros estadísticos de cada estación de cobro y los controles estadísticos de conteo de flujos.

3.9 Ajustes de Tarifas

Para los efectos de este Contrato se establecen dos tipos de ajustes tarifarios, según la naturaleza de los factores que causan su aplicación, a saber por variaciones en el entorno económico ajeno a la operación de la carretera y los relativos a la operación, mantenimiento y ejecución de nuevas inversiones en la carretera. Dentro del primer grupo se encuentran los ajustes por devaluación del colón respecto al dólar e inflación externa, que serán ordinarios en los plazos indicados en las cláusulas 3.9.3 y 3.9.4 o extraordinarios si la tasa de devaluación o inflación tuviere una variación igual o superior a 5% antes de completados los plazos ordinarios respectivos. El segundo grupo, que constituye uno de los mecanismos que podrá utilizar la Administración Concedente para efectos de reajustar el equilibrio financiero del Contrato, contiene aquellos ajustes que responden a aspectos propios de la operación y de la realización de inversiones adicionales en infraestructura y requieren para su aplicación de un estudio previo y una definición de las variables que se tomarán en cuenta para aplicar el ajuste. Dentro de este segundo grupo se incluyen los ajustes referentes al premio por seguridad vial, congestión en horas punta, y uno de los mecanismos que la *Administración Concedente* podrá utilizar para la compensación por nuevas inversiones e indemnización al equilibrio económico-financiero del Concesionario, todo de conformidad con lo señalado en el presente Contrato.

3.9.1 Procedimiento para la aplicación de los ajustes tarifarios

Con las excepciones que se regulan en las cláusulas 3.9.3 y 3.9.4 de este contrato sobre reajustes ordinarios *los cuales aplican de forma automática sin aprobación de la Administración Concedente, el resto de los reajustes de las tarifas mencionadas en la Sección 3.9 de este contrato* deberán ser revisados y autorizados de previo por *el CNC o la Secretaría Técnica del CNC, según sea el caso.*

Los ajustes de tarifa que requieran autorización del CNC, deberán seguir el siguiente procedimiento: El Concesionario por medio de una solicitud escrita, y acompañada de la debida documentación de respaldo, le remitirá al Gerente del Proyecto dicha solicitud para que se proceda al trámite de revisión correspondiente, el cual deberá de hacerlo del conocimientos del Secretario Técnico del CNC y de dicho Consejo, para su respectiva aprobación.

Addendum a Contrato
Concesión de la Carretera San José - Caldera

Cuando se trate de ajustes extraordinarios por cambios en el índice de precios o devaluación del colón con respecto al dólar, la Secretaría Técnica del CNC tendrá un plazo máximo de 5 días hábiles, contados a partir del día en que el Concesionario presente la gestión ante el Gerente del Proyecto, para revisar y aprobar la solicitud de reajuste. Si en este plazo la Secretaría Técnica no emitiera un acto rechazando el ajuste tarifario, el Concesionario procederá a aplicar los ajustes de tarifas solicitados.

En los demás casos en que se requiera autorización del CNC, éste tendrá un plazo máximo de 15 días hábiles, contados desde el momento en que el Concesionario presentó su gestión al Gerente del Proyecto, para revisar y resolver si aprueba o rechaza la solicitud de reajuste de la nueva tarifa redondeada en colones.

De no resolver el CNC por razones fuera de su control en el plazo de quince días referido en el párrafo anterior, dicho plazo se prorrogará automáticamente por una única vez, en un plazo adicional de quince días naturales. Después de transcurrida esta prórroga, si el CNC todavía no hubiere resuelto sobre el reajuste, las tarifas ajustadas se aplicarán automáticamente.

No obstante lo anterior, las tarifas que hubieran sido aplicadas en virtud de la falta de respuesta de la Administración Concedente deberán ser revisadas, y si es procedente, ajustadas por el CNC a más tardar en la siguiente revisión trimestral o anual, según corresponda. Los requisitos mínimos para soportar la presentación de la solicitud se definirán durante el Periodo de Transición de la Concesión.

En todos los casos, los ajustes a las tarifas que aplicará el Concesionario en sus estaciones de recaudación de peaje deberán ser informadas a los usuarios con por lo menos 5 días naturales de anticipación a su entrada en vigencia, para lo cual deberán ser publicadas en forma destacada en los dos medios de prensa de mayor circulación, así como en otros medios electrónicos, y por medio de letreros y avisos temporales en la misma carretera concesionada y en especial en los alrededores de las estaciones de cobro.

En términos generales, el Concesionario tendrá derecho a solicitar la modificación de tarifas, cuando se afecte el equilibrio económico y financiero de la concesión previsto en el contrato, por causas no atribuibles al Concesionario. En este caso el Concesionario deberá demostrar técnica y financieramente, y en forma debidamente documentada, su petición. Para cualquier modificación de esta naturaleza se requiere la aprobación previa del CNC. El CNC remitirá copia de la documentación que sustenta la petición a la ARESEP.

3.9.2 Ajustes por variaciones en el entorno económico

La Administración Concedente, ajustará la tarifa básica de peaje por variaciones en el entorno económico ocasionadas por variación en el índice de precios al consumidor urbano de los Estados Unidos de América y por devaluación del colón, aplicando al efecto las fórmulas descritas a continuación.

3.9.3 Ajuste por variación en el índice de precios

La tarifa básica de peaje, en dólares T_o , se ajustará en forma ordinaria *la cual aplica de forma automática y sin necesidad de aprobación*, aumentando o disminuyendo, para mantener al Concesionario el mismo valor adquisitivo de la tarifa cotizada en dólares en su oferta económica original, de modo que la amortización de la inversión se mantenga en dólares de los Estados Unidos de América, constantes del año 2000, a precios del 29 de noviembre. Este reajuste reconoce las variaciones en el índice de precios del dólar americano, de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$T_{o\ n} = T_{o\ n-1} * [(CPI-U)_n / (CPI-U)_{n-1}] \quad (\text{fórmula 3.20.1})$$

Donde:

$T_{o\ n-1}$ = tarifa básica en dólares pagada por un vehículo liviano, en cada sentido para un recorrido completo, correspondiente a la fijación anterior, en el mes "n-1". El valor máximo inicial será de US\$2.70, y se aplicará conforme se pongan en operación los respectivos tramos y radiales del proyecto.

$T_{o\ n}$ = nueva tarifa básica en dólares para un vehículo liviano, en cada sentido, para un recorrido completo, correspondiente a la fijación actual en el mes "n".

$(CPI-U)_{n-1}$ = Índice de Precios al Consumidor Urbano de Estados Unidos con un decimal de aproximación, indexado y acumulado al mes "n-1", en el cual tuvo lugar la fijación anterior de la tarifa. Para la primera expresión tarifaria este valor es de $(CPI-U)$ al 29-nov-2000. Este valor CPI-U al 29 de noviembre del año 2000, de conformidad con la página de Internet citada, es de 174.1 (ciento setenta y cuatro punto uno).

$(CPI-U)_n$ = Índice de Precios al Consumidor Urbano de Estados Unidos con un decimal de aproximación, indexado y acumulado en el mes "n", correspondiente al mes de la fijación actual de la tarifa.

Los reajustes por variación de precios externos (inflación de los Estados Unidos de América) se aplicarán a partir del momento en que cada tramo de la carretera entre en operación y se calcularán con respecto al precio de dos dólares con setenta centavos de los Estados Unidos de América, cotizado en la oferta original del Concesionario. Los ajustes se realizarán de la siguiente manera para cada sección de las obras:

- El primer ajuste se realizará y será efectivo con la puesta en servicio de la sección respectiva. Este se calculará con base en el valor CPI-U de la fecha en que la sección respectiva sea puesta en servicio (o el inmediato anterior disponible) con respecto al índice de la fecha 29 de noviembre del 2000 (valor de 174.1)
- El siguiente ajuste se realizará el 31 de diciembre siguiente al primer ajuste.
- De ahí en adelante, los ajustes por variación en el índice de precios se realizarán el 31 de diciembre de cada año. Los valores CPI-U que se utilizarán serán el valor de diciembre (o el inmediato anterior disponible) y el de la fecha del ajuste anterior.

El ajuste por variación de precios es directamente proporcional a la variación del Índice de Precios al Consumidor Urbano de los Estados Unidos de América ("Consumer Price Index"). El valor del CPI-U a considerar es el oficial para Estados Unidos de América, para todos los bienes, sin ajuste por variación de temporada, para la ciudad promedio, el cual es publicado por la Oficina de Estadísticas del Trabajo ("Bureau of Labor Statistics") de los Estados Unidos de América. Ambos índices son acumulados e indexados con respecto al mismo valor de referencia inicial (1982-84 = 100%). El valor mensual actualizado de este índice puede ser obtenido a través de INTERNET en el sitio www.bls.gov de dicha agencia, o a través de publicaciones financieras internacionales.

El ajuste por variación de precios se aplicará en forma anticipada y extraordinaria si la inflación acumulada tuviese una variación absoluta igual o superior al cinco por ciento antes de que se concrete el respectivo año, *de acuerdo con el procedimiento establecido en la Cláusula 3.9.1 de este Contrato*. La aplicación de tal ajuste por inflación extraordinaria no interrumpe el plazo para aplicar la siguiente revisión anual ordinaria, de modo que las fechas de ajuste se mantendrán fijas durante todo el plazo de la concesión.

3.9.4 Ajuste por devaluación del colón

La tarifa básica de peaje cotizada en dólares T_{oi} se ajustará trimestralmente a su equivalente en colones en forma ordinaria *la cual aplica de forma automática y sin necesidad de aprobación*, para mantener al Concesionario el mismo valor adquisitivo de la tarifa cotizada en dólares en su oferta económica original. El tipo de cambio de venta del colón

con respecto al dólar, moneda de los Estados Unidos de América, era de 316.67 colones por cada dólar, a precios del 29 de noviembre del 2000.

La devaluación acumulada del colón respecto al dólar se calculará con la siguiente fórmula:

$$T_{c j} = T_{o i} * [TC (\text{¢}/\$)_j] \quad (\text{Fórmula 3.20.2}) \text{ Reajuste Trimestral}$$

Donde:

$T_{o i}$ = tarifa básica en dólares pagada por un vehículo liviano, en cada sentido para un recorrido completo, correspondiente a la fijación de tarifa vigente el día "i".

$T_{c j}$ = nueva tarifa básica en colones para un vehículo liviano, en cada sentido, para un recorrido completo, correspondiente al tipo de cambio vigente el día "j".

$TC (\text{colón/dólar americano})_j$ = tipo de cambio de venta de referencia diario publicado por el BCCR el día "j" o hasta quince días antes

Como las tarifas a pagar por los usuarios se expresarán y cobrarán en colones, cada tres meses se hará un ajuste ordinario del monto a pagar en colones para reconocer la devaluación acumulada del colón con respecto al dólar (moneda de los Estados Unidos de América) en el período que cubre la revisión. Este ajuste se aplicará en forma anticipada y extraordinaria si la devaluación acumulada en el tipo de cambio tuviese una variación absoluta igual o superior al 5% antes de que se complete el respectivo trimestre, *de acuerdo con el procedimiento de la Cláusula 3.9.1 de este Contrato*. La aplicación de tal ajuste por devaluación extraordinaria no interrumpe el plazo para aplicar la siguiente revisión trimestral ordinaria, de modo que las fechas de ajuste se mantendrán fijas durante toda el plazo de concesión. Para estos fines se utilizará el tipo de cambio interbancario de venta del dólar correspondiente al último día del trimestre respectivo (o hasta quince días antes). La devaluación se calculará con base en los valores oficiales que reporta el Banco Central de Costa Rica..

Los reajustes por variación en la devaluación del colón se aplicarán a partir del momento en que cada tramo de la carretera entre en operación y se calcularán con respecto al precio cotizado en la oferta original del Concesionario. Después, estos reajustes ordinarios se harán al fin de cada trimestre, es decir el 31 de marzo, el 30 de junio, el 30 de setiembre y el 31 de diciembre de cada año.

3.9.5 Ajuste por aspectos relacionados con la operación e inversiones nuevas

3.9.5.1 Premio de Seguridad Vial

La gestión eficiente de seguridad vial a lo largo de toda la carretera dará derecho al Concesionario a partir del cuarto año de operación del proyecto en concesión, a un incremento en la tarifa denominado Premio de Seguridad Vial. Dicho aumento será aplicado a la tarifa vigente en ese momento para el año "t", cuando sean demostradas disminuciones en el número de accidentes y del número de fallecidos a lo largo de toda la longitud del proyecto bajo la responsabilidad del Concesionario.

Este premio no es acumulativo, será aplicado y calculado de manera individual para cada año en que el Concesionario lo solicite.

Cuando proceda la aplicación del Premio de Seguridad Vial, deberá ajustarse proporcionalmente la tabla 3.5 de este Contrato, relativa a Garantía de Ingresos Mínimos, según se dispone en la Cláusula 3.7.4 de este Contrato, y la Tabla de Coparticipación contenida en la cláusula 3.7.6 de este Contrato, relativa a la coparticipación de los ingresos por peaje, para que no se distorsione el pago del Premio de Seguridad Vial.

Procedimiento para optar por el Premio de Seguridad Vial: Para el cálculo de la tarifa básica ajustada " T_{ot} " a cobrar por el Concesionario a los vehículos livianos en el año "t" de operación de la concesión con la aplicación del Premio de Seguridad Vial (PS), se hará aplicando la siguiente fórmula:

$$T_{ot} = T_{on} * [1 + PS_t] \quad (\text{Fórmula 3..21.1})$$

Donde:

T_{on} = tarifa básica en dólares para un vehículo liviano, en cada sentido, para un recorrido completo, correspondiente a la fijación de reajustes en el mes "n".

T_{ot} = Es la tarifa básica (T_o) según Cláusula 3.8.4 de este Contrato ajustada en dólares pagada por un vehículo liviano, en cada sentido para un recorrido completo, que incorpora el Premio de Seguridad Vial logrado en el año "t" por las mejoras de seguridad logradas a lo largo de toda la carretera en el año "t-1" y vigente sólo durante el año "t".

PS_t = Premio por Seguridad Vial para el año "t" de *operación* de la concesión, expresado en fracción ($0,01 \leq PS_t \leq 0,05$) y *vigente sólo en el año "t"*. En el caso que el Premio de Seguridad Vial en año t resulte negativo o menor que el uno por ciento (1%), se asumirá igual a cero ($PS_t = 0$). El Premio por Seguridad Vial no podrá ser superior al cinco por ciento (5%) en cualquiera de los años de operación de la concesión. En caso que el Premio por Seguridad Vial en el año "t" resulte mayor o igual que 0,05 (5%) se asumirá igual a 0,05 ($PS_t = 0,05$).

La determinación del porcentaje que le corresponderá al Concesionario por concepto del premio por Seguridad Vial "PS", será calculado de la siguiente manera:

*La aplicación de este incremento, correspondiente al Premio por Seguridad Vial (PS), provocará un aumento de la tarifa **Ton**, sea: T_0 indicada en la definida en este Contrato, calculado de acuerdo con las fórmulas de reajuste establecidas en este contrato, al cual podrá optar hasta el final de la concesión. El Premio será calculado con base en las disminuciones en el número de accidentes con lesionados y fallecidos en el todo el tramo concesionado (DA) y según la disminución del número de fallecidos (DF) en todo el tramo concesionado, de acuerdo con la siguiente fórmula:*

$$PS_t = 0,000144 * DA_{t-1} + 0,0005 * DF_{t-1} \quad \text{para } t \geq 4 \quad (1)$$

y considerando que:

$$PS_1 = PS_2 = PS_3 = 0 \quad (2)$$

donde

t: año calendario de *operación* de la Concesión. Para efectos del Premio de Seguridad Vial, se establece como primer año calendario de Operación ($t = 1$) aquel que comienza el 1 de Enero del año en que se autorice la puesta en servicio de las obras de la Sección II del proyecto (Ciudad Colón - Orotina). Este incentivo no entra en vigencia en las otras secciones hasta que esté operando el proyecto completo.

PS_t : Premio por Seguridad Vial para el año calendario t de Operación de la Concesión, en fracción, y vigente sólo en el año t.

DA_{t-1}: la disminución en el número de accidentes de tránsito con lesionados o fallecidos en el año calendario t-1 de operación de la concesión, y corresponde al siguiente cálculo:

$$DA_{t-1} = \left[\frac{q_{t-1}}{(t-1)-2} * \sum_{i=2}^{(t-1)-1} \frac{A_i}{q_i} \right] - A_{t-1} \quad \text{para } t = 4,5 \quad (3)$$

$$DA_{t-1} = AR_4 * \frac{q_{t-1}}{q_4} - A_{t-1} \quad \text{para } t \geq 6 \quad (4)$$

Siendo,

A_{t-1}: cantidad de accidentes con lesionados o fallecidos en el año calendario t-1 de operación de la concesión

q_{t-1}: flujo vehicular en el año calendario t-1 de operación de la Concesión

$$AR_4 = \frac{1}{3} * \sum_{i=2}^4 A_i * \frac{q_4}{q_i} \quad (5)$$

Por otro lado,

DF_{t-1}: la disminución en el número de fallecidos en accidentes de tránsito en el año calendario t-1 de operación de la concesión, y corresponde al siguiente cálculo:

$$DF_{t-1} = \left[\frac{q_{t-1}}{(t-1)-2} * \sum_{i=2}^{(t-1)-1} \frac{F_i}{q_i} \right] - F_{t-1} \quad \text{para } t = 4,5 \quad (6)$$

$$DF_{t-1} = FR_4 * \frac{q_{t-1}}{q_4} - F_{t-1} \quad \text{para } t \geq 6 \quad (7)$$

donde,

F_{t-1} : es la cantidad de Fallecidos en el año calendario $t-1$ de operación de la concesión

$$FR_t = \frac{1}{3} * \sum_{i=2}^4 F_i * \frac{q_t}{q_i} \quad (8)$$

En el caso que el Premio por Seguridad Vial en el año t resulte negativo o resulte inferior al uno por ciento (1%), se asumirá igual a cero ($PS_t = 0$). El Concesionario será acreedor del premio únicamente cuando se presenten mejoras significativas en el número de accidentes.

El Premio por Seguridad Vial no podrá ser superior al cinco por ciento (5%) en cualquiera de los años de Operación de la Concesión. En caso que el Premio por Seguridad Vial en el año t resulte mayor o igual que 0,05 (5%) se asumirá igual a 0,05 ($PS_t = 0,05$).

El flujo q_t se calculará como la suma del flujo vehicular que hayan contabilizado los equipos contadores durante el año calendario t de operación de la Concesión. En el caso que los equipos presenten problemas técnicos o suministren información de tránsito incompleta, se deberá complementar dicha información con la de las plazas de peaje más representativas de dicho punto de conteo. Las metodologías y procedimientos para determinar las tasas de crecimiento vehicular con base en la información de tránsito antes descrita deberán ser acordadas por el Concesionario y la Administración Concedente durante los primeros 6 meses después del inicio de la Puesta en Servicio Provisional de las Obras.

La determinación del número de accidentes con lesionados o fallecidos y el número de fallecidos que ocurren cada año en el tramo concesionado, se hará utilizando la estadística oficial de la Policía de Tránsito, corregida según las estadísticas que lleva el Instituto Nacional de Seguros. Si la concesionaria incurre en actos que tiendan a distorsionar el número de accidentes que han ocurrido en el tramo concesionado, tal conducta se sancionará con la eliminación del Premio de Seguridad Vial en lo que reste de la concesión.

3.9.5.2 Ajuste de Tarifas por Congestión en Horas Punta

Con el propósito de mitigar la congestión de tránsito que se puede presentar en la carretera en el futuro, se establece que **la Administración Concedente tendrá facultad y podrá requerir al Concesionario el cobro de tarifas máximas de período punta asociadas a la congestión de la vía, TS**, en cualquiera de las tres secciones del proyecto.

El cobro de la tarifa por congestión en horas punta no será aplicable cuando la congestión es debida a la falta de capacidad de alguna estación de cobro de peaje, ya que es una obligación del Concesionario mantener todas las estaciones de peaje funcionando a un nivel de servicio óptimo, para lo cual deberá tomar todas las medidas necesarias para mantener un bajo tiempo de servicio, inclusive en las horas punta de demanda, y aún bajo condiciones de cobro de tarifa máxima de hora punta, según los parámetros que se definen en el Cartel de Licitación. Los estudios necesarios para la aplicación de la medida serán *realizados por el Concesionario, quien los pondrá a disposición del Concesionario para sus observaciones.* No obstante el Concesionario también podrá presentar propuestas a la Administración Concedente sobre posibles estrategias a aplicar para mitigar el congestionamiento y la podrá asesorar sobre los puntos del sistema vial en los que puede actuarse para beneficio de los usuarios de la vía, sin que esto suponga un compromiso para la Administración Concedente.

En su estudio, *el Concesionario* definirá, la política de cobro que se aplicará y la distribución de los ingresos extraordinarios generados por el cobro de la tarifa máxima de hora punta, entre ellas la de traducir el excedente de ingreso en una disminución de la tarifa básica normal durante un periodo que la Administración Concedente definirá que antecede y precede al periodo punta en cuestión para incentivar el viaje fuera de las horas punta, la realización de obras adicionales o la transferencia de los recursos a la Administración Concedente que permitan reforzar políticas de administración vial y descongestionamiento en el corredor vial en beneficio del usuario.

El procedimiento para medir la congestión y *para el establecimiento de esta tarifa se deberá cumplir los siguientes criterios:*

a) Que la velocidad media de operación de los vehículos sea inferior a 40 km/h, durante por lo menos 30 minutos, en al menos un tramo perteneciente a una Sección de cobro. Para establecer si se cumple este criterio, el Concesionario deberá realizar un estudio de vehículo flotante en el tramo en cuestión, con supervisión directa de un profesional de la DGIT y de la ITEO.

b) El estudio de vehículo flotante deberá hacerse por lo menos con 10 recorridos por hora durante el período que se identificó como crítico, entre los días lunes y viernes, ambos inclusive, cuando se trate de congestión de horas pico por viajes al trabajo. Como referencia para los oferentes se tiene que esta congestión generalmente ocurre entre las 6:30 a.m. y 8 a.m. en el pico de la mañana y de 4:30 p.m. a 7 p.m. en el pico de la tarde. Las mediciones deberán realizarse durante cuatro semanas seguidas en el período temporal identificado como crítico. En el caso de la congestión debida a viajes recreativos y turismo, la misma generalmente tiene lugar los días viernes, sábado y domingo, de la temporada escolar de vacaciones (Enero, parte de Febrero y Julio), y es de esperar que ocurra primero en la Sección II del proyecto, en especial en el tramo montañoso. En este caso se deberán realizar por lo menos 20 recorridos por hora durante el período que se identificó como crítico y deberán realizarse durante dos

semanas seguidas.

c) Cumplida la condición anterior, el Concesionario deberá presentar un informe técnico y una solicitud de aprobación ante la Secretaría Técnica del CNC para su aprobación. Una vez corroborada la presencia de congestión y otorgada la aprobación de la Secretaría Técnica del CNC, el Concesionario pondrá en vigencia la tarifa de hora punta, la cual será un 10% más alta que la tarifa básica para cada tipo de vehículo y se aplicará sólo en el tramo afectado en bloques de media hora como mínimo.

d) En caso de que persista la congestión luego de 3 meses de implantada la tarifa máxima de período punta, respaldado en nuevos estudios de campo se podrán autorizar nuevos aumentos en incrementos del 10%, hasta que la velocidad media de operación sea superior a los 40 Km/hr, pero sin exceder un máximo del 100% de la tarifa básica T_{0n} aplicable al tramo afectado. Para estos efectos se deberá diferenciar las condiciones prevalecientes por día de la semana y hora del día. En el caso de la congestión por viajes de larga distancia, se aplica el mismo criterio si la congestión persiste luego de 4 semanas de implantada la tarifa de hora pico. Estas tarifas no se aplicarán cuando se presenten condiciones que de antemano se sabe producirán una operación fluida, tales como los días feriados en tramos dominados por viajes al trabajo. La tarifa máxima por congestión se calculará de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$TS = T_{0n} * [1 + 0,10 + \epsilon_{10\%}]$$

Donde:

*TS = tarifa máxima por congestión en dólares pagada por un vehículo liviano, en cada sentido en el tramo afectado por la congestión. Esta tarifa no aplica para autobuses en rutas regulares y tiene un valor máximo de $2 * T_{0n}$.*

T_{0n} = tarifa básica en dólares para un vehículo liviano, en cada sentido, para un recorrido completo dentro del tramo congestionado, correspondiente a la fijación de reajuste vigente en el mes "n" para la respectiva estación de peaje.

$\epsilon_{10\%}$ = incrementos adicionales del 10% (0,10) en la tarifa por congestión que se aplican únicamente si el incremento anterior del 10% resultó insuficiente para mitigar la congestión, pero cuyo valor máximo es de 90% (0,90).

Para la aplicación de tarifa de período punta se seguirán los criterios establecidos en esta sección.

e) *Las tarifas máximas de período punta podrán ser cobradas exclusivamente en los sectores y períodos en los que se haya cumplido las condiciones señaladas en los tres puntos anteriores. Los lapsos de vigencia de las tarifas serán de 6 meses calendario. El Concesionario está obligado a informar al público acerca de las tarifas definidas en cada sector y período, con a lo menos 15 días calendario de anticipación mediante avisos en los medios de comunicación masiva, mediante letreros dirigidos a los usuarios y por lo menos tres publicaciones de página completa en los dos periódicos de mayor circulación del país. Durante cada período temporal de 6 meses, se realizarán mediciones que permitan determinar las nuevas tarifas máximas a cobrar para el siguiente período temporal de 6 meses. En el caso de los viajes de larga distancia durante la época de vacaciones escolares, los estudios se basarán en la temporada de vacaciones inmediatamente anterior.*

f) *Los autobuses de rutas regulares, pero no los de turismo, especiales o de excursiones, **estarán exentos de la tarifa de hora punta**, por lo cual sólo se les podrá cobrar la tarifa básica normal correspondiente al período fuera de las horas punta. La tarifa de hora pico tampoco será aplicable cuando la congestión es debida a falta de capacidad de la Estación de Cobro de Peaje, en cuyo caso aplica lo indicado en la Sección 2.11 de este Contrato. Es obligación del Concesionario mantener todas las estaciones de peaje funcionando a un nivel de servicio óptimo, para lo cual deberá tomar todas las medidas necesarias para mantener un bajo tiempo de servicio, inclusive en las horas punta de demanda, y aún bajo condiciones de cobro de tarifa máxima de hora punta.*

g) *Cuando la congestión en las estaciones de peaje, excluyendo los carriles expresos de telepeaje, supere un tiempo de espera medio por carril de 8 minutos, y encontrándose vencido el plazo máximo dispuesto para la modificación del Plan de Atención de Estaciones de Peaje o del plazo para la construcción o instalación de nuevas carriles, según lo dispuesto en la Sección 2.11 de este Contrato, el Concesionario **deberá permitir el libre paso de los vehículos por la Estación de Peaje hasta que la congestión desaparezca**, pudiendo reanudar el cobro hasta que no haya cola remanente en ninguno de los carriles de cobro manual o automático.*

h). *Los ingresos marginales generados por el cobro de la tarifa máxima de hora punta deberán considerarse por parte de la Secretaría Técnica del CNC en la siguiente revisión anual de tarifas (reajustes) como un ingreso adicional con respecto al equilibrio financiero del Concesionario, por lo que ese excedente de ingreso deberá traducirse en una disminución de la tarifa básica normal en las dos horas que anteceden y preceden al período punta en cuestión, para así incentivar aún más el viaje fuera de las horas punta.*

i) *Previendo una disminución en la demanda no deseable, el Concesionario podrá aplicar una reducción de tarifas en las horas no pico, con el objetivo de equilibrar*

proporcionalmente los ingresos y la redistribución del tránsito.

j) En el caso en que la política de incremento de aplicación de tarifas afecte el equilibrio económico financiero del contrato, se aplicarán los mecanismos de reestablecimiento del equilibrio establecido en la Cláusula 3.15, de este Contrato.

3.9.5.3 Ajustes por alteraciones temporales durante etapas de conservación de peaje

No se aprobarán ajustes tarifarios cuando por razón de la realización de trabajos de conservación previstos en el Cartel y en la Oferta, se prevea una alteración temporal en el nivel de servicio prestado.

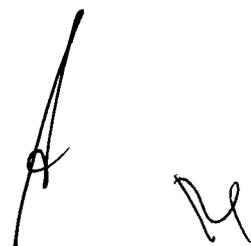
3.9.6 Discrepancias con respecto a los ajustes tarifarios

En caso de discrepancia entre el Concesionario y la Administración Concedente respecto de los resultados obtenidos por la aplicación de las metodologías de revisión consignadas en este Contrato, el Concesionario podrá apelar la decisión de la Administración Concedente, dentro de los tres días hábiles siguientes a la notificación. La Administración Concedente trasladará la apelación, junto con el expediente del Contrato a la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos para que resuelva en definitiva, en un plazo máximo de cinco días hábiles. La resolución de la Autoridad Reguladora agotará la vía administrativa.

3.10 Otros aspectos relativos a las tarifas de peaje

Las tarifas resultantes del Contrato de Concesión se entenderán como máximas y el Concesionario no está obligado a conceder exenciones en favor de ningún usuario, salvo lo especificado en el Capítulo Sexto del Anexo #4 de este contrato. El Concesionario tiene libertad de definir las políticas comerciales que considere pertinentes, siempre y cuando las mismas no sean discriminatorias para los usuarios, de manera que cualquier usuario que reúna las condiciones necesarias para optar a dichas tarifas tendrá derecho a acceder a ellas. Las políticas comerciales deberán ser comunicadas a la Administración Concedente, que podrá objetarlas si afectan negativamente el equilibrio del contrato, si son discriminatorias o no satisfacen el interés general.

Entre las políticas comerciales permitidas se incluyen los descuentos por pago anticipado, por volumen, por uso frecuente u otras consideraciones. Durante la explotación, el Concesionario deberá tener en cuenta los siguientes lineamientos generales para la implementación de políticas de comercialización.



a) Las estructuras tarifarias normales y especiales deberán ser comunicadas por escrito a la Administración Concedente con al menos cinco días naturales y deberá ser comunicadas a los usuarios con 5 días naturales de anticipación, a través de medios de prensa escritos y rótulos informativos en los lugares clave en las cercanías de las estaciones de cobro de peaje.

b) El Concesionario tiene la facultad de alterar la relación de tarifas entre los distintos tipos de vehículos, siempre que todas las tarifas se encuentren dentro de los límites máximos establecidos en este Contrato.

c) Para evitar la congestión en las Estaciones de Cobro de Peaje, el Concesionario podrá promover e implementar el uso de carriles expresos con tecnología de débito electrónico o telepeaje, mediante adecuadas políticas de comercialización, tales como facilitar a los usuarios la adquisición de los dispositivos tipo "transponder"; la aplicación de descuentos por pago adelantado; tarifas de descuento para los usuarios de telepeaje; y otras similares. En cualquier caso, su implementación requerirá el cumplimiento de los trámites que, de conformidad con este Contrato, sean necesarios.

d) El Concesionario podrá ofrecer y cobrar estructuras tarifarias especiales a empresas de reparto, transportistas de carga, servicios regulares de transporte público, instituciones, otros organismos y público en general por concepto de uso frecuente, pago mensual adelantado con descuento, y otras similares que para su puesta en práctica requieren de la aprobación previa de la Administración Concedente.

e) Las pérdidas que pudieren generarse debido a políticas de comercialización que resulten inadecuadas no serán cubiertas por el Mecanismo de Ingresos Mínimos Garantizados por el Estado. Queda expresamente prohibida cualquier gestión tarifaria que implique manipulación, por sí sola o a través de terceros, de las tarifas autorizadas. Se considerará que ha habido manipulación cuando se afecte el cálculo del Ingreso Mínimo Garantizado o del porcentaje que corresponda pagar al Estado en virtud de la coparticipación de éste en los ingresos del Concesionario. El incumplimiento de esta prohibición dará derecho a la resolución del contrato y al cobro de los daños y perjuicios ocasionados por ello, pudiendo ejecutar la garantía del contrato, sin perjuicio de las demás acciones legales que procedan.

f) El Concesionario estará autorizado para suspender el cobro de peaje, en las casetas y durante las horas que así justifique, en caso de que, en razón del bajo tránsito a horas determinadas, sea financieramente más beneficioso para el Concesionario autorizar el paso libre de los vehículos que mantener la operación de esas casetas. Para estos efectos, el Concesionario deberá notificar a la Administración Concedente con cinco días naturales de antelación a la ejecución de la medida respectiva, quien podrá oponerse si con ello se deteriora el servicio. Sin perjuicio de lo anterior, se considerará el tránsito pasante a los efectos del cálculo del Valor Presente de los Ingresos por Peaje del Proyecto, y del 1% de los ingresos que recibirá la *Administración Concedente*.

3.11 Suspensión de peajes.

Con respecto al cobro actual de peaje en la Autopista Próspero Fernández a cargo de CONAVI, el mismo se podrá suspender tan pronto como el Concesionario inicie los trabajos de la Sección I, pero desde ese momento el mantenimiento de todo el tramo será responsabilidad del Concesionario, con las excepciones previstas en la sección 2.5 de este Contrato.

3.12 Obligación de informar a la ARESEP

El Concesionario estará obligado a remitir copia a la ARESEP de cualquier ajuste a las tarifas que se apruebe de conformidad con los términos de la cláusula 3.9 del Contrato, de tal forma que esta Institución esté enterada previamente de las tarifas que estarán vigentes en cada momento.

La Junta Directiva de la ARESEP conoció el Cartel en su sesión extraordinaria 180-2000 del 31 de enero del 2000 y mediante acuerdos del 01-80-2000 al 11-180-2000 emitió su criterio vinculante sobre las materias de su competencia y cuyo contenido fue incorporado al Cartel y al presente contrato. En casos de discrepancia o conflicto entre el Concesionario y la Administración Concedente, la ARESEP conocerá y resolverá cuando se trate de los temas expresamente autorizados en los acuerdos supra citados, los cuales se refieren a la estructura tarifaria y sus parámetros de ajuste, así como lo relativo a la calidad del servicio que preste el Concesionario, de conformidad con lo establecido en el inciso 2, artículo 21 de la Ley de Concesión de Obras Públicas.

3.13 Coparticipación del Estado en los Ingresos por Peaje del Concesionario

Se establece el siguiente procedimiento de coparticipación del Estado en los Ingresos por peaje del Concesionario:

Durante los 10 primeros días de cada año "t + 1" de Explotación, desde la Puesta en Servicio Provisional de las Obras, el Ingeniero Inspector determinará el Ingreso Anual por peaje del Concesionario del año anterior t con base en la información de ingresos mensuales por recaudación por peaje del Concesionario según la siguiente fórmula:

$$IA_t = \sum_{i=1}^{12} IM_i$$

donde:

IA_t = Ingreso Anual del Concesionario en el año calendario *anterior* "t" de explotación de la concesión, por concepto de recaudación de peaje o tarifa. . Dicho valor se calcula sobre los ingresos mensuales del Concesionario en dólares de los Estados Unidos de América en el mes "i" del año calendario de la explotación de la Concesión. Estos ingresos no incluyen ingresos por concepto de otros servicios.

IM_i = Ingresos Mensuales por recaudación de peajes en el mes "i" *del año anterior* "t" de Explotación de la Concesión, con base en la información correspondiente. Los Ingresos Mensuales serán cotejados por la Administración Concedente con base en el informe anual auditado correspondiente a dichos meses.

Luego se procederá a revisar el cumplimiento de la siguiente relación:

$$IA_t > YPE_t^E (1+C_t) \quad (\text{Fórmula 3.26.1})$$

Con :

$$YPE_t^E = YPE_t * [(CPI-U)_t / (CPI-U)_0] \quad (\text{Fórmula 3.26.2.})$$

Donde:

YPE_t^E = Ingreso Potencial por peaje estimado por la Administración Concedente, efectivo al año "t", ajustado por el nivel de inflación del dólar.

YPE_t : Ingreso Potencial por peaje estimado por la Administración Concedente en dólares U.S.A. para el año calendario "t" de Operación de la Concesión según los montos establecidos en la Tabla 3.6.

$(CPI-U)_t$ = Índice de Precios al Consumidor Urbano de Estados Unidos con un decimal de aproximación, indexado y acumulado al año "t", en el cual tiene lugar la fijación del Ingreso Potencial.

$(CPI-U)_0$ = Índice de Precios al Consumidor Urbano de Estados Unidos con un decimal de aproximación, correspondiente al año 2000 Valor 174.1.

C_t = Porcentaje para el año "t", por encima de los Ingresos por peaje Efectivos Estimados por la Administración (YPE_t^E), a partir del cual el Concesionario ofrece compartir con el Estado. Este porcentaje se indica en la tabla de coparticipación en la cláusula 3.7.6 de este contrato.

Tabla 3.6
Ingresos por Peaje Estimados por la Administración
para la coparticipación de ingresos excedentes

T Año Calendario Operación	YPE Ingresos Potenciales Estimados por la Administración (US\$ del año 2000)	T Año Calendario Operación	YPE Ingresos Potenciales Estimados por la Administración (US\$ del año 2000)
3	\$19.033.587	13	\$35.118.983
4	\$22.186.970	14	\$36.468.610
5	\$24.036.096	15	\$37.759.527
6	\$25.474.152	16	\$38.969.024
7	\$26.943.003	17	\$40.217.261
8	\$28.433.833	18	\$41.505.478
9	\$29.977.872	19	\$42.834.958
10	\$31.546.394	20	\$44.207.020
11	\$32.663.084	21	\$45.474.989
12	\$33.819.300	22	\$46.779.325

NOTAS:

Los años 1 y 2 no aparecen en esta tabla pues corresponde al período de construcción. En su oferta el Concesionario incluyó datos hasta el año 22 de la Concesión de conformidad con los términos del Cartel de Licitación.

Para la aplicación efectiva del mecanismo de coparticipación de ingresos del Concesionario con el Estado definido en esta sección, los valores de la tabla serán ajustados para reconocer el efecto de la inflación en dólares de los Estados Unidos, para efectos de mantener el mismo valor adquisitivo, de acuerdo con la fórmula 3.26.2.

Quando se cumpla la relación definida en la fórmula 3.26.1., el Concesionario procederá a determinar el monto a coparticipar con el Estado mediante la siguiente relación:

$$YC_t = IA_t - [YPE_t^E (1+C_t)]$$

donde,

Handwritten signature and initials in the bottom right corner of the page.

YC_t = El monto total de los ingresos por peaje sujetos a coparticipación con el Estado.

El Concesionario procederá a pagar al Estado el 50% de los ingresos YC_t por concepto de coparticipación del Estado en los Ingresos por peaje del Concesionario. El pago se efectuará a más tardar en los primeros 15 días del primer mes calendario del año siguiente al año "t" en evaluación, definido en este caso como año "t + 1". El no pago de dicho monto será considerado como incumplimiento del contrato y dará derecho al cobro de las multas que correspondan a ejecución de las garantías establecidas y las acciones legales correspondientes.

Durante los años en que no se ofrece un valor de los ingresos por peaje estimados por la Administración Concedente, se utilizará como el Y_{PE} el monto indicado para el último año, ajustado por la incidencia de inflación.

En caso de que se realicen nuevas inversiones se adecuarán los ingresos estimados por la Administración Concedente.

3.14 Consideración de Nuevas Inversiones

Las nuevas inversiones en la etapa de construcción serán construidas o contratadas por el Concesionario. Los volúmenes de obra se presupuestarán tomando como referencia los precios unitarios propuestos por el adjudicatario en su oferta económica.

Los precios unitarios de cada uno de los aspectos involucrados en las obras de las nuevas inversiones exigidas durante la etapa de explotación, serán determinados de común acuerdo entre el Concesionario y la Administración Concedente. Las diferencias en cada una de ellas se resolverán por la Comisión Conciliadora, con fundamento en dos peritajes, uno contratado por la Administración Concedente y otro por la Sociedad Concesionaria; pudiendo la Comisión Conciliadora ordenar un tercer peritaje para los mismos efectos o establecer otro procedimiento en el mismo sentido. Los peritajes deberán ser realizados por empresas consultoras debidamente calificadas en las áreas y especialidades que correspondan de acuerdo a las obras por realizar.

Cuando la inversión adicional sea compensada, total o parcialmente con un aumento en las tarifas de peaje, deberán ajustarse proporcionalmente a dicho aumento la tabla 3.5 de este Contrato, relativa a Garantía de Ingresos Mínimos, según se dispone en la Cláusula 3.7.4, y la Tabla de Coparticipación contenida en la cláusula 3.7.6 de este Contrato, relativa a la coparticipación de los ingresos por peaje, para que no se distorsione el pago de la compensación por la nueva inversión.

3.14.1 Nuevas Inversiones Convenidas entre la Administración y el Concesionario

Si durante el plazo de la concesión, la obra resultare insuficiente para la prestación del servicio en los niveles definidos en el contrato de concesión y se considera conveniente su ampliación o mejoramiento a iniciativa de la Administración Concedente o el Concesionario; se procederá a la suscripción de un convenio complementario al referido contrato de concesión, el que deberá ser aprobado por la Administración Concedente y refrendado por las entidades regulatorias correspondientes, en los siguientes términos:

- *Cuando la iniciativa proceda de la Administración Concedente, esta deberá elaborar un informe técnico que acredite la insuficiencia de la obra o la conveniencia para el interés público de ampliar o mejorar las obras.*
- *Cuando la iniciativa proceda del Concesionario, el informe deberá contener como mínimo un detalle de las obras a construir incluyendo las especificaciones técnicas generales, el fundamento del por qué son requeridas, los valores estimados de los costos de construcción y mantenimiento y los plazos en que debieran ser ejecutadas.*
- *Una vez que exista acuerdo entre las partes sobre las nuevas obras, la Administración Concedente elaborará además un presupuesto desglosado por partidas importantes del presupuesto estimado de inversión que contendrá, al menos lo siguiente: costos de los principales rubros de los costos de construcción y equipos, gastos de supervisión y control, gastos de ingeniería, seguros y expropiaciones, para conocimiento de la Administración Concedente.*
- *Para la valoración de las obras, y ejecución de las mismas, se utilizará el procedimiento establecido en la Cláusula 3.14 y en las Bases Técnicas del presente contrato.*
- *La indemnización se regirá por lo establecido en las cláusulas 3.14.3 y 3.14.4 de este contrato.*

El Concesionario no podrá oponerse a realizar las Nuevas Inversiones que cumplan con los siguientes criterios:

- a) La tasa interna de retorno para el Concesionario asociada con las Nuevas Inversiones deberá ser, por lo menos, igual a la tasa interna de retorno indicada en su oferta económica, equivalente a 15.95%, *calculada con un 2% de inflación anual, según se define en la Cláusula 3.14.3 de este Contrato.*
- b) Al momento de que se requiera la Nueva Inversión, los ingresos por peajes del Concesionario desde el inicio de la concesión y hasta la fecha en que la inversión deba realizarse, deberán ser por lo menos del 90% de los ingresos por peajes indicados por el Concesionario en su oferta económica.
- c) Los ingresos adicionales estimados que se vayan a generar con la Nueva Inversión deben ser suficientes para considerar a la Nueva Inversión como bancable.
- d) La razón de cobertura de deuda (DSCR) de todo el proyecto (incluyendo inversión adicional y Nuevas Inversiones) no deberá ser menor a la obligación asumida por el

Concesionario en sus convenios de préstamo con los bancos que financian el proyecto.

En caso de que las entidades que financiarán la nueva inversión no estén dispuestas a financiar el 100% de esa nueva inversión y el Concesionario en ese momento cumpla con la relación deuda-patrimonio mínima exigida por el Cartel de 80% - 20%, la Administración Concedente deberá asumir la parte no cubierta por los Bancos.

En los casos en que una parte de la indemnización o compensación consistiera en un aumento en las tarifas de peaje, entonces el Valor Presente de los ingresos por peaje y las tablas de coparticipación deberán ser ajustadas tomando en consideración los efectos de las Nuevas Inversiones en los ingresos del Concesionario.

En caso de no existir acuerdo entre la Administración Concedente y el Concesionario sobre si el proyecto de Nueva Inversión cumple o no con los criterios descritos, se someterá el asunto a arbitraje en los términos y condiciones establecidos en este contrato. En tal caso, el tribunal arbitral deberá decidir únicamente si el proyecto de Nueva Inversión cumple con los criterios indicados en los párrafos "a" al "d" de esta cláusula.

3.14.2. Nuevas inversiones exigidas por la Administración Concedente

La Administración Concedente, fundada en razones de interés público y según los términos y procedimientos establecidos en la ley y en este Contrato, podrá modificar, disminuir o aumentar unilateralmente, durante la ejecución del contrato las características de las obras y los servicios contratados. En ningún caso, las modificaciones podrán superar el veinticinco por ciento del monto total de la inversión prevista, según el presente Contrato. El plazo máximo para que la Administración Concedente pueda ordenar este tipo de modificación o ampliación en las obras y servicios es de hasta 2 años antes de que expire el plazo de la concesión.

Para la determinación de las obras, su valoración y ejecución, se utilizarán los procedimientos establecidos en las Bases Técnicas en la Cláusula 3.14 del presente Contrato.

Toda inversión adicional que se realice por imposición unilateral de la Administración Concedente, deberá ser compensada mediante pago directo y en efectivo al Concesionario. Los demás mecanismos de compensación previstos en este contrato NO podrán ser utilizados por la Administración Concedente para compensar las inversiones adicionales que ésta le ordene al Concesionario con base en el ejercicio de su potestad de modificación unilateral del contrato. Para estos efectos, la Administración Concedente deberá convenir con el Concesionario sobre el precio de la inversión adicional que sea impuesta.

Por razones de interés público, *la Administración Concedente* podrá realizar a través de un tercero, en el tramo considerado para la realización de las nuevas inversiones, las obras que estime pertinentes siempre que éstas no hayan podido ser exigidas al Concesionario o convenidas con él, en virtud de lo dispuesto en estas bases.

En este caso, y siempre que no haya podido ser convenido o exigido al Concesionario, las obligaciones de mantenimiento, reparación y eventual reconstrucción de las obras construidas, será responsabilidad de la Administración Concedente, así como la eventual responsabilidad frente a terceros por el estado en que se encuentren estas obras. En el evento de que la realización de dichas obras tuviere un impacto significativo en el régimen económico de la concesión, las partes acordarán el ajuste del equilibrio económico del contrato de concesión, tomando en cuenta la recuperación de costos y los ingresos adicionales derivados de las mejoras realizadas por la Administración Concedente

No se considerarán dentro del límite del 25% del monto total de la inversión inicial del concesionario las obras indicadas en la sección 2.17, de este contrato. No obstante de realizarse estas obras serán compensadas al Concesionario de conformidad con la cláusula 3.14.4 de este contrato..

3.14.3 Indemnización o Compensación al Concesionario en caso de nuevas inversiones convenidas por la Administración Concedente y el Concesionario:

La Administración Concedente compensará la construcción de nuevas obras, mediante un aumento de tarifas; un aumento del plazo de la concesión; un aumento del Valor Presente de los Ingresos por Peaje de la Concesión solicitados por el Adjudicatario en su Oferta Económica; con un aporte del Estado que podrá ser realizado de una sola vez o por anualidades, una combinación de los anteriores o cualquier otro mecanismo previsto en la legislación correspondiente. Las partes por mutuo acuerdo definirán el monto y la forma de las indemnizaciones. La suma del plazo original, el cual se contabiliza a partir de la fecha de inicio de las obras indicada en el contrato de concesión, incluye el periodo de la etapa de construcción mas las prórrogas aprobadas, no podrá exceder el máximo de 50 años establecido en la LCOP.

El acuerdo de inversión adicional debe incluir una estimación de tránsito por el plazo restante de la Concesión, que no considere las implicaciones que la nueva inversión pueda tener en el tránsito (Estimación sin Inversión). Adicionalmente, debe incluir una estimación de tránsito que refleje los efectos esperados de la nueva inversión (Estimación con Inversión, o Q). Ambas estimaciones deben ser acordadas por las partes.

Para la determinación del valor de los costos de operación y mantenimiento asociados, las estimaciones de flujos vehiculares, el Concesionario presentará un peritaje a la Administración Concedente en el plazo que el *Gerente de Proyecto* determine a través del

Libro de Obra o de Explotación según corresponda, que no podrá ser inferior a 90 días. Si el Concesionario no presentare dicho peritaje o la Administración Concedente no estuviese de acuerdo con él, contratará un segundo peritaje y podrá proponérselo al Concesionario. En todo caso la Administración Concedente deberá enviar la propuesta del segundo peritaje a más tardar 180 días después del plazo fijado por el *Gerente de Proyecto* o de recibida la propuesta inicial del Concesionario, en caso contrario se entenderá por aceptada la propuesta realizada por el Concesionario.

La nueva inversión será considerada, para efectos de su forma de compensación, como independiente de la inversión original. El mecanismo de indemnización o compensación al Concesionario por las nuevas inversiones convenidas, se realizará de acuerdo a lo siguiente:

En el período k las partes acordarán la combinación de tarifas, plazos y/o subsidios de modo de satisfacer la siguiente expresión:

$$\sum_{t=k+1}^{N+S} \frac{Y_t - T_t}{(1+r)^{t-k}} = I_k + \sum_{t=k+1}^{N+S} \frac{C_t}{(1+r)^{t-k}} \quad (\text{Fórmula 1})$$

donde:

- I_k = Nueva inversión definida en el período k de concesión
- N = Plazo esperado de término de la concesión antes de la solicitud de la nueva inversión (años remanentes en la concesión)
- S = Plazo fijo adicional convenido como componente del pago de las nuevas inversiones
- K = *Periodo de la concesión transcurrido hasta el momento del ajuste*
- Y_t = Los ingresos estimados asociados a la nueva inversión en el período t, los cuales corresponderán a lo siguiente:

$$Y_t = \begin{cases} \rho_t P_k Q_t + G_t & t = k+1, \dots, N \\ (1+\rho_t) P_k Q_t + G_t & t = N+1, \dots, N+S \end{cases} \quad (\text{Fórmula 2})$$

donde:

Handwritten signature and initials.

- P_k : Vector de tarifas vigentes en el periodo k previo a la solicitud de las nuevas inversiones
- Q_t : Vector de vehículos *equivalentes estimados*, de acuerdo con los factores de ponderación por tipo de vehículo definidos en la tabla 3.3, Cláusula 3.8.4 de este Contrato. La determinación de los flujos y demandas vehiculares asociados a la nueva inversión se realizará con información base común y metodologías de asignación y proyección de tránsito conocidas y de común aplicación.
- ρ_t : Fracción de aumento de la tarifa en el período t convenido como componente del pago de las nuevas inversiones.
- G_t : Pago del Estado al Concesionario por nueva infraestructura en el período t convenido como componente del pago de las nuevas inversiones, si lo hubiere
- C_t : Costos *de operación y mantenimiento* asociados a la nueva inversión en el período t , los cuales corresponderán a:

$$C_t = \begin{cases} C_t^N & t = k + 1 \dots N \\ C_t^N + C_t^0 & t = N + 1 \dots N + S \end{cases} \quad (\text{Fórmula 3})$$

donde:

- C_t^N : Costos de operación y mantenimiento asociados a la nueva infraestructura, en el período t de la Concesión.
- C_t^0 : Costos de operación y mantenimiento asociados a la infraestructura existente en el período t de la Concesión, *por efecto de la nueva inversión*.
- T_t : Monto de impuestos en el período t .

$$T_t = F_t \times UB_t, \text{ si } UB_t \geq 0; \text{ o } T = 0 \text{ si } UB_t < 0 \quad (\text{Fórmula 4})$$

donde:

- F_t : Tasa de impuesto a las utilidades consideradas en el período t .
- T_t : El nivel de impuestos considerando la tasa (porcentaje) F_t aplicada sobre las utilidades brutas en cada período, si éstas resultan positivas; y cero si éstas resultan negativas.

Las utilidades brutas se calculan en la siguiente manera:

$$UB_t = L_t + \min(UB_{t-1}, 0), \text{ con } L_t = Y_t - C_t - D_t \quad (\text{Fórmula 5})$$

donde $\min(\dots, \dots)$ es el mínimo de los valores entre los dos argumentos dentro de los paréntesis.

La expresión UB_t representa la utilidad bruta en el período t , la cual se calcula como los ingresos menos los costos de operación y mantenimiento menos la depreciación o amortización de la inversión (D_t) asociados a la nueva inversión en el período t , más la utilidad bruta del período anterior si ella resulta negativa.

La tasa de descuento “ r ” estará dada por:

$r = 15.95\%$ correspondiente a la rentabilidad o TIR del Proyecto *proyectada* por el Concesionario según su oferta. Esta tasa nominal deberá ser ajustada para obtener la tasa real, ya que la misma fue determinada con base en el “Flujo de Caja Proyectado” empleado por el Concesionario, asumiendo un 2% de inflación anual para el dólar de los Estados Unidos de América. Se utilizará la tasa real si los demás términos de la fórmula se calculan sin inflación.

Si al término del periodo $N+S$ la ecuación 1 no se verifica debido a diferencias entre los valores estimados y los efectivos del lado izquierdo de la ecuación 1 se procede a calcular la diferencia o remanente que debe pagarse a favor del Concesionario o del Estado según sea el caso de la siguiente manera:

$$R_{\hat{N}+S} = \left[\sum_{i=k+1}^{N+S} \frac{Y_i - T_i - C_i}{(1+r)^{i-k}} - \sum_{i=k+1}^{\hat{N}+S} \frac{\hat{Y}_i - \hat{T}_i - \hat{C}_i}{(1+r)^{i-k}} \right] \times (1+r)^{\hat{N}+S-k} \quad (\text{Fórmula 7})$$

donde el símbolo $\hat{}$ representa el valor efectivo tomado por la variable en el período correspondiente y se aplica la siguiente regla:

Si $R_{\hat{N}+S} > 0$ el Estado deberá pagar $R_{\hat{N}+S}$ a la Sociedad Concesionaria (Fórmula 8)

Si $R_{\hat{N}+S} < 0$ el Concesionario deberá pagar $|R_{\hat{N}+S}|$ al Estado

El Concesionario deberá entregar una Garantía de construcción equivalente al 5% del valor de las nuevas inversiones I_k con las condiciones y plazos de validez y entrega que sean acordados con el Concesionario.

El Concesionario deberá caucionar la obligación de entregar el remanente previsto, en el caso que $R_{N+S} < 0$, mediante una Garantía Bancaria cuyo monto, condiciones y plazo de entrega será determinado por el CNC en el decreto que aprueba la realización de nuevas

inversiones. El atraso en la entrega de cualquiera de estas garantías hará merecedor al Concesionario de las multas correspondientes.

Si las partes hubieren acordado un aumento de tarifa como mecanismo de compensación de las inversiones adicionales, y éste produce una demanda inferior a la proyectada en la Estimación de Tránsito sin Inversión, el Concesionario tendrá derecho a que se le compense por dicha diferencia, mediante la aplicación de los mecanismos del reestablecimiento del equilibrio económico financiero. Para estos efectos, a partir de la implementación de la nueva tarifa, las partes verificarán anualmente la demanda real de tránsito, y la diferencia del tránsito real verificado con el tránsito proyectado servirá de base para el cálculo de la indemnización.

3.14.4 Indemnización o Compensación al Concesionario en caso de nuevas inversiones exigidas por la Administración Concedente

a) Disponibilidad presupuestaria: Antes de exigir al Concesionario una nueva inversión, la Administración Concedente deberá contar con recursos presupuestarios suficientes para enfrentar la erogación respectiva. Si la inversión adicional se prolonga durante más de un período presupuestario la Administración Concedente deberá adoptar las previsiones necesarias para garantizar el pago de las obligaciones.

b) Forma de compensación: Si la Administración Concedente exigiere unilateralmente la realización de nuevas inversiones, ésta solo podrá compensarlas al Concesionario mediante aporte directo del Estado. Salvo que la Administración Concedente y el Concesionario acuerden lo contrario, el aporte del Estado debe hacerse en un solo momento.

c) Monto de compensación: El monto de la compensación por nuevas inversiones exigidas por la Administración Concedente deberá ser acordado entre ésta y el Concesionario. La compensación deberá incluir el costo de las inversiones adicionales más un porcentaje de utilidad razonable para el tipo de inversión de que se trate, que nunca será inferior al 15.95% anual.

d) Reestablecimiento del equilibrio financiero: Si las nuevas inversiones exigidas por la Administración Concedente alteraran el equilibrio financiero de la concesión en perjuicio del Concesionario, la Administración Concedente estará obligada a reestablecerlo mediante pago directo al Concesionario. Las otras formas de reestablecimiento del equilibrio financiero no podrán ser utilizadas por la Administración Concedente si el desequilibrio fuere producto de su exigencia de nuevas inversiones. Las partes acordarán el monto por compensar, de conformidad con las reglas dispuestas en este contrato con respecto al reestablecimiento del equilibrio financiero.

e) Falta de acuerdo: De no llegarse a un acuerdo con respecto al monto de compensación por la inversión adicional y el desequilibrio financiero que pudiere ocasionarse, tal determinación será resuelta mediante el mecanismo de resolución de conflictos previsto en este contrato. Para tales efectos, los árbitros deberán respetar los parámetros mínimos de compensación dispuestos en los párrafos anteriores.

3.15 Reajuste del Equilibrio Financiero del Contrato

3.15.1 Derecho del Concesionario a la revisión del equilibrio financiero del contrato

El Concesionario puede solicitar a la Administración Concedente la modificación de los términos y condiciones del Contrato de Concesión con la finalidad de restablecer el equilibrio económico – financiero existente a la fecha de inicio del contrato, si éste se viera afectado o alterado , entre otras, por alguna de las siguientes causales:

- Como consecuencia directa y particular de medidas o actos unilaterales adoptados por el Estado, sus Instituciones y Municipalidades.
- Por razones de caso fortuito o fuerza mayor que comprometan la capacidad financiera del Concesionario para continuar cumpliendo con sus obligaciones
- Las condiciones previstas que no hayan podido ser resueltas por la aplicación de los seguros a los que se refiere el contrato.

Corresponde al Concesionario demostrar que hay fundamento para tal petición, la cual podrá ser presentada en cualquier momento durante todo el plazo de la concesión. En caso que la Administración Concedente considere que la afectación o alteración de las condiciones económicas financieras alegadas se encuentran debidamente comprobadas, se acordarán las modificaciones que consideren convenientes, siguiendo los principios básicos establecidos en el Cartel y este contrato de concesión. De no mediar acuerdo, el tema se someterá a arbitraje de conformidad con lo dispuesto en este Contrato.

En caso de que se acuerde modificar las tarifas para ajustar el equilibrio financiero del contrato, la solicitud deberá ser remitida por las partes para la aprobación previa de la ARESEP, adjuntándole documentación que sustenta la petición.

Cuando el restablecimiento del equilibrio económico financiero sea compensado, total o parcialmente con un aumento en las tarifas de peaje, deberán ajustarse proporcionalmente a dicho aumento la tabla 3.5 de este Contrato, relativa a Garantía de Ingresos Mínimos, según se dispone en la Cláusula 3.7.4, y la Tabla de Coparticipación contenida en la cláusula 3.7.6 de este Contrato, relativa a la coparticipación de los ingresos por peaje,

para que no se distorsione el pago necesario para el reestablecimiento del equilibrio económico financiero del contrato.

3.15.2 Reajuste por cambios regulatorios del Estado.

El Estado ajustará el equilibrio económico del contrato cuando hubiere cambios en las condiciones y requisitos para la protección del ambiente decretadas por dependencias gubernamentales que motiven aumentos significativos en los costos del contrato.

Asimismo el Estado restablecerá el equilibrio financiero del contrato para compensar la adopción de medidas o políticas u omisiones de obligaciones estatales, incluyendo la promulgación de nuevas leyes o regulaciones que impongan costos, tarifas o impuestos adicionales, que afecten negativamente la rentabilidad de las operaciones del concesionario o como consecuencia directa y particular de medidas o actos unilaterales adoptados por el Estado.

3.15.3 Restablecimiento del Equilibrio Económico – Financiero del Contrato

El ajuste del equilibrio financiero del contrato se hará con base en restablecimiento del equilibrio económico – financiero existente a la fecha de inicio del Contrato, si éste se viera afectado o alterado por alguna de las causales señaladas en el presente Contrato y el Concesionario comprueba que dicha situación no ha sido causada directa o indirectamente por él, que está fuera de su control y que existe un impacto adverso sobre su condición financiera al momento del inicio del Contrato.

La Administración Concedente compensará el desequilibrio financiero del contrato ya sea mediante un aumento de tarifas, un aumento del plazo de la concesión, un aumento del Valor Presente de los Ingresos por Peaje de la Concesión solicitados por el Licitante Adjudicatario en su Oferta Económica, con un aporte del Estado que podrá ser realizado de una sola vez o por anualidades, o cualquier otro mecanismo previsto en la legislación correspondiente.

El ajuste al equilibrio financiero del contrato se realizará con base en la siguiente fórmula:

$$\sum_{t=k+1}^{N+S} \frac{Y_t - T_t}{(1+r)^{t-k}} = I_k + \sum_{t=k+1}^{N+S} \frac{C_t}{(1+r)^{t-k}}$$

Donde I_k se define como la valoración económica de los daños y perjuicios y *costos* objeto del restablecimiento del equilibrio económico financiero.

C_t : Esta variable corresponde a los costos futuros adicionales relacionados con la condición que alteró el equilibrio financiero del Contrato así como los costos asociados al mecanismo utilizado para el reestablecimiento del equilibrio económico financiero, incluyendo los costos de operación y mantenimiento. Tomará el valor CERO en el caso de que no existan costos adicionales.

k : Tiempo de la concesión transcurrido hasta el momento del desajuste.

N = Plazo esperado de término de la concesión antes de la solicitud del reequilibrio económico financiero correspondiente, (años remanentes en la concesión).

S = Plazo fijo adicional convenido como componente de pago para reequilibrio económico financiero del contrato.

Y_t : Son los Ingresos requeridos para restaurar el equilibrio financiero del Contrato, de acuerdo con la fórmula 2, establecida en la Sección 3.14.3, de este Contrato.

Donde Y_t se define como:

$$Y_t = \begin{cases} \rho_t P_k Q_t + G_t & t = k+1, \dots, N \\ (1+\rho_t) P_k Q_t + G_t & t = N+1, \dots, N+S \end{cases} \quad (\text{Fòrmula } 2)$$

donde:

P_k : Vector de tarifas vigentes en el periodo k previo al restablecimiento del equilibrio económico financiero.

Q_t : Vector de vehículos según la equivalencia vehicular establecida en este Contrato.

ρ_t : Fracción de aumento de la tarifa en el periodo t convenido como componente del pago para el restablecimiento del equilibrio.

G_t : Componente de Pago del Estado al Concesionario para el restablecimiento del equilibrio económico financiero, en el periodo t convenido, si lo hubiere.

$r = 15.95\%$, Correspondiente a la rentabilidad o TIR del Proyecto proyectada por el Concesionario según su oferta. Esta tasa nominal deberá ser ajustada para obtener la tasa

real, ya que la misma fue determinada con base en el “Flujo de Caja Proyectado” empleado por el Concesionario, asumiendo un 2% de inflación anual para el dólar de los Estados Unidos de América. Se utilizará la tasa real si los demás términos de la fórmula se calculan sin inflación.

Basado en ésta formula, se procederá a realizar los cálculos en la misma manera descrita para la *Fórmula uno de Nuevas Inversiones*, reemplazando las variables de la fórmula con los valores acordados como resultado del evento que origina el desequilibrio económico-financiero del Contrato.

3.15.4. Reajuste del equilibrio financiero en el supuesto de perjuicios ocasionados por la falta de cobro de peaje en la Autopista General Cañas y la Carretera Bernardo Soto

Se reconoce que el corredor compuesto por las autopistas General Cañas y Bernardo Soto es una ruta que, unida a otros segmentos tanto de la Ruta Nacional #1, la Ruta Nacional #3, como de otras vías, constituyen caminos alternativos a la concesión del corredor San José - Caldera.

Al momento de presentar su oferta, el Concesionario asumió que en la Carretera Bernardo Soto existía una estructura tarifaria aprobada por ARESEP, que respondía a los niveles de servicio de la concesión otorgada para la explotación de esa vía, y que existía la intención firme y manifiesta por parte del Estado de concesionar por peaje la Autopista General Cañas. Ambas situaciones fueron asumidas como hipótesis en los estudios de Greiner – Ingetrans que fueron suministrados a los oferentes.

Al iniciar la explotación temporal de cualquiera de los tramos de la Concesión San José - Caldera, el Estado garantiza que establecerá, de no existir previamente, el cobro de peaje en ambos sentidos, tanto en la Autopista General Cañas como en la Carretera Bernardo Soto, a una tarifa debidamente aprobada por la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos (ARESEP), y que las tarifas serán consistentes con los estudios de URS – Greiner aportados en los documentos licitatorios.

Las tarifas que se implementen en las Autopistas General Cañas y Bernardo Soto se considerarán consistentes con los estudios de Greiner si se cumplen las siguientes condiciones:

- 1) *El monto de la tarifa que se cobra en las estaciones de peaje de Los Arcos y Manolos previstas en el cartel de licitación pública número 03-2003 para la concesión de obra pública con servicio público de la carretera San José-San Ramón, es al menos un 95% de la tarifa máxima autorizada vigente al día 20 de junio del 2003, de conformidad con el pliego de condiciones de dicha licitación. Las tarifas máximas autorizadas a que se hace referencia, de US \$0.593 en la Estación Los Arcos y de \$0.50 en la Estación Manolos, que estan expresados en*

dólares del 2003, se actualizarán para reflejar la inflación del dólar de los Estados Unidos de América.

- 2) *En la estación de peaje de Manolos no se aplican políticas comerciales tendientes a reducir dicha tarifa.*
- 3) *Sobre la Carretera Bernardo Soto, en la ramal de salida San José - Radial El Coyol, así como en la ramal de entrada de Radial El Coyol - San José, se cobra un peaje de, al menos, US \$0.445 (cero punto cuatrocientos cuarenta y cinco centavos de dólar, del año 2003).*

De no cumplirse lo dispuesto en el párrafo precedente, y el tránsito pasante en cada plaza de peaje fuere inferior al proyectado por el estudio que consta en el informe preparado por URS Corporation (Greiner) con fecha 4 de Agosto de 2000 y que fue suministrado a los oferentes, entonces se altera el equilibrio económico financiero de este contrato, generándose la obligación del Estado de indemnizar al Concesionario el perjuicio causado según lo dispuesto por el Anexo 9 a este Contrato. La indemnización se hará efectiva cuando se presente alguna de las siguientes situaciones:

- *No se cobra peaje en uno o ambos sentidos tanto en la Autopista General Cañas como en la Carretera Bernardo Soto.*
- *Cobrándose peaje en ambas carreteras, una o ambas carreteras no se encuentran concesionadas y las tarifas no son consistentes con los estudios de URS – Greiner aportados en los documentos licitatorios según se describe en los subincisos 1, 2, y 3 de esta cláusula.*
- *La sumatoria del tránsito equivalente pasante por cada una de las estaciones de peaje durante los días en que éstas permanezcan habilitadas en el mes correspondiente es inferior al tránsito medio diario anual equivalente para cada una de las estaciones de peaje (según surge de la tabla incorporada en el Anexo 9) multiplicado por el número de días del mes correspondiente en que permanecen habilitadas las estaciones de peaje.*

Mensualmente se comparará la sumatoria de los montos a indemnizar de las estaciones deficitarias, con la sumatoria de los montos excedentes de las estaciones con superávit. Cada mes, los montos faltantes que no se compensen con los excedentes de ese mismo mes le serán indemnizados mensualmente al concesionario.

Los excedentes mensuales antes descritos se producen si la sumatoria del tránsito equivalente pasante por una estación de peaje durante los días en que ésta permanezca habilitada en el mes correspondiente, es superior al tránsito medio diario anual equivalente para dicha estación de peaje (según surge de la tabla incorporada en el Anexo

9), multiplicado por el número de días del mes correspondiente en que permaneció habilitada la estación de peaje.

Al final de cada año calendario en el que se haya pagado una o más indemnizaciones mensuales en aplicación de esta cláusula, las partes harán una evaluación global de las indemnizaciones pagadas, con el fin de reconocerle a la Administración Concedente el posible efecto de las estacionalidades propias del corredor, tomada en cuenta los meses del año en estudio en los que se haya excedido las proyecciones de tránsito diario medio anual equivalente descrito en la tabla del anexo 9. El Concesionario deberá reembolsar a la Administración Concedente esos excedentes dentro de los treinta días posteriores a la finalización de la evaluación. El monto total a reembolsar por concepto de excedentes no podrá superar el monto total de las indemnizaciones que el Concesionario hubiere recibido durante ese año.

Una vez iniciado, por parte de la concesionaria adjudicataria de la Carretera San José – San Ramón, el cobro de peaje en ambas direcciones, tanto en la Autopista General Cañas como en la Carretera Bernardo Soto, *cumpliendo con las reglas contenidas en los subincisos 1, 2, y 3 de esta cláusula*, no habrá ningún fundamento para la aplicación de lo dispuesto en esta cláusula y por lo tanto se exime a la Administración Concedente de indemnizar al concesionario de San José – Caldera por reducciones de tránsito que sean atribuibles a las tarifas de peaje de la Carretera San José – San Ramón.

3.15.5 Utilización de una metodología diferente para el reajuste financiero del Contrato

En caso de que se llegue a proponer una metodología diferente para el ajuste del equilibrio financiero del contrato a las establecidas en el presente Contrato, se requerirá de la aprobación previa de la Contraloría General de la República para que el acuerdo de modificación tenga validez y eficacia jurídica.

3.16 Indemnizaciones por atrasos en Terrenos o Puentes

En el caso de demoras en la entrega de los cinco puentes mayores definidos en la sección 3.3.3 del Cartel de Licitación, en los terrenos necesarios para las construcciones o ampliaciones del proyecto, así como atrasos originados en descubrimientos arqueológicos que impidan el inicio o la ejecución de las obras, el Estado debe restituirle al Concesionario los montos afectados.

Las compensaciones que el Estado proveerá se basarán en los costos e ingresos afectados por la no entrega del terreno o de los puentes o por los atrasos por descubrimientos arqueológicos y serán estimados mediante la siguiente fórmula:

$$R_k = (Y_k - C_k - I_k) - (\hat{Y}_k - \hat{C}_k - \hat{I}_k)$$

donde:

k = Cualquier período del Contrato en el cual se solicita un ajuste del Equilibrio Financiero por la demora en la entrega de los terrenos o puentes o por descubrimientos arqueológicos.

R = remedio o compensación por atrasos en entrega de terrenos o puentes o por descubrimientos arqueológicos.

Y_k = Ingresos asociados al período k por la explotación.

I_k = Intereses de la deuda asignada al periodo k por el financiamiento contraído para efectuar las inversiones.

C_k = Costos de operación y mantenimiento.

Los parámetros sin el símbolo “^” representan los valores que el Concesionario hubiera esperado lograr si no se hubiese ocurrido la demora en la entrega del terreno o los puentes o por descubrimientos arqueológicos, y los parámetros con el símbolo “^” son los valores efectivos y actuales tomados por la variable en cuestión en el período en el cual la Administración Concedente no entrega el terreno o los puentes. Si $R_k > 0$, el Concesionario tendrá el derecho y la Administración Concedente el deber de restituirle el monto R_k . Las diferencias adversas provenientes del valor esperado y el valor efectivo de esta ecuación para cada período k deberán derivar directamente de las causas que son imputables a la Administración Concedente, o por causas no imputables a ella, pero sobrevinientes e imprevisibles, como es el caso de una demora en la entrega de terrenos o puentes o por descubrimientos arqueológicos.

Sin perjuicio de lo indicado en el inciso i de la cláusula 2.14.1.2 (Condiciones Precedentes a la Orden de Inicio), en caso de que el Estado no entregue los terrenos, el Concesionario queda liberado de la obligación de construir hasta un plazo de 30 días naturales después de que el Estado entregue efectivamente los terrenos que sean efectiva y técnicamente necesarios para estos efectos. La indemnización será determinada con base en la fórmula para el equilibrio económico-financiero del Contrato y nuevas inversiones de tal manera que podrá considerarse, entre otros factores, la ampliación del plazo máximo de la Concesión.

La indemnización deberá incluir, además, posibles aumentos en los costos de la construcción o atrasos en la puesta en servicio de la obra según el cronograma establecido, causados por el atraso en la entrega de los puentes o terrenos o por descubrimientos arqueológicos. La *Administración Concedente* podrá autorizar la utilización del Mecanismo de Ingresos Mínimos Garantizados con anticipación a la puesta en servicio definitiva de la obra como uno de los mecanismos para restablecer el equilibrio financiero del Contrato, si los atrasos en la entrega de los terrenos ocasionan pérdidas o daños al Concesionario.

3.17 Plazo de la Concesión

La concesión se extinguirá el mes “m” en que se cumpla la siguiente relación:

$$VPI_m \geq ITC$$

donde ITC corresponde al Valor Presente de los Ingresos por Peaje cotizados por el Concesionario que en términos reales se determinó en US\$ 212,098,541 (doscientos doce millones noventa y ocho mil quinientos cuarenta y un dólares de los Estados Unidos) del 29 de noviembre del año 2000 *de acuerdo con la cláusula 3.7.3 de este Contrato*, donde el VPI_m se calculará de acuerdo a lo siguiente:

$$VPI_m = \sum_{i=1}^m \frac{IM_i}{[1+(r_i/12)]^{(i-1)}}$$

con,

$$r = TLR + \theta$$

donde,

VPI_m : Valor Presente de los Ingresos por peaje de la Sociedad Concesionaria, sin inflación, calculados en el mes m de concesión actualizado al mes "uno" de la concesión.

IM_i : *Ingresos mensuales por recaudación de peajes o tarifas en dólares en el mes i de la concesión considerando los flujos totales mensuales por tipo de vehículo y por plaza de peaje multiplicados cada uno de ellos por la estructura tarifaria descrita en la cláusula 3.8.4 de este contrato,*

originalmente ofertada sin ninguna afectación por efecto de inflación y sin considerar los reajustes por inflación de Estados Unidos establecidos en la cláusula 3.9.3 de este contrato.

No obstante lo anterior, cuando se llegue a variar la estructura tarifaria original por motivos diferentes al efecto inflación, tales como alteración del equilibrio económico financiero o por nuevas inversiones, se tomará en cuenta esa nueva estructura para la acumulación de estos ingresos (Imi), así como su correspondiente modificación en el valor tope del ITC que implique dicha alteración.

Para el cálculo de estos ingresos mensuales, se descontará el excedente de recaudación que se haya producido por un incremento de la tarifa máxima a cobrar por efecto del Premio de Seguridad Vial si este hubiere sido otorgado en el año correspondiente. Adicionalmente serán considerados todos los pagos por concepto de Ingresos Mínimos Garantizados sin inflación tal y como aparecen en la tabla 3.5. de este Contrato, y los montos que haya recibido el Concesionario, debidamente descontados y sin inflación, por concepto de la indemnización prevista en la Cláusula 3.15.4 de este Contrato. Asimismo, se restarán los montos compartidos con el Estado por el concepto de coparticipación en ingresos por peaje.

TLR: Tasa Libre de Riesgo, que para este contrato se fija en 8.62 %. A este valor se llegó tomando en cuenta la tasa de interés de los Bonos del Gobierno de Costa Rica a diez años plazo, entre el 29 de noviembre del 2000 y el 22 de noviembre del 2001. (Fuente Banco Central de Costa Rica).

θ : Premio por riesgo proyecto, el cual se fijó de previo en el valor real anual de un 5%

3.18 Ingresos del Concesionario Producto de Fuentes Diferentes al Peaje

El Concesionario, previa autorización de la Administración Concedente, podrá emprender actividades lucrativas que le generen ingresos adicionales a los que estará devengando producto de la recaudación de peajes. El Concesionario deberá solicitar a la Administración Concedente la autorización previa para operar en cualquier área de negocio que sea diferente a las especificadas como de carácter comercial obligatorio establecidas en este contrato.

3.18.1 Modelo de Coparticipación Sobre Ingresos Diferentes al Percibido por Peaje.

Los ingresos generados por las actividades comerciales del Concesionario, no se incluirán en el cálculo del Valor Presente de los Ingresos por peaje. Esto debido a que dicha expresión está concebida únicamente con la finalidad de permitirle al Concesionario recuperar las inversiones y costos en que haya incurrido para la construcción, operación y mantenimiento de las obras que le permitan operar la concesión. El Concesionario entregará mensualmente y siguiendo los procedimientos establecidos en las cláusulas de pago por parte del concesionario a la Administración Concedente, un 6% de los Ingresos por Otros Servicios percibidos por el concesionario por cualquier actividad que le produzca ingresos adicionales a los percibidos por peaje. Esto incluye los ingresos percibidos por la explotación de las áreas comerciales desarrolladas en las zonas de descanso.

3.18.2 Otros Servicios Comerciales:

Son todos aquellos servicios que soliciten terceros al Concesionario o que el mismo decida realizar, debidamente autorizados por la Administración Concedente, y desarrollados dentro del derecho de vía de la carretera objeto de esta concesión. Para estos otros servicios podrá el Concesionario otorgar la autorización de uso del derecho de vía de la carretera a favor de terceros. Estos otros servicios incluirán, entre otros: Accesos a propiedades enclavadas, mejoras a accesos legales existentes, colocación de ductos, cañerías, cables, fibra óptica, torres, publicidad, desarrollo de servicios comerciales o complementarios como restaurantes, gasolineras o cualquier otro servicio, por el cual el concesionario podrá cobrar por el trabajo, servicio o concesión del uso prestado al tercero.

Requisitos para su autorización:

Serán requisitos para la aprobación de otros servicios dentro del derecho de vía de esta concesión:

- 1. Que la calidad de los servicios básicos de peaje y los niveles de seguridad al usuario de la carretera, se mantengan dentro de las normas y disposiciones que rigen esta concesión.*
- 2. Que no incida negativamente en el nivel de tarifas cobradas a los usuarios.*
- 3. Que los costos en que se incurre para brindar el servicio respectivo sean en condiciones razonables de eficiencia y calidad del servicio.*
- 4. Cuando una Institución Pública requiera realizar trabajos dentro del derecho de vía, para prestar o mejorar un servicio público, deberá solicitar la debida autorización al Concesionario, el cual siempre estará obligado a otorgar dicha autorización. El Concesionario podrá ser indemnizado por la institución*

correspondiente, por los costos en que incurra si por efectos de los trabajos realizados, tiene que reparar daños en la infraestructura de la concesión. Dichas Instituciones podrán construir la infraestructura necesaria con sus propios recursos, o en su defecto negociar con el Concesionario dichas obras, en el tanto que los precios ofrecidos sean razonados y aprobados por estas Instituciones.

Procedimiento de autorización:

El interesado que solicite estos otros servicios comerciales deberá proceder de la siguiente forma:

- 1. Presentar solicitud escrita al Concesionario para que éste lo tramite ante la Administración Concedente.*
- 2. Acompañar dicha solicitud con documento idóneo que incluya como mínimo lo siguiente: 1) Justificación que demuestra que cumple con los requisitos de elegibilidad requeridos, 2) Perfil del subproyecto en que se demuestre su factibilidad, 3) Estimación de los ingresos brutos generados, si los hubiere y 4) Sistema propuesto de fiscalización y control que permitan a la Administración Concedente el monitoreo y cobro de los ingresos de coparticipación (6% según artículo 3.18.1 de este Contrato.)*

El interesado deberá tramitar ante las autoridades correspondientes los permisos que sean pertinentes para cada tipo de servicio solicitado.

La Administración Concedente dispone de 2 meses para la aprobación de estos otros servicios comerciales subdivididos así: Un mes para pronunciarse sobre la elegibilidad o no del subproyecto y un mes adicional, en caso de ser elegible, para aprobarlo en definitivo.

3.19. Soluciones alternativas de cobro de peaje

Durante el desarrollo de la concesión, el Concesionario podrá proponer soluciones alternativas de sistemas de cobro, número de estaciones, ubicaciones y/o estructura para el cobro de peaje en la concesión.

Cuando el Concesionario proponga soluciones alternativas que impliquen diferencias respecto a lo indicado en la cláusula 3.8 de este contrato, deberá presentar los anteproyectos, estimaciones de costos y cualquier otro análisis preliminar que se considere pertinente para demostrar las ventajas de la solución propuesta. Además, el Concesionario deberá considerar, dentro de su propuesta alternativa, la existencia y efecto de las situaciones referidas en la cláusula 3.15.4 de este contrato que hacen efectiva la indemnización regulada en esa cláusula.

Addendum a Contrato
Concesión de la Carretera San José - Caldera

La Administración Concedente deberá evaluar en un plazo máximo de treinta días si la propuesta alternativa es económica, técnica, financiera y ambientalmente pertinente, y con base en esa evaluación aprobarla o rechazarla.

Si la propuesta alternativa fuere aprobada por la Administración Concedente, deberán obtenerse las autorizaciones que legalmente requeridas para su implementación.

Handwritten signature and initials in the bottom right corner of the page.

CAPITULO IV

4. Seguros

4.1 Seguros que el Concesionario está obligado a tomar.

El Concesionario, bajo su exclusivo costo, deberá suscribir, contratar y mantener durante todo el plazo establecido en el presente Contrato para estos efectos las pólizas de seguros con la cobertura y condiciones señaladas en el Cartel de la Licitación y en este Contrato, según corresponda.

Para estos efectos, la Secretaría Técnica ha aprobado un borrador preliminar de todas las pólizas de seguro más los antecedentes técnicos que las respaldan, las cuales contienen las condiciones generales y especiales de cada uno de los seguros solicitados por el Cartel, sus coberturas de riesgo, las estimaciones de pérdidas máximas estimadas de la obra que indica el Cartel de la Licitación, y que le fueron presentadas por el Adjudicatario para estos efectos. Estas pólizas de seguro son: Póliza de Todo Riesgo Construcción con Coberturas de Responsabilidad Civil; Póliza de Todo Riesgo para Obras Terminadas; Seguro de Responsabilidad Civil para el período de Operación; Seguros de Automóviles y todos los seguros obligatorios por ley, incluyendo el de riesgos laborales. Las características de estas pólizas, tal y como se enunciaron en las secciones 1.9.7 y siguientes del Cartel de Licitación, deberán mantenerse por todo el plazo de la Concesión, salvo la Póliza de Todo Riesgo de Construcción, la que deberá mantenerse vigente hasta que concluya la etapa de construcción que se trate y constituirse nuevamente durante el plazo de la Concesión cada vez que el Concesionario requiera hacer obras de construcción y por el plazo de ejecución de las mismas. En la medida que las condiciones del mercado lo permitan, los seguros deben emitirse en dólares de los Estados Unidos de América.

4.1.1 Sobre los montos asegurados

En el caso del seguro de "Obra Civil Terminada" el Concesionario podrá solicitar a la Administración Concedente la aprobación del monto denominado "Pérdida Máxima Probable Calculada" (PMPC) como monto a asegurar. Para esto el Concesionario deberá demostrar, con estudios técnicos realizados por una firma independiente, la justificación y razonabilidad de dicho monto. Además, la redacción de la póliza será tal que claramente establezca que la aceptación de ese monto no implica un coaseguro por parte de la Administración Concedente. En tanto la Administración Concedente no acepte el monto de PMPC el monto a asegurar será el del Costo Total de Construcción de las obras.

4.2 Contenido obligatorio de las pólizas de seguros.

Estas pólizas deben contener obligatoriamente, en forma explícita cláusulas de renovación automática, y de imposibilidad de cancelar o dar término al seguro por parte del Concesionario sin la aprobación escrita de la Administración Concedente. En este sentido el Concesionario deberá presentar ante el CNC los recibos cancelados de las primas que acrediten la renovación respectiva.

Igualmente, las pólizas deberán incluir al Consejo Nacional de Concesiones como Coasegurado o Asegurado Nombrado cuando este sea el único mecanismo legal que garantice el cumplimiento de todos los aspectos estipulados como condiciones o requisitos relativos a los seguros en este capítulo del contrato.

4.3 Formalización y plazo de vigencia de las pólizas de seguros.

Dichas pólizas deberán ser formalizadas y entrar en plena vigencia en las fechas y durante los plazos indicados por el Cartel. Las pólizas de seguros deberán tener todas las características que para cada una de ellas señala el Cartel de la Licitación en la sección 1.9.7 de las Bases Administrativas. Las pólizas deberán contener obligatoriamente, en forma explícita cláusulas de renovación automática, y de imposibilidad de cancelar o dar término al seguro por parte de la Sociedad Concesionaria sin la aprobación por escrito de la Administración Concedente.

4.4 Trámite de las indemnizaciones

La tramitación ante la Entidad Aseguradora por eventuales siniestros será responsabilidad de la Sociedad Concesionaria, quien deberá iniciar tales trámites dentro del plazo conferido al efecto por la propia póliza que se trate, notificando de ello también a la Administración Concedente. La *no-tramitación* oportuna en todos sus aspectos, ante la Entidad Aseguradora por la Sociedad Concesionaria de los eventuales siniestros, hará merecedora a ésta de la multa establecida en este Contrato, así como de la indemnización que se hubiese producido de realizar el reclamo oportunamente, y de los daños y perjuicios que le ocasione a la Administración Concedente o al Estado costarricense. En todo caso, en el texto de las pólizas se deberá dejar autorización para que la Administración Concedente pueda realizar estas gestiones ante el organismo asegurador, en el entendido de que si la Administración Concedente no lo hiciera, ello no relevará a la Concesionaria de la obligación y responsabilidades indicadas en esta cláusula.

4.5 Beneficiario y utilización de las indemnizaciones de las pólizas de seguros de Todo Riesgo de Construcción y de Todo Riesgo para Obras Existentes.

El beneficiario de los seguros de Todo Riesgo de Construcción y de Todo Riesgo para Obras Existentes será el Administración Concedente quién únicamente podrá disponer del producto de las indemnizaciones para la reconstrucción o reparación de las obras afectadas y para restablecer las operaciones y los servicios de la Concesión, de modo que el Concesionario pueda continuar prestando los servicios. Para tales efectos la Administración Concedente dispuso que se constituirá un Fideicomiso en los términos y condiciones acordados por el Consejo de Administración del CONAVI en el Artículo #6 de la sesión #158-01 celebrada el 30 de noviembre del año 2001: Este Acuerdo se adjunta como Anexo 11 de este Contrato. De ser necesario para cumplir con lo que aquí se especifica, el Fiduciario (banco del sistema bancario nacional) del Fideicomiso aquí referido, podrá incluirse como "Asegurado Nombrado" en estas pólizas, en su condición de Fiduciario. En el caso de que un evento de fuerza mayor impida la ejecución del contrato y origine una terminación anticipada del mismo, el producto de las indemnizaciones de los seguros será utilizado por la Administración Concedente para compensar en forma prioritaria al Concesionario hasta por el monto que en derecho le corresponda. Cualquier remanente del producto de las indemnizaciones, luego de las aplicaciones anteriores, pertenecerá a la Administración Concedente. Según la naturaleza del seguro que se trate, la Administración Concedente podrá autorizar a la compañía de seguros a realizar los pagos directamente al Concesionario o a terceros perjudicados.

Previo a dar la Orden de Inicio establecida en la cláusula 2.14.1 de este contrato, la Administración Concedente remitirá a la Contraloría General de la República, el Contrato del Fideicomiso en el que se manejarán los eventuales recursos derivados de esta cláusula. El Fideicomiso surtirá efectos cuando haya sido debidamente refrendado por la Contraloría General de la República.

4.6 Beneficiario y utilización de las indemnizaciones de las pólizas de seguros de Responsabilidad Civil para el Período de Operación.

El beneficiario de las pólizas de seguros de Responsabilidad Civil para el Período de Operación será la persona afectada por el siniestro según corresponda. No obstante, en el evento de que la Administración Concedente se encuentre obligada a pagar algún tipo de indemnización por daños a terceros, dichos montos deberán ser pagados por la Sociedad Concesionaria a la Administración Concedente con cargo al seguro. En todo caso el Concesionario deberá cubrir las diferencias si la cuantía de la póliza no fuera suficiente para pagar las indemnizaciones que legalmente correspondan. Este pago deberá ser realizado por el Concesionario a la Administración Concedente 10 días antes de la fecha

en que la Administración Concedente tenga que realizar dicho pago por concepto de indemnización a terceros. El incumplimiento de esta obligación provocará la aplicación de la multa general establecida en la sección 2.9 del Cartel. En todos los casos de pólizas adquiridas por el Concesionario para la propia protección de sus activos, tal como en el caso de aquellos que cubran sus propios vehículos, el Concesionario actuará según lo pactado con la compañía aseguradora.

4.7 Reglas para los casos en que las indemnizaciones de los seguros sean inferiores al monto de los daños.

En caso de que el monto de la indemnización producto de las pólizas sea menor al daño causado por el siniestro, la diferencia entre el valor de reconstrucción de la obra y el valor pagado por el seguro, una vez rebajado el deducible correspondiente, será pagado de la siguiente forma:

- a) La Sociedad Concesionaria deberá concurrir con el 100% de dicha diferencia hasta un tope de doce millones de dólares de los Estados Unidos de América (US \$ 12.000.000).
- b) El Estado concurrirá a pagar el 80% del monto resultante del valor de reconstrucción de la obra menos el valor pagado por el seguro respectivo menos el deducible y menos doce millones de dólares de los Estados Unidos de América (\$ U.S. 12.000.000) de la Sociedad Concesionaria, quien a su vez concurrirá a pagar el 20% del mismo.

4.8 Régimen legal de los seguros.

Todas las pólizas de seguro que conforme a este Contrato y al Cartel de Licitación deban emitirse para este proyecto, deben apegarse estrictamente a lo dispuesto por la legislación de Costa Rica en esta materia. El incumplimiento de esta obligación hará merecedora a la Sociedad Concesionaria de la multa general establecida en la cláusula 6.4.1 de este contrato.

4.9 Incumplimiento del Concesionario en cuanto a las pólizas de seguro.

La falta de suscripción, pago o renovación de alguna de las pólizas a cargo del Concesionario constituirá falta grave, que dará derecho a resolver el contrato de concesión previo el establecimiento de un procedimiento administrativo para estos efectos. Este procedimiento administrativo deberá incluir un período de cura de cinco días hábiles dentro de los cuales el Concesionario podrá curar su incumplimiento. La existencia de este período de cura, no exime al Concesionario de las responsabilidades estipuladas en este contrato en caso de un evento que llegue a no ser cubierto por la compañía aseguradora.

CAPITULO V

5. Garantías

5.1 Régimen general de las garantías

El Concesionario *ha constituido*, de conformidad con los requisitos y términos exigidos por el Cartel de la Licitación, las garantías de Cumplimiento, Construcción, y *deberá de constituir las de* Explotación y Ambientales, con las formas, los montos, los plazos y las demás condiciones exigidas por el Cartel. Las garantías siempre deberán ser suficientes para garantizar el interés tutelado en cada fase del contrato de concesión y serán irrevocables.

Cuando se haga uso de la facultad de modificación para aumentar el monto de la inversión, la Administración Concedente solicitará y el Concesionario ajustará el monto de las garantías de construcción o de explotación.

5.2 Garantía de Cumplimiento

La Sociedad Concesionaria ha presentado a satisfacción de la Administración Concedente una Garantía de Cumplimiento para garantizar las obligaciones asumidas por el Concesionario *durante el Período de Transición. Específicamente*, la Garantía de Cumplimiento podrá ser ejecutada en caso de que el Concesionario incumpla con las Condiciones Precedentes a su cargo, por causas imputables al Concesionario. El monto de esta Garantía de Cumplimiento asciende a un 5% del Presupuesto Oficial.

La Garantía de Cumplimiento deberá estar vigente por todo el plazo del Período de Transición y vencerá automáticamente una vez otorgada la Orden de Inicio. La garantía de Cumplimiento será devuelta el día en que sea otorgada la Orden de Inicio, fecha en la cual iniciará la vigencia de las Garantías de Construcción. Para estos efectos, antes de la entrega de la Orden de Inicio, el Concesionario deberá ratificar a la Administración Concedente la plena vigencia y ejecutoriedad de esta garantía, mediante documento extendido por la entidad garante.

5.3 Garantía de construcción

La Sociedad Concesionaria ha presentado a satisfacción de la Administración Concedente una Garantía de Construcción para cada uno de los tramos que componen el proyecto, sea la rehabilitación y mejoramiento San José- Ciudad Colón, la construcción de un nuevo tramo Ciudad Colón- Orotina, y la rehabilitación y mejoramiento Orotina- Caldera.

El plazo y vigencia de las Garantías de Construcción, iniciará en la fecha en que sea otorgada la Orden de Inicio y se mantendrá por el período previsto para la construcción de las obras de cada tramo, debiendo renovarse si existiere algún atraso para este efecto. La garantía de construcción será devuelta una vez que el Concesionario entregue a la Administración Concedente la garantía de explotación para el tramo correspondiente.

Si la Administración Concedente se viere obligada a ejecutar anticipadamente la garantía de construcción de alguno de los tramos, el Concesionario deberá rendir una nueva por el mismo monto, de suerte que el contrato de concesión quede garantizado en todo momento hasta finalizada la construcción de las obras y recibida a satisfacción por la Administración Concedente.

5.4 Garantía de explotación

Antes de que la Administración Concedente autorice el inicio de la explotación de la obra en cada uno de los tramos, el Concesionario deberá rendir una garantía de explotación del 5% sobre el valor estimado del costo de operación y mantenimiento anual de dicho tramo, la que tendrá una vigencia igual al período de explotación.

En caso de que se autorice la explotación independiente de cada tramo, la Administración Concedente calculará la proporción del monto total estimado de operación y mantenimiento que corresponde a dicho tramo en proporción a la distancia de cada tramo con relación a la distancia total de la carretera. El Concesionario deberá rendir esta garantía para el tramo que esté en capacidad de explotar, siempre y cuando haya terminado a satisfacción de la Administración Concedente la etapa de construcción del tramo que se trate y las obras se den por recibidas de forma definitiva y se autorice la explotación del mismo. En dicho momento y previa aprobación de los términos, condiciones y requisitos de la garantía de explotación, la Administración Concedente devolverá a la Sociedad Concesionaria la garantía de Construcción correspondiente al tramo de que se trate.

5.5 Garantía ambiental

Como garantía de las obligaciones ambientales que debe cumplir el Concesionario de conformidad con el Cartel de la Licitación, el Estudio de Impacto Ambiental, y los documentos que constan en el expediente administrativo de SETENA No. 545-98, la Sociedad Concesionaria deberá rendir dos tipos de garantías ambientales.

a) Garantía Ambiental de Cumplimiento:

Antes de recibir la orden de inicio, el adjudicatario deberá demostrar a la Administración Concedente que ha rendido a satisfacción de la SETENA, una garantía ambiental de cumplimiento para la etapa de construcción por un monto de un millón de dólares de los Estados Unidos de América, de conformidad con la resolución 628-98-SETENA, garantía que deberá depositar en la cuenta de custodia de garantías ambientales No. 7297-MINAE-FONDO NACIONAL AMBIENTAL (SETENA), en el Banco Nacional de Costa Rica. Para los efectos anteriores, el Concesionario deberá haber cumplido con los compromisos ante la SETENA de entregar el Plan de Gestión Ambiental de proyecto, para cada una de las etapas, según lo estipulado en la resolución 628-98 antes indicada, y el nombramiento del Regente Ambiental del proyecto.

b) Garantía Ambiental de Funcionamiento:

El Concesionario deberá rendir una garantía ambiental de funcionamiento antes del inicio de la fase de explotación de las obras. El monto de esta garantía será determinado por SETENA de conformidad con las disposiciones del ordenamiento jurídico. Si el monto de dicha garantía resultare mayor a un millón de dólares de los Estados Unidos de América, de conformidad con los términos del Cartel de Licitación, la Administración Concedente procederá a compensar la diferencia al Concesionario por medio de una reducción en el primer año del canon de explotación respectivo.

Las garantías ambientales serán fijadas por la SETENA, quien las revisará al menos una vez al año para ajustarla a los requerimientos de la protección ambiental.

Las garantías ambientales deberán ser rendidas por la Sociedad Concesionaria según lo establecido en el artículo 30 del Decreto Ejecutivo 25705-MINAE, Reglamento de la Secretaría Técnica Nacional Ambiental y sus reformas.

5.6 Requisitos de las garantías

Salvo las excepciones indicadas en este contrato, las garantías se rendirán mediante depósito de bono de garantía de instituciones aseguradoras reconocidas en el país, o de uno de los bancos del Sistema Bancario Nacional, certificados de depósito a plazo, bonos del

Estado o de sus instituciones, cheques certificados o de gerencia de un banco del Sistema Bancario Nacional, dinero en efectivo mediante depósito a la orden de un banco del mismo sistema, presentando la boleta respectiva o mediante depósito en la Administración Concedente.

Las garantías podrán además ser extendidas por bancos internacionales de primer orden, según el reconocimiento que hace el Banco Central de Costa Rica, cuando cuenten con un corresponsal autorizado en el país, siempre y cuando sean emitidas de acuerdo con la legislación costarricense y sean ejecutables en caso de ser necesario. La garantía deberá rendirse en la moneda en que se cotiza, sea en dólares de los Estados Unidos de América o en su equivalente en moneda nacional al día anterior de la presentación de la garantía *tomando el tipo de cambio de venta del dólar de referencia diario publicado por el BCCR*. La Administración Concedente podrá exigir a la Sociedad Concesionaria ajustar los montos de las garantías cuando ocurran variaciones en los tipos de cambio que desmejoren la cobertura que se persigue con dichos instrumentos.

En caso de negativa por parte de la Sociedad Concesionaria de efectuar dichos ajustes, la Administración Concedente podrá proceder a la ejecución de las garantías. Los bonos y certificados se recibirán por su valor de mercado y deberán acompañarse de una estimación efectuada por un operador de alguna de las bolsas de valores legalmente reconocidas. Se exceptúan de la obligación de presentar esta estimación, los certificados de depósito a plazo emitidos por los bancos estatales, cuyo vencimiento ocurra dentro del mes siguiente al plazo máximo exigido en las reglas del concurso para la garantía respectiva. No se reconocerán intereses por las garantías mantenidas en depósito por la Administración Concedente. Sin embargo, los que devenguen los títulos hasta el momento en que se ejecuten, pertenecen a su legítimo dueño o su depositante.

La Administración Concedente podrá aceptar la sustitución de la garantía siempre y cuando se cubran los supuestos previstos al momento de fijarla.

El texto de las garantías no podrá estipular ninguna condición para poder ser ejecutadas por la Administración Concedente.

5.7 Renovación de las garantías

Si el plazo por el cual se ha constituido cualquiera de las garantías indicadas en las cláusulas anteriores, estuviere por expirar sin que se haya vencido la obligación de mantener la garantía que se trate, el Concesionario deberá sustituir o renovar el plazo de la garantía con una anticipación mínima de quince días naturales. De no renovarse dentro del plazo establecido, la Administración Concedente tendrá derecho de ejecutar la garantía de que se trate, sin que al efecto deba seguir un procedimiento más que la simple notificación en este sentido.

5.8 Ejecución de las garantías

La ejecución de las garantías constituye una sanción de carácter administrativo por el solo hecho del incumplimiento respectivo del Adjudicatario o de la Sociedad Concesionaria de alguna de las obligaciones derivadas del Cartel de la Licitación, el presente Contrato y la LCOP. Las garantías serán ejecutadas de conformidad con la Ley, el Reglamento, las disposiciones del Cartel de Licitación y de este Contrato, así como del texto de las mismas garantías y sin perjuicio de cualquier otra sanción que corresponda de conformidad con la normativa citada.

Cuando se incumplan las formas, los montos, los plazos y las demás condiciones para las cuales fueron establecidas las garantías, o la Sociedad Concesionaria incumpla las obligaciones que asume frente a la Administración Concedente, ésta ejercerá el derecho de ejecutar en sede administrativa la respectiva garantía, mediante resolución debidamente razonada y legalmente fundamentada. Previamente a la decisión final se dará audiencia al interesado para que presente sus alegatos y pruebas de descargo, dentro de los cinco días hábiles siguientes a la respectiva notificación.

La ejecución de las garantías no exime al Concesionario de la indemnización que corresponda por los daños y perjuicios ocasionados a la Administración Concedente y que no hayan quedado cubiertos por las garantías ejecutadas.

La garantía de construcción y explotación se ejecutará total o parcialmente, hasta por el monto necesario para resarcir a la Administración Concedente por los daños y perjuicios imputables al Concesionario.

La Administración Concedente no podrá ejecutar las garantías de existir cláusula penal o multa por el cumplimiento tardío en la ejecución imputable al Concesionario, a no ser que él se niegue a cancelar los montos por la cláusula penal o multas que correspondan.

Si la Administración Concedente se viera obligada a ejecutar anticipadamente la garantía de construcción o explotación, el Concesionario deberá rendir una nueva por el mismo monto, de suerte que el contrato de concesión quede garantizado en todo momento hasta finalizada la construcción o finalizada la concesión según sea el caso y recibida a satisfacción por la *Administración Concedente*.

La garantía constituida para cada uno de los tramos, respaldará el cumplimiento de las obligaciones que tenga el concesionario con relación al tramo respectivo.

5.9 Devolución de las garantías de cumplimiento, construcción y explotación

Las garantías de cumplimiento, construcción y explotación que se rindan a favor de la Administración Concedente serán devueltas de la siguiente manera:

La garantía de cumplimiento será devuelta el día en que sea otorgada la Orden de Inicio, fecha en la cual iniciará la vigencia de las garantías de construcción.

La garantía de construcción de cada uno de los tramos, se devolverá una vez que el Concesionario rinda la garantía de explotación del tramo respectivo, siempre y cuando la Administración Concedente tenga recibida a plena satisfacción las obras correspondientes a dicho tramo.

La garantía de explotación de la concesión, en un plazo máximo de treinta días hábiles después de la fecha en que se produzca la extinción de la concesión *excepto cuando esta obedezca a las causales señaladas en los incisos "e" y "f" del Artículo 8.3 de este Contrato, casos en los cuales su devolución quedará sujeta a las liquidaciones que procedan.*

CAPITULO VI

6. Cláusulas penales o multas

6.1 Aplicación de las cláusulas penales o multas

Las cláusulas penales o multas se aplicarán en los casos indicados por la LCOP, por el Cartel de Licitación y este Contrato por ejecución tardía, defectos o incumplimientos en la ejecución del contrato. Para la aplicación de las mismas no será necesario demostrar daño. Las garantías de cumplimiento, construcción y de explotación podrán ser ejecutadas cuando la Sociedad Concesionaria se niegue a cancelar o no cancele dentro de los plazos respectivos los montos correspondientes a la cláusula penal o a las multas. La ejecución de las cláusulas penales o multas no exime a la Sociedad Concesionaria de indemnizar a la Administración Concedente por los daños y perjuicios que no cubran esos montos o las garantías.

6.2 Alcance de las multas

Las multas que se impongan al Concesionario en virtud de incumplimientos de sus obligaciones o infracciones de cualquier índole, no serán consideradas como un gasto o costo de operación del Concesionario para efectos del equilibrio financiero de su oferta, ni serán consideradas para efectos de reajustes de tarifas.

6.3 Forma de cancelar las multas

Todas las multas se cancelarán en dólares americanos (US \$) o su equivalente en colones *calculado al tipo de cambio de venta del dólar de los Estados Unidos América de referencia diario publicado por el BCCR*, a la fecha en que se haga efectivo el pago, con excepción de las indicadas en función de salarios mínimos, que se cancelarán en colones, y el retraso en el pago de las multas pagará un 15% mensual sobre el monto adeudado (artículo 51 de la Ley No. 7762), pagadero en la misma moneda que la multa. Las multas establecidas en dólares americanos se ajustarán anualmente en forma directamente proporcional al Índice de Precios al Consumidor Urbano ("Consume Price Index-CPI") de los Estados Unidos de América, reportado mensualmente por el "U.S. Bureau of Labor Statistics" del Gobierno Federal de E.U.A., y los ajustes se aplicarán con respecto a la fecha de inicio de la concesión. El retraso prolongado en el pago de las multas superior a tres

meses, se interpretará como falta grave y podrá dar lugar a la resolución del contrato y a la ejecución de las garantías.

Todas las sumas que deba cancelar el Concesionario por concepto de multas deberán ser depositadas, a más tardar 8 días hábiles después de notificado por la Administración *Concedente* el acto en firme en la vía administrativa, en la cuenta del Consejo Nacional de Concesiones que se indique.

6.4 Descripción de las multas

6.4.1 Atrasos en los plazos que no tengan una multa específica

Se impondrá una multa de doscientos cincuenta dólares, por cada día de atraso, en todos los casos en que se incumpla el plazo indicado en el Cartel o en el Contrato y que no tenga una multa expresamente señalada en este Contrato.

6.4.2 Infracciones establecidas por Ley

Se sancionará al Concesionario con una multa pagadera en colones de ciento cincuenta (150) salarios base mínimo, fijados en el presupuesto ordinario de la República, de acuerdo con la Ley No. 7337 del 5 de mayo de 1993, cuando se incurra en cualquiera de las siguientes infracciones:

- a) Utilice las aguas, los minerales u otros materiales que aparezcan como consecuencia de la ejecución de las obras, sin la autorización de la Administración Concedente..
- b) Incumpla la obligación de habilitar una vía de tránsito provisional, cuando la interrupción de los caminos existentes sea imprescindible.
- c) No conserve las obras, sus accesos, señalización y servicios en condiciones normales de empleo y funcionamiento, según lo previsto en el contrato concesión.
- d) Destine total o parcialmente la carretera o las obras complementarias, a actividades distintas de las autorizadas, instale o habilite otros servicios diferentes de los contemplados en el contrato de concesión, sin la autorización de la Administración Concedente ni la aprobación de la Contraloría General de la República.
- e) Inicie la etapa de explotación sin la autorización de la Administración Concedente.

6.4.3 Sanciones Pecuniarias Durante la Ejecución de la Obra

El Concesionario está obligado a cumplir en todo momento con los plazos estipulados en este Contrato y en el Cartel de Licitación. Si se produjere un atraso injustificado, a juicio de la Administración Concedente, de un veinte por ciento o más con respecto a los plazos estipulados en el plan de obras, siempre que este incumplimiento sea imputable al Concesionario y no se haya autorizado una prórroga de plazo, será motivo suficiente para que la Administración *Concedente* pueda declarar extinguida la concesión, para lo cual deberá seguir el procedimiento descrito para estos efectos en el Contrato.

En caso de que el Concesionario tuviera atrasos menores al veinte por ciento de lo estipulado en el programa de trabajo presentado en su oferta, deberá cancelar a partir del día siguiente y hasta que se subsane la omisión o el incumplimiento, un monto diario, según lo que se establezca seguidamente. La reincidencia en por lo menos cuatro ocasiones por año de las conductas sancionadas en el inciso b de esta cláusula facultará a la Administración Concedente para dar por terminada la concesión. Los incumplimientos u omisiones sujetas a sanción económica son:

a. No entrega de información durante la construcción

El Concesionario cancelará mil dólares de los Estados Unidos de América (US \$ 1.000) por cada día de atraso, cada vez que no proporcione la información requerida, dentro del plazo de cinco días calendario a partir de la fecha indicada por la ITO.

b. El incumplimiento de mantenimiento del tránsito durante la construcción

El Concesionario deberá pagar cien mil dólares de los Estados Unidos de América (US \$ 100.000) por cada día calendario de incumplimiento en el caso de que se mantenga la Autopista Próspero Fernández completamente cerrada al tránsito durante la construcción, más allá del número de días previstos en el programa de trabajo presentado en la oferta y aprobados posteriormente por la Administración Concedente. Esta sanción es independiente de la multa prevista anteriormente relativa a la habilitación de rutas provisionales. En el caso del tramo existente Orotina-Caldera la multa a pagar es de US \$ 50.000. Esta multa será ajustada y aplicada proporcionalmente si el incumplimiento se realiza únicamente en una fracción de día calendario, según la cantidad de horas de interrupción.

c. Incumplimiento de señalización y seguridad para el tránsito

Además de la multa inicial establecida en la sección 2.9.1 del Cartel, por el incumplimiento de las disposiciones para la señalización y seguridad para el

tránsito, el Concesionario deberá pagar cinco mil dólares de los Estados Unidos de América (US \$5.000) adicionales, si dentro de las 48 horas de notificado por medio del Libro de Obras, no cumple con las instrucciones impartidas por *la Gerencia del Proyecto* al respecto. En caso de persistir el incumplimiento, el contratista deberá pagar dos mil dólares de los Estados Unidos de América (US \$ 2.000) por cada día calendario de incumplimiento adicional al plazo inicial de 48 horas.

d. Incumplimiento de plazos

Si se produjeran atrasos injustificados en los plazos máximos establecidos para iniciar la construcción del proyecto o para la conclusión y entrega de la obra e inicio de la prestación del servicio, el Concesionario deberá cancelar el equivalente en colones a cincuenta mil dólares de los Estados Unidos de América (US \$ 50.000) por cada día calendario de atraso.

e. Incumplimiento de normas sobre tajos y botaderos

Por este incumplimiento el Concesionario deberá cancelar una suma cuyo monto será equivalente al perjuicio causado, el cual será calificado por *la Gerencia del Proyecto*. En todo, además de resarcir los daños causados, será acreedor de una multa de mil dólares de los Estados Unidos de América (US \$ 1.000) si el perjuicio es resuelto dentro de los cinco días después de ocurrido, al cabo de los cuales, si no se realizan las reparaciones correspondientes, pagará un monto diario de cinco mil dólares de los Estados Unidos de América (US \$ 5.000).

f. No entrega de resultados del laboratorio y ensayos de materiales

El incumplimiento de esta disposición dará lugar al pago de mil dólares de los Estados Unidos de América (US \$ 1.000) por cada incumplimiento.

La aplicación y cobro de las multas referidas en esta cláusula tendrá un tope máximo total de un 1% del costo total de la obra (US\$126,000,000.00). En el caso de la conducta sancionada en el inciso d) de esta cláusula, una vez alcanzado el tope máximo referido, cada día de atraso adicional a ese tope será sancionado con la reducción de un día en el plazo total de la concesión, hasta un máximo total de tres meses de reducción en el plazo de la concesión por aplicación de multas según se dirá. En cualquier caso, los atrasos continuos por evento mayores a seis meses contados a partir del momento en que por primera vez se presentó el atraso y en cualquiera de los incisos descritos a, b, c, d, e, f descritos en esta cláusula, debido a la negligencia y conducta deliberada del Concesionario, facultarán a la Administración Concedente para dar por terminada la concesión.

La reducción máxima del plazo de la concesión por aplicación de las sanciones establecidas en esta cláusula, tendrá un tope total máximo de tres meses de reducción del plazo.

6.4.4 Sanciones Pecuniarias Durante la Explotación de la Obra

El Concesionario está obligado a cumplir en todo momento con las disposiciones del Cartel de Licitación y este Contrato durante el período de explotación de la obra. Cualquier incumplimiento relacionado con los aspectos definidos para el período de explotación de la obra será sancionado conforme lo que a continuación se establece:

a. Interrupción voluntaria total o parcial del servicio, sin previa autorización de la Administración

La interrupción voluntaria total o parcial del servicio sin previa autorización de la Administración Concedente será sancionada con cincuenta mil dólares de los Estados Unidos de América (US \$50.000) por cada día calendario. Esta multa será ajustada y aplicada proporcionalmente si el incumplimiento se realiza únicamente en una fracción de día calendario, según la cantidad de horas de interrupción.

b. Cobro de tarifas superiores a las autorizadas

El cobro ordenado por el Concesionario de tarifas superiores a las autorizadas será sancionado con cien mil dólares de los Estados Unidos de América (US \$ 100.000) por cada vez que se sorprenda al Concesionario en infracción.

c. Congestión en las Estaciones de Cobro de Peaje

El *no-cumplimiento* de la modificación del Plan de Atención o de la construcción o instalación de nuevos carriles para el cobro de peaje después de cumplido el plazo otorgado de 6 meses y una vez que se haya excedido el TEC superior a 5 minutos será sancionado con cinco mil dólares de los Estados Unidos de América (US \$5.000) por cada día calendario

d. No entrega veraz y oportuna de información estadística necesaria para efectuar las labores de fiscalización, especificadas en las bases técnicas y económicas del Cartel de Licitación y de este Contrato.

El Concesionario deberá pagar diez mil dólares de los Estados Unidos de América (US \$ 10.000) mensuales cada vez que no proporcione la información estadística, dentro del plazo de cinco días de acuerdo con las fechas indicadas en este Contrato.

e. Incumplimiento de los compromisos de pago a la Administración Concedente asumidos en la oferta económica y en el Cartel de Licitación

El incumplimiento de los compromisos de pago a la Administración Concedente será sancionado con diez mil dólares de los Estados Unidos de América (US \$10.000) diarios.

f. Conservación de estándares

Si no cumple con los estándares de mantenimiento, señalamiento y servicios establecidos en las bases técnicas y en su oferta, además de la multa inicial establecida en la Sección 2.9.1 del Cartel se cobrarán mil dólares de los Estados Unidos de América (US \$ 1.000) diarios en caso de que el problema persista una vez cumplido el plazo preventivo otorgado por *la Gerencia del Proyecto* para que el Concesionario solucione la deficiencia o problema.

g. Incumplimiento de instrucciones del Ingeniero Inspector

El Ingeniero Inspector del ITEO estará facultado para sancionar al Concesionario en caso de suscitarse algún incumplimiento de otras instrucciones impartidas a través de la Bitácora de Obras o de Explotación que no hayan sido cumplidas oportunamente. Esta infracción se sancionará con una multa de mil dólares de los Estados Unidos de América (US \$ 1.000) por cada día de retraso con respecto al plazo otorgado para el cumplimiento de la instrucción.

La aplicación y cobro de las multas referidas en esta cláusula tendrá un tope máximo total por año de un 1% de los ingresos por peaje de ese año. En exceso de ese límite, cada vez que esas multas adicionales alcancen la suma de diez mil dólares, la sanción de multa se sustituirá automáticamente por una reducción de un día en el plazo total de la concesión, hasta un máximo total de tres meses de reducción en el plazo de la concesión por aplicación de multas según se dirá. En cualquier caso, los atrasos continuos por evento, mayores a seis meses, que no puedan ser corregidos debido a la negligencia y conducta deliberada del Concesionario, facultarán a la Administración Concedente para dar por terminada la concesión.

La reducción máxima del plazo de la concesión por aplicación de las sanciones establecidas en esta cláusula, tendrá un tope total máximo de tres meses de reducción del plazo.

Para contabilizar los efectos previstos en esta cláusula sobre la reducción en el plazo de la concesión, la Administración Concedente procederá a incluir en la fórmula de la cláusula 3.17, denominada "Plazo de la Concesión" un factor aplicable en la verificación mensual sobre el valor del último mes de explotación

(1 + mm)

donde



mm = número de meses multa o fracción acumulados

con el que afectará el cálculo del valor **(IMi)** en el mes “i” en que se está ejecutando la verificación de si el Valor Presente de los Ingresos por Peaje, ha alcanzado la suma máxima acordada entre la Administración Concedente y el Concesionario. Esta afectación se hará únicamente con la finalidad de ejecutar una proyección que permita determinar el hecho de que por efecto de las multas, la concesión se debe extinguir en un determinado momento antes de que se alcance la suma máxima acordada.

6.5 Procedimiento para la imposición de multas

Las sanciones y multas descritas en el Cartel de Licitación y en este Contrato podrán imponerse previo ejercicio del derecho de defensa por parte del Concesionario.

En caso de incumplimientos sancionados con multas, el Concesionario, con anticipación al incumplimiento podrá solicitar a la Administración Concedente un plazo de cinco días adicionales para corregirlo en tanto que materialmente esto fuera posible y no se cause un perjuicio grave a la Administración Concedente, a los usuarios o a terceros. La Administración Concedente resolverá en el plazo de tres días la solicitud del Concesionario. En caso de que se rechace la solicitud del Concesionario o que otorgado el plazo de cinco días adicionales a partir de la fecha en que se produjo el incumplimiento y el Concesionario no corrija su incumplimiento, la Administración Concedente iniciará el procedimiento para la imposición de multas, teniendo claro que ningún recurso suspenderá los cálculos para efectos de imposición de multas.

Para la imposición de multas, el órgano correspondiente de la Administración Concedente comunicará por escrito al Concesionario la infracción en la que presuntamente ha incurrido y el monto de la multa o descripción de la sanción aplicable de conformidad con los términos de la Ley, el Reglamento, el Cartel de la Licitación y este Contrato. En el caso de multas inferiores a diez mil dólares de los Estados Unidos de América (US\$10.000), el Concesionario contará con un plazo de ocho (8) días hábiles después de recibida la notificación para presentar sus alegatos y ofrecer las pruebas de descargo que considere pertinentes. En ese escrito el Concesionario podrá solicitar, si lo considerare necesario, una audiencia oral y privada, la que se desarrollará ante el funcionario que designe la Secretaría Técnica para estos efectos. La audiencia deberá celebrarse al menos ocho días después de la citación. Si el Concesionario renunciare expresamente a su derecho a la audiencia oral y privada, o luego de la celebración de ésta, la Secretaría Técnica dispondrá de un plazo de treinta (30) días hábiles para dictar el acto administrativo que corresponda, ya sea imponiendo la sanción, o absolviendo al Concesionario. El Concesionario podrá interponer, dentro del plazo de ocho (8) días hábiles después de su notificación, recurso de

Addendum a Contrato
Concesión de la Carretera San José - Caldera

revocatoria en contra del acto que impone la sanción ante el Secretario Técnico y apelar subsidiariamente ante *la Administración Concedente*. En el caso de multas iguales o superiores a diez mil dólares de los Estados Unidos de América (US\$10,000), se seguirá el mismo procedimiento establecido para el caso de multas menores a diez mil dólares de los Estados Unidos de América, pero el plazo para interponer el recurso de revocatoria con apelación en subsidio será de quince (15) días hábiles. La resolución de *la Administración Concedente* dará por agotada la vía administrativa. De conformidad con el artículo 49 de la LCOP, el anterior será el procedimiento que se seguirá para el establecimiento de sanciones pecuniarias y multas, aplicándose al efecto los principios, pero no los procedimientos del Libro Segundo de la LGAP.

CAPITULO VII

7. Caso fortuito o fuerza mayor

7.1 Eximente de responsabilidad

El incumplimiento de cualesquiera de las obligaciones derivadas de este Contrato, no será considerado como incumplimiento del Contrato si dicha situación se debe a cualquier circunstancia que se encuentre fuera de su control por razones de un Evento de Fuerza Mayor o Caso Fortuito. En todo caso, para que esta eximente de responsabilidad opere, la parte que la invoque debe notificar puntualmente a la otra parte describiendo el evento, el efecto del mismo, y las acciones tomadas o sugeridas para solucionarlo.

7.2 Notificación de caso fortuito fuerza mayor; procedimiento

Tan pronto como sea posible después de la fecha de cualquier evento de Caso Fortuito o Fuerza Mayor, si cualquier parte desea invocar tal Evento de Fuerza Mayor o Caso Fortuito como una causa para el atraso en el cumplimiento de cualquier obligación objeto de este Contrato, le informará a la otra parte por medio escrito sobre dicha fecha y la naturaleza y la duración prevista de dicho Evento de Fuerza Mayor o Caso Fortuito. Tan pronto como sea posible y siempre dentro de un período de cinco días naturales subsiguientes al final del evento de Fuerza Mayor o Caso Fortuito, o dentro de los ocho días hábiles siguientes al conocimiento del hecho, cualquiera que ocurra primero. La parte que invoca tal Evento de Fuerza Mayor o Caso Fortuito como una causa eximente de responsabilidad para un atraso o incumplimiento someterá a la otra parte una prueba razonable sobre la naturaleza de tal atraso y de su efecto en el cumplimiento de sus obligaciones contractuales. Las Partes: (a) realizarán todos los esfuerzos razonables para prevenir y reducir a un mínimo, y de atenuar el efecto de cualquier atraso o incumplimiento ocasionado por cualquier Evento de Fuerza Mayor o Caso Fortuito, incluyendo alternar las fuentes aceptables de servicios, del equipo y de materiales y del equipo de construcción; y (b) utilizarán sus mejores esfuerzos para asegurar la reanudación o ejecución normal de este Contrato después de la terminación de cualquier Evento de Fuerza Mayor o Caso Fortuito.

7.3 Circunstancias necesarias para que se califique de caso fortuito o fuerza mayor.

Para que el incumplimiento del Contrato pueda ser atribuido a razones de fuerza mayor o caso fortuito, es necesario que el hecho sea extraordinario, imprevisible, inevitable, y ajeno

a la voluntad de las partes. Los actos u omisiones de las partes, o de sus entidades, agencias, subsidiarias o sucursales, contratistas y subcontratistas, no se consideran Fuerza Mayor o Caso Fortuito.

7.4 Ampliación de plazos por un Evento de Fuerza Mayor o Caso Fortuito

Cuando el Concesionario solicite a la Administración Concedente ampliar el plazo para terminar las obras, fundado en razones de fuerza mayor o caso fortuito, ésta deberá verificar la verdad real de los hechos y de los elementos de juicio del caso. Para tal efecto se seguirán los procedimientos abreviados que se regulan en el Libro II de la Ley General de la Administración Pública. El procedimiento para la solicitud y trámite de dicha prórroga será el establecido en el Artículo 58 de la LCOP. Es obligación del Concesionario solicitar dicha prórroga dentro de los ocho días hábiles siguientes al conocimiento del hecho. No se concederán prórrogas vencidos los términos para la ejecución previstos en el contrato, sin perjuicios del derecho de justificar el incumplimiento por los medios legales establecidos. En ningún caso el plazo autorizado podrá ser inferior al periodo durante el cual el Concesionario no pudo cumplir en virtud del evento del Caso Fortuito o Fuerza Mayor.

En caso de discrepancia con respecto a la procedencia de la prórroga o el plazo fijado por la Administración Concedente el Concesionario podrá someter esa decisión al procedimiento de Arbitraje

7.5 Orden de suspensión

Para todos los efectos, se considerará evento de Caso Fortuito o Fuerza Mayor cualquier orden o disposición judicial, administrativa o legal, que impida al Concesionario cumplir con cualquier obligación contractual dentro del plazo previsto, siempre y cuando tal circunstancia no se origine en el dolo o culpa del Concesionario. De presentarse una orden o disposición en ese sentido, el Concesionario no podrá ser sancionado ni multado por la Administración Concedente en virtud de atrasos o incumplimientos de sus obligaciones reguladas en este contrato. Adicionalmente, si la imposibilidad de cumplimiento produjere al Concesionario daños o perjuicios, tales daños y perjuicios deberán serle compensados, mediante pago directo, de conformidad con las reglas aplicables para el reestablecimiento del equilibrio económico financiero, previstas en la cláusula 3.15 de este Contrato.

CAPITULO VIII

8. SUSPENSIÓN, RESOLUCIÓN Y EXTINCIÓN DE LA CONCESIÓN

8.1 Suspensión temporal

La construcción de las obras o la explotación de la concesión solo podrán suspenderse *temporalmente, en forma parcial o total, por* las siguientes situaciones:

1. Por Caso Fortuito o Fuerza Mayor que impidan temporalmente prestar el servicio.
2. En los casos en que la Administración Concedente así lo solicite, motivada en razones de interés público debidamente comprobadas, en cuyo caso deberá indemnizar por medio de una compensación directa al Concesionario a fin de mantener el equilibrio económico del contrato, de acuerdo con las reglas establecidas en el Cartel de Licitación y en este Contrato.
3. En los casos solicitados por el Concesionario con arreglo a la LCOP.

En caso de que el Concesionario solicite la suspensión temporal de la construcción o explotación de la obra, se seguirá el siguiente procedimiento:

- a) El Concesionario estará obligado a notificar a la Administración Concedente dentro de las doce horas siguientes de ocurrido el hecho, la que dispondrá de hasta veinticuatro horas, contadas a partir de la notificación, para verificar la verdad real de la causa o situación alegada por el Concesionario.
- b) Comprobada la verdad real de la causa o situación invocada por el Concesionario para suspender la construcción o explotación de la Concesión, la Administración Concedente procederá a la evaluación de los daños, si existieren y a determinar la forma en que concurrirán las partes a subsanarlos, con el objetivo de reanudar la construcción o explotación del servicio y otorgará un plazo prudencial al Concesionario para realizar las acciones pertinentes.
- c) A falta de acuerdo entre las partes, se estará sujeto a lo que se disponga en el Capítulo 9 Solución de Diferencias, de este Contrato.
- d) Si, por el contrario, la Administración Concedente determinare la inexistencia de la causa o situación alegada por el Concesionario, mediante resolución razonada le ordenará reanudar la construcción o explotación de la Concesión en forma inmediata a su notificación e iniciará el proceso administrativo para establecer las sanciones correspondientes.

Durante la suspensión temporal la Administración Concedente podrá suspender *únicamente* los derechos del Concesionario *que están* relacionados con la causa de suspensión respectiva.

8.2 Resolución de la concesión

La resolución del contrato de concesión procede por las siguientes causas:

- a) La falta de constitución o la reconstitución de las garantías dispuestas en el Cartel de Licitación y en este Contrato.
- b) Cualquier incumplimiento grave en las obligaciones del Concesionario derivadas del Cartel de la Licitación y del presente Contrato.

La declaratoria de resolución del Contrato estará precedida por un proceso administrativo, que respetará las reglas del debido proceso. La Administración Concedente podrá hacer efectivas las garantías de que disponga, una vez firme en sede administrativa la declaratoria de resolución.

8.3 Causas de Extinción de la concesión

La concesión podrá extinguirse por las siguientes causas:

- a) El vencimiento del plazo pactado o que el Concesionario haya alcanzado el Valor Presente de los Ingresos por Peaje cotizado en su oferta, cualquiera de los dos que ocurra primero.
- b) La imposibilidad de cumplimiento como consecuencia de medidas adoptadas por los Poderes del Estado.
- c) El rescate por causas de interés público.
- d) El acuerdo mutuo entre la Administración Concedente y el Concesionario, para lo cual se deberá contar con la aprobación previa de los acreedores del Concesionario, si los hubiere.
- e) La resolución por incumplimiento grave así señalado en el Cartel de la Licitación y en este contrato de las obligaciones del Concesionario.
- f) La quiebra del Concesionario, para lo cual se aplicarán las disposiciones contenidas en los artículos 61 y 62 de la LCOP.
- g) Por un Evento de Fuerza Mayor o Caso Fortuito que impidan construir o prestar el servicio en forma definitiva bajo términos iguales o similares a los de este Contrato.

8.4 Entrega de los derechos, bienes y equipamiento

La totalidad de los derechos, bienes y equipamientos afectados a la concesión, sea que hubieren sido transferidos con la concesión o adquiridos o construidos durante su vigencia, deberán ser entregados a la extinción de la concesión, cualquiera que sea su causa, en buenas condiciones de uso y explotación a la Administración Concedente, libres de gravámenes y sin costo alguno.

8.5 Efectos de la extinción por vencimiento del plazo o por haber alcanzado el Concesionario el Valor Presente de los Ingresos por Peaje Ofertado

Cuando la extinción de la concesión se produzca por vencimiento del plazo o que el Concesionario haya alcanzado el Valor Presente de los Ingresos por Peaje cotizado en su oferta, el Concesionario entregará los derechos, equipos y bienes objeto de la concesión en buen estado de uso, explotación y conservación, salvo por el deterioro de uso normal, a la Administración Concedente, libres de *gravámenes o anotaciones* y sin costo alguno para ésta. Esto no excluye *la obligación del Concesionario de cumplir con los programas de mantenimiento que sean necesarios, para que la entrega de la concesión se de en las mismas condiciones que están previstas para el final del plazo de veinticinco años*. Sesenta días antes del plazo de vencimiento de la concesión, la Administración Concedente y el Concesionario iniciarán un inventario de los equipos y bienes a fin de dar cumplimiento con la obligación de entrega de los mismos.

8.6 Rescate de la concesión

Es un derecho irrenunciable de la Administración Concedente, acordar unilateralmente el rescate de la Concesión por razones de interés público, cuando existan fundados motivos para asumir la ejecución de las obras o la prestación directa del servicio.

El rescate de la concesión deberá acordarse mediante resolución razonada del órgano o funcionario competente y con apego a los principios del debido proceso y a los procedimientos previstos por la LCOP, LGAP y este contrato.

8.7 Efectos de la Extinción por causas ajenas al Concesionario

En los casos en que la causa de extinción de la concesión sea ajena a la conducta del Concesionario y no obedezca a causas de Fuerza Mayor o Caso Fortuito, el Concesionario tendrá derecho de percibir como indemnización *los costos y gastos* efectivamente realizados y no amortizados, y una utilidad antes de impuestos del cincuenta por ciento por concepto del lucro cesante, así como una indemnización por las pérdidas que puedan habersele ocasionado.

8.8 Efectos de la extinción por incumplimiento del Concesionario

En estos casos la Administración Concedente cancelará al Concesionario, como única indemnización, las inversiones realizadas por éste, el monto actualizado de las inversiones efectuadas y no amortizadas al momento de dictarse el acto que dispone la resolución, deduciendo de dicho pago el monto correspondiente a los daños y perjuicios que ocasione a la Administración Concedente el incumplimiento del Concesionario, si los mismos no han podido ser cubiertos por el monto que obtenga ésta producto de la ejecución de las garantías.

Para efectos de calcular la indemnización, únicamente se excluirán las inversiones que no hubiesen estado originalmente contempladas en el Cartel de la Licitación o este Contrato y que no hayan sido expresamente autorizadas por la Administración Concedente.

8.9 Efectos de la extinción del contrato por caso fortuito o fuerza mayor

Cuando la rescisión del contrato obedezca a razones de caso fortuito o fuerza mayor, la Administración Concedente, indemnizará en forma exclusiva el monto actualizado de las inversiones efectuadas y no amortizadas al tiempo de producirse el hecho calificado de Fuerza Mayor o Caso Fortuito, y todos los demás costos no contemplados en el valor de la inversión de tipo legal, contractuales, impositivos o financieros ocasionados por la terminación por Caso Fortuito o Fuerza Mayor debidamente demostrados de conformidad con el párrafo tercero del artículo 11 de la Ley de Contratación Administrativa. En los casos en que el hecho de fuerza mayor o caso fortuito haya provocado la destrucción o la inutilización permanente de las inversiones realizadas, la Administración *Concedente* estará exenta de indemnizar al Concesionario si, por razones atribuibles al Concesionario, no ha podido hacer efectivos los seguros que para estos efectos se ha obligado a tomar el Concesionario y cuyo beneficiario es la Administración Concedente. De presentarse esta situación, el Concesionario deberá demostrarle a la Administración Concedente que las causas aducidas por el Asegurador para el no pago de los seguros no son atribuibles al Concesionario, en cuyo caso operará la indemnización establecida en esta cláusula.

8.10 Aprobación de la Contraloría

Cualquier liquidación que se deba hacer al Concesionario o a sus acreedores por concepto de indemnización por extinción de la concesión, requerirá la aprobación de la Contraloría General de la República para que tenga validez.

8.11 Efectos de la extinción de la concesión frente a los acreedores

Salvo en los casos en que la extinción de la concesión obedezca a vencimiento del plazo pactado o que el Concesionario haya alcanzado el Valor Presente de los Ingresos por Peaje

cotizado en su oferta, el acuerdo mutuo entre la Administración Concedente y el Concesionario, o la quiebra del Concesionario, la Administración Concedente notificará a los acreedores del Concesionario para que se presenten ante ésta con el objeto de proteger sus intereses. El cumplimiento de esta disposición estará subordinado a la obligación del Concesionario de informar y comprobar quienes son sus acreedores en relación estricta con el objeto de la concesión.

La Administración Concedente podrá autorizar *sin necesidad de aprobación previa de la Contraloría General de la República* la propuesta técnica, económica y administrativa de los acreedores tendiente a lograr que la construcción o explotación de la concesión pueda continuar temporalmente hasta que se logre una solución definitiva, al amparo del ordenamiento jurídico costarricense.

8.12 Atención de la deuda y participación de los acreedores

En los casos de extinción de la concesión que no obedezcan al vencimiento del plazo de la concesión o que el Concesionario haya alcanzado el Valor Presente de los Ingresos por Peaje cotizado en su oferta o de quiebra del Concesionario, la Administración Concedente deberá nombrar de inmediato a un interventor provisional debidamente calificado, para que administre y explote la concesión. Con los ingresos producto de la explotación de la concesión por parte del interventor provisional, éste estará obligado depositar los ingresos, una vez deducidos los gastos de operación y mantenimiento, en una cuenta *o depósito judicial o mediante otro instrumento permitido por la ley*, con el objeto de cancelar a los acreedores. Si el monto destinado a pagar a los acreedores resultara insuficiente para realizar los pagos periódicos a todos los acreedores, si fuere más de uno, se pagará proporcionalmente al monto de sus acreencias.

La Administración Concedente procurará en todo momento la continuidad del servicio, la protección de los derechos de los usuarios y de los acreedores. Para estos efectos iniciará los procedimientos legales tendientes a contratar a un nuevo concesionario que se haga cargo definitivamente de las obligaciones del anterior concesionario, incluyendo, hasta donde económicamente sea posible, las obligaciones con los acreedores.

Por su parte la Administración Concedente establecerá una junta de acreedores en la que estos puedan ser representados y en la que se escuche sus propuestas para la continuidad del negocio y los requisitos de selección del nuevo concesionario.

8.12.1 Procedimiento de escogencia del interventor provisional

Para la escogencia del interventor provisional, el CNC utilizará el siguiente procedimiento:

- El Secretario Técnico del CNC solicitará al Gerente del Proyecto, el establecimiento de los requisitos técnicos y profesionales a los que se deberá ajustar el futuro interventor.
- Con base en esos requisitos, el Secretario Técnico solicitará a la Dirección Administrativa del CNC que proceda a publicar un concurso para seleccionar al interventor.
- De la lista de oferentes que cumplan con los requisitos solicitados, el Secretario Técnico presentará a la Junta Directiva del CNC una terna con los tres oferentes mejor calificados para que esta Junta escoja al interventor.

8.13 Efectos de la extinción frente a contratos con terceros

La extinción del contrato de concesión por vencimiento del plazo de la concesión, provocará la extinción de cualquier otro contrato que hubiere celebrado el Concesionario, salvo que la Administración Concedente accediera a continuarlos. El Concesionario estará obligado a establecer esta disposición en los contratos que llegue a suscribir con terceros, y estará obligado a mantener indemne a la Administración Concedente respecto de cualquier reclamo que le presente a esta un tercer contratista.

8.14 Extinción Anticipada por Decisión Unilateral del Estado

El monto de indemnización en dólares por extinción anticipada de la concesión (IND), en el mes x de concesión, se calculará de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$IND = VLA_x + 50\% VP(EBIDTA)_x + C$$

donde,

VLA_x El valor total de la inversión menos la amortización y depreciación devengada, actualizada al mes x.

Addendum a Contrato
Concesión de la Carretera San José - Caldera

Se considera que el monto de la inversión por obras, será el costo estimado por el Concesionario en su oferta, bajo el concepto de suma alzada, más el valor por nuevas inversiones acordadas mediante el mecanismo definido en la cláusula 3.14 de este Contrato, menos el valor de los ahorros reconocidos en la cláusula 3.2.3 de este contrato.

Asimismo, se considerarán inversión, los gastos de puesta en marcha y los costos financieros durante las etapas previas a la explotación, no amortizados al mes x. La depreciación o amortización se calculará y evaluará según la tabla siguiente:

	Contabilidad Años de vida
OBRA	
Obra Civil Sección 1	24
Obra Civil Sección 2	23
Obra Civil Sección 3	25
EQUIPOS	
Computadoras	5
Equipamiento y muebles de la oficina	10
Grupos electrógenos	10
Compra Software JD Edwards	25
Automóviles (Personal Jerárquico)	10
Vehículos de Traslado	7
Utilitarios de inspección	10
Traslado de Personal	7
Grúa Liviana	15
Grúa Pesada	15
Pick Up (Operación)	10
Balanzas fijas	10
Cabinas	25
Equipamiento Central (Hard y Soft)	5
CCTV - Plazas de Peaje	10
Paneles de Mensajes Variables	20
Telefonía	10
Radio Comunicación	10
Sistema de control de tráfico	5
Comunicación datos (Modems)	5

VP(EBIDTA): Valor Presente (al mes x) de los beneficios dejados de percibir por el Concesionario y calculados según su oferta como Resultado Antes de Impuestos del Inversor, más los relacionados con nuevas inversiones, si las hubiere. El plazo abarca del mes x hasta el fin de la concesión, según la fórmula siguiente:

$$VP(EBIDTA)_x = \sum_{i=x}^s \frac{EBIDTA_i}{[1+(r/12)]^{i-x}}$$

S : Plazo total de la concesión, expresado en meses, (300 meses).

Donde:

r = Tasa de descuento definida como la rentabilidad esperada en el proyecto: (15.95% según la oferta, la cual es una tasa nominal que deberá ser ajustada para obtener la tasa real, debido a que la misma fue determinada con base en un "Flujo de Caja Proyectado", asumiendo un 2% de inflación anual para el dólar de los Estados Unidos de América).

C = Otros costos, no contemplados en (VLAx) ni en (EBIDTAx), de tipo legal, impositivo, contractual o financieros, ocasionados exclusivamente por el acto de terminación anticipada y debidamente demostrados.

CAPITULO IX

9. Solución de diferencias

9.1 Comisión Técnica de Conciliación

Se constituirá una Comisión Técnica de Conciliación para resolver controversias que se produzcan con motivo de la interpretación, aplicación o ejecución de este Contrato, *y de los derechos y responsabilidades de las partes que se deriven de él, incluyendo todo lo relativo a seguros, daños e indemnizaciones.* La Comisión estará integrada por un profesional designado por el Consejo Nacional de Concesiones, un profesional designado por el Concesionario y un profesional nombrado de común acuerdo por las partes, quien la presidirá.

La Comisión se establecerá a solicitud de una de las partes, la cual designará al miembro correspondiente al hacer dicha solicitud. Si en el plazo de cinco días hábiles luego de presentada la solicitud no se ha designado el segundo profesional o no existe acuerdo en la designación del tercer comisionado, entonces el nombramiento será efectuado, a solicitud de cualquiera de las partes, por la Cámara de Comercio de Costa Rica por medio de su Junta Directiva o del Centro Arbitral de dicha Cámara de acuerdo con la forma y el procedimiento que fijen su reglamento interno o cualquier disposición reglamentaria supletoria que normalmente aplique.

La Comisión se reunirá cuantas veces considere necesario con el fin de adquirir la información pertinente acerca del asunto en cuestión, discutir el problema e intentar resolver la disputa amigablemente sin la necesidad de un procedimiento formal. El formato específico de las discusiones será dejado al criterio de los miembros de la Comisión.

Durante el curso de las discusiones de la Comisión, todas las solicitudes hechas por ésta a una de las partes de información no-privilegiada que esté razonablemente relacionada con el presente contrato, deberán ser satisfechas.

Los procesos formales para la resolución de una disputa no podrán iniciarse sino hasta que:
-i- la Comisión concluya de buena fe que no es probable que ocurra una resolución amigable a través de la continuación de discusiones informales sobre el asunto; o -ii- treinta días después de emitirse la solicitud inicial de convocar la Comisión.

Esta cláusula no se aplicará de manera que evite que una parte entable un proceso formal para evitar el vencimiento de cualquier período de prescripción que sea aplicable, o para conservar una posición superior con respecto a otros acreedores.

9.2 Cláusula arbitral

Las controversias relacionadas con este contrato, que no puedan ser resueltas por la Comisión Técnica de Conciliación dentro del plazo de treinta días luego de solicitado el establecimiento de la Comisión, se someterán a un arbitraje obligatorio que se regirá por el procedimiento establecido en el "Convenio sobre Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones entre Estados y Nacionales de Otros Estados", ratificado por Costa Rica mediante Ley No. 7332 del 30 de marzo de 1993, y, en lo que no esté regulado por el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones se aplicarán, supletoriamente, por las disposiciones de la Ley de Resolución Alternativa de Conflictos No. 7727 del 14 de enero de 1998. No obstante lo anterior, en todos los casos, el procedimiento de arbitraje tendrá lugar en San José de Costa Rica, y el idioma de los documentos y las actuaciones será el Español. De igual forma, los plazos para las actuaciones y resoluciones serán los establecidos en el procedimiento arbitral que figura como Anexo 6 de este Contrato. En todo caso se seguirá lo dispuesto por el inciso 3) del artículo 27 de la LGAP.

9.3 Excepción al procedimiento de solución de diferencias

Se exceptúa de lo dispuesto en este capítulo los asuntos que, por ley, deba resolver la ARESEP, en cuyo caso se seguirán los procedimientos legales establecidos por la ley de la ARESEP y la LCOP y sus respectivos reglamentos. Asimismo, se exceptúan aquellos otros casos en los que las partes acuerden someterse a un procedimiento distinto o en los que el Cartel de la Licitación y este contrato han establecido un procedimiento para tomar o ejecutar las decisiones y en los que el Concesionario tiene oportunidad de exteriorizar sus puntos de vista o ejercer su derecho de defensa.

CAPITULO X

10. Disposiciones Finales

10.1 Acuerdo completo

Este contrato constituye el acuerdo completo entre las partes integrado por los documentos citados en el mismo.

10.2 Cumplimiento con todos los requisitos legales

Cada parte deberá ejecutar sus obligaciones de manera tal que cumpla con los requisitos legales aplicables, incluyendo la identificación y obtención de permisos, certificados, aprobaciones e inspecciones requeridas. Si se plantea una acusación de incumplimiento por cualquiera de las partes de algunos de dichos requisitos legales, la parte que acusa el incumplimiento notificará prontamente por escrito a la otra parte de dicha acusación.

10.3 Notificaciones

Todas las notificaciones, peticiones, demandas y determinaciones bajo este Contrato, excepto las de naturaleza rutinaria, serán realizadas por escrito y se considerarán debidamente entregadas cuando sean entregadas personalmente o por un correo expreso que cuente con un sistema confiable de verificación de entregas dirigida a:

*En el caso del CNC: Edificio Equus, San Pedro de Montes de Oca. Segundo Piso.
Con copia a: Ministro de Obras Públicas y Transportes, edificio central.*

En el caso de la sociedad Concesionaria: 225 metros norte de la Embajada de España, mano izquierda, Rohrmoser, San José.
Con copia a: Feinzaig, Scharf & van der Putten, Edificio Torre Mercedes, Piso 8, San José.

En caso del Consorcio adjudicatario: José Cartellone Construcciones Civiles, S.A. 200 metros norte de la Embajada de España, Rohrmoser.

Con copia a: Feinzaig, Scharf & van der Putten, Edificio Torre Mercedes, Piso 8, Paseo Colón, San José.

Las partes podrán cambiar su dirección o persona designada para efectos de notificaciones siempre que le proporcione a la otra parte por lo menos cinco días de aviso previo de la nueva dirección o de la nueva persona designada y la fecha en la cual se hará efectiva.

10.4 Duplicados

Este contrato podrá ser formalizado en *dos tantos*, cada uno de los cuales se considerará como original para efectos de las partes si su firma aparece en él. *Las partes se reservan el derecho de protocolizar el contrato.*

10.5 Encabezados

Los encabezados aquí utilizados son sólo para referencia y conveniencia, y de ninguna manera definirán, limitarán o describirán el alcance o el propósito de este contrato.

10.6 División y orden de precedencia

En caso de que alguna de las disposiciones de este contrato sea declarada inválida o no aplicable por un tribunal, el resto de este contrato permanecerá en total vigencia y efecto, no obstante, la invalidez o no-aplicación de cualquiera de sus disposiciones.

10.7 Renuncia de cumplimiento

El retraso o abstención de cualquiera de las partes en ejercer cualquier derecho que surja de este contrato, no operará o será interpretado como una renuncia a dicho derecho, así como tampoco el ejercicio individual o parcial de algún derecho, remedio, poder o privilegio excluirá cualquier ejercicio futuro del mismo o de cualquier otro derecho, remedio, poder o privilegio, con excepción de los casos en que la legislación costarricense sancione el atraso con la prescripción del derecho. Ninguna renuncia será efectiva a no ser que se haga por escrito y esté firmada por la parte que se alegue ha otorgado dicha renuncia.

10.8 Remedio acumulativo

A menos que este contrato expresamente lo prevea, todos los remedios previstos en este contrato serán acumulativos y *suplirán*, pero no sustituirán, a aquellos otros remedios que la ley pone a la disposición de cualquiera de las partes, y el ejercicio de cualquier derecho

específico o remedio no será interpretado, a no ser que expresamente así se establezca, como impedimento a que la parte ejerza cualquier otro derecho o remedio.

10.9 Número y género

En este contrato y los documentos que lo integran, las palabras en singular siempre incluirán el plural cuando el contexto así lo indique. Los términos contenidos, sin importar el género que específicamente se utilice, se considerarán que incluyen cualquier otro género que requiera el contexto, sea éste masculino, femenino o neutro.

10.10 Efecto continuado

Cualquier término de este contrato y los documentos que lo integran, cuyo desempeño o acatamiento se contemple o se requiera tras la terminación o expiración de este contrato, no será afectado por dicha terminación o expiración y continuará en pleno vigor y efecto tras la terminación o expiración.

10.11 Buena fe

Cada parte acuerda que actuará de buena fe en todas sus transacciones con la otra parte con respecto a este Contrato.

10.12 Estándar de conducta de las partes

Las partes de este Contrato, sus empleados, subcontratistas y agentes, mantendrán normas extremadamente altas de honestidad, integridad, imparcialidad y buena conducta para asegurar la ejecución apropiada de este contrato y para mantener la confianza pública en el proceso de concesión. El régimen de prohibiciones de la LCA será de aplicación para los efectos de este Contrato y las partes se obligan a su cumplimiento.

10.13 Número de días

Al realizarse el conteo del número de días para los propósitos de este contrato se estará a lo establecido en el capítulo de las definiciones. Si de acuerdo al computo de días que corresponda, el día final de cualquier período cae un sábado, domingo o día no hábil,

entonces el día final será considerado como el día siguiente que no sea un sábado, domingo o día no hábil. En caso de que no haya indicación, contractual o legal, de si el cómputo de días se hará en días hábiles o naturales, se considerará que el computo de los días se hará en días hábiles.

10.14 Indagación debida

Cuando alguna representación o garantía contenida en este contrato y en los documentos que lo integran o en los documentos que se emitan para su ejecución, se refiera al conocimiento, información o creencia de las partes, se considerará que incorpora implícitamente una declaración de que se ha realizado una indagación razonable y propia en cuanto al tema sujeto de dicha representación o garantía de la parte que otorga esa representación o garantía.

10.15 Obligaciones después de la terminación

No obstante la terminación de este contrato, los derechos y obligaciones que emanen de este contrato y que estén en vigor antes de que se haga efectiva dicha terminación -- incluyendo, sin limitación, las obligaciones de indemnizar y pagar daños-- continuarán y no serán afectados, disminuidos o eliminados a consecuencia de la terminación. Una vez que se haga efectiva la expiración o terminación de este contrato, y con excepción de lo que sea necesario para prestar la ayuda en la transición, el Concesionario hará que todos sus empleados desalojen las instalaciones del objeto concesionado y entregará a la Administración Concedente todo el equipo, incluyendo sus títulos de propiedad, libre de toda anotación, obligaciones o gravámenes que hayan resultado de actos u omisiones por parte del Concesionario, y éste renunciará a toda reclamación de título al equipo, bienes y a las instalaciones.

10.16 Salvaguarda de información

a) La información de la Administración Concedente es y continuará en todo momento siendo de su propiedad. El Concesionario no venderá, traspasará, arrendará o permitirá de ninguna manera que terceros utilicen sin la debida autorización de la Administración Concedente esta información o cualquier parte de ésta, ni permitirá que la información de la Administración Concedente sea explotada comercialmente por o de parte del Concesionario, sus empleados o agentes.

b) Una vez que haya terminado o expirado este contrato por cualquier razón o, antes de dicha terminación o expiración, si la información no es requerida por el Concesionario para cumplir

con los servicios estipulados en este contrato, la información de la Administración Concedente -incluyendo todas sus copias- será inmediatamente devuelta a ésta cuando le sea solicitada.

c) El Concesionario no utilizará la información de la Administración Concedente para ningún propósito que no sea el suministrar los servicios estipulados en este contrato y en los documentos que lo integran.

10.17 Información confidencial

a) Las partes reconocen que cualquiera de ellas, o ambas, pueden obtener, recibir, o de alguna forma tener acceso a, información sobre o relacionada con la otra parte que se considere información confidencial, patentada, referente a procesos industriales reservados o conteniendo datos que requieran diseminación restringida.

b) La información confidencial de cada una de las partes continuará siendo en todo momento propiedad de esa parte, excepto cuando expresamente se disponga lo contrario bajo este contrato y los documentos que lo integran. Las partes utilizarán al menos tanto esmero para salvaguardar la información confidencial de la otra parte como aquél que utilizan para evitar la revelación, publicación y diseminación desautorizadas de su propia información confidencial. En todo caso, el cuidado a tomarse no será menor que aquél que sea razonable.

c) Las partes podrán, sin embargo, revelar información confidencial a entidades que suministren servicios requeridos bajo este contrato, con tal de que: -i- el uso por parte de dicha entidad esté autorizado por la otra parte o por este contrato y los documentos que lo integran, -ii- la revelación sea necesaria o esté contemplada dentro del ámbito de responsabilidad de esa entidad, y -iii- la entidad acuerde por escrito asumir las obligaciones descritas en esta cláusula. Cualquier revelación hecha a dicha entidad deberá ser bajo los términos y condiciones estipulados en esta cláusula.

d) En caso de que la Administración Concedente lo requiera durante la vigencia de este contrato, o una vez que expire o termine este contrato, o cuando el Concesionario finalice con las obligaciones estipuladas en este contrato, el Concesionario devolverá a la Administración Concedente todo material, donde quiera que éste se encuentre, que contenga, describa, o se relacione con información confidencial de la Administración Concedente y no retendrá ninguna copia de éste.

e) El Concesionario tomará las medidas razonables para asegurar que sus funcionarios, empleados, agentes o subcontratistas cumplan con las disposiciones de confidencialidad contenidas en esta cláusula.

f) Las disposiciones de esta cláusula no se aplicarán a ninguna información que la parte receptora pueda demostrar que: -i- ya era, en el momento de su revelación, del dominio público; -ii- luego de haber sido revelada a ésta, fuera publicada o de otra forma llegara a ser parte del dominio público sin que haya sido falta de la parte receptora; -iii- estaba en posesión de la parte receptora en el momento de la revelación a ésta; -iv- fuera antes revelada a la parte receptora por un tercero que tenía derecho legal de revelar dicha información a ésta sin obligación ninguna de restringir el uso futuro o revelación de dicha información; o -v- fuera desarrollada independientemente por la parte receptora, sin referencia a información confidencial de la parte otorgante. Además, no se considerará que una parte violó sus obligaciones al revelar información confidencial de la otra parte, si lo hace en respuesta a una solicitud oficial para satisfacer algún requisito legal de un órgano gubernamental, siempre y cuando, inmediatamente después de recibir dicha solicitud y en la medida en que pueda legalmente hacerlo, dicha parte avise a la otra antes de hacer dicha revelación, con el fin de que la otra parte pueda interponer objeción a dicha revelación, tomar acción para asegurar el manejo confidencial de la información confidencial, o llevar a cabo cualquier otra acción que considere apropiada para proteger la información confidencial.

g) En caso de cualquier revelación indebida, pérdida, o incapacidad de dar cuentas sobre el paradero de cualquier información confidencial de la parte suministradora, la parte receptora inmediatamente, a su costo propio: -i- notificará por escrito a la parte suministradora; -ii- tomará las acciones necesarias o razonables requeridas por la parte suministradora para minimizar los efectos de la *trasgresión*; y -iii- cooperará en toda forma razonable con la parte suministradora para minimizar la violación y cualquier daño que resulte de ésta.

h) Nada de lo que esté contenido en esta cláusula será interpretado como la imposición de obligación alguna para una de las partes de revelar su información confidencial a la otra parte, o como la concesión a una parte, expresa o implícitamente, de cualquier derecho o licencia con respecto a la información confidencial de la otra parte.

i) Bajo ningún motivo el Concesionario podrá aducir lo estipulado en esta cláusula como una razón que pudiera impedir la potestad de fiscalización de la Administración Concedente o la que por Ley tengan otras instancias públicas de fiscalización tales como la Contraloría General de la República. Queda entendida la responsabilidad de los órganos de fiscalización que intervienen, de respetar esta cláusula en cuanto a confidencialidad.

10.18 Timbres fiscales

El Concesionario será responsable por el pago del cincuenta por ciento de los timbres fiscales que sean aplicables a este Contrato y a su ejecución.

10.19 Obligaciones tributarias

El Concesionario tendrá derecho de acogerse a los beneficios tributarios dispuestos en el artículo 44 de la LCOP, los cuales solo podrán referirse a hechos generadores de impuestos relacionados directamente con la concesión. La aplicación del citado artículo a la presente Concesión fue resuelta por el Ministerio de Hacienda, mediante oficio DVM-517-01, del 31 de octubre del 2001 y mediante el oficio de la Dirección General de la Tributación Directa que se adjunta en el Anexo 7 de este Contrato. Para efectos del trámite de exención, el Concesionario presentará la solicitud a la Administración Concedente, la que verificará que la exención solicitada efectivamente se refiera a hechos generadores de impuestos relacionados directamente con la Concesión, independientemente de quien sea el importador o si se refiere a bienes y servicios a cargo de los subcontratistas del Concesionario. En caso de que la Administración Concedente compruebe que la exención solicitada se refiere a un hecho generador relacionado directamente con la Concesión, así lo manifestará entregándole al Concesionario la autorización para que éste proceda a realizar el trámite de exención ante el órgano competente del Ministerio de Hacienda. El plazo de duración de los beneficios tributarios es el Plazo de la Concesión. Aparte de las exenciones indicadas en el artículo 44 de la LCOP, el Concesionario será responsable por el pago de cualquier otra clase de impuesto aplicable según la legislación costarricense.

En caso de que el Estado llegue a modificar su esquema tributario afectando el equilibrio económico financiero del concesionario, la Administración *Concedente* compensará al concesionario mediante el mecanismo de pago directo, utilizando un procedimiento que garantice que el monto será cancelado en el plazo de los 30 días siguientes a la presentación de la respectiva liquidación al CNC. Dentro de la liquidación se incluirá tanto el monto del tributo cancelado más los costos financieros y administrativos que se deriven del pago de la nueva obligación tributaria.

10.20 Estimación

Para efectos fiscales este contrato se estima en la suma de ciento veintiséis millones de dólares de los Estados Unidos (US\$126.000.000) que corresponde a la suma incluida por el oferente como costo estimado de las obras a construir.

10.21 Deber general de colaboración con los Bancos

La Administración Concedente cooperará en forma razonable con los Bancos que financiarán el proyecto y considerará enmiendas no substanciales a este contrato, cuando ello sea razonablemente requerido por los bancos, y en el tanto tales enmiendas no alteren materialmente los derechos y obligaciones de las partes.

**Contrato Concesión
San José - Caldera**

ANEXO 1

Listado de Accesos Ilegales

Mediante Addendum suscrito por las partes el día 24 de junio del 2003 se acordó dejar sin efecto y contenido el Anexo 1, por lo que debe tenerse por inexistente.

Handwritten signature and initials in the bottom right corner of the page.

**Contrato Concesión
San José - Caldera**

ANEXO 2

Informes del Concesionario

Handwritten signature or initials in the bottom right corner of the page.

INFORMES DEL CONCESIONARIO

El Concesionario queda obligado a proporcionar a la *Administración Concedente*, al menos los siguientes datos:

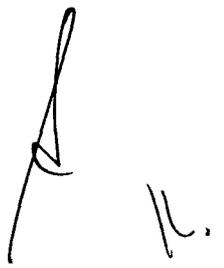
- a) Informe mensual de avance de construcción de las obras referido al avance programado. Este informe deberá ser entregado en el plazo de 15 días, una vez finalizado el mes respectivo y además deberá contener la información sobre el personal de trabajo desglosado por especialidad y por fuente de trabajo, así como la información que contenga la lista de equipos en obra, incluyendo las horas trabajadas por cada uno de ellos.
- b) Informes mensuales sobre los problemas que se produzcan en el desarrollo de la construcción.
- c) Informes quincenales con la estadística de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales.
- d) Informes trimestrales de avance en la gestión ambiental. Este informe deberá ser entregado en el plazo de 15 días, una vez finalizado el trimestre respectivo.
- e) Estados financiero trimestrales y anuales de las sociedad concesionaria. Este informe deberá ser entregado en el plazo de 30 días, una vez vencido el período que se trate. En las notas a dichos estados deberá explicarse:
 - (i) Tipo de deudas (monedas, plazos, interés, tablas de amortización)
- f) Inversión en las obras de construcción, indicado por separado el monto por concepto de sub-proyectos, tramos y otras obras menores.
- g) Copia de las minutas de reuniones de obra cada vez que éstas se produzcan.
- h) Toda otra información que a juicio de la *Gerencia de Proyecto* o de la *Administración Concedente*, se considere necesaria para garantizar la correcta ejecución de las obras y su correspondiente explotación.

Además de la información especificada en el cartel, durante la etapa de explotación, el Concesionario deberá proporcionar al *Gerente de Proyecto*, la siguiente información:

- i) Estados financieros de la sociedad concesionaria. En las notas de dichos estados se deberán individualizar los ingresos de explotación desglosado en ingresos por tramo y por tipo de vehículos. Los costos de explotación desglosados en costos de operación, costos de conservación y otros costos.
- j) Organización y personal superior de las sociedad concesionaria, cada vez que produzca un cambio. Este informe deberá ser entregado dentro del plazo de ocho días de producido el cambio.
- k) Informe mensual de reclamos presentados por los usuarios identificando al usuario, el reclamo que haya formulado, la fecha del reclamo, la respuesta dada por el concesionario y las medidas adoptadas si fuera el caso. Este informe deberá ser entregado dentro de los primeros 15 días del mes siguiente al período informado.
- l) Información de todos los ingresos percibidos por la sociedad concesionaria, debidamente desglosados. Esta información deberá ser entregada mensualmente, dentro de los 10 primeros días de cada mes. Cada ingreso, debidamente desglosado, deberá convertirse al valor de dólares del día que

efectivamente se percibió. Los estados financieros anuales deberán contar con el dictamen de los auditores externos.

- m) El concesionario informará al *Gerente de Proyecto*, dentro de los 15 días siguientes, sobre las garantías que haya otorgado sobre las acciones de la sociedad concesionaria, sobre el derecho de concesión, sobre pagos comprometidos o sobre los ingresos de la sociedad, el nombre y domicilio de los acreedores prendarios, debiendo hacer entrega de dos copias autorizadas de la constitución de dichas garantías.
- n) Además, el Concesionario deberá entregar semestralmente, dentro de los primeros quince días del mes siguiente al período informado, un informe de explotación, el cual deberá incluir, entre otros, lo siguiente:
 - i) Costos de operación y mantenimiento totales, debidamente desglosados
 - ii) Tarifas
 - iii) Información estadística
 - iv) Número y monto de las multas en el período
 - v) Descripción de problemas y medidas correctivas adoptados
 - vi) Indicadores de gestión
 - vii) Auto-evaluación de la gestión y operación incluyendo una identificación de los principales hechos relevantes.
- o) El concesionario queda obligado a informar cualquier cambio de propiedad de las acciones de la sociedad concesionaria cada vez que se produzca, dentro de los quince días siguientes de producido dicho cambio.

Handwritten signature and initials in the bottom right corner of the page.

**Contrato Concesión
San José - Caldera**

ANEXO 3

Proyecto de Decreto Ventanilla Unica para Trámites de Aprobación de Planos y Diseños

Integración de Ventanilla Única

El Concesionario debe presentar los diseños definitivos y planos constructivos de las obras estructurales, de construcción, reconstrucción, ampliación, mejoramiento y rehabilitación, de conformidad con las bases técnicas del Contrato, para ser aprobados por la *Administración Concedente*. Para tales efectos, la *Administración Concedente* integrará, mediante la promulgación de un decreto ejecutivo, una “Ventanilla Única”, que será la única encargada de dar el visto bueno, aprobación y autorización a todos los diseños referidos, de conformidad con los siguientes lineamientos:

- 1) **Creación de la Ventanilla Única:** El Ministerio de Obras Públicas y Transportes se obliga a promulgar el decreto ejecutivo de creación de la Ventanilla Única dentro de los treinta días hábiles siguientes a la firma del Contrato de Concesión.
- 2) **Integración de la Ventanilla Única:** La Ventanilla Única estará integrada por los siguientes miembros:
 - a.- Un representante del departamento de Diseño de vías del MOPT
 - b.- Un representante del departamento de Diseño de Puentes del MOPT
 - c.- Un representante del Consejo de Seguridad Vial
 - d.- El Gerente de Proyecto de la Concesión San José – Caldera del CNC
 - e.- Un representante del departamento de Planificación Vial del MOPT
 - f.- Un representante de la oficina de Adquisición de Terrenos del MOPT
 - g.- Un representante de la Comisión de Accesos Restringidos y Semi-Restringidos del MOPT.
- 3) **Coordinación:** El gerente del proyecto de la Concesión San José – Caldera designado por la Administración Concedente será el coordinador de la Ventanilla Única. El Concesionario deberá dirigir todas las comunicaciones y presentación de documentos a dicho coordinador.
- 4) **Flujo de Información:** El Concesionario y la Ventanilla Única mantendrán un flujo de comunicación permanente, de forma que los planos y diseños que se le presenten a la Ventanilla Única para su aprobación ya tomen en consideración las indicaciones y criterios de sus miembros, con el fin de procurar un trámite de aprobación final expedito.
- 5) **Plazo de Aprobación:** La Ventanilla Única tendrá un plazo máximo de treinta días naturales desde que se le presenten los diseños definitivos y planos constructivos de las obras estructurales, de construcción, reconstrucción, ampliación, mejoramiento y rehabilitación para aprobarlos.
- 6) **Aprobación parcial:** Para efectos de la orden de inicio, se requerirá la aprobación de los planos generales de diseño que correspondan a las obras estructurales, de

construcción, reconstrucción, ampliación, mejoramiento o rehabilitación. Los planos de ingeniería de detalle podrán ser aprobados con posterioridad a la orden de inicio, siempre asegurando que se respete el cronograma de obras previsto por el Concesionario.

- 7) **Calificación de diseños:** Si los diseños presentados por el Concesionario requirieren correcciones o modificaciones, la Ventanilla Única deberá advertirlo al Concesionario de inmediato al verificar tal situación. Todas las correcciones o modificaciones que sean requeridas por los miembros de la Ventanilla Única después de que el Concesionario presente formalmente la solicitud, deberán ser advertidos al Concesionario en una única ocasión, con el fin de evitar el retraso en el trámite de aprobación de diseños.
- 8) **Aprobación Única:** El Concesionario no deberá obtener aprobación alguna fuera de la que otorgará la Ventanilla Única. Si la Administración Concedente verificara que es necesaria la aprobación por parte de alguna otra dependencia pública, deberá tomar las medidas necesarias para integrar a dicha dependencia en la Ventanilla Única, o, de lo contrario, coordinar el trámite de aprobación con ella.
- 9) **Ratificación de la aprobación:** El CNC ratificará formalmente la aprobación que haga la Ventanilla Única de los diseños y planos presentados por el Concesionario.

Contrato Concesión

San José - Caldera

Anexo 4

Reglamento de Operación y Servicio

Handwritten signature and initials in the bottom right corner of the page.

REGLAMENTO DE OPERACIÓN Y SERVICIO

A continuación se incluye el Reglamento que dispone las normas especiales que regularán aspectos de la concesión relacionados con los siguientes puntos:

- Operación
- Mantenimiento
- Seguridad Vial
- Uso de la obra
- Horarios de servicio
- Inspección
- Vigilancia

CAPITULO PRIMERO GENERALIDADES

ARTICULO 1.- La presente Reglamentación, que en adelante denominará: "El Reglamento", tiene por objeto regular las relaciones que se darán entre *la Administración Concedente*, los usuarios de los servicios y El *Concesionario* a quien se le haya adjudicado la explotación de la obra mediante la modalidad de concesión.

CAPITULO SEGUNDO OBLIGACIONES DEL CONCESIONARIO MANTENIMIENTO DE LA FLUIDEZ DEL TRANSITO

ARTICULO 2.- El Concesionario deberá mantener expedita la circulación a través de la vía y las casetas de peaje durante las 24 horas, los 365 días del año. Salvo las excepciones previstas en el contrato de concesión.

ARTICULO 3.- El Concesionario operará las casetas destinadas al cobro de peajes en los tramos previamente establecidos, empleando para ello los equipos de conteo y clasificación de vehículos, con la tecnología acordada en el contrato de concesión. *Deberá igualmente colocar todos los instrumentos adicionales de conteo que prevea el Contrato de Concesión, para facilitar la supervisión y auditorías de ingresos que el contrato prevea*

ARTICULO 4.- El Concesionario quedará obligado a cobrar las tarifas de peaje autorizadas por la *Administración Concedente*, salvo en los casos que el contrato de concesión disponga algo diferente, expidiendo a los usuarios los boletos o comprobantes de pago realizado en la correspondiente estación de peaje. Esto último, solo en el caso que los mismos lo exijan. Asimismo, el Concesionario estará obligado a darle la publicidad que la

ley, el cartel, la oferta y el contrato determine a las respectivas tarifas que se lleguen a aprobar en cada ocasión, con la antelación que dispongan estos instrumentos.

ARTICULO 5.- El personal del Concesionario destacado en las casetas de cobro, proporcionará a los usuarios la información que le soliciten en relación con el tránsito y facilidades que se ofrecen al transitar por el tramo concesionado.

ARTICULO 6.- Los boletos o comprobantes de pago extendidos por el Concesionario, deberán especificar entre otros detalles lo siguiente: Estación de Peaje donde fue extendido, monto o valor por cancelar, fecha en que es expedido al usuario, número o serie del comprobante, sentido vial en que fue entregado y nombre de la empresa concesionaria.

ARTICULO 7.- El Concesionario estará obligado a mantener un tránsito fluido en aquellas partes de las obras donde se brinden los servicios complementarios, tomando las precauciones, que los recursos exigidos contractualmente y las contraprestaciones comprometidas por el Estado le permitan, para proteger los trabajos, así como garantizar la seguridad de su personal y la de los usuarios. Esta obligación será de carácter permanente y regirá para la totalidad de las operaciones que se realicen.

ARTICULO 8.- Los trabajos relativos al mantenimiento y a la conservación de las obras, deberán realizarse, dentro de lo posible, en horarios nocturnos y en días y horas donde el flujo vehicular sea mínimo.

Para lo anterior el Concesionario, deberá apegarse a las disposiciones contenidas en el **"Manual de Normas para la Colocación de Dispositivos de Seguridad para la Protección de Obras"**, emitido por la Dirección de Ingeniería de Tránsito del MOPT.

ARTICULO 9.- En caso de que obligadamente se deba suspender el tránsito por emergencias dentro de la carretera, se deberán tomar las precauciones y medidas pertinentes a fin de evitar otros percances y lograr el restablecimiento del flujo normal en el menor tiempo posible.

ARTICULO 10.- En caso de surgir algún evento que por motivos de fuerza mayor o caso fortuito, impida temporalmente el paso expedito de vehículos por la vía, el Concesionario deberá informar sobre dicha situación a los usuarios en forma inmediata y clara por los medios que sean de mayor cobertura pública.

ARTICULO 11.- En caso de que el evento que impida el paso expedito por la vía, vaya a prolongarse un tiempo considerable, el Concesionario deberá colocar en ambos extremos de la vía, letreros informando de la situación presentada.

ARTICULO 12.- El concesionario tiene la obligación de suministrar toda aquella información que la ARESEP le solicite para el cumplimiento de las competencias que la LCOP y la Ley de la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos le confiere, dentro de los plazos y la periodicidad que esta institución le determine.

CAPITULO TERCERO PERSONAL QUE SE DESEMPEÑA EN LOS PROCESOS DE OPERACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE LA OBRA

ARTICULO 13.- De conformidad con la Legislación Laboral Costarricense y salvo en casos de comprobada inopia, el Concesionario, deberá de dar preferencia en la contratación a la mano de obra local.

ARTICULO 14.- Para el desempeño de todas aquellas labores que el Concesionario estime conveniente que sean desempeñadas por personal foráneo, se deberán presentar ante la Administración, los documentos correspondientes a la autorización que extienda la Dirección General de Migración y Extranjería de Costa Rica, para laborar el territorio costarricense por el tiempo que se les conceda.

ARTICULO 15.- Todo el personal en servicio deberá estar debidamente identificado y usar conforme lo exijan sus funciones, el equipo, vestimenta y uniformes adecuada para el desempeño seguro de sus actividades. Además, todo el personal que realice tareas de cobro, mantenimiento y operaciones sobre la vía deberá utilizar chalecos anaranjados fabricados con material retroreflectivo, según las especificaciones establecidas en el Capítulo 6 del “Manual de Dispositivos para el Control de Tránsito” de Costa Rica, 1998. Además, el *Gerente de Proyecto* presentará como mínimo un informe trimestral ante el CNC sobre el cumplimiento del Concesionario de lo establecido en este artículo.

ARTICULO 16.- La movilización del personal propio destacado en la obra y sus instalaciones, deberá realizarse en vehículos idóneos para dichos efectos (buses, microbuses y otros), sin que para ello se utilicen aquellos equipos asignados expresamente a la atención de emergencias viales o para las tareas de mantenimiento rutinario.

De igual forma el personal asignado para la atención de las diligencias anteriores, no podrá distraerse de sus funciones, para atender otras de distinta naturaleza.

ARTICULO 17.- El Concesionario deberá mantener en sus instalaciones equipos adicionales para protección y seguridad personal. Lo anterior para brindárselos tanto al personal de inspección permanente de la Administración, como a los visitantes que deban

recorrer las obras. Entre los equipos aludidos se sugieren están: cascos, chalecos reflectantes, botas de hule, guantes y otros para la seguridad personal.

ARTICULO 18.- Será obligación del Concesionario efectuar la denuncia de los riesgos del trabajo (accidentes y enfermedades profesionales), de conformidad con lo establecido en el artículo 214 de la Ley sobre Riesgos del Trabajo. Deberá además informar a la Administración de los hechos ocurridos, mediante la entrega de los informes correspondientes.

ARTICULO 19.- Será obligación del Concesionario, demostrar ante la *Administración Concedente* su cumplimiento de la legislación nacional, mediante la presentación de sus respectivas planillas, donde se indiquen los salarios devengados, pago de cuotas correspondientes a las cargas sociales, pólizas por riesgos profesionales y cualquier otra de las obligaciones estipuladas en el contrato de concesión.

ARTICULO 20.- La dotación de personal deberá ser la necesaria para mantener un servicio correcto, eficiente y oportuno, en las áreas operativas y de conservación de todas las obras, equipos e instalaciones por lo que deberá disponer del personal de reemplazo para cubrir ausencias, permisos y otras contingencias durante las veinticuatro horas, mientras dure la explotación de la concesión.

CAPITULO CUARTO SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDAD VIAL

ARTICULO 21.- El contrato obliga al Concesionario a procurar la seguridad del tránsito para los usuarios, debiendo proveer, colocar y mantener letreros y señales para prevenir el peligro. Esto deberá hacerse, tanto para la circulación diurna como para la nocturna, en aquellos lugares transitables que se vean afectados como consecuencia de la realización de nuevas obras o mantenimiento rutinario.

ARTICULO 22.- En áreas de alto riesgo y durante la atención de incidentes, el concesionario deberá mantener en forma permanente (día y noche, todos los días, mientras persista la condición de riesgo) equipos de señalización especial para garantizar la máxima seguridad vial. Esta señalización deberá retirarse tan pronto como se haga innecesaria

ARTICULO 23.- En los casos en que se deban ejecutar labores de mantenimiento, conservación o reparación que interfieran de alguna forma en las vías de circulación de los vehículos, se deberá proveer, colocar y mantener señalización completa y adecuada, tanto diurna como nocturna, que advierta a los usuarios, en forma oportuna, clara y precisa de la situación producida y de las precauciones por tomar. Dichas labores se realizarán de tal forma que no interrumpa la circulación en la carretera en ambas direcciones, de modo que cualquier cierre total de la vía se limitará al período comprendido entre las 10 p.m. y las 5

a.m.. Como máximo y para estos efectos se permite, por año, un cierre durante 24 horas por sección, acumuladas a lo largo del mismo y previa autorización de la *Administración Concedente*. Se exceptúa de lo anterior los cierres ocasionados por desastres naturales, emergencias y otras razones de causa mayor.

ARTICULO 24.- El Concesionario deberá tener presente el nivel mínimo exigido en cuanto a: calidad, ubicación y mantenimiento de la señalización de conformidad con las disposiciones contenidas en el Capítulo 6 del "Manual de Dispositivos de Control para el Control de Tránsito" de Costa Rica de 1998.

ARTICULO 25.- Será obligación del Concesionario, retirar oportunamente la señalización usada durante las labores de mantenimiento y conservación, una vez que hayan concluido los trabajos efectuados.

CAPITULO QUINTO

CONDICIONES GENERALES PARA LA ATENCIÓN DE LAS EMERGENCIAS VIALES

ARTICULO 26.- El Concesionario deberá disponer a lo largo del tramo concesionado y en puntos de fácil acceso, los medios electrónicos o automáticos previstos en el contrato, para que los usuarios con eventuales problemas mecánicos, de tipo médico o que sufran accidentes viales, puedan avisar en forma ágil y sin costo alguno de la situación presentada al "Centro de Monitoreo Vial", que para dichos efectos se tendrá el funcionamiento las 24 horas del día.

ARTICULO 27.- Será obligación del Concesionario, mantener en perfecto estado de funcionamiento los equipos destinados a la asistencia vial (grúas y talleres móviles), así como aquellos que se utilizarán en la atención de problemas viales y en el transporte de víctimas de accidentes de tránsito y otros casos médicos. El *Gerente de Proyecto* deberá realizar por lo menos una revisión mensual del estado de estos equipos y rendir un informe escrito a la Secretaría Técnica del CNC.

ARTICULO 28.- La atención de usuarios cuyos vehículos presentan fallas o desperfectos mecánicos que ameriten tanto la reparación provisional de emergencia en el sitio donde acaeció el problema mecánico será sin costo alguno para quien recibe el servicio. Cuando se requiera el traslado a un taller calificado, el costo *deberá* ser cubierto por el usuario.

ARTICULO 29.- Correrán por cuenta del usuario, aquellos gastos que involucren la adquisición de piezas o refacciones, que se tengan como no atribuibles a daños causados directamente por factores propios del tramo concesionado o a las obras y servicios que se deban realizar en él.

ARTICULO 30.- El Concesionario se responsabilizará, dentro de los recursos que le son exigidos y las obligaciones contractuales establecidas en el contrato, de la eficiencia, oportunidad y buena atención de los usuarios, en caso de accidentes o siniestros aislados. Coordinará con las autoridades correspondientes (Policía Administrativa, Policía Judicial y cuerpos de socorro nacionales), la atención inmediata de dichos eventos, por el medio más expedito: radio comunicación, teléfono o fax. Será su responsabilidad mantener un sistema de comunicación interno de la Concesionaria idóneo para atender oportunamente tales situaciones. *El Gerente de Proyecto* verificará mensualmente la confiabilidad e idoneidad de tales equipos de comunicación.

ARTICULO 31.- En la atención de aquellas emergencias viales de carácter menor o no calificadas, será obligación del Concesionario, prestar todas las facilidades sanitarias del caso a los usuarios afectados, disponiendo para ello de los equipos más idóneos, con el fin de atender a la brevedad posible a las personas más afectadas y trasladarlas si así ameritara, al centro médico más cercano al sitio donde ocurrió el percance.

ARTICULO 32.- En caso de producirse hechos delictivos, accidentes o siniestros de características diferentes y más graves (Mujeres embarazadas o personas atrapadas en vehículos, fallecimientos), u otras de carácter médico (ataques cardíacos, partos en proceso, etc.), el Concesionario estará obligado a desarrollar su máxima capacidad con los medios disponibles, tendiente a subsanar el evento. Para lo anterior, deberá solicitar el auxilio de la Fuerza Pública, Policía de Tránsito, Policía Judicial, cuerpos de socorro nacionales y Comisión Nacional de Emergencias si así amerita.

ARTICULO 33.- El Concesionario tendrá la obligación de señalar en las distintas casetas de peaje, el o los carriles que se destinarán al paso exclusivo de los vehículos de emergencia, de conformidad con lo establecido en “Manual de Dispositivos para el Control de Tránsito” de Costa Rica de 1998.

ARTICULO 34.- El servicio para la prevención y la atención de las emergencias viales, servirá para mantener expedito el tránsito, prevenir posibles accidentes, paralizar y ordenar el tránsito en casos de accidentes o reparaciones, prestar oportuna y eficazmente primeros auxilios a personas accidentadas, rescatar y auxiliar vehículos, extinguir los incendios forestales que surjan dentro del derecho de vía de la vía y aquellos que se ocasionen por fallas o accidentes de tránsito dentro de la vía, etc.

ARTICULO 35.- Todo el personal destinado a la atención de emergencias viales, deberá recibir adiestramiento anual que los mantengan en condiciones de efectuar una eficiente prestación de servicios en caso de que ocurran eventuales percances.

ARTICULO 36.- El adiestramiento indicado deberá contener como mínimo los siguientes aspectos: uso de extintores, aplicación de polvos químicos, espumas, así como el funcionamiento y operación del sistema de agua contra incendios, uso de trajes especiales contra incendios, mascarar y otros implementos de que se dispondrá para tales efectos, procedimientos por seguir en caso de siniestros, accidentes de vehículos y cualquier otra emergencia que pueda ocurrir.

ARTICULO 37.- Como parte del adiestramiento anual deberá impartirse cursos de primeros auxilios básicos u otros mas avanzados según la característica del servicio que se proponga prestar.

ARTICULO 38.- El Concesionario deberá mantener en óptimas condiciones de higiene y funcionamiento, todas aquellas instalaciones destinadas a la atención de los usuarios, tales como duchas, baterías de servicios sanitarios y otras edificaciones habilitadas para la atención de público y personal en general.

ARTICULO 39.- En las instalaciones citadas, solo se podrán cobrar las tarifas acordadas entre el Concesionario y la *Administración Concedente*, por el uso de los servicios ofrecidos, tales como duchas, servicios sanitarios, teléfonos y áreas reservadas para el parqueo y vigilancia de vehículos.

ARTICULO 40.- Los servicios y equipos correspondientes a la atención de emergencias viales, tales como vehículos para la vigilancia y atención vial (grúas, talleres móviles, ambulancias, equipos extintores, autos patrulla y motocicletas), deberán de estar plenamente identificados mediante la rotulación y pintura correspondiente a su actividad, debiendo apegarse lo anterior, a la Ley de Tránsito.

ARTICULO 41.- Servicios de asistencia vial que se presten como auxilio y atención a los viajeros con problemas viales, serán gratuitos, siempre y cuando se atiendan en el tramo de la concesión. Todos aquellos, eventos y hechos irregulares que sucedan o se desarrollen fuera del tramo concesionado, no serán de responsabilidad del Concesionario.

**CAPITULO SEXTO
EXENCIÓN DE LAS TASAS DE PEAJE A LOS
VEHÍCULOS OFICIALES**

ARTICULO 42.- Solo los vehículos pertenecientes a la Policía Administrativa (Fuerza Pública), Policía Judicial (Organismo de Investigación Judicial) y los cuerpos de socorro nacionales (Cruz Roja Costarricense, Caja Costarricense de Seguro Social, Cuerpo de Bomberos de Costa Rica y Comisión Nacional de Emergencias), estarán exentos del pago de las respectivas tasas de peaje en los distintos tramos de la concesión cuando dichos vehículos se encuentren atendiendo una situación de emergencia. Todos los vehículos oficiales, excepto los que se encuentren en labores propias de inspección de la vía concesionada, deberán pagar el respectivo peaje.

ARTICULO 43.- Para el cumplimiento de la disposición anterior, los vehículos pertenecientes a las dependencias citadas, deberán de entregar en las respectivas casetas de peaje, un cupón extendido por la institución a la que pertenecen. Dicho cupón, deberá cumplir con los requisitos de seguridad que el Concesionario exija. Adicionalmente a la entrega del cupón, y para que la exención de los vehículos sean autorizadas por el Concesionario, los vehículos deberán ser previamente registrados ante el mismo.

Quedan excluidas de este requisito aquellas unidades que por desplazarse a una emergencia calificada, deban continuar su paso sin detenerse en la caseta correspondiente. Para ello, debe habilitarse un carril de paso libre que sea activado con facilidad ante una emergencia.

ARTICULO 44.- *La Administración Concedente* realizará la coordinación correspondiente, para que las distintas instituciones involucradas ordenen la emisión de los cupones del caso, para que estos sean portados por cada conductor de sus vehículos.

En aquellos casos de circulación rutinaria, los conductores que no porten los cupones oficiales de sus dependencias, deberán pagar el importe correspondiente al paso de las distintas casetas instaladas en el tramo de la concesión.

CAPITULO SÉTIMO CONDICIONES GENERALES PARA LA REALIZACIÓN DE TRABAJOS DE ASEO Y LIMPIEZA DE LA OBRA Y SUS INSTALACIONES

ARTICULO 45.- Será obligación del Concesionario tener permanentemente limpios y bien presentados los edificios, instalaciones, la vía confeccionada, sistemas de aguas subterráneas y superficiales, espaldones, canaletas y otros detalles de la obra.

ARTICULO 46.- Para la realización de reparaciones mayores en las obras civiles, instalaciones, equipos y sistemas anexos de la vía, o mejoras indispensables para la

seguridad estabilidad o buena operación de los sistemas o trabajos de emergencia, como despejes de derrumbes o rodados, el Concesionario tendrá la obligación de efectuarlas, dentro de lo posible, en horarios nocturnos y en aquellos días, horas de menor flujo vehicular, acatando las siguientes condiciones:

- (1) Deberá informar previamente *al Gerente de Proyecto*.
- (2) Usará materiales que permitan un pronto restablecimiento el uso de la vía, tales como cemento de fraguado rápido, asfaltos que permitan el uso inmediato una vez colocado y otros materiales cuya utilización, permita el pronto restablecimiento del servicio.
- (3) Organizará las cuadrillas de mantenimiento, de tal forma que cuenten tanto con los elementos de trabajo más eficientes e idóneos, así como con los equipos para la protección de accidentes laborales.
- (4) Notificar a la inspección de la finalización de las tareas realizadas, a fin de que sean recibidas conforme la modalidad vigente, lo cual incluye su mención en el informe semestral correspondiente.

CAPITULO OCTAVO DAÑOS A USUARIOS E INSTALACIONES

ARTICULO 47.- Todo daño de cualquier naturaleza que con motivo de la ejecución del servicio se cauce a terceros, será de exclusiva responsabilidad del Concesionario, incluyendo los daños que puedan coaccionar los baches y otros desperfectos que puedan producir contingencias serias a los usuarios.

ARTICULO 48.- Todo daño a las instalaciones deberá ser repuesto por el Concesionario a la mayor brevedad posible y será su obligación mantener una permanente vigilancia de todas las obras, equipos e instalaciones, comprendidas en el contrato, con el fin de detectar los daños que puedan provocar los usuarios.

ARTICULO 49.- En las oportunidades en que se sucedan contingencias como las citadas, el Concesionario deberá informar de los hechos, por escrito a la inspección técnica, la cual una vez constatados los daños, deberá ordenar su inmediata reparación.

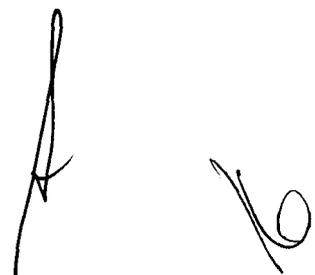
**Contrato Concesión
San José - Caldera**

Anexo 5

**Propuesta alternativa de esquema de peaje
reducido**

**Presentada por el Consorcio Cartellone-
Acosol**

Mediante Addendum suscrito por las partes el día 24 de junio del 2003 se acordó dejar sin efecto y contenido el Anexo 5, por lo que debe tenerse por inexistente.

Two handwritten signatures in black ink, one on the left and one on the right, positioned at the bottom right of the page.

**Contrato Concesión
San José - Caldera**

ANEXO 6

Procedimiento Arbitral



PROCEDIMIENTO ARBITRAL

De conformidad con la cláusula 9.2 del Contrato de Concesión, las controversias relacionadas con el Contrato que no puedan ser resueltas por la Comisión Técnica de Conciliación, se someterán a un arbitraje obligatorio que se regirá por el procedimiento establecido en el “Convenio sobre Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones entre Estados y Nacionales de Otros Estados”, ratificado por la República de Costa Rica mediante Ley No. 7332 del 30 de marzo de 1993, y en lo que no esté regulado por el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones, se aplicarán supletoriamente las disposiciones contenidas en la Ley de Resolución Alterna de Conflictos No. 7727 del 14 de enero de 1998. En todos los casos, el procedimiento de arbitraje tendrá lugar en San José, Costa Rica, y el idioma de los documentos y las actuaciones será el Español. De igual forma, los plazos para las actuaciones y resoluciones serán los que se indican en este anexo.

CONVENIO SOBRE ARREGLO DE DIFERENCIAS RELATIVAS A INVERSIONES ENTRE ESTADOS Y NACIONALES DE OTROS ESTADOS.

PREÁMBULO

Los Estados Contratantes

Considerando la necesidad de la cooperación internacional para el desarrollo económico y la función que en ese campo desempeñan las inversiones internacionales de carácter privado;

Teniendo en cuenta la posibilidad de que a veces surjan diferencias entre Estados Contratantes y nacionales de otros Estados Contratantes en relación con tales inversiones;

Reconociendo que aún cuando tales diferencias se someten corrientemente a sistemas procesales nacionales, en ciertos casos el empleo de métodos internacionales de arreglo puede ser apropiado para su solución;

Atribuyendo particular importancia a la disponibilidad de medios de conciliación o arbitraje internacionales a los que puedan los Estados Contratantes y los nacionales de otros Estados Contratantes, si lo desean, someter dichas diferencias;

Deseando crear tales medios bajo los auspicios del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento;

Reconociendo que el consentimiento mutuo de las partes en someter dichas diferencias a conciliación o a arbitraje a través de dichos medios constituye un acuerdo obligatorio.

que exige particularmente que se preste la debida consideración a las recomendaciones de los conciliadores y que se cumplan los laudos arbitrales; y

Declarando que la mera ratificación, aceptación o aprobación de este Convenio por parte del Estado Contratante, no se reputará que constituye una obligación de someter ninguna diferencia determinada a conciliación o arbitraje, a no ser que medie el consentimiento de dicho Estado;

Han acordado lo siguiente:

Capítulo I **Centro Internacional de Arreglo de Diferencias** **Relativas a Inversiones**

Sección 1 **Creación y Organización**

Artículo 1

(1) Por el presente Convenio se crea el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones (en lo sucesivo llamado Centro).

(2) El Centro tendrá por objeto facilitar la sumisión de las diferencias relativas a inversiones entre Estados Contratantes y nacionales de Otros Estados Contratantes a un procedimiento de conciliación y arbitraje de acuerdo con las disposiciones de este Convenio.

Artículo 2

La sede del Centro será la oficina principal del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (en lo sucesivo llamado el Banco). La sede podrá trasladarse a otro lugar por decisión del Consejo Administrativo adoptada por una mayoría de dos terceras partes de sus miembros.

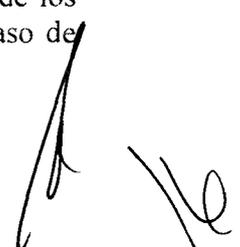
Artículo 3

El Centro estará compuesto por un Consejo Administrativo y un Secretariado, y mantendrá una Lista de Conciliadores y una Lista de Árbitros.

Sección 2 **El Consejo Administrativo**

Artículo 4

(1) El Consejo Administrativo estará compuesto por un representante de cada uno de los Estados Contratantes. Un suplente podrá actuar con carácter de representante en caso de ausencia del titular de una reunión o de incapacidad del mismo.



(2) Salvo en caso de designación distinta, el gobernador y el gobernador suplente del Banco nombrados por un Estado Contratante serán *ex officio* el representante y el suplente de ese Estado, respectivamente.

Artículo 5

El Presidente del Banco será *ex officio* Presidente del Consejo Administrativo (en lo sucesivo llamado el Presidente) pero sin derecho a voto. En caso de ausencia o incapacidad para actuar y en caso de vacancia del cargo de Presidente del Banco, la persona que lo sustituya en el Banco actuará como Presidente del Consejo Administrativo .

Artículo 6

(1) Sin perjuicio de las demás facultades y funciones que le confieren otras disposiciones de este Convenio, el Consejo Administrativo tendrá las siguientes:

- (a) adoptar los reglamentos administrativos y financieros del Centro;
- (b) adoptar las reglas de procedimiento a seguir para iniciar la conciliación y el arbitraje;
- (c) adoptar las reglas procesales aplicables a la conciliación y al arbitraje (en lo sucesivo llamadas Reglas de Conciliación y Reglas de Arbitraje);
- (d) aprobar los arreglos con el Banco sobre la utilización de sus servicios administrativos e instalaciones;
- (e) fijar las condiciones del desempeño de las funciones del Secretario General y de los Secretarios Generales Adjuntos;
- (f) adoptar el presupuesto anual de ingresos y gastos del Centro;
- (g) aprobar el informe anual de actividades del Centro.

Para la aprobación de lo dispuesto en los incisos (a), (b), (c) y (f) se requerirá una mayoría de dos tercios de los miembros del Consejo Administrativo.

(2) El Consejo Administrativo podrá nombrar las Comisiones que considere necesarias.

(3) Además, el Consejo Administrativo ejercerá todas las facultades y realizará todas las funciones que a su juicio sean necesarias para llevar a efecto las disposiciones del presente Convenio.

Artículo 7

(1) El Consejo Administrativo celebrará una reunión anual y las demás que sean acordadas por el Consejo, o convocadas por el Presidente, o por el Secretario General cuando lo soliciten a este último no menos de cinco miembros del Consejo.



(2) Cada miembro del Consejo Administrativo tendrá un voto, y salvo disposición expresa en contrario de este Convenio, todos los asuntos que se presenten ante el Consejo se decidirán por mayoría de votos emitidos.

(3) Habrá quórum en las reuniones del Consejo Administrativo cuando esté presente la mayoría de sus miembros.

(4) El Consejo Administrativo podrá establecer, por mayoría de dos tercios de sus miembros, un procedimiento mediante el cual el Presidente pueda pedir votación del Consejo sin convocar a una reunión del mismo. Sólo se considerará válida esta votación si la mayoría de los miembros del Consejo emiten el voto dentro del plazo fijado en dicho procedimiento.

Artículo 8

Los miembros del Consejo Administrativo y el Presidente desempeñarán sus funciones sin remuneración por parte del Centro.

Sección 3 El Secretariado

Artículo 9

El Secretariado estará constituido por un Secretario General, por uno o más Secretarios Generales Adjuntos y por el personal del Centro.

Artículo 10

(1) El Secretario General y los Secretarios Generales Adjuntos serán elegidos, a propuesta del Presidente, por el Consejo Administrativo por mayoría de dos tercios de sus miembros por un período de servicio no mayor de seis años, pudiendo ser reelegidos. Previa consulta a los miembros del Consejo Administrativo, el Presidente presentará uno o más candidatos para cada uno de esos cargos.

(2) Los cargos de Secretario General y de Secretario General Adjunto serán incompatibles con el ejercicio de toda función política. Ni el Secretario General ni ningún Secretario General Adjunto podrán desempeñar cargo alguno o dedicarse a otra actividad, sin la aprobación del Consejo Administrativo.

(3) Durante la ausencia o incapacidad del Secretario General y durante la vacancia del cargo, el Secretario General Adjunto actuará como Secretario General. Si hubiere más de un Secretario General Adjunto, el Consejo Administrativo determinará anticipadamente el orden en que deberán actuar como Secretario General.

Artículo 11

El Secretario General será el representante legal y el funcionario principal del Centro y será responsable de su administración, incluyendo el nombramiento del personal, de acuerdo con las disposiciones de este Convenio y los reglamentos dictados por el Consejo

Administrativo, desempeñará la función de registrador, y tendrá facultades para autenticar los laudos arbitrales dictados conforme a este convenio y para conferir copias certificadas de los mismos.

Sección 4 **Las Listas**

Artículo 12

La Lista de Conciliadores y la Lista de Árbitros estarán integradas por los nombres de las personas calificadas, designadas tal como se dispone más adelante, y que estén dispuestas a desempeñar sus cargos.

Artículo 13

(1) Cada Estado Contratante podrá designar cuatro personas para cada Lista quienes podrán ser, o no, nacionales de ese Estado.

(2) El Presidente podrá designar diez personas para cada Lista, cuidando que las personas así designadas sean de diferente nacionalidad.

Artículo 14

(1) Las personas designadas para figurar en las Listas deberán gozar de amplia consideración moral, tener reconocida competencia en el campo del Derecho, del comercio, de la industria o de las finanzas e inspirar plena confianza en su imparcialidad de juicio. La competencia en el campo del Derecho será circunstancia particularmente relevante para las personas designadas en la Lista de Árbitros.

(2) Al hacer la designación de las personas que han de figurar en las Listas, el Presidente deberá además tener presente la importancia de que en dichas Listas estén representados los principales sistemas jurídicos del mundo y los ramos más importantes de la actividad económica.

Artículo 15

(1) La designación de los integrantes de las Listas se hará por períodos de seis años, renovables.

(2) En caso de muerte o renuncia de un miembro de cualquiera de las Listas, la autoridad que lo hubiere designado tendrá derecho a nombrar otra persona que le reemplace en sus funciones por el resto del período para el que aquél fue nombrado.

(3) Los componentes de las Listas continuarán en las mismas hasta que sus sucesores hayan sido designados.

Artículo 16

(1) Una misma persona podrá figurar en ambas Listas.



(2) Cuando alguna persona hubiere sido designada para integrar una Lista por más de un Estado Contratante o por uno o más Estados Contratantes y el Presidente, se entenderá que lo fue por la autoridad que lo designó primero; pero si una de esas autoridades es el Estado de que es nacional, se entenderá designada por dicho Estado.

(3) Todas las designaciones se notificarán al Secretario General y entrarán en vigor en la fecha en que la notificación fue recibida.

Sección 5 Financiación del Centro

Artículo 17

Si los gastos del Centro no pudieren ser cubiertos con los derechos percibidos por la utilización de sus servicios, o con otros ingresos, la diferencia será sufragada por los Estados Contratantes miembros del Banco en proporción a sus respectivas suscripciones de capital del Banco, y por los Estados Contratantes no miembros del Banco de acuerdo con las reglas que el Consejo Administrativo adopte.

Sección 6 Status, Inmunidades y Privilegios

Artículo 18

El Centro tendrá plena personalidad jurídica internacional. La capacidad legal del Centro comprende, entre otras, la de:

- (a) contratar,
- (b) adquirir bienes muebles e inmuebles y disponer de ellos,
- (c) comparecer en juicio.

Artículo 19

Para que el Centro pueda dar cumplimiento a sus fines, gozará, en los territorios de cada Estado Contratante, de las inmunidades y privilegios que se señalan en esta Sección.

Artículo 20

El Centro, sus bienes y derechos, gozarán de inmunidad frente a toda acción judicial, salvo que renuncie a ella.

Artículo 21

El Presidente, los miembros del Consejo Administrativo, las personas que actúen como conciliadores o árbitros o como miembros de una Comisión designados de conformidad

con lo dispuesto en el apartado (3) del Artículo 52, y los funcionarios y empleados del Secretariado:

(a) gozarán de inmunidad frente a toda acción judicial respecto de los actos realizados por ellos en el ejercicio de sus funciones, salvo que el Centro renuncie a dicha inmunidad;

(b) cuando no sean nacionales del Estado donde ejerzan sus funciones, gozarán de las mismas inmunidades en materia de inmigración, de registro de extranjeros y de obligaciones, derivadas del servicio militar u otras prestaciones análogas, y asimismo gozarán de idénticas facilidades respecto a régimen de cambios e igual tratamiento respecto a facilidades de desplazamiento, que los Estados Contratantes concedan a los representantes, funcionarios y empleados de rango similar de otros Estados Contratantes.

Artículo 22

Las disposiciones del Artículo 21 se aplicarán a las personas que comparezcan en los procedimientos promovidos conforme a este Convenio como partes, apoderados, consejeros, abogados, testigos o peritos, con excepción de las contenidas en el párrafo (b) del mismo, que se aplicarán solamente en relación con su desplazamiento hacia y desde el lugar donde los procedimientos se tramiten y con su permanencia en dicho lugar.

Artículo 23

(1) Los archivos del Centro, dondequiera que se encuentren, serán inviolables.

(2) Respecto de sus comunicaciones oficiales, el centro recibirá de cada Estado Contratante un trato no menos favorable que el acordado a otras organizaciones internacionales.

Artículo 24

(1) El Centro, su patrimonio, sus bienes y sus ingresos y las operaciones y transacciones autorizadas por este Convenio estarán exentos de toda clase de impuestos y de derechos arancelarios. El Centro quedará también exento de toda responsabilidad respecto a la recaudación o pago de tales impuestos o derechos.

(2) No estarán sujetas a impuestos las cantidades pagadas por el Centro al Presidente o a los miembros del Consejo Administrativo por razón de dietas, ni tampoco los sueldos, dietas y demás emolumentos pagados por el Centro a los funcionarios o empleados del Secretariado, salvo la facultad del Estado de gravar a sus propios nacionales.

(3) No estarán sujetas a impuestos las cantidades recibidas a título de honorarios o dietas por las personas que actúen como conciliadores o árbitros o como miembros de una Comisión designados de conformidad con lo dispuesto en el apartado (3) del Artículo 52, en los procedimientos promovidos conforme a este Convenio, por razón de servicios prestados en dichos procedimientos, si la única base jurisdiccional de imposición es la ubicación del Centro, el lugar donde se desarrollen los procedimientos o el lugar de pago de los honorarios o dietas.

Capítulo II Jurisdicción del Centro

Artículo 25

(1) La jurisdicción del Centro se extenderá a las diferencias de naturaleza jurídica que surjan directamente de una inversión entre un Estado Contratante (o cualquiera subdivisión política u organismo público de un Estado Contratante acreditados ante el Centro por dicho Estado) y el nacional de otro Estado Contratante y que las partes hayan consentido por escrito en someter al Centro. El consentimiento dado por las partes no podrá ser unilateralmente retirado.

(2) Se entenderá como "nacional de otro Estado Contratante":

(a) toda persona natural que tenga, en la fecha en que las partes consintieron someter la diferencia a conciliación o arbitraje y en la fecha en que fué registrada la solicitud prevista en el apartado (3) del Artículo 28 o en el apartado (3) del Artículo 36, la nacionalidad de un Estado Contratante distinto del Estado parte en la diferencia; pero en ningún caso comprenderá las personas que, en cualquiera de ambas fechas, también tenían la nacionalidad del Estado parte en la diferencia; y

(b) toda persona jurídica que, en la fecha en que las partes prestaron su consentimiento a la jurisdicción del Centro para la diferencia en cuestión, tenga la nacionalidad de un Estado Contratante distinto del Estado parte en la diferencia, y las personas jurídicas que, teniendo en la referida fecha la nacionalidad del Estado parte en la diferencia, las partes hubieren acordado atribuirle tal carácter, a los efectos de este Convenio, por estar sometidas a control extranjero.

(3) El consentimiento de una subdivisión política u organismo público de un Estado Contratante requerirá la aprobación de dicho Estado, salvo que este notifique al Centro que tal aprobación no es necesaria.

(4) Los Estados Contratantes podrán, al ratificar, aceptar o aprobar este Convenio o en cualquier momento ulterior, notificar al Centro la clase o clases de diferencias que aceptarían someter, o no, a su jurisdicción. El Secretario General transmitirá inmediatamente dicha notificación a todos los Estados Contratantes. Esta notificación no se entenderá que constituye el consentimiento a que se refiere el apartado (1) anterior.

Artículo 26

Salvo estipulación en contrario, el consentimiento de las partes al procedimiento de arbitraje conforme a este Convenio se considerará como consentimiento a dicho arbitraje con exclusión de cualquier otro recurso. Un Estado Contratante podrá exigir el agotamiento previo de sus vías administrativas o judiciales, como condición a su consentimiento al arbitraje conforme a este Convenio.

Artículo 27

(1) Ningún Estado Contratante concederá protección diplomática ni promoverá reclamación internacional respecto de cualquier diferencia que uno de sus nacionales y otro Estado Contratante hayan consentido en someter o hayan sometido a arbitraje conforme a este Convenio, salvo que este último Estado Contratante no haya acatado el laudo dictado en tal diferencia o haya dejado de cumplirlo.

(2) A los efectos de este Artículo, no se considerará como protección diplomática las gestiones diplomáticas informales que tengan como único fin facilitar la resolución de la diferencia.

Capítulo III La Conciliación

Sección 1 Solicitud de Conciliación

Artículo 28

(1) Cualquier Estado Contratante o nacional de un Estado Contratante que quiera incoar un procedimiento de conciliación, dirigirá, a tal efecto, una solicitud escrita al Secretario General quien enviará copia de la misma a la otra parte.

(2) La solicitud deberá contener los datos referentes al asunto objeto de la diferencia, a la identidad de las partes y al consentimiento de estas a la conciliación, de conformidad con las reglas de procedimiento a seguir para iniciar la conciliación y el arbitraje.

(3) El Secretario General registrará la solicitud salvo que, de la información contenida en dicha solicitud, encuentre que la diferencia se halla manifiestamente fuera de la jurisdicción del Centro. Notificará inmediatamente a las partes el acto de registro de la solicitud, o su denegación.

Sección 2 Constitución de la Comisión de Conciliación

Artículo 29

(1) Una vez registrada la solicitud de acuerdo con el Artículo 28, se procederá lo antes posible a la constitución de la Comisión de Conciliación (en lo sucesivo llamada la Comisión).

(2) (a) La Comisión se compondrá de un conciliador único o de un número impar de conciliadores, nombrados según lo acuerden las partes.

(b) Si las partes no se pusieren de acuerdo sobre el número de conciliadores y el modo de nombrarlos, la Comisión se constituirá con tres conciliadores

designados, uno por cada parte y el tercero, que presidirá la Comisión, de común acuerdo.

Artículo 30

Si la Comisión no llegare a constituirse dentro de los 90 días siguientes a la fecha del envío de la notificación del acto de registro, hecho por el Secretario General conforme al apartado (3) del Artículo 28, o dentro de cualquier otro plazo que las partes acuerden, el Presidente, a petición de cualquiera de éstas y, en lo posible, previa consulta a ambas partes, deberá nombrar el conciliador o los conciliadores que aún no hubieren sido designados.

Artículo 31

(1) Los conciliadores nombrados podrán no pertenecer a la Lista de Conciliadores, salvo en el caso de que los nombre el Presidente conforme al Artículo 30.

(2) Todo conciliador que no sea nombrado de la Lista de Conciliadores deberá reunir las cualidades expresadas en el apartado (1) del Artículo 14.

Sección 3 Procedimiento de Conciliación

Artículo 32

(1) La Comisión resolverá sobre su propia competencia.

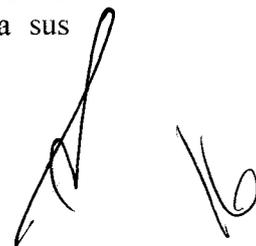
(2) Toda alegación de una parte que la diferencia cae fuera de los límites de la jurisdicción del Centro, o que por otras razones la Comisión no es competente para oírla, se considerará por la Comisión, la que determinará si ha de resolverla como cuestión previa o conjuntamente con el fondo de la cuestión.

Artículo 33

Todo procedimiento de conciliación deberá tramitarse según las disposiciones de esta Sección y, salvo acuerdo en contrario de las partes, de conformidad con las Reglas de Conciliación vigentes en la fecha en que las partes prestaron su consentimiento a la conciliación. Toda cuestión de procedimiento no prevista en esta Sección, en las Reglas de Conciliación o en las demás Reglas acordadas por las partes, será resuelta por la Comisión.

Artículo 34

(1) La Comisión deberá dilucidar los puntos controvertidos por las partes y esforzarse por lograr la avenencia entre ellas, en condiciones aceptables para ambas. A este fin, la Comisión podrá, en cualquier estado del procedimiento y tantas veces como sea oportuno, proponer a las partes fórmulas de avenencia. Las partes colaborarán de buena fe con la Comisión al objeto de posibilitarle el cumplimiento de sus fines y prestarán a sus recomendaciones la máxima consideración.



(2) Si las partes llegaren a un acuerdo, la Comisión levantará un acta haciéndolo constar y anotando los puntos controvertidos. Si en cualquier estado del procedimiento la Comisión estima que no hay probabilidades de lograr un acuerdo entre las partes, declarará concluso el procedimiento y redactará un acta, haciendo constar que la controversia fué sometida a conciliación sin lograrse la avenencia. Si una parte no compareciere o no participare en el procedimiento, la Comisión lo hará constar así en el acta, declarando igualmente concluso el procedimiento.

Artículo 35

Salvo que las partes acuerden otra cosa, ninguna de ellas podrá invocar, en cualquier otro procedimiento, ya sea arbitral o judicial o ante cualquier otra autoridad, las consideraciones, declaraciones, admisión de hechos u ofertas de avenencia, hechas por la otra parte dentro del procedimiento de conciliación, o el informe o las recomendaciones propuestas por la Comisión.

Capítulo IV El Arbitraje

Sección 1 Solicitud de Arbitraje

Artículo 36

(1) Cualquier Estado Contratante o nacional de un Estado Contratante que quiera incoar un procedimiento de arbitraje, dirigirá, a tal efecto, una solicitud escrita al Secretario General quien enviará copia de la misma a la otra parte.

(2) La solicitud deberá contener los datos referentes al asunto objeto de la diferencia, a la identidad de las partes y al consentimiento de éstas al arbitraje, de conformidad con las reglas de procedimiento a seguir para iniciar la conciliación y el arbitraje.

(3) El Secretario General registrará la solicitud salvo que, de la información contenida en dicha solicitud, encuentre que la diferencia se halla manifiestamente fuera de la jurisdicción del Centro. Notificará inmediatamente a las partes el acto de registro de la solicitud, o su denegación.

Sección 2 Constitución del Tribunal

Artículo 37

(1) Una vez registrada la solicitud de acuerdo con el Artículo 36, se procederá lo antes posible a la constitución del Tribunal de Arbitraje (en lo sucesivo llamado el Tribunal).

(2) (a) El Tribunal se compondrá de un árbitro único o de un número impar de árbitros, nombrados según lo acuerden las partes.

(b) Si las partes no se pusieren de acuerdo sobre el número de árbitros y el modo de nombrarlos, el Tribunal se constituirá con tres árbitros

designados, uno por cada parte y el tercero, que presidirá el Tribunal, de común acuerdo.

Artículo 38

Si el Tribunal no llegare a constituirse dentro de los 90 días siguientes a la fecha del envío de la notificación del acto de registro, hecho por el Secretario General conforme al apartado (3) del Artículo 36, o dentro de cualquier otro plazo que las partes acuerden, el Presidente, a petición de cualquiera de éstas y, en lo posible, previa consulta a ambas partes, deberá nombrar el árbitro o los árbitros que aún no hubieren sido designados. Los árbitros nombrados por el Presidente conforme a este Artículo no podrán ser nacionales del Estado Contratante parte en la diferencia, o del Estado Contratante cuyo nacional sea parte en la diferencia.

Artículo 39

La mayoría de los árbitros no podrá tener la nacionalidad del Estado Contratante parte en la diferencia, ni la del Estado a que pertenezca el nacional del otro Estado Contratante. La limitación anterior no será aplicable cuando ambas partes, de común acuerdo, designen el árbitro único o cada uno de los miembros del Tribunal.

Artículo 40

(1) Los árbitros nombrados podrán no pertenecer a la Lista de Árbitros, salvo en el caso de que los nombre el Presidente conforme al Artículo 38.

(2) Todo árbitro que no sea nombrado de la Lista de Árbitros deberá reunir las cualidades expresadas en el apartado (1) del Artículo 14.

Sección 3 Facultades y Funciones del Tribunal

Artículo 41

(1) El Tribunal resolverá sobre su propia competencia.

(2) Toda alegación de una parte que la diferencia cae fuera de los límites de la jurisdicción del Centro, o que por otras razones el Tribunal no es competente para oírla, se considerará por el Tribunal, el que determinará si ha de resolverla como cuestión previa o conjuntamente con el fondo de la cuestión.

Artículo 42

(1) El Tribunal decidirá la diferencia de acuerdo con las normas de derecho acordadas por las partes. A falta de acuerdo, el Tribunal aplicará la legislación del Estado que sea parte en la diferencia, incluyendo sus normas de derecho internacional privado, y aquellas normas de derecho internacional que pudieren ser aplicables.

(2) El Tribunal no podrá eximirse de fallar so pretexto de silencio u oscuridad de la ley.

(3) Las disposiciones de los precedentes apartados de este Artículo no impedirán al Tribunal, si las partes así lo acuerdan, decidir la diferencia *ex aequo et bono*.

Artículo 43

Salvo que las partes acuerden otra cosa, el Tribunal en cualquier momento del procedimiento, podrá, si lo estima necesario:

- (a) solicitar de las partes la aportación de documentos o de cualquier otro medio de prueba;
- (b) trasladarse al lugar en que se produjo la diferencia y practicar en él las diligencias de prueba que considere pertinentes.

Artículo 44

Todo procedimiento de arbitraje deberá tramitarse según las disposiciones de esta Sección y, salvo acuerdo en contrario de las partes, de conformidad con las Reglas de Arbitraje vigentes en la fecha en que las partes prestaron su consentimiento al arbitraje. Cualquier cuestión de procedimiento no prevista en esta Sección, en las Reglas de Arbitraje o en las demás reglas acordadas por las partes, será resuelta por el Tribunal.

Artículo 45

(1) El que una parte no comparezca en el procedimiento o no haga uso de su derecho, no supondrá la admisión de los hechos alegados por la otra parte ni allanamiento a sus pretensiones.

(2) Si una parte dejare de comparecer o no hiciere uso de su derecho, podrá la otra parte, en cualquier estado del procedimiento, instar del Tribunal que resuelva los puntos controvertidos y dicte el laudo. Antes de dictar laudo el Tribunal, previa notificación, concederá un período de gracia a la parte que no haya comparecido o no haya hecho uso de sus derechos, salvo que esté convencido que dicha parte no tiene intenciones de hacerlo.

Artículo 46

Salvo acuerdo en contrario de las partes, el Tribunal deberá, a petición de una de ellas, resolver las demandas incidentales, adicionales o reconventionales que se relacionen directamente con la diferencia, siempre que estén dentro de los límites del consentimiento de las partes y caigan además dentro de la jurisdicción del Centro.

Artículo 47

Salvo acuerdo en contrario de las partes, el Tribunal, si considera que las circunstancias así lo requieren, podrá recomendar la adopción de aquellas medidas provisionales que considere necesarias para salvaguardar los respectivos derechos de las partes.

Sección 4 El Laudo

Artículo 48

- (1) El Tribunal decidirá todas las cuestiones por mayoría de votos de todos sus miembros.
- (2) El laudo deberá dictarse por escrito y llevará la firma de los miembros del Tribunal que hayan votado en su favor.
- (3) El laudo contendrá declaración sobre todas las pretensiones sometidas por las partes al Tribunal y será motivado.
- (4) Los árbitros podrán formular un voto particular, estén o no de acuerdo con la mayoría, o manifestar su voto contrario si disienten de ella.
- (5) El Centro no publicará el laudo sin consentimiento de las partes.

Artículo 49

- (1) El Secretario General procederá a la inmediata remisión a cada parte de una copia certificada del laudo. Este se entenderá dictado en la fecha en que tenga lugar dicha remisión.
- (2) A requerimiento de una de las partes, instado dentro de los 45 días después de la fecha del laudo, el Tribunal podrá, previa notificación a la otra parte, decidir cualquier punto que haya omitido resolver en dicho laudo y rectificar los errores materiales, aritméticos o similares del mismo. La decisión constituirá parte del laudo y se notificará en igual forma que éste. Los plazos establecidos en el apartado (2) del Artículo 51 y apartado (2) del Artículo 52 se computarán desde la fecha en que se dicte la decisión.

Sección 5 Aclaración, Revisión y Anulación del Laudo

Artículo 50

- (1) Si surgiere una diferencia entre las partes acerca del sentido o alcance del laudo, cualquiera de ellas podrá solicitar su aclaración mediante escrito dirigido al Secretario General.
- (2) De ser posible, la solicitud deberá someterse al mismo Tribunal que dictó el laudo. Si no lo fuere, se constituirá un nuevo Tribunal de conformidad con lo dispuesto en la Sección 2 de este Capítulo. Si el Tribunal considera que las circunstancias lo exigen, podrá suspender la ejecución del laudo hasta que decida sobre la aclaración.

Artículo 51

- (1) Cualquiera de las partes podrá pedir, mediante escrito dirigido al Secretario General, la revisión del laudo, fundada en el descubrimiento de algún hecho que hubiera podido influir decisivamente en el laudo, y siempre que, al tiempo de dictarse el laudo, hubiere sido desconocido por el Tribunal y por la parte que inste la revisión y que el desconocimiento de ésta no se deba a su propia negligencia.

(2) La petición de revisión deberá presentarse dentro de los 90 días siguientes al día en que fue descubierto el hecho y, en todo caso, dentro de los tres años siguientes a la fecha de dictarse el laudo.

(3) De ser posible, la solicitud deberá someterse al mismo Tribunal que dictó el laudo. Si no lo fuere se constituirá un nuevo Tribunal de conformidad con lo dispuesto en la Sección 2 de este Capítulo.

(4) Si el Tribunal considera que las circunstancias lo exigen, podrá suspender la ejecución del laudo hasta que decida sobre la revisión. Si la parte pidiera la suspensión de la ejecución del laudo en su solicitud, la ejecución se suspenderá provisionalmente hasta que el Tribunal decida sobre dicha petición.

Artículo 52

(1) Cualquiera de las partes podrá solicitar la anulación del laudo mediante escrito dirigido al Secretario General fundado en una o más de las siguientes causas:

- (a) que el Tribunal se hubiere constituido incorrectamente;
- (b) que el Tribunal se hubiere extralimitado manifiestamente en sus facultades;
- (c) que hubiere habido corrupción de algún miembro del Tribunal;
- (d) que hubiere quebrantamiento grave de una norma de procedimiento; o
- (e) que no se hubieren expresado en el laudo los motivos en que se funde.

(2) Las solicitudes deberán presentarse dentro de los 120 días a contar desde la fecha de dictarse el laudo. Si la causa alegada fuese la prevista en la letra (c) del apartado (1) de este Artículo, el referido plazo de 120 días comenzará a computarse desde el descubrimiento del hecho pero, en todo caso, la solicitud deberá presentarse dentro de los tres años siguientes a la fecha de dictarse el laudo.

(3) Al recibo de la petición, el Presidente procederá a la inmediata constitución de una Comisión ad hoc integrada por tres personas seleccionadas de la Lista de Árbitros. Ninguno de los miembros de la Comisión podrá haber pertenecido al Tribunal que dictó el laudo, ni ser de la misma nacionalidad que cualquiera de los miembros de dicho Tribunal; no podrá tener la nacionalidad del Estado que sea parte en la diferencia ni la del Estado a que pertenezca el nacional que también sea parte en ella, ni haber sido designado para integrar la Lista de Árbitros por cualquiera de aquellos Estados ni haber actuado como conciliador en la misma diferencia. Esta Comisión tendrá facultad para resolver sobre la anulación total o parcial del laudo por alguna de las causas enumeradas en el apartado (1).

(4) Las disposiciones de los Artículos 41-45,48,49, 53,54 y de los Capítulos VI y VII se aplicarán, *mutatis mutandis*, al procedimiento que se tramite ante la Comisión.

(5) Si la Comisión considera que las circunstancias lo exigen, podrá suspender la ejecución del laudo hasta que decida sobre la anulación. Si la parte pidiere la suspensión de la ejecución del laudo en su solicitud, la ejecución se suspenderá provisionalmente hasta que la Comisión dé su decisión respecto a tal petición.

(6) Si el laudo fuere anulado, la diferencia será sometida, a petición de cualquiera de las partes, a la decisión de un nuevo Tribunal que deberá constituirse de conformidad con lo dispuesto en la Sección 2 de este Capítulo.

Sección 6

Reconocimiento y Ejecución del Laudo

Artículo 53

(1) El laudo será obligatorio para las partes y no podrá ser objeto de apelación ni de cualquier otro recurso, excepto en los casos previstos en este Convenio. Las partes lo acatarán y cumplirán en todos sus términos, salvo en la medida en que se suspenda su ejecución, de acuerdo con lo establecido en las correspondientes cláusulas de este Convenio.

(2) A los fines previstos en esta Sección, el término "laudo" incluirá cualquier decisión que aclare, revise o anule el laudo, según los Artículos 50,51 o 52.

Artículo 54

(1) Todo Estado Contratante reconocerá al laudo dictado conforme a este Convenio carácter obligatorio y hará ejecutar dentro de sus territorios las obligaciones pecuniarias impuestas por el laudo como si se tratase de una sentencia firme dictada por un tribunal existente en dicho Estado. El Estado Contratante que se rija por una constitución federal podrá hacer que se ejecuten los laudos a través de sus tribunales federales y podrá disponer que dichos tribunales reconozcan al laudo la misma eficacia que a las sentencias firmes dictadas por los tribunales de cualquiera de los estados que lo integran.

(2) La parte que inste el reconocimiento o ejecución del laudo en los territorios de un Estado Contratante deberá presentar, ante los tribunales competentes o ante cualquier otra autoridad designados por los Estados Contratantes a este efecto, una copia del mismo, debidamente certificada por el Secretario General. La designación de tales tribunales o autoridades y cualquier cambio ulterior que a este respecto se introduzca será notificada por los Estados Contratantes al Secretario General.

(3) El laudo se ejecutará de acuerdo con las normas que, sobre ejecución de sentencias, estuvieren en vigor en los territorios en que dicha ejecución se pretenda.

Artículo 55

Nada de lo dispuesto en el Artículo 54 se interpretará como derogatorio de las leyes vigentes en cualquier Estado Contratante relativas a la inmunidad en materia de ejecución de dicho Estado o de otro Estado extranjero.

Capítulo V

Sustitución y Recusación de Conciliadores y Árbitros

Artículo 56

(1) Tan pronto que quede constituida una Comisión o un Tribunal y se inicie el procedimiento, su composición permanecerá invariable. La vacante por muerte, incapacidad o renuncia de un conciliador o árbitro será cubierta en la forma prescrita en la Sección 2 del Capítulo III y Sección 2 del Capítulo IV.

(2) Los miembros de una Comisión o un Tribunal continuarán en sus funciones aunque hayan dejado de figurar en las Listas.

(3) Si un conciliador o árbitro, nombrado por una de las partes, renuncia sin el consentimiento de la Comisión o Tribunal de que forma parte, el Presidente nombrará, de entre los que integran la correspondiente Lista, la persona que deba sustituirle.

Artículo 57

Cualquiera de las partes podrá proponer a la Comisión o Tribunal correspondiente la recusación de cualquiera de sus miembros por la carencia manifiesta de las cualidades exigidas por el apartado (1) del Artículo 14. Las partes en el procedimiento de arbitraje podrán, asimismo, proponer la recusación por las causas establecidas en la Sección 2 del Capítulo IV.

Artículo 58

La decisión sobre la recusación de un conciliador o árbitro se adoptará por los demás miembros de la Comisión o Tribunal, según los casos, pero, si hubiere empate de votos o se tratare de recusación de un conciliador o árbitro único, o de la mayoría de los miembros de una Comisión o Tribunal, corresponderá resolver al Presidente. Si la recusación fuere estimada, el conciliador o árbitro afectado deberá ser sustituido en la forma prescrita en la Sección 2 del Capítulo III y Sección 2 del Capítulo IV.

Capítulo VI

Costas del Procedimiento

Artículo 59

Los derechos exigibles a las partes por la utilización del Centro serán fijados por el Secretario General de acuerdo con los aranceles adoptados por el Consejo Administrativo.

Artículo 60

(1) Cada Comisión o Tribunal determinará, previa consulta al Secretario General, los honorarios y gastos de sus miembros, dentro de los límites que periódicamente establezca el Consejo Administrativo.

(2) Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado (1) de este Artículo, las partes podrán acordar anticipadamente con la Comisión o el Tribunal la fijación de los honorarios y gastos de sus miembros.

Artículo 61

(1) En el caso de procedimiento de conciliación las partes sufragarán por partes iguales los honorarios y gastos de los miembros de la Comisión así como los derechos devengados por la utilización del Centro. Cada parte soportará cualquier otro gasto en que incurra, en relación con el procedimiento.

(2) En el caso de procedimiento de arbitraje el Tribunal determinará, salvo acuerdo contrario de las partes, los gastos en que estas hubieren incurrido en el procedimiento, y decidirá la forma de pago y la manera de distribución de tales gastos, de los honorarios y gastos de los miembros del Tribunal y de los derechos devengados por la utilización del Centro. Tal fijación y distribución formarán parte del laudo.

Capítulo VII Lugar del Procedimiento

Artículo 62

Los procedimientos de conciliación y arbitraje se tramitarán, sin perjuicio de lo dispuesto en el Artículo siguiente, en la sede del Centro.

Artículo 63

Si las partes se pusieran de acuerdo, los procedimientos de conciliación y arbitraje podrán tramitarse:

- (a) en la sede de la Corte Permanente de Arbitraje o en la de cualquier otra institución apropiada, pública o privada, con la que el Centro hubiere llegado a un acuerdo a tal efecto; o
- (b) en cualquier otro lugar que la Comisión o Tribunal apruebe, previa consulta con el Secretario General.

Capítulo VIII Diferencias Entre Estados Contratantes

Artículo 64

Toda diferencia que surja entre Estados Contratantes sobre la interpretación o aplicación de este Convenio y que no se resuelva mediante negociación se remitirá, a instancia de una u otra parte en la diferencia, a la Corte Internacional de Justicia, salvo que dichos Estados acuerden acudir a otro modo de arreglo.

Capítulo IX Enmiendas

Artículo 65



Todo Estado Contratante podrá proponer enmiendas a este Convenio. El texto de la enmienda propuesta se comunicará al Secretario General con no menos de 90 días de antelación a la reunión del Consejo Administrativo a cuya consideración se ha de someter, y aquél la transmitirá inmediatamente a todos los miembros del Consejo Administrativo.

Artículo 66

(1) Si el Consejo Administrativo lo aprueba por mayoría de dos terceras partes de sus miembros, la enmienda propuesta será circulada a todos los Estados Contratantes para su ratificación, aceptación o aprobación. Las enmiendas entrarán en vigor 30 días después de la fecha en que el depositario de este Convenio despache una comunicación a los Estados Contratantes notificándoles que todos los Estados Contratantes han ratificado, aceptado o aprobado la enmienda.

(2) Ninguna enmienda afectará los derechos y obligaciones, conforme a este Convenio, de los Estados Contratantes, sus subdivisiones políticas u organismos públicos, o de los nacionales de dichos Estados nacidos del consentimiento a la jurisdicción del Centro dado con anterioridad a la fecha de su entrada en vigor.

Capítulo X Disposiciones Finales

Artículo 67

Este Convenio quedará abierto a la firma de los Estados miembros del Banco. Quedará también abierto a la firma de cualquier otro Estado signatario del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia al que el Consejo Administrativo, por voto de dos tercios de sus miembros, hubiere invitado a firmar el Convenio.

Artículo 68

(1) Este Convenio será ratificado, aceptado o aprobado por los Estados signatarios de acuerdo con sus respectivas normas constitucionales.

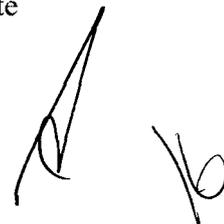
(2) Este Convenio entrará en vigor 30 días después de la fecha del depósito del vigésimo instrumento de ratificación, aceptación o aprobación. Entrará en vigor respecto a cada Estado que con posterioridad deposite su instrumento de ratificación, aceptación o aprobación, 30 días después de la fecha de dicho depósito.

Artículo 69

Los Estados Contratantes tomarán las medidas legislativas y de otro orden que sean necesarias para que las disposiciones de este Convenio tengan vigencia en sus territorios.

Artículo 70

Este Convenio se aplicará a todos los territorios de cuyas relaciones internacionales sea responsable un Estado Contratante salvo aquellos que dicho Estado excluya mediante

Handwritten signature and initials in the bottom right corner of the page.

notificación escrita dirigida al depositario de este Convenio en la fecha de su ratificación, aceptación o aprobación, o con posterioridad.

Artículo 71

Todo Estado Contratante podrá denunciar este Convenio mediante notificación escrita dirigida al depositario del mismo. La denuncia producirá efecto seis meses después del recibo de dicha notificación.

Artículo 72

Las notificaciones de un Estado Contratante hechas al amparo de los Artículos 70 y 71 no afectarán a los derechos y obligaciones, conforme a este Convenio, de dicho Estado, sus subdivisiones políticas u organismos públicos, o de los nacionales de dicho Estado nacidos del consentimiento a la jurisdicción del Centro dado por alguno de ellos con anterioridad al recibo de dicha notificación por el depositario.

Artículo 73

Los instrumentos de ratificación, aceptación o aprobación de este Convenio y sus enmiendas se depositarán en el Banco, quien desempeñará la función de depositario de este Convenio. El depositario transmitirá copias certificadas del mismo a los Estados miembros del Banco y a cualquier otro Estado invitado a firmarlo.

Artículo 74

El depositario registrará este Convenio en el Secretariado de las Naciones Unidas de acuerdo con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas y el Reglamento de la misma adoptado por la Asamblea General.

Artículo 75

El depositario notificará a todos los Estados signatarios lo siguiente:

- (a) las firmas, conforme al Artículo 67;
- (b) los depósitos de instrumentos de ratificación, aceptación y aprobación, conforme al Artículo 73;
- (c) la fecha en que este Convenio entre en vigor, conforme al Artículo 68;
- (d) las exclusiones de aplicación territorial, conforme al Artículo 70;
- (e) la fecha en que las enmiendas de este Convenio entren en vigor, conforme al Artículo 66; y
- (f) las denuncias, conforme al Artículo 71.

HECHO en Washington, en los idiomas español, francés e inglés, cuyos tres textos son igualmente auténticos, en un solo ejemplar que quedará depositado en los archivos del

Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, el cual ha indicado con su firma su conformidad con el desempeño de las funciones que se le encomienden en este Convenio.



REGLAS DE INICIACIÓN

Regla 1 La Solicitud

(1) Todo Estado Contratante o nacional de un Estado Contratante que quiera incoar un procedimiento de conciliación o de arbitraje de conformidad con lo dispuesto en el Convenio dirigirá a tal efecto una solicitud escrita al Secretario General, a la sede del Centro. La solicitud indicará si se refiere a un procedimiento de conciliación o de arbitraje. Deberá estar redactada en un idioma oficial del Centro, llevará fecha y estará firmada por la parte solicitante.

(2) La solicitud podrá presentarse en forma conjunta por las partes en una diferencia.

Regla 2 Contenido de la Solicitud

(1) En la solicitud se deberá:

(a) identificar con precisión a cada persona en la diferencia y consignar su dirección;

(b) manifestar, si una de las partes es una subdivisión política o un organismo público de un Estado Contratante, que ha sido debidamente acreditado por dicho Estado ante el Centro, de conformidad con el Artículo 25(1) del Convenio;

(c) indicar la fecha en que se otorgó el consentimiento y acompañar los documentos que lo contienen, si una de las partes es una subdivisión política o un organismo público de un Estado Contratante. También deberá acompañarse información similar sobre la aprobación de ese consentimiento por parte del Estado, salvo que se hubiere notificado al Centro que dicha aprobación no es necesaria;

(d) indicar respecto de la parte que es nacional de un Estado Contratante:

(i) su nacionalidad a la fecha del otorgamiento del consentimiento; y

(ii) si la parte es una persona natural:

(A) su nacionalidad a la fecha de presentar la solicitud; y

(B) que no tenía la nacionalidad del Estado Contratante que es parte en la diferencia, tanto en la fecha del otorgamiento como en la fecha de la presentación de la solicitud; o

(iii) si la parte es una persona jurídica que a la fecha del otorgamiento del consentimiento tenía la nacionalidad del Estado Contratante que es parte en la diferencia, debe acompañarse el acuerdo mediante el cual las partes consienten que la primera sea tratada como si fuese nacional de otro Estado Contratante a los fines del Convenio; y

(e) acompañar informaciones sobre las cuestiones objeto de la diferencia, señalando que las partes tienen una diferencia de naturaleza jurídica que surge directamente de una inversión.

(2) La información requerida por los subpárrafos 1(c) y (1)(d)(iii) deberá justificarse con documentos.

(3) "Fecha del otorgamiento del consentimiento" significa la fecha de suscripción del Contrato de Concesión, en que las partes en la diferencia hayan consentido por escrito en someterla al Centro; y si ambas partes no lo hubieran hecho el mismo día, contará la fecha en que la última lo haya hecho.

Regla 3 Información Opcional en la Solicitud

La solicitud podrá, además, contener las estipulaciones que las partes hubieren convenido sobre el número de conciliadores o árbitros y el método de su designación, así como cualesquiera otras provisiones que hubieren convenido con respecto al arreglo de la diferencia.

Regla 4 Copias de la Solicitud

(1) Con la solicitud deberá presentarse cinco copias firmadas. El Secretario General podrá requerir la cantidad de copias adicionales que estime necesarias.

(2) Todo documento que se presente con la solicitud deberá cumplir con los requisitos contenidos en la Regla 30 del Reglamento Administrativo y Financiero.

Regla 5 Acuse de Recibo de la Solicitud

(1) En cuanto reciba una solicitud, el Secretario General deberá:

(a) acusar recibo a la parte solicitante;

(b) abstenerse de tomar cualquier medida respecto de la solicitud, hasta que reciba el pago de dicho derecho.

(2) En cuanto reciba el derecho de registro de la solicitud, el Secretario General enviará una copia de la solicitud y de la documentación que la acompañe a la otra parte.

Regla 6 Registro de la Solicitud

(1) El Secretario General deberá, de conformidad con la Regla 5(1)(b), en cuanto pueda:

(a) registrar la solicitud en el Registro de Conciliación o de Arbitraje y notificar ese mismo día a las partes el acto de registro; o

(b) si concluye, en base a la información contenida en la solicitud, que la diferencia está manifiestamente fuera de la jurisdicción del Centro, notificar a las partes su denegación de registro de la solicitud y las razones en que se funda.

(2) Todo procedimiento previsto en el Convenio se tendrá por iniciado en la fecha en que se registre la solicitud.

Regla 7 Notificación del Acto de Registro

En la notificación del acto de registro se deberá:

(a) dejar constancia que la solicitud ha sido registrada y se deberá indicar la fecha del acto de registro y del envío de la notificación;

(b) notificar a cada parte que todas las comunicaciones y notificaciones en relación con el procedimiento deben enviarse a la dirección consignada en la solicitud, a menos que se le comunique otra dirección al Centro;

(c) salvo que la información ya le hubiere sido proporcionada, invitar a las partes a que comuniquen al Secretario General todas las estipulaciones que hubieren convenido respecto del número y al método de nombramiento de los conciliadores o árbitros;

(d) invitar a las partes a que procedan, en cuanto sea posible, a constituir una Comisión de Conciliación de acuerdo con lo dispuesto en los Artículos 29 a 31 del Convenio, o un Tribunal de Arbitraje de acuerdo con lo dispuesto en los Artículos 37 a 40; y

(e) ir acompañada de una nómina de los miembros de la Lista de Conciliadores o de Árbitros del Centro.

Regla 8 Retiro de la Solicitud

La parte solicitante podrá, mediante notificación escrita al Secretario General, retirar la solicitud antes que haya sido registrada. El Secretario General notificará el retiro con prontitud a la otra parte, a menos que no se le hubiere enviado aún la solicitud de acuerdo con lo dispuesto en la Regla 5(1)(b).

Regla 9
Disposiciones Finales

- (1) Los textos de estas Reglas en cada uno de los idiomas oficiales del Centro serán igualmente auténticos.
- (2) Se podrá citar estas Reglas como las "Reglas de Iniciación" del Centro.

REGLAS DE ARBITRAJE

Capítulo I
Establecimiento del Tribunal

Regla 1
Obligaciones Generales

- (1) Las partes, en cuanto se les notifique el acto de registro de la solicitud de arbitraje, procederán a constituir el Tribunal con toda diligencia y prestarán la debida atención a lo dispuesto en la Sección 3 del Capítulo IV del Convenio.
- (2) A menos que la solicitud contenga la información, las partes comunicarán al Secretario General, lo antes posible, cualquier estipulación que hubieren convenido respecto del número de árbitros y al método de su nombramiento.
- (3) Salvo en el caso en que cada miembro del Tribunal sea nombrado por acuerdo de las partes, una de las partes podrá nombrar nacionales del Estado parte en la diferencia o del Estado cuyo nacional sea parte, pero sólo en la medida en que, si la otra parte nombrare el mismo número de árbitros que tuviere cualquiera de tales nacionalidades, no dé como resultado una mayoría de árbitros de estas nacionalidades.
- (4) No podrá ser nombrada miembro del Tribunal ninguna persona que haya actuado previamente como conciliador o árbitro en cualquier procedimiento para el arreglo de la diferencia.

Regla 2
Método de Constitución del Tribunal a falta de Acuerdo Previo

- (1) Si al momento del registro de la solicitud de arbitraje, las partes no hubieren acordado el número de árbitros ni el método de su nombramiento, observarán, a menos que convengan en otra cosa, el siguiente procedimiento:

Two handwritten signatures in black ink, one on the left and one on the right, appearing to be initials or names.

(a) el solicitante, a más tardar 10 días después del registro de la solicitud, propondrá a la otra parte el nombramiento de un árbitro único o de un número cierto impar de árbitros y especificará el método que propone para su nombramiento;

(b) a más tardar 20 días después del recibo de las propuestas hechas por el solicitante, la otra parte:

(i) aceptará tales propuestas, o

(ii) hará otras propuestas con respecto al número de conciliadores y al método de su nombramiento; y

(c) a más tardar 20 días después del recibo de la respuesta que contenga tales propuestas, el solicitante notificará a la otra parte si acepta o rechaza tales propuestas.

(2) Las comunicaciones previstas en el párrafo (1) se harán, o se confirmarán, prontamente, por escrito y se transmitirán ya sea a través del Secretario General o directamente entre las partes con una copia al Secretario General. Las partes notificarán con prontitud al Secretario General acerca del contenido de cualquier acuerdo alcanzado.

(3) En cualquier momento después de 60 días del registro de la solicitud si no se llegare a un acuerdo acerca de otro procedimiento, cualquiera de las partes podrá informar al Secretario General que ella escoge la fórmula prevista en el Artículo 37(2)(b) del Convenio. El Secretario General informará sin demora a la otra parte que el Tribunal ha de constituirse de conformidad con lo dispuesto en ese Artículo.

Regla 3

Nombramiento de los Arbitros en un Tribunal Constituido de Conformidad con el Artículo 37(2)(b) del Convenio

(1) Si un Tribunal deba constituirse de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 37(2)(b) del Convenio:

(a) cualquiera de las partes podrá, mediante una comunicación dirigida a la otra parte:

(i) designar dos personas, identificando a una de ellas, que no tendrá la misma nacionalidad de las partes, como el árbitro designado por él, y a la otra, como el árbitro propuesto para Presidente del Tribunal; y

(ii) invitar a la otra parte a que convenga en el nombramiento del árbitro propuesto para Presidente del Tribunal y a que nombre otro árbitro;

(b) prontamente después del recibo de esta comunicación, la otra parte, en su respuesta deberá:

- (i) designar una persona como el árbitro nombrado por él, que no tendrá la misma nacionalidad ni será nacional de ninguna de las partes; y
 - (ii) convenir en el nombramiento del árbitro propuesto para Presidente del Tribunal o designar otra persona como el árbitro propuesto para Presidente; y
- (c) prontamente después de recibida la respuesta que contenga tal propuesta, la parte que haya tomado la iniciativa deberá notificar a la otra parte si conviene en el nombramiento del árbitro propuesto por esa parte para Presidente del Tribunal.

(2) Las comunicaciones previstas en esta Regla se harán, o se confirmarán, prontamente, por escrito y se transmitirán ya sea a través del Secretario General o directamente entre las partes con una copia dirigida al Secretario General.

Regla 4

Nombramiento de Arbitros por el Presidente del Consejo Administrativo

- (1) Si el Tribunal no se constituyere a más tardar 90 días después que el Secretario General haya enviado la notificación del registro, o dentro de otro plazo que las partes hubieren convenido, cualquiera de las partes podrá dirigir una solicitud escrita al Presidente del Consejo Administrativo, a través del Secretario General, para que nombre el árbitro o los árbitros que aún no hayan sido nombrados y para que designe a un árbitro para que actúe como Presidente del Tribunal.
- (2) Lo dispuesto en el párrafo (1) se aplicará *mutatis mutandis* en caso que las partes hayan convenido en que los árbitros elegirán al Presidente del Tribunal y no lo hubieren hecho.
- (3) El Secretario General enviará sin dilación una copia de la solicitud a la otra parte.
- (4) El Presidente, prestando la debida atención a lo dispuesto en los Artículos 38 y 40(1) del Convenio, y después de consultar a ambas partes, en la medida que ello sea posible, accederá a lo solicitado dentro de 30 días siguientes a la fecha de la recepción de la solicitud.
- (5) El Secretario General notificará sin dilación a las partes cualquier nombramiento o designación hecha por el Presidente.

Regla 5

Aceptación de los Nombramientos

- (1) La parte o partes interesadas notificarán al Secretario General el nombramiento de cada árbitro e indicarán el método de su nombramiento.
- (2) Tan pronto el Secretario General haya sido informado por una parte o por el Presidente del Consejo Administrativo del nombramiento de un árbitro, solicitará la aceptación de la persona nombrada.

(3) Si un árbitro no acepta su nombramiento dentro de 15 días, el Secretario General notificará de ello con prontitud a las partes y, en caso necesario, al Presidente, y los invitará a que procedan a nombrar otro árbitro de conformidad con el método seguido para el nombramiento anterior.

Regla 6 Constitución del Tribunal

(1) Se entenderá que se ha constituido el Tribunal y que el procedimiento se ha iniciado, en la fecha en que el Secretario General notifique a las partes que todos los árbitros han aceptado su nombramiento.

(2) En la primera sesión del Tribunal o antes, cada árbitro firmará una declaración cuyo texto será el siguiente:

"A mi leal saber y entender no hay razón alguna por la que no deba servir en el Tribunal de Arbitraje constituido por el Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones con respecto a la diferencia entre _____ y _____."

"Me comprometo a mantener con carácter confidencial toda la información que llegue a mi conocimiento a consecuencia de mi participación en este proceso, así como del contenido de cualquier laudo que este Tribunal dicte.

"Juzgaré con equidad, de acuerdo con la ley aplicable y no aceptaré instrucción o compensación alguna de ninguna otra fuente con respecto al procedimiento, salvo según lo dispuesto en el Convenio sobre Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones sobre Estados y Nacionales de Otros Estados y en los Reglamentos y Reglas adoptados de conformidad con el mismo.

"Adjunto una declaración sobre mi experiencia profesional, de negocios y otras relaciones (de haberlas) con las partes, tanto anteriores como actuales".

Se entenderá que ha renunciado, el árbitro que no hubiere firmado tal declaración al finalizar la primera sesión del Tribunal.

Regla 7 Reemplazo de Árbitros

En cualquier momento antes de que se constituya el Tribunal, cada parte podrá reemplazar a cualquier árbitro nombrado por ella, y las partes podrán convenir de común acuerdo en reemplazar a cualquier árbitro. El procedimiento de tal reemplazo se hará de conformidad con lo dispuesto en las Reglas 1, 5 y 6.

Regla 8 Incapacidad o Renuncia de los Árbitros

Handwritten signatures in black ink, appearing to be initials or names, located in the bottom right corner of the page.

(1) Si un árbitro se incapacitare o no pudiere desempeñar su cargo, se aplicará el procedimiento establecido en la Regla 9 respecto a la recusación de los árbitros.

(2) Un árbitro puede presentar su renuncia a los otros miembros del Tribunal y al Secretario General. Si el árbitro fue nombrado por una de las partes, el Tribunal considerará sin dilación las razones de su renuncia y decidirá si la acepta. El Tribunal notificará su decisión sin demora al Secretario General.

Regla 9 **Recusación de los Árbitros**

(1) La parte que proponga la recusación de un árbitro de conformidad con el Artículo 57 del Convenio presentará su propuesta al Secretario General sin demora y en todo caso antes que se cierre el procedimiento, dando a conocer las causales en que la funde.

(2) El Secretario General procederá sin dilación:

(a) a transmitir la propuesta a los miembros del Tribunal y, si se refiere a un árbitro único o a una mayoría de los miembros del Tribunal, al Presidente del Consejo Administrativo; y

(b) a notificar la propuesta a la otra parte.

(3) El árbitro a quien se refiera la propuesta podrá sin dilación ofrecer explicaciones al Tribunal o al Presidente, según fuere el caso.

(4) Salvo cuando la propuesta se refiera a la mayoría de los miembros del Tribunal, los demás miembros la considerarán y votarán con prontitud en ausencia del árbitro cuya recusación se ha propuesto. Si su voto resultare en un empate, notificarán con prontitud al Presidente, a través del Secretario General, la propuesta, la explicación presentada por el árbitro cuya recusación se ha propuesto y el hecho que no lograron tomar una decisión.

(5) Siempre que el Presidente deba decidir sobre una propuesta de recusación de un árbitro, tomará la decisión dentro de 30 días contados desde que haya recibido la propuesta.

(6) El procedimiento se suspenderá hasta que se haya tomado una decisión sobre la propuesta.

Regla 10 **Procedimiento a seguir en caso de producirse una vacante en el Tribunal**

(1) El Secretario General notificará sin dilación a las partes y, si fuere necesario al Presidente del Consejo Administrativo, la recusación, fallecimiento, incapacidad o renuncia de un árbitro y, si lo hubiere, el asentimiento del Tribunal a la renuncia.

(2) Luego de la notificación del Secretario General sobre una vacante en el seno del Tribunal, el procedimiento se suspenderá o continuará suspendido hasta que se llene la vacante.

Regla 11 **Procedimiento a seguir para llenar vacantes en el Tribunal**

(1) Salvo lo dispuesto en el párrafo (2), cualquier vacante que se produce por recusación, fallecimiento, incapacidad o renuncia de un árbitro se llenará sin demora siguiendo el mismo método observado para su nombramiento.

(2) Además de llenar las vacantes en los casos de árbitros nombrados por él, el Presidente del Consejo Administrativo nombrará una persona de entre la Lista de Árbitros:

(a) para llenar una vacante producida por la renuncia, sin el consentimiento del Tribunal, de un árbitro nombrado por una de las partes; o

(b) a solicitud de cualquiera de las partes, para llenar cualquier otra vacante si, a más tardar 30 días después de la notificación de la vacante hecha por el Secretario General, no se hubiere hecho y aceptado un nuevo nombramiento.

(3) El procedimiento para llenar una vacante será el establecido por las Reglas 1, 4(4), 4(5), 5 y *mutatis mutandis*, 6(2).

Regla 12

Reanudación del Procedimiento después de llenar una vacante

Tan pronto como se haya llenado una vacante, el procedimiento se continuará desde el punto a que se había llegado en el momento en que se produjo la vacante. Sin embargo, el nuevo árbitro podrá exigir que se repitan las actuaciones orales, si es que ya habían comenzado.

Capítulo II

Funcionamiento del Tribunal

Regla 13

Sesiones del Tribunal

(1) El Tribunal celebrará su primera sesión a más tardar 60 días después de constituirse, salvo que las partes acuerden otro plazo. Las fechas de esa sesión serán fijadas por el Presidente del Tribunal después de consultar a sus miembros y al Secretario General. Si el Tribunal no tuviere Presidente al constituirse, porque las partes han convenido en que el Presidente sea elegido por sus miembros, las fechas de esa sesión serán fijadas por el Secretario General. En ambos casos, las partes serán consultadas en la medida que sea posible.

(2) Las fechas de las sesiones siguientes serán determinadas por el Tribunal, después de consultar al Secretario General y a las partes en la medida que sea posible.

(3) El Tribunal se reunirá en la sede del Centro o en otro lugar que las partes hubieren acordado de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 63 del Convenio. Si las partes convinieren en que el procedimiento se tramite en un lugar que no sea el Centro o en una institución con la que el Centro hubiere hecho los arreglos necesarios, las partes consultarán al Secretario General y solicitarán la aprobación del Tribunal. A falta de dicha aprobación, el Tribunal se reunirá en la sede del Centro.

(4) El Secretario General notificará con la debida antelación a los miembros del Tribunal y a las partes las fechas y el lugar de las sesiones del Tribunal.

Regla 14
Reuniones del Tribunal

- (1) El Presidente del tribunal dirigirá sus audiencias y presidirá sus deliberaciones.
- (2) Salvo que las partes convengan otra cosa, se requerirá en las reuniones la presencia de la mayoría de los miembros del Tribunal.
- (3) El Presidente del Tribunal fijará el día y hora de las reuniones.

Regla 15
Deliberaciones del Tribunal

- (1) Las deliberaciones del Tribunal se realizarán en privado y permanecerán secretas.
- (2) Sólo los miembros del Tribunal tomarán parte en sus deliberaciones. Ninguna otra persona será admitida, a menos que el Tribunal decida otra cosa.

Regla 16
Decisiones del Tribunal

- (1) Las decisiones del Tribunal se adoptarán por la mayoría de los votos de todos sus miembros. Las abstenciones se contarán como votos en contra.
- (2) Salvo que estas Reglas o una decisión del Tribunal disponga otra cosa, las decisiones podrán tomarse por correspondencia, siempre que se consulte a todos ellos. Las decisiones que así se tomen serán certificadas por el Presidente del Tribunal.

Regla 17
Incapacidad del Presidente

Si en cualquier momento el Presidente del Tribunal quedare incapacitado para actuar, sus funciones serán desempeñadas por uno de los otros miembros del Tribunal, actuando en el orden en que el Secretario General haya recibido la notificación de su aceptación del nombramiento para integrar el Tribunal.

Regla 18
Representación de las Partes

- (1) Cada parte podrá ser representada o asistida por apoderados, consejeros o abogados, cuyos nombres o personería serán notificados por la parte respectiva al Secretario General, el cual informará sin demora al Tribunal y a la otra parte.
- (2) A los fines de estas Reglas, la expresión "parte" incluye, cuando el contexto así lo admite, un apoderado, consejero, o abogado autorizado para representar a dicha parte.

Capítulo III
Disposiciones Procesales Generales

Regla 19
Resoluciones Procesales

El Tribunal dictará las resoluciones necesarias para la sustanciación del proceso.

Regla 20
Consulta Procesal Preliminar

(1) Tan pronto como sea posible después de la constitución de un Tribunal, su Presidente tratará de determinar el parecer de las partes con respecto a cuestiones procesales. A tal efecto podrá solicitar que las partes se entrevisten con él. En particular, averiguará sus puntos de vista sobre las siguientes materias:

- (a) el número de miembros del Tribunal necesario para constituir quórum en sus reuniones;
- (b) el idioma o los idiomas que han de utilizarse en el procedimiento;
- (c) el número y el orden de los escritos y los plazos dentro de los cuales se los debe presentar;
- (d) el número de copias que cada parte desea de los documentos presentados por la otra;
- (e) exención del procedimiento escrito u oral;
- (f) la manera en que han de prorratearse las costas del procedimiento; y
- (g) la manera en que se levantará acta de todas las audiencias.

(2) En la sustanciación de las actuaciones el Tribunal aplicará cualquier acuerdo de las partes sobre cuestiones procesales, salvo que el Convenio o el Reglamento Administrativo y Financiero dispongan otra cosa.

Regla 21
Audiencia Preliminar

(1) A solicitud del Secretario General o a discreción del Presidente del Tribunal, podrá celebrarse una audiencia preliminar entre el Tribunal y las partes para intercambiar información y estipular los hechos contestes a fin de que el procedimiento pueda conducirse con mayor expedición.

(2) A solicitud de las partes, la audiencia preliminar entre el Tribunal y las partes, debidamente representadas por sus representantes autorizados, podrá celebrarse para considerar el objeto de la diferencia a fin de lograr un avenimiento.

Regla 22
Idiomas a ser usados en el Procedimiento

(1) Las partes podrán convenir en que se use uno o dos idiomas en el procedimiento, a condición de que si cualquier idioma convenido no es un idioma oficial del Centro, el Tribunal otorgue su aprobación después de consultar al Secretario General. Si las partes no conviniesen en un idioma para el procedimiento, cada una podrá escoger a tal efecto uno de los idiomas oficiales (a saber, inglés, francés o castellano).

(2) Si las partes convinieren en dos idiomas de procedimiento, cualquier instrumento podrá presentarse en cualquiera de dichos idiomas. Cualquiera de dichos idiomas podrá usarse en las audiencias, siempre que, si el Tribunal lo requiere, se proporcione interpretación. Las resoluciones y el laudo del Tribunal y sus actas se redactarán en ambos idiomas del procedimiento y las dos versiones serán igualmente auténticas.

Regla 23 **Copias de los Documentos**

Salvo que el Tribunal disponga otra cosa después de consultar a las partes y al Secretario General, toda solicitud, escrito, petición, observación escrita, documentación justificativa y demás documentos serán presentados en la forma de un original firmado, acompañado del siguiente número de copias adicionales

- (a) antes que se haya determinado el número de miembros del Tribunal: cinco;
- (b) después que se haya determinado el número de miembros del Tribunal: dos más que el número de miembros del Tribunal.

Regla 24 **Documentación Justificativa**

La documentación justificativa deberá normalmente presentarse junto con el escrito con el que se relaciona, y en todo caso dentro del plazo fijado para la presentación de tal instrumento.

Regla 25 **Corrección de Errores**

Cualquier error accidental en un documento o documento justificativo podrá ser corregido, si la otra parte consiente en ello o el Tribunal no lo objeta, en cualquier momento antes que se dicte el laudo.

Regla 26 **Plazos**

(1) Cuando fuere necesario el Tribunal fijará los plazos señalando fechas para la terminación de las diversas etapas del procedimiento. El Tribunal podrá delegar esta facultad a su Presidente.

(2) El Tribunal podrá ampliar cualquier plazo que hubiere fijado. Si el Tribunal no estuviere sesionando, esta facultad será ejercida por su Presidente.

(3) Toda actuación hecha después que haya vencido el plazo correspondiente se tendrá por no hecha, salvo que el Tribunal, en circunstancias especiales y después de dar a la otra parte una oportunidad para que haga presente su parecer, decida lo contrario.

Regla 27 **Renuncias**

Si una parte que sabiendo, o debiendo haber sabido, que no se ha observado alguna disposición del Reglamento Administrativo y Financiero, de estas Reglas o de cualquier otra regla o algún acuerdo aplicable al procedimiento, o alguna resolución del Tribunal, y no objeta con prontitud dicho incumplimiento, se considerará, salvo respecto de lo dispuesto en el Artículo 45 del Convenio, que ha renunciado a su derecho a objetar.

Regla 28 **Costo del Procedimiento**

(1) Sin perjuicio de la decisión final sobre el pago de las costas procesales, el Tribunal podrá decidir, salvo que las partes convengan en otra cosa:

(a) en cualquier etapa del procedimiento, qué parte de los honorarios y gastos del Tribunal y de los derechos por el uso de los servicios del Centro pagará cada una, de conformidad con lo que dispone la Regla 14 del Reglamento Administrativo y Financiero;

(b) respecto de cualquier parte del procedimiento, que los costos pertinentes (según los determine el Secretario General) los sufrague íntegramente, o en una parte determinada, una de las partes.

(2) Pronto después del cierre del procedimiento, cada parte someterá al Tribunal una declaración sobre los costos en que haya incurrido razonablemente o sufragado en el procedimiento y el Secretario General le presentará al Tribunal una cuenta de todas las cantidades pagadas por cada una de las partes al Centro y de todos los costos incurridos por el Centro en relación con el Procedimiento. El Tribunal podrá, antes de dictar sentencia, requerir a las partes y al Secretario General que proporcionen información adicional respecto de los costos del procedimiento.

Capítulo IV **Actuaciones Escritas y Orales** **Regla 29** **Procedimiento Ordinario**

Salvo que las partes acuerden otra cosa, el procedimiento comprenderá dos etapas distintas: una etapa de actuaciones escritas, seguida de una etapa de actuaciones orales.

Regla 30
Transmisión de la Solicitud

Tan pronto como se haya constituido el Tribunal, el Secretario General transmitirá a cada uno de sus miembros una copia de la solicitud en virtud de la cual se inició el procedimiento, de los documentos que la acompañan, de la notificación del acto de registro y de toda comunicación recibida de cualquiera de las partes en respuesta a la notificación.

Regla 31
Actuaciones Escritas

(1) Además de la solicitud de arbitraje, las actuaciones escritas comprenderán las siguientes exposiciones presentadas dentro de los plazos fijados por el Tribunal:

- (a) un memorial de la parte solicitante;
- (b) un memorial de contestación de la otra parte;

y si las partes convinieren en ello o si el Tribunal lo estimare necesario:

- (c) una réplica de la parte solicitante; y
- (d) una dúplica de la otra parte.

(2) Si la solicitud se ha hecho conjuntamente, cada parte presentará su memorial dentro del mismo plazo determinado por el Tribunal y si las partes convinieren en ello o si el Tribunal lo estimare necesario, su contestación; sin embargo, las partes podrán convenir que, a los fines del párrafo (1), una de ellas será considerada como la parte solicitante.

(3) Los memoriales deberán contener: una relación de los hechos pertinentes, una declaración del derecho aplicable, y las peticiones. Los memoriales de contestación, la réplica o la dúplica contendrán la aceptación o negación de los hechos declarados en el último escrito presentado; cualesquiera hechos adicionales, en caso necesario; las observaciones concernientes a la declaración del derecho aplicable contenida en el último escrito presentado; una declaración de derecho en respuesta al mismo; y las peticiones.

Regla 32
Actuaciones orales

(1) Las actuaciones orales comprenderán las audiencias del Tribunal para oír a las partes, sus apoderados, consejeros y abogados, y a los testigos y peritos.

(2) El Tribunal decidirá, con el consentimiento de las partes, cuales otras personas pueden asistir a las audiencias, además de las partes, sus apoderados, consejeros y abogados, testigos y peritos durante su testimonio, y funcionarios del Tribunal.

(3) Los miembros del Tribunal podrán, durante las audiencias, interrogar a las partes, sus apoderados, consejeros y abogados y solicitarles explicaciones.

Regla 33
Ordenamiento de la Prueba

Sin perjuicio de las disposiciones relativas a la presentación de documentos, cada parte, dentro de los plazos fijados por el Tribunal, dará al Secretario General, para su transmisión al Tribunal y a la otra parte, información precisa con respecto a la prueba que se propone presentar y a la que se propone pedir que el Tribunal solicite, juntamente con una indicación de los asuntos sobre los cuales versará dicha prueba.

Regla 34
Prueba: Principios Generales

- (1) El Tribunal decidirá sobre la admisibilidad de cualquiera prueba rendida y de su valor probatorio.
- (2) El Tribunal podrá, si lo estima necesario en cualquier etapa del procedimiento:
 - (a) requerirle a las partes que presenten documentos, testigos y peritos; y
 - (b) visitar cualquier lugar relacionado con la diferencia o llevar a cabo indagaciones en él.
- (3) Las partes cooperarán con el Tribunal en la producción de la prueba y en las demás medidas contempladas en el párrafo (2). El Tribunal tomará nota formal del incumplimiento por una parte de sus obligaciones de acuerdo con este párrafo y de las razones aducidas para tal incumplimiento.
- (4) Se considerará que los gastos incurridos en la presentación de la prueba y la adopción de las demás medidas previstas en el párrafo (2) son parte de los gastos incurridos por las partes, como lo dispone el Artículo 61(2) del Convenio.

Regla 35
Declaración de Testigos y Peritos

- (1) Los testigos y peritos serán interrogados por las partes ante el Tribunal, bajo el control de su Presidente. También podrá formularles preguntas cualquier miembro del Tribunal.
- (2) Cada testigo hará la siguiente declaración antes que se lo interrogue:

"Declaro solemnemente, por mi honor y conciencia, que diré la verdad, toda la verdad y sólo la verdad."
- (3) Cada perito hará la siguiente declaración antes que haga cualquier otra aseveración:

"Declaro solemnemente, por mi honor y conciencia, que lo que manifestaré estará de acuerdo con lo que sinceramente creo."

Regla 36
Testigos y Peritos: Reglas Especiales

No obstante lo dispuesto en la Regla 35, el Tribunal podrá:

- (a) admitir la prueba proporcionada por un testigo o experto en una deposición escrita; y
- (b) disponer, con el consentimiento de ambas partes, la interrogación de un testigo o perito de manera distinta que ante el Tribunal mismo. El Tribunal definirá la materia sobre la que versará la declaración, el plazo, el procedimiento que se deberá seguir y los demás detalles. Las partes podrán participar en el examen.

Regla 37
Visitas e Investigaciones

Si el Tribunal considerare necesario visitar cualquier lugar relacionado con la diferencia o llevar a cabo indagaciones en ese lugar, dictará una resolución al efecto. La resolución definirá el alcance de la visita o el objeto de las indagaciones, el plazo, el procedimiento que se deberá seguir y los demás detalles. Las partes podrán participar en toda visita o indagaciones.

Regla 38
Cierre del Procedimiento

- (1) Cuando las partes hayan terminado de hacer las presentaciones, se declarará cerrado el procedimiento.
- (2) Excepcionalmente, el Tribunal podrá, antes de dictar el laudo, reabrir el procedimiento en vista de que se ha de obtener nueva prueba que por su naturaleza constituye un factor decisivo, o porque es de necesidad imperiosa aclarar ciertos puntos específicos.

Capítulo V
Procedimientos Especiales
Regla 39
Medidas provisionales

(1) En cualquier etapa del procedimiento, cualquiera de las partes puede solicitar que el Tribunal recomiende la adopción de medidas provisionales para la salvaguardia de sus derechos. La solicitud deberá especificar los derechos que se salvaguardarán, las medidas cuya recomendación se pide, y las circunstancias que hacen necesaria la dictación de tales medidas.

(2) El Tribunal dará prioridad a la consideración de las peticiones de las partes hechas de conformidad con lo dispuesto en el párrafo (1).

(3) El Tribunal también podrá recomendar de oficio la adopción de medidas provisionales, o recomendar medidas distintas de las identificadas en la petición. Podrá modificar o revocar sus recomendaciones en cualquier momento.

(4) El Tribunal sólo recomendará medidas provisionales, o modificará o revocará sus recomendaciones, después de dar a cada parte una oportunidad para que haga presente sus observaciones.

(5) Nada en esta Regla impedirá que las partes, siempre que lo hayan estipulado en el convenio que registre su consentimiento, soliciten a cualquier autoridad judicial o de otra naturaleza que dicte medidas provisionales, antes de la iniciación del procedimiento, o durante la sustanciación del procedimiento, para la preservación de sus respectivos derechos e intereses.

Regla 40

Demandas Subordinadas

(1) Salvo acuerdo en contrario de las partes, cualquiera de ellas podrá presentar una demanda incidental o adicional o una reconvencción que se relacione directamente con la diferencia, siempre que esté dentro de los límites del consentimiento de las partes y caigan además dentro de la jurisdicción del Centro.

(2) Toda demanda incidental o adicional se presentará a más tardar en la réplica, y toda reconvencción a más tardar en el memorial de contestación, a menos que el Tribunal, previa la justificación de la parte que presente la demanda subordinada y luego de considerar cualquiera excepción de la otra parte, autorice su presentación en una etapa posterior del procedimiento.

(3) El Tribunal fijará un plazo dentro del cual la parte contra la cual se presente una demanda subordinada podrá hacer presente sus observaciones sobre la misma.

Regla 41

Excepciones a la jurisdicción

(1) Toda excepción que la diferencia o una demanda subordinada no cae dentro de la jurisdicción del Centro o que, por otras razones, no es de la competencia del Tribunal, deberá oponerse lo antes posible. La parte que oponga la excepción deberá presentársela al Secretario General a más tardar antes del vencimiento del plazo fijado para la presentación del memorial de contestación o, si la excepción se refiere a una demanda subordinada, para la presentación de la réplica, a menos que la parte no haya tenido conocimiento entonces de los hechos en los que se funda la excepción.

(2) El Tribunal podrá considerar de oficio en cualquier estado del procedimiento, si la diferencia que se le ha sometido cae dentro de la jurisdicción del Centro y es de su propia competencia.

(3) En cuanto se oponga formalmente una excepción sobre la diferencia, se suspenderá el procedimiento sobre el fondo de la cuestión. El Presidente del Tribunal, después de consultar a los demás miembros, fijará un plazo dentro del cual las partes podrán hacer presente su parecer sobre la excepción.

(4) El Tribunal decidirá si las actuaciones adicionales relacionadas con la excepción serán orales. Podrá pronunciarse sobre la excepción como una cuestión preliminar o conjuntamente con el fondo de la diferencia. Si el Tribunal decidiere rechazarla o decidirla junto con el fondo de la diferencia, fijará nuevamente plazos para las actuaciones adicionales.

Two handwritten signatures in black ink, one on the left and one on the right, located at the bottom right of the page.

(5) Si el Tribunal decidiere que la diferencia no cae dentro de la jurisdicción del Centro o que no es de su competencia, dictará un laudo declarándolo.

Regla 42 Rebeldía

(1) Si una parte (llamada en esta Regla la "parte rebelde") no compareciere, o dejare de ejercer sus derechos en cualquier etapa del procedimiento, la otra parte podrá, en cualquier momento antes de la terminación del procedimiento, requerirle al Tribunal que se abogue a las cuestiones que se han sometido y dicte el laudo.

(2) El Tribunal notificará sin demora tal solicitud a la parte rebelde. A menos que estuviere convencido que esa parte no tiene la intención de comparecer o de ejercer sus derechos en el procedimiento, le otorgará, simultáneamente, un período de gracia, y a ese fin:

(a) si esa parte hubiere dejado de presentar un escrito o cualquier otro documento dentro del plazo que se le hubiere fijado al efecto, fijará un nuevo plazo para que lo presente; o

(b) si dicha parte ha dejado de comparecer o hacer valer sus derechos en una audiencia, fijará una nueva fecha para la audiencia.

El período de gracia no excederá de 60 días sin el consentimiento de la otra parte.

(3) Después de la expiración del período de gracia o si, de conformidad con lo dispuesto en el párrafo (2), no se hubiere otorgado período del gracia alguno, el Tribunal continuará considerando la diferencia. El hecho que la parte rebelde no comparezca o no haga uso de su derecho, no supondrá la admisión de los hechos alegados por la otra parte ni allanamiento a sus pretensiones.

(4) El Tribunal examinará la jurisdicción del Centro y su propia competencia en la diferencia y, si queda convencido en ambos respectos, decidirá si las peticiones que se le han formulado están bien fundadas en los hechos y en derecho. A ese fin podrá, en cualquier etapa del procedimiento, requerirle a la parte que haya comparecido, que presente observaciones, rinda prueba o presente explicaciones orales.

Regla 43 Aveniencia y Terminación

(1) Si las partes convinieren, antes que se dicte un laudo, en avenirse respecto de la diferencia, o en poner término al procedimiento, el Tribunal, o el Secretario General si no se ha constituido aún el Tribunal, a solicitud escrita de las partes dejará constancia en una resolución de la terminación del procedimiento.

(2) Si las partes le presentan al Secretario General el texto completo y firmado de su avenimiento y solicitan por escrito al Tribunal que incorpore dicho avenimiento en un laudo, el Tribunal podrá hacerlo.



Regla 44
Terminación a solicitud de una de las Partes

Si una de las partes solicita que se ponga término al procedimiento, el Tribunal, o el Secretario General si aquel no se ha constituido todavía, fijará mediante resolución el plazo dentro del cual la otra parte podrá oponerse a la terminación. Si no se formula objeción alguna por escrito dentro del plazo fijado, se presumirá que la otra parte ha consentido en la terminación y el Tribunal, o en su caso, el Secretario General, dejará constancia, en una resolución, de la terminación del procedimiento. Si se formula una objeción se continuará el procedimiento.

Regla 45
Terminación por Abandono de la Instancia

Si las partes dejan de intervenir en el procedimiento durante seis meses consecutivos u otro plazo que puedan acordar, con aprobación del Tribunal o del Secretario General si aquel no se hubiere constituido todavía, se entenderá que las partes han puesto término al procedimiento, y el Tribunal, o en su caso el Secretario General, previa notificación a las partes, dejará constancia en una resolución de dicha terminación.

Capítulo VI
El Laudo

Regla 46
Preparación del Laudo

El laudo (incluyendo cualquier dictamen individual o disensión) deberá formularse y firmarse dentro de 60 días después del cierre del procedimiento. Sin embargo, el Tribunal podrá ampliar este plazo por 30 días más, si de lo contrario no pudiere formular el laudo.

Regla 47
El Laudo

(1) El laudo será escrito y contendrá:

- (a) la identificación precisa de cada parte;
- (b) una declaración de que el Tribunal ha sido constituido de conformidad con lo dispuesto en el Convenio, y una descripción del método de su constitución;
- (c) los nombres de los miembros del Tribunal, y la identificación de la persona que designó a cada uno;
- (d) los nombres de los apoderados, consejeros y abogados de las partes;
- (e) las fechas y lugares en que tuvieron lugar las reuniones del Tribunal;
- (f) un resumen del procedimiento

- (g) un resumen de los hechos, a juicio del Tribunal;
 - (h) las pretensiones de las partes;
 - (i) la decisión del Tribunal sobre cada cuestión que le haya sido sometida, junto con las razones en que funda su decisión; y
 - (j) la decisión del Tribunal sobre las costas procesales.
- (2) El laudo será firmado por los miembros del Tribunal que hayan votado en su favor, y deberá indicarse la fecha de cada firma.
- (3) Cualquier miembro del Tribunal podrá adjuntar al laudo su dictamen individual, sea que disienta o no con la mayoría, o una declaración sobre su disensión.

Regla 48 **Comunicación del laudo**

- (1) En cuanto lo firme el último de los árbitros que lo deba firmar, el Secretario General sin demora:
- (a) autenticará el texto original del laudo y lo depositará en los archivos del Centro, junto con lo dictámenes individuales y declaraciones de disidencia; y
 - (b) enviará una copia certificada del laudo (incluyendo los dictámenes individuales y las declaraciones de disidencia) a cada una de las partes, indicando la fecha del envío en el texto original y en todas las copias.
- (2) Se considerará que el laudo ha sido dictado en la fecha en que se hayan despachado las copias autenticadas.
- (3) El Secretario General proporcionará a las partes, cuando le fueren solicitadas, copias certificadas adicionales del laudo.
- (4) El Centro no publicará el laudo sin el consentimiento de las partes. Sin embargo, el Centro podrá incluir en sus publicaciones extractos de las normas jurídicas aplicadas por el Tribunal.

Regla 49 **Decisiones Suplementarias y Rectificación**

- (1) Dentro de los 45 días después de la fecha en que se haya dictado un laudo, cualquiera de las partes podrá solicitar, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 49(2) del Convenio, una decisión que supleme o que rectifique el laudo. Dicha solicitud deberá ser presentada por escrito al Secretario General. La solicitud deberá:
- (a) identificar el laudo de que se trata;
 - (b) señalar la fecha de la solicitud;

- (c) detallar
 - (i) toda cuestión que el Tribunal, a juicio de la parte solicitante, hubiere omitido decidir en el laudo, y
 - (ii) todo error en el laudo que la parte solicitante pida que se rectifique; y
 - (d) ir acompañada del derecho de registro de la solicitud.
- (2) Al recibir la solicitud, el Secretario General, sin dilación:
 - (a) registrará la solicitud;
 - (b) notificará a las partes el acto de registro;
 - (c) enviará a la otra parte una copia de la solicitud y de todos los documentos que se hayan acompañado; y
 - (d) enviará a cada uno de los miembros del Tribunal una copia de la notificación del acto de registro, junto con una copia de la solicitud y de todos los documentos que la acompañan.
- (3) El Presidente del Tribunal consultará a los demás miembros acerca de la necesidad de que el Tribunal se reúna para considerar la solicitud. El Tribunal fijará un plazo para que las partes presenten sus observaciones sobre la solicitud y determinará qué procedimiento deberá seguirse para considerar lo pedido.
- (4) Las Reglas 46-48 se aplicarán *mutatis mutandis* a toda decisión del Tribunal tomada de conformidad con esta Regla.
- (5) Si el Secretario General recibiere una solicitud después de 45 días contados desde la fecha en que se haya dictado un laudo, rechazará el registro de la solicitud e informará de inmediato de lo anterior a la parte que haya presentado tal solicitud.

Capítulo VII
Aclaración, Revisión y Anulación del Laudo
Regla 50
La Solicitud

- (1) Toda solicitud de aclaración, revisión o anulación de un laudo será presentada por escrito al Secretario General y en ella se deberá:
 - (a) identificar el laudo de que se trata;
 - (b) indicar la fecha de la solicitud;
 - (c) detallar:
 - (i) en una solicitud de interpretación, los puntos precisos sobre los cuales hay diferencia;

(ii) en una solicitud de revisión, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 51(1) del Convenio, los cambios que se pretenden del laudo y establecer que el conocimiento de algún hecho es de naturaleza tal que afectará decisivamente el laudo y que cuando se dictó el laudo dicho hecho no era de conocimiento del Tribunal ni del solicitante y que la ignorancia del solicitante sobre dicho hecho no se debió a su negligencia;

(iii) en una solicitud de anulación, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 52(1) del Convenio, las causales en que se funda. Estas causales estarán limitadas a las siguientes:

- que el Tribunal no estuvo debidamente constituido,
- que el Tribunal ha excedido manifiestamente sus atribuciones,
- que hubo corrupción de parte de un miembro del Tribunal,
- que hubo una violación seria de una regla fundamental de procedimiento,
- que el laudo no ha dejado constancia de las razones en que se funda; y

(d) ir acompañada del pago del derecho de registro de la solicitud.

(2) Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo (3), en cuanto reciba la solicitud, el Secretario General hará lo siguiente:

(a) registrar la solicitud,

(b) notificar a las partes del acto de registro, y

(c) enviar a la otra parte una copia de la solicitud y de cualquier documento que se haya acompañado.

(3) El Secretario General denegará el registro de una solicitud si:

(a) tratándose de una solicitud de revisión, de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 51(2) del Convenio, no se la hubiere presentado dentro de los 90 días después de que se tome conocimiento del nuevo hecho y en cualquier caso dentro de los tres años siguientes a la fecha en que se hubiera dictado el laudo (o cualquiera decisión o corrección posterior);

(b) tratándose de una solicitud de anulación, de acuerdo con lo dispuesto en el Artículo 52(2) del Convenio, no se la hubiere presentado:

(i) dentro de 120 días después de la fecha en que se dictó el laudo (o cualquiera decisión o corrección posterior), si la solicitud estuviere basada en cualquiera de las siguientes causales:

- que el Tribunal no estuvo debidamente constituido,
- que el Tribunal ha excedido manifiestamente sus atribuciones,
- que ha habido una violación seria de una regla fundamental de procedimiento,
- que el laudo no ha dejado constancia de las razones en que se funda;
- (ii) en caso de corrupción de parte de un miembro del Tribunal, dentro de 120 días después que se tome conocimiento de los hechos, y en todo caso dentro de los tres años siguientes a la fecha en que se hubiere dictado el laudo (o cualquier decisión o corrección posterior).

(4) Si el Secretario General deniega al registro de una solicitud de revisión o anulación, notificará inmediatamente a la parte solicitante su denegación.

Regla 51

Aclaración o Revisión: Continuación del Procedimiento

(1) Al registrar una solicitud de aclaración o revisión de un laudo, el Secretario General deberá, inmediatamente:

(a) enviar a cada miembro del Tribunal original una copia de la notificación del acto de registro, junto con una copia de la solicitud y de cualquier documento que la acompañe; y

(b) requerir a cada miembro del Tribunal que le informe dentro de un plazo determinado si está dispuesto a participar en la consideración de la solicitud.

(2) Si todos los miembros del Tribunal manifiestan su voluntad de participar en la consideración de la solicitud, el Secretario General así lo notificará a los miembros del Tribunal y a las partes. En cuanto se envíen estas notificaciones, se considerará que se ha reconstituido el Tribunal.

(3) Si el Tribunal no pudiere reconstituirse de acuerdo con lo dispuesto en el párrafo (2), el Secretario General lo notificará a las partes y las instará a proceder, en cuanto sea posible, a constituir un nuevo Tribunal, incluyendo la misma cantidad de árbitros, siguiendo el mismo método, como el Tribunal original.



Regla 52
Anulación: Continuación del Procedimiento

(1) En cuanto se registre una solicitud de anulación de un laudo, el Secretario General le solicitará de inmediato al Presidente del Consejo Administrativo que nombre un Comité *ad hoc* de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 52(3) del Convenio.

(2) El Comité se considerará constituido en la fecha en que el Secretario General notifique a las partes que todos sus miembros han aceptado su nombramiento. Antes de la primera sesión del Comité, o en ella, cada miembro firmará una declaración de acuerdo con lo dispuesto en la Regla 6(2)

Regla 53
Normas Procesales

Estas Reglas se aplicarán *mutatis mutandis* a todo procedimiento relacionado con la aclaración, revisión o anulación de un laudo y a la decisión del Tribunal o Comité.

Regla 54
Suspensión de la Ejecución de un Laudo

(1) La parte que solicite la aclaración, revisión o anulación de un laudo podrá, en su solicitud, y cualquiera de las partes podrá en cualquier momento antes que se decida finalmente sobre la solicitud, pedir que se suspenda la ejecución de una parte o de todo el laudo al que se refiere la solicitud. El tribunal o Comité considerarán de manera prioritaria dicha solicitud.

(2) Si una solicitud de revisión o anulación de un laudo contiene un pedido de suspensión de su ejecución, el Secretario General, al notificarle a ambas partes el acto de registro, les notificará la suspensión provisional del laudo. En cuanto se constituya, el Tribunal o Comité, a petición de cualquiera de las partes, decidirá dentro de 30 días, si debe mantenerse dicha suspensión; a menos que decida que la suspensión debe mantenerse, se la levantará automáticamente.

(3) Si se ha otorgado la suspensión de la ejecución de conformidad con lo dispuesto en el párrafo (1) o si se la ha mantenido de conformidad con lo dispuesto en el párrafo (2), el Tribunal o Comité podrá, en cualquier momento, modificar o poner término a la suspensión a pedido de cualquiera de las partes. Todas las suspensiones terminarán automáticamente en la fecha en que se dicte una decisión final sobre la solicitud, excepto que el Comité que declare la nulidad parcial de un laudo podrá ordenar la suspensión temporal de la ejecución de la parte no anulada a fin de darle a ambas partes una oportunidad para que le pidan a

cualquier nuevo Tribunal constituido de conformidad con el Artículo 52(6) del Convenio que otorgue una suspensión de conformidad con la Regla 55(3).

(4) Toda solicitud hecha de conformidad con el párrafo (1), el párrafo (2) (segunda oración) o el párrafo (3) especificará las circunstancias que requieren la suspensión o su modificación o terminación. Se otorgará lo solicitado sólo después que el Tribunal o Comité le haya dado a las partes una oportunidad para que hagan presente sus observaciones.

(5) El Secretario General notificará sin demora a ambas partes la suspensión de la ejecución del laudo y la modificación o terminación de tal suspensión, que entrará en vigencia en la fecha en que se envíe dicha notificación.

Regla 55

Nueva Sumisión de una Diferencia después de la Anulación

(1) Si un Comité anulare parte o todo de un laudo, cada parte podrá requerir que se someta la diferencia a un nuevo Tribunal. Dicha solicitud deberá serle presentada por escrito al Secretario General, y en ella se deberá:

- (a) identificar el laudo de que se trata;
- (b) indicar la fecha de la solicitud;
- (c) explicar en detalle qué aspecto de la diferencia ha de someterse al Tribunal; y
- (d) ir acompañada del derecho de registro de la solicitud.

(2) Inmediatamente después de que reciba la solicitud y el derecho de registro, el Secretario General, de inmediato:

- (a) la registrará en el Registro de Arbitrajes;
- (b) notificará el acto de registro de ambas partes;
- (c) enviará a la otra parte una copia de la solicitud y de los documentos que la acompañen; y
- (d) invitará a las partes a que procedan, lo antes posible, a constituir un nuevo Tribunal, incluyendo la misma cantidad de árbitros, y nombrados con el mismo método, como el Tribunal original.

(3) Si se hubiere anulado el laudo original sólo en parte, el nuevo Tribunal no reconsiderará parte alguna del laudo que no hubiere sido anulada. Sin embargo, podrá, de conformidad con el procedimiento establecido en la Regla 54, suspender o mantener la suspensión de la ejecución de la parte no anulada del laudo hasta la fecha en que dicte su propio laudo.

(4) Salvo en cuanto los párrafos (1)-(3) dispongan otra cosa, estas Reglas se aplicarán al procedimiento de la nueva sumisión de una diferencia a arbitraje de la misma manera que si dicha diferencia hubiera sido sometida de conformidad con las Reglas de Iniciación.

Capítulo VIII
Disposiciones Generales

Regla 56
Disposiciones Finales

- (1) El texto de estas Reglas en cada uno de los idiomas oficiales del Centro será igualmente auténtico.
- (2) Se podrá citar estas Reglas como las "Reglas de Arbitraje del Centro."

Handwritten signature or initials in black ink, consisting of a large, stylized letter 'A' followed by a smaller, less distinct mark.

**Contrato Concesión
San José - Caldera**

Anexo 7

Carta de la Directora General de Hacienda

(Referencia al tema de Exoneración de Impuestos)

Handwritten signature and initials in black ink, located in the bottom right corner of the page.



OFICIO DEL VICEMINISTRO
DE HACIENDA

19 NOV 2001
11:27 AM

19 de noviembre de 2001
DGH-536-01

Señor Magister
Don Roy González
Viceministro de Ingresos
Ministerio de Hacienda

Estimado señor:

Referente a su solicitud de emisión de criterio por parte de la Dirección General de Hacienda respecto al oficio DVC 824-01 del 25 de octubre del presente año, enviado por el señor Ricardo Cordero Viceministro del MOPT, relacionado con la derogatoria de la exención del impuesto de ventas creado por el artículo 44, numeral 4 de la Ley General de Concesión de Obra Pública con Servicios Públicos N° 7762, del 14 de abril de 1998, y sus eventuales consecuencias respecto a la "Concesión de obra con servicio público de la carretera San José-Caldera", me permito manifestarle lo siguiente:

En lo que nos interesa, el numeral 4 del artículo 44 antes citado, a la letra establece:

"4.- El concesionario estará exonerado del pago de los siguientes impuestos:

- a) Derechos arancelarios de importación, selectivo de consumo, impuesto de ventas y cualquier otro impuesto tanto para compras locales como para la importación de los bienes necesarios para ejecutar la concesión, siempre que queden incorporados a la obra o sean directamente necesarios para prestar los servicios, conforme a las previsiones del cartel. Cuando se presenten condiciones nacionales de igualdad de precio, calidad y oportunidad de abastecimiento, a los bienes antes descritos no se les otorgarán exoneraciones de impuestos de importación...."*

Posteriormente, la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributaria N° 8114 del 4 de julio de 2001, en su artículo 17, inciso 1), establece:

"Derogaciones. Deróganse todas la exenciones del pago del impuesto sobre ventas, incluso las que se identifican en diferente normativa como no sujeciones, sean tácitas o implícitas concedidas por las siguientes disposiciones legales:..."



Señor Magister
Don Roy González
Viceministro de Ingresos
Ministerio de Hacienda
Página 2

l) El artículo 44 de la Ley General de Concesión de Obra Pública, N° 7762 del 14 de abril de 1998...."

Si bien la Ley 8114 de 4 de julio del 2001, en su artículo 17, inciso l) derogó la exención del Impuesto General sobre las Ventas prevista en el artículo 44, inciso 4.a), de la Ley General de Concesión de Obra Pública No 7762 de 14 de abril de 1998, al igual que cualquier otra ley, sus efectos rigen hacia futuro, salvo que el legislador expresamente disponga otra cosa, situación que no se da en el presente caso.

Sobre ello la Doctrina ha dicho:

"...toda ley, a partir de su promulgación, o mejor dicho, del momento en que entra en vigor, rige para el futuro, esto es, está dotada de validez de regulación respecto de todos aquellos hechos, actos, situaciones, etc. que se suceden con posterioridad al momento de su vigencia (facta futura). Por ende una disposición legal no debe normar acontecimientos o estados producidos con anterioridad al instante en que adquiere fuerza de regulación, ya que éstos quedan sujetos al imperio de la antigua ley." (BURGOA, Ignacio. Las Garantías Individuales, México, 1977, Editorial Porrúa, S.A., décima edición). (El subrayado no es del texto).

Este principio está contemplado en el artículo 34 de nuestra Constitución Política, al enunciar la irretroactividad de las leyes. Al respecto dispone el artículo 34: "A ninguna ley se le dará efecto retroactivo en perjuicio de persona alguna, o de sus derechos patrimoniales adquiridos o de situaciones jurídicas consolidadas". Lo anterior implica, que la nueva ley, no puede regir actos, hechos o situaciones que hayan nacido a la vía jurídica antes de su entrada en vigencia.

Establecido que los efectos de la Ley 8114 rigen hacia futuro bajo los supuestos a que refiere el artículo 34 Constitucional, se concluye en materia de



Señor Magister
Don Roy González
Viceministro de Ingresos
Ministerio de Hacienda
Página 3

exenciones, que el proceso de adjudicación de obra pública denominada "Concesión de obra con Servicio Público de la carretera San José - Caldera", licitación pública internacional No 001-98, no queda afecto a la derogatoria de exoneración del impuesto sobre las ventas establecido por la Ley de Simplificación y Eficiencia Tributaria N° 8114 del 4 de julio de 2001, en su artículo 17, inciso I), en virtud de que la adjudicación de la obra es anterior a la entrada en vigencia de la citada Ley 8114.

Atentamente,


Mónica Román Jacobo
Directora General de Hacienda a.l

C. Ing. Alberto Dent Zeledón, Ministro de Hacienda

**Contrato Concesión
San José - Caldera**

ANEXO 8

Carta del Director General de Hacienda

**(Tema de la exoneración de impuestos a los sub contratistas de un
proceso de concesión)**

Handwritten signature and the number 16.

RECEIVED
12/10/2001
Yarita

San José, 10 de diciembre de 2001
DVM-550-01

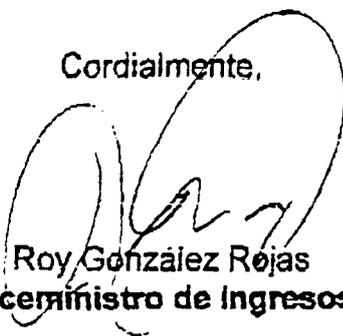
Señor
Ricardo Cordero
Viceministro
Ministerio de Obras Públicas y Transportes
Su Despacho

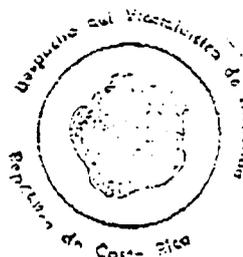
Estimado señor:

En respuesta a su oficio DVC-938-01, me permito adjuntar el oficio 977 de fecha 7 de diciembre del año en curso, con el criterio de la Dirección General de Tributación, en relación con la exoneración establecida en el artículo 44 numeral 4) de la Ley General de Concesión de Obra Pública.

Sin otro particular, se suscribe .

Cordialmente,


Roy González Rojas
Viceministro de Ingresos



A
16

Recibido por: X. J. J. J.
Fecha 10 DIC 2001
Hora: 11:22 AM

San José, 7 de diciembre de 2001

Señor
Máster Roy González Rojas
Viceministro de Ingresos

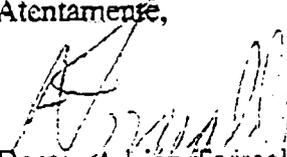
Estimado señor:

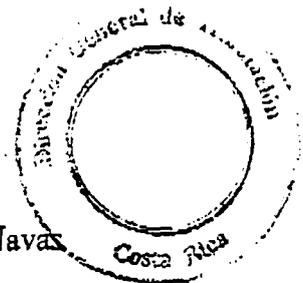
En atención a su oficio N° DVC-938-01 de 4 de diciembre del presente año, mediante el cual solicita el criterio de esta Dirección General, en relación con la exoneración establecida en el artículo 44 numeral 4) de la Ley General de Concesión de Obra Pública, a efecto de que se indique si se extiende a aquellos subcontratos que realiza el concesionario con el fin de ejecutar la concesión, en ese sentido es importante que se determine si la exoneración es un beneficio que se otorga al proyecto o al concesionario, le manifestamos lo siguiente:

Esta Dirección General comparte el criterio expuesto por la Dirección General de Hacienda DGH-536-01 de 19 de noviembre del año en curso. Ahora bien, en relación con la exoneración establecida en el artículo 44 de la Ley General de Concesión de Obra Pública, se refiere al concesionario el cual está exonerado al pago del impuesto. No obstante lo anterior, de conformidad con el artículo 6 del Código de Normas y Procedimientos Tributarios, se debe hacer una interpretación de la norma de acuerdo a todos los métodos admitidos por el Derecho Común y tomando en cuenta también lo establecido en el artículo 10 del Código Civil, por tratarse de una exoneración de carácter objetivo se requiere desentrañar la finalidad de la norma y ajustar la interpretación a la citada finalidad, por tanto, se deberá hacer una interpretación en sentido amplio en el tema objeto de consulta.

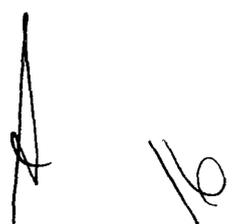
En consecuencia, la exoneración en el presente caso se deberá extender al subcontrante, únicamente si el contrato de concesión admite subcontratar y los bienes necesarios para ejecutar la concesión, quedan incorporados a la obra o sean directamente necesarios para prestar los servicios, conforme a las previsiones del cartel, según lo dispuesto en el artículo 44 de la citada Ley.

Atentamente,


Doctor Adrián Torrealba Navas
Director General



C. Dirección General
División Normativa
Archivo/cartaroyg.



**Contrato Concesión
San José - Caldera**

Anexo 9

Metodología para el cálculo de la indemnización mensual que surja del desequilibrio financiero en el supuesto de perjuicios ocasionados por la falta de cobro de peaje en la Autopista General Cañas y la Carretera Bernardo Soto

Handwritten signature and the number 16.

Metodología para el cálculo de la indemnización mensual que surja del desequilibrio financiero en el supuesto de perjuicios ocasionados por la falta de cobro de peaje en la Autopista General Cañas y la Carretera Bernardo Soto según la cláusula 3.15.4. del Contrato, y tabla de tránsito medio diario anual equivalente para cada estación de peaje según del informe preparado por URS Corporation (Greiner) con fecha 4 de Agosto de 2000

En la tabla que se adjunta en este Anexo, elaborada a partir del informe preparado por URS Corporation (Greiner) con fecha 4 de Agosto de 2000 y que fue suministrado a los oferentes, consta el tránsito medio diario anual equivalente para cada estación de peaje en cada año de la concesión. *Los valores de esta tabla fueron ajustados tomando en consideración el tiempo transcurrido desde la elaboración del estudio hasta la fecha probable de inicio del período de explotación.*

Se determinará la indemnización mensual, con el siguiente procedimiento:

1. El análisis se realizará para cada estación de peaje habilitada. Se define el tránsito equivalente como el producto entre el transito de cada clase de vehículo y la tarifa relativa de esa clase.
2. Si se da la siguiente condición:

$$\sum_{i=1}^d Teq_i^p < TMDAeq^p \cdot d^p$$

Donde:

- $\sum_{i=1}^d Teq_i$: sumatoria del tránsito equivalente pasante por la estación de peaje p durante los d días en que la misma permanece habilitada en el mes correspondiente.
- $TMDAeq^p$: Tránsito medio diario anual equivalente para la estación de peaje p , según surge de la tabla incorporada en el Anexo 9.
- d^p : Número de días del mes correspondiente en que permanece habilitada la estación de peaje p .

Se indemnizará de conformidad con la siguiente formula:

$$Ind^p = \left[TMDAeq^p \cdot d - \sum_{i=1}^d Teq_i^p \right] \cdot t^p$$

Donde:

- Ind^p : Indemnización del mes correspondiente para la estación de peaje p .
- t^p : Tarifa básica vigente en el mes correspondiente para la estación de peaje p .

La indemnización del Estado se pagará al Concesionario en forma mensual, en dólares estadounidenses, 30 días naturales después de que el Concesionario entregue el informe estadístico con los tránsitos del mes correspondiente.

TABLA NO. 1

Tránsito medio diario anual equivalente para cada estación de peaje según el informe preparado por URS Corporation (Greiner) con fecha 4 de Agosto del 2000 ajustado

Año	Troncal Escazú	Ramas Colón	Colón - El Coyol	Ramas Atenas	Atenas - Orotina	Ramas Pozón	Orotina - Caldera
2004	65.526	18.780	16.521	3.050	14.953	4.237	10.446
2005	69.049	19.871	18.232	3.438	16.585	4.557	12.841
2006	72.464	20.933	19.510	3.739	17.734	4.870	13.696
2007	75.973	22.021	20.810	4.047	18.901	5.187	14.567
2008	79.583	23.136	22.133	4.355	20.089	5.509	15.455
2009	83.293	24.281	23.478	4.670	21.299	5.841	16.358
2010	87.111	25.454	24.848	4.987	22.530	6.175	17.279
2011	90.193	26.356	25.728	5.164	23.329	6.394	17.891
2012	93.387	27.289	26.638	5.345	24.155	6.622	18.525
2013	96.976	28.338	27.662	5.552	25.083	6.876	19.237
2014	100.702	29.427	28.726	5.763	26.047	7.139	19.976
2015	104.266	30.468	29.742	5.968	26.968	7.393	20.683
2016	107.607	31.443	30.696	6.161	27.833	7.628	21.346
2017	111.053	32.451	31.679	6.356	28.723	7.873	22.029
2018	114.611	33.491	32.693	6.561	29.645	8.127	22.734
2019	118.281	34.563	33.740	6.770	30.594	8.385	23.463
2020	122.071	35.670	34.820	6.988	31.573	8.653	24.215
2021	125.572	36.693	35.819	7.188	32.479	8.903	24.908
2022	129.173	37.747	36.848	7.395	33.410	9.159	25.624
2023	131.757	38.502	37.585	7.543	34.078	9.342	26.136
2024	134.392	39.272	38.336	7.694	34.760	9.529	26.659
2025	137.080	40.057	39.103	7.848	35.455	9.719	27.192
2026	139.821	40.858	39.885	8.005	36.164	9.914	27.736
2027	142.618	41.675	40.683	8.165	36.888	10.112	28.291
2028	145.470	42.509	41.496	8.328	37.625	10.314	28.856

Nota: en todas las plazas de peaje el tránsito expresado es la suma de ambas direcciones.

FACTORES DE APLIACIÓN

- 1) Para calcular la indemnización mensual se tomarán en consideración los valores *TMDAeq^p* incluidos en la Tabla anterior para el año calendario correspondiente.
- 2) Los valores *TMDAeq^p* contenidos en la Tabla anterior deben multiplicarse por el factor “Ramp Up” que corresponda, con el fin de adecuarlos para que tomen en consideración el período que se requiere para que los usuarios conozcan las condiciones de la nueva carretera y se acostumbren a las nuevas tarifas de peaje. Los factores que deben aplicarse son los que se describen en las siguientes tablas, según la sección de carretera, estación de peaje y mes de operación:

Sección	Peaje	Período de aplicación del factor, según meses de operación	
		Meses 1 al 12	Meses 13 y siguientes
I	<i>Escazú-Multiplaza</i>	0,938	1,000
	<i>Radial Ciudad Colón</i>	0,906	1,000

Sección	Peaje	Período de aplicación del factor, según meses de operación		
		Meses 1 al 12	Meses 13 al 24	meses 25 y siguientes
II	<i>Ciudad Colón-Radial El Coyol</i>	0,667	0,958	1,000
	<i>Radial Atenas</i>	0,667	0,958	1,000
	<i>Atenas-Orotina</i>	0,667	0,958	1,000

Sección	Peaje	Período de aplicación del factor, según meses de operación		
		Meses 1 al 6	Meses 7 al 18	meses 19 y siguientes
III	<i>Pozón-Caldera</i>	0,834	0,990	1,000
	<i>Costanera Sur</i>	0,834	0,990	1,000

**Contrato Concesión
San José - Caldera**

ANEXO #10

**ESTADO DE LAS EXPROPIACIONES
AL DIA 26 DE NOVIEMBRE DEL 2001**

Handwritten signature and the number 16.

ESTADO DE LAS EXPROPIACIONES AL DIA 26 DE NOVIEMBRE DEL 2001

I. TERRENOS INSCRITOS A FAVOR DEL ESTADO

En la actualidad se encuentran 148 terrenos inscritos a favor del Estado, de los 13 que se encontraban ocupados en precario el mes anterior, ya sea por individuos que viven en las casas de habitación o que se encuentran cultivando esos terrenos, en la actualidad se encuentran ocupados solamente 9, estos son: Sección Uno: Plano no. 9, propietario Depósito Hermanos Mora, expediente no. 24.624; al ocupante señor Avalos Azofeifa se le notificó la orden de desalojo, y no cumplió en el plazo establecido por lo que se preparó solicitud de lanzamiento por parte del Departamento respectivo del Ministerio de Seguridad Pública, en la propiedad planimetría No. 10, antiguo propietario Arana Ortega Rosa, expediente no. 24.613, se le notificó a la señora Araya Morales, la orden de desalojo y al no cumplir se preparó solicitud de desalojo por parte del Ministerio de Seguridad Pública; plano no. 49, propietario Horticultores Unidos S.A., expediente no. 24.669, se encuentra pendiente de notificación, en razón de que no se ha podido ubicar al representante legal de esta empresa para ese menester; plano no. 50, propietario Salas Arroyo Haydee, expediente no. 24.668, pendiente de notificación de desalojo por cuanto se está corrigiendo el plano; plano no. 96, propietario Valverde Así Víctor, expediente no. 24.788, se le notificó la solicitud de desalojo al señor Herrol Daniel Arguedas, quien interpuso recurso de revocatoria con apelación en subsidio, se elevará ante el superior para su resolución. Sección dos del Proyecto: Plano no. 59, propietario Trigueros Castro Oscar, expediente 27.025, se le notificó la orden de desalojo, tiene en el lugar un cultivo de maíz y frijoles, transcurrido el plazo se determinarán las acciones a seguir; plano no. 64 propietario Quesada Rodríguez Bibliano, expediente 24.853, se le notificó al señor Zelaya Ramos su obligación de desalojar, transcurrido el plazo se determinará la acción a realizar; plano no. 114 propietario Castillo Umaña Ma. Del Carmen, expediente 24.411, se le notificó la obligación de desalojar transcurrido el plazo se procederá a determinar su situación; plano no. 124, propietario Arias Arias Miriam, expediente 24.381, fue desalojada por la anterior ocupante, se introdujo un nuevo ocupante en el inmueble a quien hay que determinar su identidad y notificarle.

II. TERRENOS EN POSESIÓN DEL ESTADO

Bajo esta categoría se encuentran actualmente 91 terrenos en posesión del Estado, de los 9 terrenos que se encontraban ocupados en precario, solamente 7 se encuentran ocupados en la actualidad, ya sea por individuos que viven en las casas de habitación o que se encuentran cultivando esos terrenos, esos son: SECCIÓN UNO DEL PROYECTO: Plano no. 34, propietario Artavia Bolandi Nuria María, expediente no. 24.597; plano no. 52, propietario Ferruso S.A., expediente no. 24645; plano no. 54b, propietario Salas Herrera Israel, expediente no. 24.649; plano no. 58, propietario Rojas Rojas Avelino t otros, expediente no. 24.657. SECCIÓN DOS DEL PROYECTO: Plano no. 33, propietario Rodríguez Vega Elva, expediente no. 24.831; plano no. 39, propietario Rodríguez Vega Rolando, expediente no. 24.398; plano no. 108, propietario Ulloa Campos Elicia, expediente 24.405; plano no. 109.

III. TERRENOS PENDIENTES DE POSESIÓN POR PARTE DEL ESTADO

A la fecha se encuentran 34 terrenos pendientes de posesión por parte del Estado, de los cuales 8 se encuentran todavía ocupados en precario, ya sea por individuos que viven en las casas de habitación o que se encuentran cultivando esos terrenos, estos son: Sección 1: Plano 35B, expediente No. 24626, WILLIAM STANLEY AIMERLIN, el cual se mantiene en igual condición; plano 36C, expediente No. 24662, JHON ALLONGHI BULLARO, se mantiene en igual condición; plano 54D, expediente No. 25079, CRISTIAN SALAS BARQUERO, se mantiene en igual condición; plano 59, expediente No. 24655, LUIS CASTILLO VARGAS, se mantiene en igual condición; plano No. 67, expediente No. 24647, MISAEL MATA SEGURA, se notificó la solicitud de desalojo y el señor Rafael Abarca manifestó que el 4 de diciembre desalojaría dicha casa de habitación; plano 78BC, expediente No. 24704, INCUBADORA COSTARRICENSE R.L., se encuentra en igual condición. Sección 2: Plano 105 y 107, expediente 24904, JORGE FERNÁNDEZ CASTILLO Y OTROS; plano 113, expediente NO. 24409, LUIS CASTILLO JIMÉNEZ, se realizó inspección judicial y se encuentra a la espera de la orden de desalojo que ya fue girada por el respectivo Juzgado, se tramitará comisión ante el Juzgado de Orotina.

IV. TERRENOS PENDIENTE DE TRÁMITE NOTARIAL

Se encuentran dos terrenos pendientes de escritura ante la notaría del Estado, que son de la sección 2 del proyecto, planimetría No. 6; Ganadera Río Grande y planimetría No. 53 expediente No. 26009 de Ramírez Rodríguez Carlos y otros.

Se envió nota al señor Procurador Fiscal Lic. Geovanny Bonilla Goldoni con el fin de coordinar con el señor Notario del Estado la inscripción de estos dos inkuebles, se encuentra a la espera de la respuesta de dicha nota, se está coordinando reunión con el señor Procurador Fiscal.

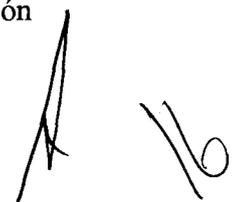
V. TERRENOS PENDIENTES DE ALGÚN TRÁMITE ADMINISTRATIVO

1. TERRENOS PENDIENTES DE PUBLICACIÓN

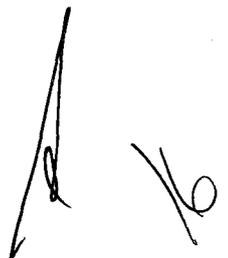
Actualmente se encuentran 3 casos de terrenos bajos esta condición; En la sección 1, planimetría No. 87 expediente No. 27136, EDIFICACIONES LUX S.A., según informe Don Jorge Retana del Departamento de Terrenos del MOPT se trata de una ampliación de área, y en la sección 2, planimetría No. 50, expediente No. 26005, ROLANDO ROJAS Y CIA, y planimetría No. W-74, expediente No. 27137, CIA AGROPECUARIA INDUSTRIAL CANAIMA S.A.

2. INMUEBLES PENDIENTES DE AVALÚO

A la fecha se encuentran 6 casos bajo esta condición, en la sección 1, AUTOMOTORES YOUNG AN, expediente No. 24967, según información solicitada al Departamento de Avalúos del MOPT, se realizó dicho avalúo y se trasladó la información



al Departamento de Terrenos para su notificación al interesado, planimetría 1-A; CINCO HERMANOS FERRARO S.A. Y GANADERA, expediente No. 26001, se mantiene igual, planimetría No. 81-A; AMATISTA S.A., expediente No. 27102, planimetría 138, se mantiene igual. En la sección 2, INVERSIONES SAN FERNANDO, expediente No. 27036, planimetría 21,24; RODRÍGUEZ CORDERO LUIS ANTONIO, expediente No. 27147, avalúo realizado ya y enviado al Departamento de Terrenos, planimetría No. 89; SALAZAR BARQUERO IVONNE, expediente No. 27146, planimetría 89, avalúo realizado y enviado al Departamento de Terrenos del MOPT.

Handwritten signature and initials in the bottom right corner of the page.

Contrato Concesión
San José - Caldera

ANEXO # 11

**Creación de un Fideicomiso para el
manejo de los fondos provenientes por el
pago de Seguros**

Handwritten signature and initials in the bottom right corner of the page.

Antecedentes

Durante el proceso de negociación del contrato para la Concesión del Proyecto San José – Caldera, el adjudicatario solicitó la creación de un mecanismo que permitiera la pronta asignación de los recursos que pudieran desembolsar las compañías aseguradoras en caso de que se llegue a presentar un evento tipificado en los riesgos que cubren las pólizas. El mecanismo aceptado por las partes fue la creación por parte del Consejo Nacional de Vialidad de un mecanismo que tuviera como único fin el manejo de dichos recursos, garantizándole así a las diferentes partes que intervienen en el proceso, el empleo de los recursos en los fines estipulados en los seguros.

Elaboración del Contrato de Fideicomiso

El Consejo Nacional de Concesiones deberá elaborar el respectivo Contrato de Fideicomiso durante el plazo establecido para la realización de las actividades previas a la emisión de la Orden de Inicio.

En la elaboración de dicho contrato, el CNC deberá tener en cuenta lo siguiente:

- El objeto del Contrato de Fideicomiso deberá ser muy claro, definiéndole con claridad al Fiduciario las responsabilidades que debe cumplir.
- El Contrato de Fideicomiso deberá ser elaborado cumpliendo en sus enunciados con lo establecido en las Directrices Generales emanadas de la Contraloría General de la República a las ocho horas del treinta de agosto de dos mil dos, sobre los Documentos Presupuestarios de los Fideicomisos.
- Deberá contemplar un capítulo sobre control interno para la fiscalización de los recursos del fideicomiso.

Refrendo del Contrato de Fideicomiso por parte de la CGR

Previo a emitir la Orden de Inicio de las obras constructivas, el Contrato de Fideicomiso deberá ser debidamente refrendado por la Contraloría General de la República.

Carta de comunicación por parte del CONAVI del acuerdo para el establecimiento del Fideicomiso

A continuación aparece la carta de comunicación del CONAVI del acuerdo para establecer el correspondiente Fideicomiso.



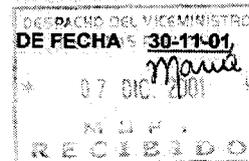
03 de Diciembre, 2001

No. C.A. 0580-01

AVISO DE ACUERDO DEL CONSEJO DE ADMINISTRACION

REF. ARTICULO VI SESION No. 0158-01

Licenciado
Ricardo Cordero Vargas
Vicepresidente
CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD



Nos permitimos hacer de su conocimiento que el Consejo de Administración, según consta en el Acta de la Sesión citada en la referencia, acordó:

Asuntos Varios:

6.1) Contrato de Fideicomiso de Seguros:

Acuerdo Firme:

1. Autorizar al Presidente del Consejo de Administración del Conavi, para que cuando así lo indique el Consejo Nacional de Concesiones, proceda suscribir un contrato de fideicomiso que se registrará por las siguientes cláusulas:
 - 1.1 El objeto del contrato de fideicomiso será asegurar que los pagos que haga la entidad aseguradora por concepto de indemnización bajo una póliza de seguro estén destinados a la reconstrucción de la obra asegurada para lo cual, los montos correspondientes serán entregados al Concesionario, para que este puede efectivamente cumplir con sus obligaciones contractuales, mediante el procedimiento de pago establecido al efecto.
 - 1.2. Las partes del contrato serán:
 - a- Fideicomitente: La Administración Concedente (CONAVI, en virtud de este acuerdo);
 - b- Fiduciario. Un banco del sistema bancario nacional.
 - c- Fideicomisario principal: El Concesionario.
 - d- Fideicomisario secundario: La Administración Concedente.
 - 1.3. El patrimonio del fideicomiso será el dinero que pueda recibir el CONAVI como beneficiario de las pólizas de seguros bajo el contrato de concesión. Para estos efectos, las partes del contrato de concesión y el CONAVI deberán instruir al ente asegurador para que entregue cualquier indemnización de



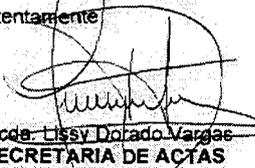
CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD
SECRETARIA DE ACTAS
CONSEJO DE ADMINISTRACION
Teléfono: 225-44-13 ext: 321,328 Fax: 225-44-13 ext:329
San José, Costa Rica
Cédula Jurídica: 3-007-231686



seguros directamente al fiduciario.

- 1.4. El fiduciario tendrá instrucciones claras, firmes e irrevocables de transferir al concesionario el dinero que reciba por concepto de indemnizaciones de seguros que sea necesario para la reconstrucción de las obras, de conformidad con el procedimiento de pagos establecido al efecto.
- 1.5. El plazo del contrato de fideicomiso será igual al del contrato de concesión.
- 1.6. En caso de que por motivos del siniestro el Consejo Nacional de Concesiones decida dar por terminado anticipadamente el contrato de concesión, los montos correspondientes a las indemnizaciones de las pólizas de seguros se utilizarán para compensar prioritariamente al concesionario hasta por el monto de que le corresponda de conformidad con el Contrato de Concesión. En caso de que hubiera algún saldo, el mismo le será entregado a la Administración Concedente.
- 1.7. Las modificaciones al fideicomiso deberán ser acordadas conjuntamente por el Consejo Nacional de Concesiones, CONAVI, el fiduciario y el Concesionario. El fideicomiso será irrevocable.

Atentamente


Licda. Lissy Dorado Vargas
SECRETARIA DE ACTAS

Word/158-vi.doc

C. Lic. Carlos Castro Arias, Presidente
Auditoría
Archivo
Consecutivo

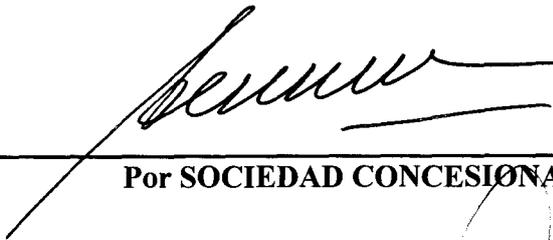


Addendum a Contrato
Concesión de la Carretera San José - Caldera

En fe del cumplimiento de este Addendum, así como de las cláusulas, disposiciones y anexos del contrato original no modificados por éste, firmamos en la ciudad de San José, Costa Rica, el día de 24 de junio del año 2003.



**MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES Y PRESIDENTE
CONSEJO NACIONAL DE CONCESIONES**



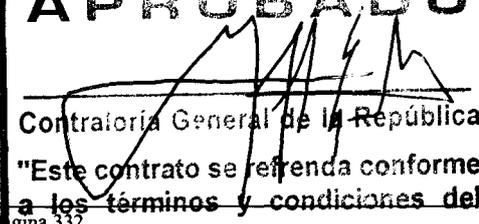
Por SOCIEDAD CONCESIONARIA



**PRESIDENTE EN EJERCICIO DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
TESTIGO DE HONOR**

San José, 07 ABO 2003

APROBADO



Contraloría General de la República
"Este contrato se referencia conforme
a los términos y condiciones del
oficio 8619-2003 que queda
aquí incorporado".



013783

BCR
Banco de Costa Rica

G.C.R. N° 5

N° 800452 D

ENTERO A FAVOR DEL GOBIERNO DE COSTA RICA

Ministerio de Hacienda

Tesorería Nacional

Lugar y fecha BCR PLAZA MAYOR, 21 de diciembre de 2.001

El señor CONCESSIONES VIALES (COVISA), S. A.

ha depositado, a favor del Gobierno de Costa Rica, la suma de

(Q-101.025.612.92-) -Ciento un millones veintitrés mil seiscientos doce colones con 92/100- colones

por el siguiente concepto:

Cancelación de Timbres Fiscales para el Contrato de Concesión de Obra Pública con Servicios Públicos Carretera San José-Caldera, Licitación Pública Internacional No.01-98.

Monto en US\$-315.250.15- al Tipo de Cambio de Q-340.91-

Monto en colones Q-107.471.928.64-

Descuento 6%.....Q-6.448.315.72-

Monto Neto.....Q-101.025.612.92--



BANCO DE COSTA RICA
OFICINA EN PLAZA MAYOR
* 21 DIC 2001 *
Melvin Alvarez Azofeifa
CAJERO

Copia: Interesado

D

Nº 31346-MOPT-H

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA,
EL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES,
Y EL MINISTERIO DE HACIENDA

En el ejercicio de las facultades que les confiere los artículos 140, inciso 3) y el 18) y 146 de la Constitución Política y lo establecido en la Ley Nº 7762 o Ley General de Concesión de Obra Pública con Servicios Públicos del 14 de abril de 1998 y su Reglamento Decreto Nº 27098-MOPT del 12 de junio de 1998 y sus reformas y la Ley Nº 7798 del 30 de abril de 1998.

Considerando:

I.—Que la Ley General de Concesión de Obra Pública con Servicio Público Nº 7762 del 14 de abril de 1998 y su Reglamento Decreto Ejecutivo Nº 27098-MOPT del 12 de junio de ese mismo año, establecen que, para efectos de esa ley, se entiende como Administración Concedente el Poder Ejecutivo, quien actuará por medio del Consejo Nacional de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas y Transportes para realizar todos los procesos de concesión de obras y servicios públicos.

II.—Que la Ley General de la Administración Pública establece en su artículo 21 que “El Poder Ejecutivo lo forman: El Presidente de la República y el Ministro del ramo”; por lo que en el caso de la Concesión de una carretera de la Red Vial Nacional le corresponde al Presidente de la

República y al Ministro de Obras Públicas y Transportes la denominación de Administración Concedente, quién debe adoptar la decisión inicial para concesionar un proyecto.

III.—Que en el artículo 2.1 de la Ley General de Concesión de Obras Públicas con Servicios Públicos establece “Toda obra y su ejecución son susceptibles de concesión cuando existan razones de interés público, que deberán constar en el expediente mediante acto razonado.”

IV.—Que el Consejo Nacional de Concesiones en la Sesión Ordinaria 2-98 del 26 de agosto del 1998, adoptó la resolución número 01-98 declarando de interés público la realización de las obras de infraestructura en el corredor San José-Caldera, actuación que correspondía al Poder Ejecutivo en su condición de Administración Concedente.

V.—Que la Ley de Creación del Consejo Nacional de Vialidad N° 7798 del 30 de abril de 1998; establece que este es un órgano de desconcentración máxima, adscrito al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, con personalidad jurídica instrumental y presupuesto independiente para administrar el fondo de la Red Vial Nacional.

El artículo 4 de esta ley enumera los objetivos de ese Consejo, entre los que figuran, en lo que a la Red Vial Nacional se refiere, las obligaciones de planear, programar, administrar, financiar, ejecutar, y controlar la conservación y la construcción en concordancia con los programas que elabore la Dirección de Planificación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes; ejecutar mediante contrato las obras, los suministros y servicios requeridos para el proceso de conservación y construcción de la totalidad de la Red Vial Nacional, y fiscalizar la ejecución correcta de los trabajos incluyendo el control de calidad.

VI.—Que el Reglamento de Organización y Funcionamiento de dicho Consejo; Decreto Ejecutivo N° 27099-MOPT, del 12 de junio de 1998, establece en su artículo primero que ese órgano es el responsable de la conservación, rehabilitación y construcción de las carreteras, calles de travesía y puentes de la Red Vial Nacional; por lo que la responsabilidad de construir y mejorar estas carreteras mediante los procesos de Contratación ya sea de obra pública o por el proceso de concesión es decisión de ese órgano colegiado.

VII.—Que es de alta prioridad para el país construir la infraestructura vial que se requiere para propiciar un desarrollo sostenible de la actividad económica nacional.

VIII.—Que el Estado no cuenta con los recursos para realizar proyectos de gran envergadura que impliquen el mejoramiento de los niveles de servicio de las principales vías nacionales, por lo que se hace necesario acudir a la figura de la Concesión de Obra Pública, para propiciar la inversión privada en este tipo de obras.

IX.—Que originalmente el proyecto de Obra Pública Ciudad Colón-Orotina, estaba constituido únicamente por la construcción del tramo Ciudad Colón-Orotina, y que el financiamiento para dicha construcción iba a ser del Banco Interamericano de Desarrollo BID, no obstante, en el inicio de las obras y dado que se tenía como fecha límite para la cancelación del préstamo el año 2008, el Gobierno de Costa Rica tomó la decisión de renunciar al mismo ya que la utilización de este constituía una carga financiera demasiado onerosa para las condiciones económicas del país, pues, se había reducido considerablemente el plazo de amortización.

Por lo antes expuesto el Poder Ejecutivo reorientó la ejecución del proyecto Ciudad Colón-Orotina, con la adición de los tramos San José-Ciudad Colón y Orotina-Caldera por la vía de la Concesión de Obra Pública con Servicios Públicos.

X.—Que cuando el Poder Ejecutivo como Administración Concedente toma la decisión de utilizar la figura de Concesión de Obra Pública con Servicio Público para la Ejecución de este Proyecto, adquiere con ello compromisos económicos que obligan al Estado a asignar los recursos financieros para asegurar el cumplimiento oportuno de estas obligaciones, entre otras, el eventual pago de ingresos mínimos, indemnizaciones por atrasos provocados por la Administración Concedente y el pago de las pólizas de seguros para cinco puentes mayores; por lo que se deberá presupuestar el contenido económico oportunamente.

XI.—Que previo al refrendo del contrato suscrito con la Sociedad Concesionaria Concesiones Viales S. A. y el Estado por parte de la Contraloría General de la República, se requiere que el Poder Ejecutivo ratifique la declaratoria de interés público de este proyecto omitida en su oportunidad.

De igual forma se hace imprescindible precisar las responsabilidades que asumen tanto el Ministerio de Obras Públicas y Transportes el CONAVI y el Ministerio de Hacienda así como ratificar todo lo actuado por el Consejo Nacional de Concesiones en esta contratación. Por tanto,

DECRETAN:

Artículo 1°—Otorgar la Declaratoria de Interés Público al contrato para la Concesión de la Carretera San José - Caldera, como requisito para el refrendo de ley por parte de la Contraloría General de la República.

Artículo 2°—El Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) y demás órganos adscritos, que por ley, reglamento o normativa interna deban asumir obligaciones y ejercer atribuciones, quedan obligados ante el Consejo Nacional de Concesiones a cumplir diligentemente lo propio de su competencia, con el objeto de garantizar la oportuna y eficiente ejecución del contrato de concesión.

En particular, al Consejo Nacional de Vialidad, por ser el órgano técnico encargado de la conservación, rehabilitación y construcción de las carreteras, calles de travesía y puentes de la red nacional y de la inspección y supervisión de las obras, le corresponde, a través de la Unidad Ejecutora designada para este proyecto, realizar las actividades de inspección técnica en todas las etapas del mismo, para lo cual asignará los recursos financieros y humanos que se requieran en este proceso.

Para estos efectos, el Ministro de Obras Públicas y Transportes girará, según corresponda, las órdenes o directrices a las dependencias u órganos adscritos a esa cartera ministerial.

Artículo 3°—El Poder Ejecutivo por medio del Ministerio de Hacienda es el encargado de asignar al Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI) fondos adicionales a su presupuesto ordinario para cubrir el pago de las eventuales contingencias que se puedan presentar por concepto de Garantía de Ingresos Mínimos, indemnizaciones tipificadas en el contrato concesión así como el monto anual para el pago de pólizas de seguros de la infraestructura de los cinco puentes mayores que forman parte del corredor vial, mediante acuerdo suscrito al efecto, por el Poder Ejecutivo.

Artículo 4°—Rige a partir de su publicación.

Dado en la Presidencia de la República.—San José, a los seis días del mes agosto del año dos mil tres.

ABEL PACHECO DE LA ESPRIELLA.—El Ministro de Obras Públicas y Transportes, Javier Chaves Bolaños, y el Ministro de Hacienda, Alberto Dent Zeledón.—1 vez.—(Solicitud N° 7138).—C-49300.—(D31346-62958).

RESOLUCIÓN N. 2003 _____

Ministerio de Obras Públicas y Transportes a las 16 horas del 11 de 10 del año dos mil tres.

CONSIDERANDO:

1. Que mediante Decreto Ejecutivo No. 31346-MOPT- H publicado en el Diario Oficial La Gaceta No. 170 del 4 de setiembre del 2003, el Poder Ejecutivo, como Administración Concedente, en relación con actuado por el Consejo Nacional de Concesiones en el procedimiento licitatorio para la “Concesión de Obra Pública con Servicio Público del Corredor San José Caldera”, precisa y asigna las atribuciones y obligaciones que deben asumir las dependencias que integran esa Administración Concedente, para la ejecución de ese proyecto, en particular las que por ley, reglamento y el contrato de concesión corresponden al Consejo Nacional de Vialidad.
2. Que ese mismo Decreto Ejecutivo encarga al Ministro de Obras Públicas y Transportes para que emita, según corresponda, las ordenes y directrices pertinentes a las dependencias y órganos adscritos al MOPT que deben asumir atribuciones y obligaciones en esa contratación.
3. Que de igual forma dispone que el Ministerio de Hacienda es el encargado de asignar al Consejo Nacional de Vialidad fondos adicionales a su presupuesto ordinario para el pago de obligaciones y contingencias que se originen en la ejecución del contrato de concesión.

POR TANTO

El Ministro de Obras Públicas y Transportes:

RESUELVE

- I- De conformidad con lo establecido en la legislación vigente, las atribuciones conferidas por ley al Consejo Nacional de Vialidad

(CONAVI) y al Consejo Nacional de Concesiones (CNC), el Contrato suscrito con la Sociedad COVISA S.A., para la “Concesión de Obra Pública con Servicio Público de la Carretera San José – Caldera (el contrato) y el Decreto Ejecutivo No.31346-MOPT- H, publicado en el Diario Oficial La Gaceta No. 170 del 4 de setiembre del 2003, instruir al CONAVI para que, en coordinación con el CNC, quien actúa a nombre del Poder Ejecutivo como Administración Concedente, asuma las atribuciones y obligaciones que le son propias en la ejecución de este proyecto.

- I- En lo específico, corresponde al CONAVI atender lo concerniente a las especificaciones técnicas de las obras viales objeto de la contratación en sus etapas de diseño, construcción y operación y mantenimiento.
- II- Para los efectos anteriores, deberá el CONAVI designar y comunicar de a la Secretaría Técnica del CNC los funcionarios que integrarán el Equipo Supervisor, atendiendo, para esta designación, los requisitos de idoneidad que se requieran para la atención eficiente de las sucesivas etapas de la ejecución del proyecto, correspondiendo la designación inmediata del personal técnico que debe atender la etapa de condiciones precedentes a la Orden de Inicio de ejecución del contrato.
- III- Son obligaciones del CONAVI en la etapa de condiciones precedentes a la Orden de Inicio:
 - 1- Aprobar los diseños finales de las obras objeto de la concesión Para estos efectos deberá coordinar con las unidades técnicas competentes del MOPT y sus órganos adscritos. Consejo de Seguridad Vial y Consejo de Transporte Público en lo que corresponda.
 - 2- Actualizar, en coordinación con la Dirección General de Planificación del MOPT, el Inventario de las obras existentes que son objeto del contrato de concesión y el de la Red Vial Relevante.
 - 3- Determinar la Inversión realizada en la Sección 2 del Corredor Ciudad Colón – Orotina por concepto de Obras realizadas por CONAVI y que de acuerdo con el Contrato le correspondía a la Sociedad Concesionaria.

- 4- Aseguramiento de los cinco puentes mayores del proyecto bajo la cobertura “Todo Riesgo Obra Civil Terminada”, a partir del inicio de la etapa de condiciones precedentes y durante todo el período de concesión.
- 5- Gestionar ante el Ministerio de Hacienda la asignación oportuna de los recursos financieros que se requieren para atender las siguientes gestiones:
 - a- Conclusión de la totalidad de las expropiaciones.
 - b- Contratación de servicios profesionales para las labores de apoyo que demanda la verificación y aprobación del diseño planos y estudio final del proyecto.
 - c- Pago de expropiaciones adicionales que eventualmente sean requeridas para obras adicionales, tales como marginales, intersecciones, bahías de buses y pasos a desnivel que eventualmente puedan derivarse de la ejecución del contrato.

V- Son obligaciones de CONAVI en la etapa de construcción:

1. Cumplir con todas aquellas obligaciones que en ejercicio de sus funciones le corresponda atender, siguiendo los procedimientos y dentro de los plazos establecidos en el contrato.
2. En el ejercicio de sus potestades de supervisión verificar que se las obras viales que se construyan cumplan las especificaciones técnicas aprobadas.
3. Resolver en coordinación con el CNC, las solicitudes de modificación de las obras y de los servicios objeto del proyecto de Concesión presentadas por el concesionario o bien acordar aquellas que se estimen convenientes para el cumplimiento de la finalidad pública del proyecto de concesión.
4. Gestionar ante el Ministerio de Hacienda la asignación oportuna de los recursos financieros para el pago de los siguientes gestiones:
 - a. Pago de pruebas de laboratorio y topografía a realizar para verificar la calidad de la construcción.
 - b. Financiamiento de obras adicionales

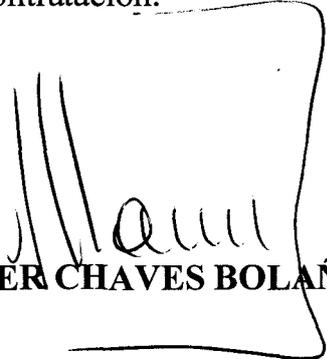
- c. Pago de pólizas de seguros de los 5 puentes mayores
- d. Pago por concepto de imprevistos para reparación de pavimentos de concreto hidráulico en la sección 1 por deterioro ocurrido desde la fecha de la oferta y la fecha de inicio de la construcción.
- e. Pago por concepto de atrasos en el inicio de la construcción del proyecto por causas atribuibles a la Administración.
- f. Pago por sumas originadas por reclamos de terceros por cierre de accesos ilegales.
- g. Pago por sumas originadas en atrasos en la construcción y relocalización de servicios públicos.
- h. Pago por suspensión de la construcción que implique rescate de descubrimientos arqueológicos.

VI. Son obligaciones del CONAVI en la etapa de operación:

- 1. En el ejercicio de sus potestades de supervisión, verificar que el mantenimiento de las obras viales objeto de la concesión se cumpla según los programas y especificaciones técnicas establecidas.
- 2. Resolver, en coordinación con el CNC, las solicitudes de modificación de las obras y de los servicios objeto del contrato de Concesión presentadas por el concesionario o bien acordar aquellas que se estimen convenientes para el cumplimiento de la finalidad pública del proyecto.
- 3. Gestionar ante el Ministerio de Hacienda la asignación de recursos para cubrir el monto de las eventuales erogaciones por concepto de:
 - a. Pago de la garantía de ingresos mínimos si esta es solicitada por el concesionario al CNC.
 - b. Indemnización por la pérdida de demanda originada en el no cobro de peaje en las autopistas General Cañas y Bernardo Soto.

c. Indemnización al concesionario por extinción anticipada de la concesión por causas no atribuibles al concesionario.

- VII. Corresponde al CONAVI la coordinación y gestión de todas aquellas actuaciones, que para la eficiente ejecución del contrato de concesión, deban realizar las demás dependencias y Órganos adscritos del MOPT.
- VIII. En todo caso, para efecto de la ejecución del contrato de concesión, las actuaciones del CONAVI ante el concesionario y en general ante terceros, serán a través del CNC.
- IX. CONAVI en coordinación con el CNC deberán avocarse de inmediato a la elaboración en detalle de los procedimientos y cronogramas de actividades que requiere el cumplimiento de las obligaciones y el ejercicio de las atribuciones que le son propias en la ejecución del contrato de concesión.
- X. En caso de extinción de la concesión por cualquier causa, CONAVI asumirá la administración y control de la totalidad de las obras, bienes y derechos afectos a la concesión.
- XI. CONAVI asignará el más alto grado de prioridad a las gestiones que exige el ejercicio de sus atribuciones y el cumplimiento de sus obligaciones en esta contratación.


JAVIER CHAVES BOLAÑOS

