

REGIMEN JURIDICO SALVADOREÑO
RELACIONADO CON EL REGIMEN DE
CONCESIONES DE OBRA PUBLICA

REGIMEN JURIDICO SALVADOREÑO RELACIONADO CON EL REGIMEN DE CONCESIONES DE OBRAS PUBLICAS

I.- Materia a regular.

Las únicas normas relativas al contrato de concesión de obra pública en la legislación salvadoreña aparecen en los Arts. 120 y 131 N° 30 de la Constitución.

Desde la Constitución de 1939 hasta 1994, las normas primarias establecían que en "toda concesión que otorgue el Estado para el establecimiento de muelles, ferrocarriles, canales u otras obras materiales de servicio público, deberá estipularse, como condición esencial, que después de transcurrido cierto tiempo, no mayor de cincuenta años, tales obras pasarán, por ministerio de ley, en perfectas condiciones de servicio, al dominio del Estado, sin indemnización alguna.- Estas concesiones deberán ser sometidas al conocimiento de la Asamblea Legislativa para su aprobación".

La reforma constitucional aprobada por D.L. N° 166, de 20 de octubre de 1994, publicada en el D.O. N° 196, Tomo 325, de 24 de octubre de 1994, modificó el Art. 120 de la Constitución en los términos en que actualmente se encuentran vigentes, así: "En toda concesión que otorgue el Estado para la explotación de muelles, ferrocarriles, canales u otras obras materiales de uso público, deberán estipularse el plazo y las condiciones de dicha concesión, atendiendo a la naturaleza de la obra y el monto de las inversiones requeridas.- Estas concesiones deberán ser sometidas al conocimiento de la Asamblea Legislativa para su aprobación".

La reforma se limitó a suprimir la exigencia de la reversión de la obra pública al Estado en un período de cincuenta años, lo que permite la construcción y el mantenimiento (en propiedad), por un término indefinido, de la obra pública en manos de concesionario de la misma; esto se mira como un estímulo económico al particular, pues garantiza la seguridad del dominio de la obra. El Art. 131 N° 30 Cn. únicamente ratifica la atribución de la Asamblea Legislativa de aprobar las concesiones a que se refiere el Art. 120 Cn.

El legislador no consideró la posibilidad de que la concesión pueda ser otorgada directamente por la Administración Pública, sin intervención del organismo político del Estado. Muy pocas obras públicas han sido concedidas para su explotación a particulares en toda la historia del país. Se han dado los casos de los muelles de Cutuco y La Libertad, los ferrocarriles y los servicios de distribución de energía eléctrica. En todos estos casos, la contrata formalizada entre el Estado y los concesionarios ha sido aprobada por la Asamblea Legislativa y las condiciones de la concesión determinadas en su totalidad en dicho documento.

El establecimiento de la posibilidad de aprobación ejecutiva de las concesiones requeriría una reforma constitucional, siguiendo el procedimiento, más o menos dilatado, que señala el Art. 248 Cn. Vista la reciente aprobación de la reforma constitucional, resulta bastante improbable su modificación en una fecha próxima. Esto deja al Organo Ejecutivo en la difícil situación de tener que someter cada concesión que otorgue a la

aprobación de un organismo de carácter político, no técnico, lo que puede influenciar negativamente el negocio a llevar a cabo.

Si no hay una reforma constitucional, el Estado tiene la opción de emitir o no una ley sobre concesiones de obras públicas con efectos limitados.

Al no existir una ley general sobre concesiones de obras públicas, la Administración Pública tiene una enorme libertad para establecer los términos de cada una de ellas, puesto que no hay restricción para negociarlos, salvo en lo que establezcan otras leyes particulares; cada contrata deberá contener los términos que la regulan en su totalidad y sus disposiciones tendrán fuerza de ley, puesto que debe ser aprobada por el Organo Legislativo.

Cuestiones que ordinariamente están reguladas por un marco legal general, tales como selección de cocontratante, licitación, normas de ejecución de la obra, normas de explotación de la misma, derechos económicos del concesionario, rescate o revocación de la concesión, etc., deben, en El Salvador, ser consideradas individualmente para cada caso y estipularse claramente en la contrata.

Una ley general de concesiones tendría la ventaja de establecer un marco de referencia sobre la materia a negociar, la forma de hacerlo y los términos que deberán contener las contratas; puede, además, crear un sistema de incentivos para la construcción y manejo de obras públicas por particulares. Sería un sistema que otorgue más seguridad, puesto que establece las reglas del juego con anticipación y permite su conocimiento por los administrados.

Sin embargo, las contrataciones suscritas tienen que ser aprobadas aún por el Organismo Legislativo.

II.- Facultades del Organismo Ejecutivo.

Como se indicó, las disposiciones constitucionales limitan la capacidad del Organismo Ejecutivo para concesionar obras públicas. Esto no quiere decir que éste se encuentre inhibido para buscar la cooperación de los particulares en la administración y manejo de las obras públicas.

Lamentablemente, el arrendamiento de obra pública, un contrato muy utilizado en otros países, por el cual se le concede la administración de instalaciones a los particulares a cambio del pago de un canon periódico, se encuentra limitado aún más que la concesión de obra por disposiciones constitucionales. Así, el Art. 233 Cn. establece: "Los bienes raíces de la Hacienda Pública y los de uso público solo podrán donarse o darse en usufructo, comodato o arrendamiento, con autorización del Organismo Legislativo, a entidades de utilidad general". Por utilidades de utilidad general, debe entenderse personas jurídicas de derecho privado de carácter no lucrativo, que tengan un fin de proyección social.

Una manera de soslayar este obstáculo constitucional, que ha sido sugerida para el manejo de los mercados municipales, sería la creación de **empresas mercantiles con participación del Estado** o de personas jurídicas estatales (el Art. 42 del Código de Comercio faculta expresamente al Estado, las Municipalidades y cualesquiera otras instituciones públicas a ejercer actividades comerciales y

existe una ley especial para la constitución de sociedades de economía mixta, que puede ser un primer paso para la privatización de algunos servicios públicos). En este caso, la entidad pública participaría en la constitución de la sociedad mercantil, aportando como capital a la misma los bienes públicos que prestarán un servicio. El arrendamiento de los bienes aportados se convertiría entonces en una actividad mercantil.

Una solución que ya está siendo utilizada por varias instituciones oficiales autónomas es la **contratación de servicios** de empresas comerciales para la realización de ciertas actividades y el manejo o administración de bienes públicos (contrato que en otros países es denominado "locación de servicios"). En este caso, se trata simplemente de la contratación de particulares para la realización de ciertas labores, en los mismos términos que cualquier empresa privada, previa licitación de la contrata.

El Ministerio de Obras Públicas ha manifestado su interés en el establecimiento de **peajes** para el mantenimiento de carreteras y otras vías públicas. Esta es una solución correspondiente a un problema distinto, solo indirectamente relacionada con el tema de la concesión.

La situación del peaje cambiaría según que el mantenimiento de la carretera fuera concedido a particulares o prestado directamente por el estado.

Si el estado llega a concesionar la carretera a una empresa particular, estaríamos en el caso de una concesión de obra pública, sujeta a las prescripciones de los Arts. 120 y 131 N° 30

de la Constitución. Debería licitarse la concesión, suscribirse la contrata y someterla a la aprobación del Organo Legislativo. El peaje sería establecido en dicha contrata como un precio a recibir por el concesionario para el cubrimiento de sus gastos operativos e inversión y la obtención de una ganancia razonable; su monto puede determinarse en base a una tasa fija, o más adecuadamente, según una fórmula que permita su variabilidad periódica de acuerdo a inflación, aumento de gastos o utilización de la vía. Una ventaja de este tipo de contrato es que el estado se libera de la tarea de tener que realizar el mantenimiento de la obra pública por sí mismo, con la ventaja de que los esquemas administrativos y financieros ágiles de la empresa privada garanticen un mejor estado y mantenimiento de las vías públicas, reduciendo su labor a la de vigilancia del cumplimiento de los términos de la contrata.

Si el mantenimiento de la carretera y cobro del peaje queda en manos del estado, puede constituirse en una función del Gobierno Central (Ministerio de Obras Públicas) o de una institución descentralizada. En cada uno de los casos, el destino de los fondos obtenidos con el cobro del peaje queda sujeto a un régimen particular.

En primer lugar, y antes de considerar la situación de cada uno de dichos casos, debe establecerse cual es la **naturaleza jurídica** del peaje, a fin de determinar cual es la entidad que debe establecerlo y fijar su monto. En otras palabras, se trata de determinar si el peaje constituye un tributo (tasa) o un precio.

Las tasas, de conformidad al Art. 131 Nº 6 de la

Constitución, deben ser decretadas por la Asamblea Legislativa. Los precios, pueden ser fijados por el Organo Ejecutivo; el Art. 153 de las Disposiciones Generales de Presupuestos establece la facultad del Ministerio de Hacienda para fijar los precios de productos suministrados por el Ministerio de Agricultura y Ganadería y agrega que "queda ampliamente facultado para fijar el precio de venta de cualquier otro efecto realizable, determinar la forma en que la venta de de cualquier otro efecto realizable deba verificarse y las tarifas que deban cobrarse por licencias para colocar anuncios, ingresos a centros recreativos, parques de protección de la fauna y flora y para el uso de estados, gimnasios, piscinas, canchas e instalaciones deportivas en general o de lugares y locales ubicados en tales instalaciones de propiedad del Estado...También se faculta al Ministerio de Hacienda para fijar las tarifas que deban cobrarse por el uso de lugares o locales ubicados en las instalaciones de propiedad del Estado, tales como las aduanas fronterizas, las delegaciones de aduanas y en general otros locales que estén al servicio de dicho Ministerio o de cualquier otros, y sus dependencias", etcétera. La disposición como se ve, es enunciativa y no contiene una definición general de los precios que deben ser fijados ejecutivamente, pero el Ministerio fija los de una infinidad de productos y servicios prestados por el Gobierno Central o instituciones autónomas: productos de cemento producidos por la Dirección General de Urbanismo y Arquitectura, libros producidos por la Dirección General de Publicaciones, vacunas producidas por el CENTA, ingreso a los turicentros dependientes del

ISTU, venta de formularios del Registro de Comercio, etc.

Otra disposición constitucional, que puede tener importancia para la consideración de este problema, se encuentra en el Art. 110 inc. 4º que establece que al Estado "le corresponde regular y vigilar los servicios públicos prestados por empresas privadas y la aprobación de sus tarifas, excepto las que se establezcan de conformidad con tratados o convenios internacionales". De conformidad al Art. 37 Nº 19, es competencia del Ministerio de Economía "aprobar las tarifas aplicables a la prestación de servicios esenciales a la comunidad"; esta disposición se ha ampliado a las tarifas de deservicios prestados por el estado en la legislación postal y las leyes de ANDA, ANTEL, CEL y CEPA.

Nuestra legislación da una definición de tasa en el Art. 5 de la "Ley general tributaria municipal", declarando que es un tributo que se genera "en ocasión de los servicios públicos de naturaleza administrativa o jurídica prestados por los Municipios". No es una definición demasiado explícita y podría aplicarse a veces al precio. No hay definición de precio en la ley salvadoreña.

La tasa participa de las características generales de los tributos: es una contribución que el estado puede exigir a los particulares en virtud de su poder de imperio. Se distingue de los demás tipos de tributos en que el hecho generador de la misma es la prestación individualizada de un servicio o la realización de una actividad obligatoria por parte del estado, esto es, es motivada por el ejercicio de una actividad de exclusiva competencia del

estado. Los derechos del registro inmobiliario y de comercio y la extensión de certificaciones de partidas de nacimiento por las alcaldías municipales son ejemplos típicos de tasas, pues la actividad registral referida en estos casos es una actividad que ejerce con exclusividad el estado y no puede ser realizada por los particulares.

El precio, en cambio, no es un ingreso tributario, sino que es nada más el costo de una prestación de un servicio o actividad realizados por el estado. Esta actividad es de solicitud o recepción voluntaria por los particulares, siendo la relación que se establece entre éstos y el estado de naturaleza contractual. Puede provenir de la explotación de bienes públicos (como los cobros de estacionamiento en lotes de propiedad de la Alcaldía Municipal de San Salvador) o de la producción de bienes y servicios por el estado (como los precios de entrada a los espectáculos que se exhibían en los establecimientos del Circuito de Teatros Nacionales). Las actividades por la que se establecen precios no son de exclusiva competencia del estado, sino que pueden, en general, ser ejercidas por los particulares.

Visto esto, consideramos que el **peaje constituiría un precio**. No se impone en virtud del ejercicio de actividades privativas del estado (aunque el mantenimiento de vías públicas siempre ha sido una actividad estatal, nada impide que los particulares puedan desarrollar un sistema de vías de comunicación terrestre en terrenos de su propiedad, de hecho, existen calles privadas), resulta de la explotación de bienes públicos destinados

a su uso por particulares lo que es requerido voluntariamente por éstos y se materializa en virtud de una relación contractual. Existen numerosos ejemplos de situaciones en que el uso de bienes públicos por los particulares está sujeto a un precio fijado por el Organó Ejecutivo: derechos de ingreso a turicentros, sitios arqueológicos y parques nacionales, derechos a establecer locales comerciales en los mismos, parqueos municipales y de CEPA, etc.

Frente a esto, se opone una tradición jurídica, que siempre ha considerado los peajes como una tasa. Las dos leyes que alguna vez establecieron peajes fueron decretadas por la Asamblea Legislativa (un caso similar sucedía con los derechos de los parquímetros municipales, hasta que en virtud de la "Ley general tributaria municipal" se estableció la facultad de los Concejos Municipales de establecerlos, considerándolos como tasas, sin embargo). Esta tradición, en nuestra opinión, es errada, pero su modificación implicaría una extensa labor de convencimiento a muchas instituciones interesadas (Asamblea Legislativa, Ministerio de Hacienda, Ministerio de Economía, Corte de Cuentas de la República) y generará una fuerte polémica. Hemos basado nuestras definiciones de tasa y precio, sobre todo, en las contenidas en el recientemente publicado "Manual de Derecho Financiero" realizado por el equipo del Centro de Investigación y Capacitación Proyecto de Reforma Judicial, y hemos encontrado que los autores del mismo aceptan acriticamente que los peajes son tasas, por haber sido fijados por decreto legislativo.

Por otra parte, está la circunstancia que el Ministerio

de Obras Pública desea, muy razonablemente, tener la facultad de poder determinar los peajes de acuerdo a las necesidades del costo de mantenimiento de las carreteras. No puede hacerlo actualmente porque la ley no lo faculta para ello.

En principio, la facultad del Ministerio de Hacienda de poder fijarlos en virtud de las disposiciones del Art. 153 de las Disposiciones Generales de Presupuestos será controvertida por los partidarios de la posición de que los peajes constituyen tasas. Pero esta misma disposición nos evidencia que la facultad de fijar precios que tenga una determinada oficina pública es establecida por ley y así como ésta la concedió a un determinado ministerio, podría concedersela a otro.

Por tanto, **se recomendaría** la emisión de una **ley general de peajes**, que contemple la facultad de establecerlos en las carreteras que determine el Ministerio de Obras Pública y la facultad de fijar su monto. La ley podría igualmente establecer que el Ministerio recabará el peaje y dará mantenimiento a las carreteras, que lo podrá hacer una institución oficial autónoma, o que podrá ser concesionada toda la actividad a particulares. El Ministerio deberá comprender que necesita el marco general legal para poder cobrar a los particulares por el uso de las carreteras y que el monopolio constitucional para su establecimiento corresponde a la Asamblea Legislativa.

Retomando el problema de la autoridad administrativa que estaría encargada de la actividad, si no se decidiera concesionarla, hemos dicho que puede ser una entidad centralizada

(Ministerio de Obras Públicas) o una institución oficial autónoma.

En el primer caso, se presenta otro problema constitucional, resultante de las estipulaciones del Art. 224 Cn.: "Todos los ingresos de la Hacienda Pública formarán un sólo fondo que estará afecto de manera general a las necesidades y obligaciones del estado". Las únicas excepciones a esta regla son la afectación de determinados ingresos al servicio de la deuda pública y el uso de los bienes donados al estado para el fin estipulado por el donante.

El objeto del restablecimiento de los peajes, para el Ministerio de Obras Públicas, es el empleo de los fondos obtenidos para el mantenimiento de las carreteras, pero el Art. 224 obligaría a que dichos fondos ingresaran al Fondo General de la Nación y dependería de una asignación presupuestaria que, vista la experiencia que siempre se ha tenido, no garantizaría que se cubrirían los costos del mantenimiento de las carreteras en buen estado.

El Art. 11 de las Disposiciones Generales de Presupuestos contemplaba la creación de fondos de actividades especiales destinados a la compra y venta de especies, productos y servicios, producidos o comercializados por las dependencias del Gobierno Central, que eran autorizados por el Ministerio de Hacienda, aunque siempre dentro del marco del presupuesto anual, durante la vigencia del mismo permitían la reinversión de fondos provenientes de una actividad. Las Administraciones de Rentas, el Registro de Comercio, la Dirección General de Publicaciones, el Zoológico Nacional y

otras dependencias del estado gozaron de estos fondos. Sin embargo, la disposición fue derogada recientemente por la "Ley orgánica de administración financiera del estado", que no contempla una disposición similar, más bien, sus disposiciones están orientadas hacia un control y manejo unitario de ingresos públicos.

La situación sería más favorable para una institución oficial autónoma que en virtud del Art. 225 de la Constitución constituye una entidad con un patrimonio especial separado de la masa de la Hacienda Pública y por lo tanto puede hacer ingresar a sus propios fondos los ingresos que perciba y reinvertirlos en el cumplimiento de sus fines. Una ley que creara una institución autónoma puede dar la estructura que se desee al sistema: puede ser una entidad totalmente nueva o una transformación de la Dirección General de Caminos, puede encargarse directamente de la función de construir y reparar carreteras o contratar particulares que lo hagan, puede establecerse la facultad que sea la institución la que determine las carreteras que serán afectadas por el peaje o dejar esta facultad en manos del Ministerio de Obras Públicas, lo mismo la determinación del monto del peaje, puede concederse además la facultad de tramitar la contratación de la concesión de la obra pública, pero la contrata siempre necesitaría aprobación legislativa.

III.- Licitación y contratación.

La licitación de los contratos de construcción de obra pública tienen una base constitución en el Art. 234: "Cuando el

Estado tenga que celebrar contratos para realizar obras o adquirir bienes muebles en que hayan de comprometerse fondos o bienes públicos, deberán someterse dichas obras o suministros a licitación pública, excepto en los casos determinados por la ley".

Las normas sobre licitación y contratación de obras públicas que desarrollan dicho principio constitucional, en cuanto se refiere a construcción de obras públicas, son muy escasas y se encuentran comprendidas en las Disposiciones Generales de Presupuestos, complementadas con las normas de la "Ley de suministros para el Ramo de Obras Públicas".

El Art. 122 de las Disposiciones Generales de Presupuestos establece que las "obras incluídas en el Plan de Inversiones y consignadas en el presupuesto vigente podrán, se podrán sacar a concurso o licitación pública, adjudicar y celebrar el respectivo contrato por el valor total de la obra".

El Art. 137 de la misma ley estipula que las "construcciones, reparaciones, mejoras y acondicionamiento de bienes inmuebles fiscales cuyos gastos se apliquen a las respectivas asignaciones de los distintos ramos de la Administración Pública, podrán efectuarse por contrato celebrado con personas particulares o por el sistema de administración de la oficina interesada.- Cuando la ejecución de los trabajos se lleve a cabo por contrato, la tramitación del negocio la hará el jefe de la respectiva unidad primaria, actuando como Proveedor y sujetándose a las disposiciones de la Ley de Suministros o de la Ley de Suministros para el Ramo de Obras Públicas". Esta ley no

contiene disposiciones específicas sobre los contratos de construcción de obra pública por particulares, prácticamente sólo señala el trámite a seguir. La Dirección General de Presupuesto no ha podido confirmar si se han emitido instructivos que traten sobre estas materias.

La resolución que se tome con respecto a la licitación puede ser apelada para ante el Ministerio de Hacienda, de conformidad al Art. 139 de las Disposiciones Generales de Presupuestos.

Los contratos son suscritos, en cada caso, por el jefe de la unidad primaria, con intervención de la Dirección General de Presupuesto del Ministerio de Hacienda.

En los últimos años se ha hecho el señalamiento de que es necesaria la emisión de una ley general sobre la materia, que garantice la transparencia de las licitaciones, hecho que ha tenido mayor relevancia vistas una serie de recursos judiciales interpuestos en virtud de licitaciones que han causado polémicas en su otorgamiento.

Tampoco existe una ley que regule el contenido o las estipulaciones de los contratos de construcción de obra pública. Las condiciones de construcción son, por lo general, especificadas en los carteles de licitación y son copiadas literalmente en los contratos respectivos. El particular tiene una capacidad mínima para discutir los términos de la contratación y éstos dependen de la voluntad de la Administración Pública de la manera manifestada en el cartel llamando a la licitación y el contrato, lo que también

disminuye la posibilidad de que iniciativas novedosas de los particulares, que pueden beneficiar al estado, sean consideradas.

La emisión de una ley general de concesiones sería la oportunidad para establecer la normativa general sobre la materia en los términos que sean adecuados para la eficiente realización de nuevas obras públicas.

IV.- Etapas de construcción.

Tampoco existen en la ley salvadoreña normas generales sobre la manera a llevarse a cabo la construcción de obras públicas. Las condiciones de las mismas son estipuladas de manera individual en cada contrato de concesión.

Una ley general de concesiones debería contener las normas mínimas que se incluirían en dichos contratos y garantizar un margen de negociación amplio tanto al Estado como a los particulares.

V.- Etapas de explotación.

En vista de que no existen normas generales sobre concesiones en el país, no hay disposiciones legales que se refieran a la explotación de obras concesionadas. Toda la experiencia que se tiene al respecto se origina en contratos específicos para los pocos casos en que se han otorgado.

La misma Constitución parece esperar esto, al determinar en el Art. 120 que, prácticamente, cada concesión será tratada como materia de una ley particular.

Una ley general de concesiones debe contener especificaciones mínimas sobre los términos de la explotación, así como las garantías de que gozarán los particulares para realizar la obra y explotarla, términos todos que deberán incluirse en las contratas.

VI.- Derechos, expropiaciones y servidumbres.

La expropiación tiene una base constitucional (Art. 106 Cn.) y existe una normativa general sobre la materia contenida en la "Ley de expropiación y ocupación de bienes por el estado" que es útil para la apropiación de bienes de los particulares por el estado. No está contemplada en ella la constitución de servidumbres a favor de éste, por lo que el estado debería seguir el procedimiento engorroso del juicio civil ordinario para ello (es por esto que el estado no ha acostumbrado a constituir servidumbres a su favor, sino que expropia a los particulares. Aunque data de 1939, la ley es considerada todavía operante. Aparte de ella, existen varias disposiciones sobre expropiación en leyes especiales de las entidades de servicio público, que también contemplan la constitución de servidumbres a su favor, y en el Código Municipal.

La ley hace una declaratoria de utilidad pública general de la construcción de cierto tipo de obras, lo que es un inconveniente, pues aunque es amplia resulta taxativa, y permite la expropiación de bienes de los particulares para tal fin. Como es obvio, el estado prefiere la cooperación de los particulares y les hace una oferta de compra del bien y sólo en caso de que ésta sea

rechazada, se procede a la expropiación.

La entidad interesada en la ocupación del bien debe dirigir un memorial al Ministerio del Interior que procederá a decretar la utilidad pública de la obra a construir y remitirá la solicitud de expropiación al Juez de Primera Instancia con competencia en materia civil, quien procede sumariamente a oír a las partes para determinar si es necesaria la ocupación de la propiedad. Oídas a las partes, el juez falla, sin más trámite, en el término de ocho días.

Si el juez declara necesaria la ocupación de la propiedad, el Presidente de la República, con la sola vista de la sentencia, emite un decreto ordenando la expropiación, que manda publicar en el Diario Oficial y lo comunica al juez y a las partes conminando a éstas a que se pongan de acuerdo sobre el precio del bien en el término de ocho días; si no se pusieren de acuerdo procede la valuación por medio de peritos nombrados por el juez y la posterior ocupación del mismo.

Las fallas que se atribuyen al procedimiento tienen más que ver con dilaciones burocráticas al tramitar el caso y efectuar el pago del bien que con defectos de la misma. Tampoco tenemos noticia de que algún juez se haya negado a aceptar el criterio del estado sobre la procedencia de la expropiación. Pero aún así no se trata de una ley ágil, sino que establece un procedimiento engorroso y amerita su modificación o sustitución total.

El Código Municipal y otras leyes especiales establecen un procedimiento más rápido, según el cual, en el proceso judicial

el particular, salvo ciertas excepciones, no puede discutir la procedencia o improcedencia de la expropiación sino sólo discutir el precio.

Debe hacerse notar que la posibilidad de la expropiación de bienes por el estado en favor de un concesionario está contemplado en la ley general, así como en las leyes mineras. Sólo tenemos noticias de que esta expropiación estatal en beneficio de tercero se haya hecho así anteriormente en el proceso de reforma agraria, aunque es posible que también se haya hecho para la construcción de viviendas.

VII.- Régimen de garantías a financistas.

No habiendo una ley general sobre concesiones, es obvio que no habrá un régimen sobre garantías del estado a terceros que financien la construcción o el funcionamiento de una obra pública.

No obstante, existe una larga tradición de establecer un régimen de garantía estatal a favor de obligaciones de bonos emitidos por instituciones oficiales autónomas o préstamos concedidos a las mismas e inclusiva a favor de obligaciones de ciertas entidades privadas, como universidades, a favor de organismos financieros internacionales.

En cada caso, la garantía estatal ha sido establecida por autorización legislativa y la intención del legislador constituyente parece que es coincidente con esto, de conformidad al inciso tercero del Art. 228 Cn.: "Sólo podrán comprometerse fondos de ejercicios futuros con autorización legislativa, para obras de

interés público o administrativo, o par la consolidación o conversión de la deuda pública. Con tales finalidades podrá votarse un presupuesto extraordinario".

Ha sido usual en los contratos administrativos, particularmente los de construcción de obra pública, incluir entre sus cláusulas la exigencia de que el contratista rinda fianza de fiel cumplimiento o se asegure contra algún tipo de contingencias. Estas condiciones son, naturalmente, determinadas y pactadas para cada caso en particular.

VIII.- Régimen de garantías y seguros.

No hay normas en la legislación sobre estos temas que puedan aplicarse específicamente a las concesiones, ni de tipo administrativo o mercantiles.

Esto no quiere decir que un régimen de garantías o de seguros no podría estipularse contractualmente. De hecho, tales estipulaciones son comunes en los contratos privados y pueden ser incluídas, a voluntad del estado, en los contratos administrativos.

IX.- Régimen tributario.

El sistema tributario salvadoreño ha sufrido en los últimos años una radical transformación y simplificación, quedando reducidos los tributos al impuesto sobre la renta, impuesto a la transferencia de bienes muebles y a la prestación de servicios (IVA), impuesto a la transferencia de bienes inmuebles (no aplicable en el caso de compra o expropiación por el estado) e

impuestos aduanales y los impuestos indirectos sobre alcoholes, cigarrillos y bebidas gaseosas.

En principio, todos ellos serían aplicables a los concesionarios de obras públicas al realizar los hechos generadores de tales impuestos, en los mismos términos que a todas las demás personas naturales y jurídicas. Las tasas son razonables y no desestimulan la inversión. No prevemos beneficios ni dificultades especiales que les afectarían.

En las contratas de concesión y los contratos aprobados por el estado han abundado las exenciones fiscales, especialmente de impuestos a la importación de productos a utilizarse en la construcción de una obra, pero tales exenciones deben ser aprobadas por la Asamblea Legislativa (Art. 131 N° 6 y 11 Cn.). Tenemos que hacer notar que tal práctica estaría en contra de los principios que orientan al actual gobierno y no dudamos que serían mal vistos por la actual administración tributaria.

Los impuestos municipales varían también de población a población, siendo los más elevados los de San Salvador y Antiguo Cuscatlán. Aunque las tasas no son elevadas, resultan insuficientes para cubrir las necesidades de ambas municipalidades, por lo que está en estudio elevarlas. Ambas municipalidades establecen impuestos especiales a las sociedades y empresas que tengan su domicilio u oficinas en las mismas. Nueva San Salvador ha establecido un impuesto predial; las demás municipalidades tienen impuestos por los servicios prestados.

X.- Régimen conciliatorio o arbitral para disputas.

El arbitraje, como medio alternativo de resolución de conflictos, no es una práctica común en El Salvador, salvo para la resolución de conflictos colectivos de trabajo, donde ha funcionado con relativa eficiencia.

Las principales normas sobre arbitraje se encuentran contenidas en el Código de Procedimientos Civiles, que data de 1886, y llenar al procedimiento arbitral de tantos requisitos y trabas que, en ocasiones, los procesos arbitrales han resultado más dilatados que los judiciales. Se han dado casos en que hasta el nombramiento de los árbitros ha tenido que ser discutido en casación. No vale la pena comentar más sobre la legislación de esta materia, basta decir que no funciona, actualmente y que es inútil pensar que pueda aplicarsela a las disputas entre concesionarios y el estado o entre aquéllos y particulares.

Existe un fuerte movimiento en favor de una legislación ágil sobre arbitraje, encabezado por la Cámara de Comercio, pero no ha despertado mayor interés en las autoridades gubernamentales.

En vista de que las contratas de concesiones deben ser aprobadas por el Organo Legislativo puede establecerse en ellas un régimen especial para la dilucidación de conflictos que se aplique con exclusividad a cada caso y que soslaye las dificultades que crea la legislación común o establecer en régimen especial de arbitraje para las concesiones en la ley general sobre las mismas.

En cuanto al régimen internacional de arbitraje, El Salvador ha ratificado la "Convención interamericana sobre

arbitraje comercial internacional" y ha sido suscriptor de la "Convención sobre el reconocimiento y ejecución de sentencias arbitrales extranjeras" (Convención de Nueva York), pero no la ha ratificado aún.

El inciso segundo del Art. 234 Cn. prohíbe al Estado la celebración de contratos en los que la decisión, en caso de controversia, corresponda a tribunales de un país extranjero, pero nada impide que el Estado se someta voluntariamente a la decisión de un tribunal internacional o a un tribunal arbitral ad-hoc o con carácter internacional.

XI.- Terminación y cesión del contrato.

Tampoco existen en la legislación salvadoreña normas generales relativas a la terminación de los contratos administrativos. Las causales de terminación son estipuladas en las distintas contratas y determinadas para cada caso en particular.

Como es natural, tales causales de terminación son ordinarias y extraordinarias.

Entre las causales ordinarias, las más comunes son la terminación de la obra o el vencimiento del plazo. El plazo está previsto en el Art. 120 Cn. como una de las condiciones de la concesión, aunque ya no se exige un máximo de cincuenta años a las mismas.

La causal extraordinaria más común es el incumplimiento de los términos de la concesión. Hace aproximadamente veinte años fueron hechas terminar las contratas de concesión ferroviarias por

esta causal, retomando el estado el servicio.

XII.- Quiebra.

Las normas sobre quiebra se encuentran contempladas en los Arts. 498 a 552 del Código de Comercio y Arts. 77 a 97 de la Ley de Procedimientos Mercantiles.

La declaración de quiebra debe ser hecha por un Juez de lo Mercantil, a solicitud del comerciante quebrado, sus acreedores o el Ministerio Público. Implica la suspensión de pagos, intervención de la empresa quebrada y llamamiento de concurso de acreedores, a fin de defender sus intereses.

El procedimiento no es especialmente dilatado, pero tampoco es de uso frecuente, ya que en la comunidad comercial está mal visto y haría retirar la confianza que se tenga en los comerciantes, de manera que solo conocemos un caso de quiebra declarada en los últimos años.

XIII.- Modificaciones al contrato y obra por causa de interés público o por mutuo acuerdo.

Al no haber legislación general sobre la materia, obviamente tampoco hay normas sobre la modificación de los contratos de concesión.

Los que hemos podido consultar, los de compañías distribuidoras de energía eléctrica, particularmente, no contemplaban en sus cláusulas normas sobre modificación del contrato, pero fueron renegociados y modificados cuando se dio la

necesidad de hacerlo. De hecho, las contrataciones de concesión de distribución de energía eléctrica que caducaron en 1987 fueron las renegociadas cincuenta años antes.

De manera que, habría gran libertad para estipular contractualmente normas ad-hoc o establecer en la ley normas generales sobre modificación de los contratos de concesión.

XIV.- Multas y sanciones por incumplimiento.

Tampoco existe una normativa general sobre multas y sanciones por incumplimiento de contratos administrativos.

Por lo general, los contratos administrativos, en especial los de construcción de obras públicas, contienen cláusulas penales, que imponen sanciones monetarias por su incumplimiento.

XV.- Intervención de la concesión.

La intervención de la concesión está prevista por la normativa constitucional, en el Art. 110 inc. 3º Cn.: "El Estado podrá tomar a su cargo los servicios públicos cuando los intereses sociales así lo exijan, prestándolos directamente, por medio de las instituciones oficiales autónomas o de los servicios públicos". El objeto de la disposición es garantizar la continuidad del servicio público, pero no está desarrollado en la legislación secundaria.

No se ha dado un caso de intervención de servicios públicos. Los casos más aproximados han sido que han implicado la toma de las instalaciones de servicios ferroviarios y de distribución de energía eléctrica a que nos hemos referido antes,

por la caducidad de las contratas respectivas. Ambos casos fueron resueltos administrativamente.

La ley general de concesiones debería regular al respecto, aunque se presentaría siempre un vacío de ley, con respecto de otros servicios públicos, como el transporte público, que no son autorizados por concesión.

Roberto Vidales.

MARCO GENERAL PARA CONCESION
Y CONSERVACION DE OBRA PUBLICA

REPUBLICA DE EL SALVADOR

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS TRANSPORTE,
VIVIENDA Y DESARROLLO URBANO

MARCO GENERAL PARA CONSECION
Y CONSERVACION DE OBRA PUBLICA

OFICINA COORDINADORA DEL GRUPO DE REFORMA
PARA LA MODERNIZACION DEL MOPTVDU
19 Avenida Sur No 630, San Salvador

SAN SALVADOR, MAYO DE 1996

C O N T E N I D O :

- I. MARCO GENERAL PARA LA CONCESION DE OBRA PUBLICA
- II. ESTRATEGIA Y POLITICAS
- III. PUNTOS CONSIDERADOS RELEVANTES DENTRO DEL
REGIMEN DE CONCESIONES DE OBRAS PUBLICAS
- IV. CONCEPTOS
- V. CONCESION PARA CONSERVACION DE VIAS
- VI. DETERMINACION DE LOS COSTOS Y VALOR DEL PEAJE
- VII. PROFORMA DECRETO IMPLANTACION DE PEAJE

MARCO GENERAL PARA CONCESION DE OBRA PUBLICA

Actualmente, el 95% de la construcción de carreteras ya se contrata del sector privado en El Salvador. Mientras tanto, casi ninguna de las actividades de mantenimiento de carreteras, vías urbanas, y caminos rurales están contratadas con el sector privado. Para reducir la necesidad de Gobierno de obtener financiamiento para estos proyectos y para mejorar la calidad de las obras, muchos gobiernos en América Latina están recurriendo a otorgar concesiones de mantenimiento y esquemas de Build-Own-Operate (BOO) y Build-Own-Operate-Transfer (BOOT).

*Carreteras en
BOT
concesión no es
B*

Hoy en día, la proporción de fondos que se canaliza a proyectos de construcción de autopistas es muy alta, pues casi el 82% del presupuesto de Caminos se relaciona con la construcción de éstas. Como se detalló antes, las estadísticas del Banco Mundial estiman que al darse prioridad a la construcción de nuevas carreteras sobre el mantenimiento en los países en desarrollo, se pierde en promedio de 3 a 4 kilómetros de carreteras potencialmente buenas por cada kilómetro de carretera nueva. El Ministerio de Obras Públicas no puede mantener efectivamente la infraestructura vial existente, mucho menos segmentos de construcción reciente. Por esta razón es necesario proponer un redireccionamiento en las prioridades para la realización de proyectos viales. Esto no significa que no pueda expandirse la red, sino que debería estar en manos del sector privado, guiado por los incentivos de mercado y los lineamientos que el MOP defina. La descripción metodológica es la siguiente:

Los medios más populares para la participación del sector privado en el desarrollo de infraestructura se enmarca en el esquema de "construir-poseer-operar-transferir" (BOOT por sus siglas en Inglés). Actualmente, este esquema es el de mayor enfoque y uso en el desarrollo de la capacidad de infraestructura de propiedad privada. Conlleva responsabilidad privada no solamente por las operaciones a lo largo de un periodo prolongado sino también por el financiamiento, diseño, construcción y mantenimiento de las carreteras. A cambio, la empresa privada tiene derecho a cobrar una cuota a los transportistas comerciales al igual que a los viajeros civiles durante un periodo de usualmente 5-15 años. Al finalizar el periodo de BOOT, la propiedad y responsabilidad de la obra pasaría nuevamente al sector público. Un esquema como éste se ha utilizado en México para la construcción de carreteras nuevas, y ha conducido a la construcción de obras de alta calidad, pero muy costosas para los usuarios. También existen antecedentes de carreteras de cuota en El Salvador, como por ejemplo, la carretera al aeropuerto. Esta obra estuvo administrada por el gobierno, y los resultados no fueron del todo positivos, especialmente por las prácticas corruptas a las que, aparentemente, se prestó la administración de la misma. Esto último se evitaría con una administración privada.

Las concesiones de mantenimiento son similares, pero no se necesitan construir carreteras nuevas. Además, el gobierno puede escoger pagar a los contratistas de mantenimiento por un periodo definido (la concesión) o puede dar una concesión a una compañía para llevar a cabo el mantenimiento y para tener el derecho de

cobrar una tarifa a los usuarios. Los asuntos que siguen aplican a ambos las concesiones de mantenimiento y de BOO Y BOOT.

Lo que este método ofrece es una transferencia completa de la responsabilidad financiera al sector privado, en tanto que se incrementa la calidad de la infraestructura, con eventual control del gobierno en el futuro. Esto permitiría al Gobierno de El Salvador concentrar sus esfuerzos y recursos en devolver las carreteras ya existentes a un determinado nivel de calidad, sin preocuparse por la expansión. Por supuesto, el control de calidad deberá ser efectuado por el Ministerio, para asegurar que se cumplan las metas de la concesión.

Los esquemas BOOT, BOO y mantenimiento por contrato se rigen por las condiciones del mercado y no sólo por la planificación gubernamental - el sector privado sólo se interesará en los esquemas de peajes si el tráfico lo justifica. Por lo tanto, deben efectuarse estudios basados en proyecciones de tráfico en ciertas regiones que demuestren la viabilidad financiera y económica del proyecto y atraigan el interés de sector privado. Actualmente, sólo el 20% del sistema vial está pavimentado y diariamente lo transitan de 500 a 4000 vehículos.

La experiencia de esos esquemas en otros países es la siguiente:

- Es conveniente comenzar con pequeños proyectos de construcción y adquirir experiencia en el manejo de licitaciones y relaciones contractuales.

- Para asegurar el éxito, los beneficios para los inversionistas privados deben estar ligados al desempeño del proyecto.
- Los inversionistas anuentes a soportar riesgos que puedan controlar (tales como los riesgos de construcción), requerirán garantías para aquellos fuera de su control.

Aspectos Legales:

En general, solamente se pueden fijar tarifas para recuperar la inversión, no para obtener ganancias. Para que los esquemas de peajes sean viables, esta ley debe modificarse. Existen apoyo para esta propuesta por parte del Ministro y Viceministro.

Los enfoques BOOT, BOO y Concesiones de Mantenimiento para peaje usan efectivamente las regulaciones por contrato, que pueden restringir la flexibilidad para responder eficientemente a los cambios en el entorno comercial durante el término del mismo. Muchos contratos especifican mecanismos para solucionar disputas a fin de poder manejar los cambios inesperados. Los esquemas requieren un sistema legal y regulatorio efectivo para hacer que los contratos sean compulsivos y salvaguardar los derechos de propiedad de los inversionistas privados y los derechos de los consumidores.

Para facilitar estos tipos de proyectos, hay un amplio rango de apoyo legislativo, regulatorio, y fiscal que necesita dar el Gobierno.

El Gobierno tendrá que proveer autoridad legislativa y reguladora para que el proyecto pueda ser construido y operado en el sector privado porque a menudo los monopolios gubernamentales serán involucrados.

La legislación especial se deberá modificar para autorizar la propiedad privada y operación de las carreteras de peaje. En el área de nuevas carreteras, la autoridad para adquirir tierra para este proyecto por "eminent domain", necesita ser provisto especialmente. no

Como se ha descrito anteriormente, las probabilidades de éxito serán mayores si la autoridad legislativa puede ser obtenida temprano en el proceso, con el poder siendo delegado a un oficial responsable para la implementación, preparado a actuar como el "mentor" del gobierno para el proyecto.

Para atraer inversión y financiamiento de deuda como recurso, los inversionistas necesitarán un sistema legal y regulatorio que favorezca a la inversión extranjera. Esto normalmente asume un sistema legal seguro, apoyado por un sistema judicial al cual puedan recurrir los litigantes del sector privado para solucionar sus querellas. Por ejemplo, se requieren leyes laborales para dejar al sector privado despedir trabajadores con desempeño pobre a un costo razonable.

En materia de impuestos, a menudo el Gobierno hará disponible a estos tipos de proyectos unos programas especiales. Asuntos estándares de tales programas con renunciaciones de impuestos de ingresos locales a la compañía del proyecto para el período de la concesión, una renuncia de impuestos de "withholding" de interés y dividendos pagados a inversionistas extranjeros, y una reducción o eliminación de impuestos locales de ingreso de los salarios de personal extranjero trabajando en el proyecto. La razón para proveer tales beneficios de impuestos es que inversionistas mirarán a los retornos que ellos requieren neto de los impuestos. Por esto, cualquier impuesto simplemente aumentará el costo total del proyecto lo cual el gobierno pagará directamente (tarifa del poder) o indirectamente (cuando un proyecto de peajes tiene que cobrar tarifas más altas o si el gobierno tiene que proveer un período más largo de concesión al contratista). De la misma manera, la razón para proveer renuncia de impuestos locales para personal extranjero, es que el contratista normalmente tendrá que pagar el personal extranjero para la carga adicional de impuestos locales. Tal pago es una parte del costo total del proyecto que, de una manera u otra, será pasado al gobierno o al público de El Salvador.

Componentes Preliminares para una Ley General de Concesión de Obra Pública.

- i) El Gobierno mantendrá el derecho de la propiedad de la obra pública y la titularidad en la prestación del servicio público.

- ii) El concesionario tiene la obligación de cuidar, reparar y mantener la obra y todos los bienes de la concesión y la obligación de prestar el servicio público, de conformidad con la ley, su reglamento y el contrato de concesión.
- iii) El Gobierno puede otorgar concesiones para la construcción, reparación, ampliación, conservación y restauración de obras públicas y su correspondiente explotación, con base a las disposiciones de la ley. (10)
- iv) El Presidente de la República y el Ministro de Obras Públicas otorgarán las concesiones de obras públicas de conformidad con las disposiciones de la ley.
- v) En todo caso, se tomará en consideración el impacto ambiental del proyecto.
- vi) No puede darse en concesión una obra pública cuando su otorgamiento pueda significar una limitación a derechos fundamentales a la salud y la educación (salvo de la gente de la República. Tampoco pueden darse en concesión las obras que sean fundamentales de la seguridad de la República o que afecten la libertad, tranquilidad o seguridad de los habitantes.
- vii) Los derechos y obligaciones del concesionario y, en su caso, de los subcontratistas, no pueden ser cedidos, fideicomisos, o gravados.
- viii) Toda concesión otorgada al amparo de la ley se sujetará al procedimiento de licitación pública.

- xi) El cartel de licitación debe contener las condiciones generales y un extracto de las especificaciones técnicas.
- x) Cuando el oferente no va a construir la obra, total o parcialmente, debe señalar en su propuesta las personas a las que les corresponderá realizarla y aportar los contratos y atestados técnicos y financieros de todos los subcontratistas serán solidariamente responsables por la ejecución de las obras. (Por que)
- xi) Las garantías de participación y de cumplimiento deben rendirse, de conformidad con las reglas y con el Reglamento de la contratación Administrativa.
- xii) Para la selección del concesionario, la administración debe considerar lo siguiente:
 - a) El presupuesto asignado a la obra, sus especificaciones técnicas y el programa de trabajo.
 - b) El pago de las indemnizaciones para las expropiaciones necesarias;
 - c) La modalidad de los servicios que se prestarán y sus beneficios para los usuarios;
 - d) La evaluación económica del proyecto, con análisis de costos, beneficios, y rentabilidad;

- e) La capacidad financiera del oferente y la procedencia de sus recursos;
 - f) La experiencia del oferente en proyectos similares;
 - g) Cualquier otro aspecto de interés público o de importancia específica para la obra o el servicio público de que se trate.
- xiii) El concesionario y, en su caso, los subcontratistas están obligados a cumplir el programa de trabajo hasta la terminación del contrato. Si el programa no se cumple o la obra no se realiza conforme a las especificaciones técnicas acordadas, se declarará la caducidad de la contratación, con pérdida de la garantía rendida y de todos los derechos de concesión.
- xiv) El Gobierno concedente ejercerá una inspección permanente, en toda la etapa de construcción o mantenimiento de la obra, a fin de constatar que se ajusta a las estipulaciones del contrato.
- xv) El concesionario deberá asumir, por su cuenta, la indemnización de los daños que se ocasionen a terceros, como consecuencia de la ejecución del proyecto o de la conservación y explotación de la obra.
- xvi) El concesionario está en la obligación de prestar el servicio con estricta sujeción a las condiciones establecidas en la ley y en el contrato de concesión.

- xvii) El concesionario no podrá destinar la obra, en todo o en parte, a otros fines que no sean los originalmente previstos.
- xviii) En todo momento, el Gobierno deberá ejercer los controles necesarios sobre los bienes y servicios de la concesión, para verificar cumplimiento con la ley y del contrato de concesión.
- xix) La contraprestación que recibirá el concesionario será la tarifa o retribución económica que deberán abonar los usuarios del servicio.
- xx) El concesionario tendrá derecho a solicitar la modificación de tarifas cuando, por razones ajenas a sus obligaciones afecte el equilibrio económico y financiero de la concesión previsto en el contrato.
- xxi) Las tarifas serán generales para todo el público que solicite los servicios.
Se garantiza la igualdad de trato a todos los usuarios.
- xxii) El Gobierno podrá modificar, por razones de interés público, las características de la prestación de los servicios. El concesionario no podrá negarse a continuar prestando el servicio; pero el Gobierno deberá indemnizar o subvencionar el concesionario, si demuestra que la modificación alteró los beneficios económicos que se tuvieron en cuenta en el contrato de concesión.
- xxiii) Se garantiza a todas las personas, la facultad de presentar denuncias, peticiones o quejas ante el

Gobierno, con el objeto de que sean tutelados sus derechos o intereses, lesionados con motivo de la concesión o la prestación de servicio.

xxiv) Son causas de extinción de la concesión:

REDUCIRLAS

- a) La nulidad del acto adjudicatario o del contrato de concesión;
- b) La imposibilidad de cumplimiento, como consecuencia de medidas por los poderes del estado con posterioridad al contrato;
- c) El rescate por causa de interés público;
- d) La caducidad por incumplimiento de concesionario;
- e) La expiración del plazo de la concesión;
- f) Cualquier otra que se establezca en el contrato.

xxv) Cuando se produzca la extinción de la concesión, por cualquier causa, el gobierno recibirá la obra objeto de la concesión, en buen estado y en correcto funcionamiento, libre de gravámenes y sin costo alguno salvo las indemnizaciones que procedan de conformidad con la ley.

xxvi) La nulidad absoluta del contrato de concesión se declara cuando se haya celebrado o tramitado con violación, expresa o implícita, de la disposiciones de la ley.

xxvii) Cuando el concesionario se encontrare en un caso de imposibilidad de cumplimiento, por medidas generales o de orden económico, adoptadas por el Gobierno con

posterioridad al contrato, deberá plantear el asunto ante el Gobierno concedente la que, de inmediato, le dará el correspondiente trámite.

xxviii) Procederá la caducidad de la concesión por las siguientes causas:

- a) El incumplimiento injustificado del programa de trabajo para la ejecución de la obra;
- b) La violación de los principios de legalidad, generalidad, continuidad, adaptabilidad, y eficiencia en la prestación de servicio;
- c) La falta de aplicación de las tarifas autorizadas, en perjuicio de los usuarios;
- d) La declaratoria de quiebra a concurso de acreedores del concesionario;
- e) Cualquier otro motivo de incumplimiento grave en las obligaciones del concesionario, derivados del acto adjudicatorio y de la ley.

Estos son los componentes generales de una Ley General de Concesiones. Según hemos indicado anteriormente, hay detalles que pueden ser añadidos al "esqueleto" de artículos. Por ejemplo, la adición de las renunciaciones de impuestos antes descritas servirían para atraer inversionistas y compañías de construcción locales y extranjeras.

ESTRATEGIA Y POLITICAS

POLITICA DEL GOES

- CONTEXTO DE LA NUEVA POLITICA
- MODERN. DE LA ORGANIZACION SECTOR TRANSP.
- OBJETIVOS BASICOS
- CONDICIONES PARA ALCANZAR LOS OBJETIVOS
- INSTRUMENTOS PARA LA IMPLANTACION
- REALIZAR LA REHAB. CON LA PARTICIPACION DE EMPRESA PRIVADA

OBJETIVOS DE LA POLITICA

- MEJORAR LA GESTION DEL MANTTO. VIAL. CONSIDERANDO LA AMPLIA PARTICIPACION DEL SECTOR PRIVADO.
- SUSTENTABILIDAD DEL SERVICIO.
- EFICIENCIA
- ACCESO UNIVERSAL.
- CALIDAD DEL SERVICIO Y MEDIO AMBIENTE
- REDUCIR LOS COSTOS ADICIONALES EN LA OPERACION Y/O MANTENIMIENTO

CONDICIONES BASICAS

- MARCO LEGAL E INSTITUCIONAL
- SEPARACION DE LOS PAPELES: ESTADO Y SECTOR PRIVADO
- ESQUEMA REGULATORIO
- ESTRUCTURA EFICIENTE DEL SECTOR
- PROPIEDAD DEL SECTOR

PROBLEMAS EN RELACIONES PUBLICO/PRIVADO

- MULTITUD DE ACTORES - OBJETIVOS
- POCA EXPERIENCIA
- COMPROMISO DEL GOBIERNO
- ASIGNACION DE BENEFICIOS

PROBLEMAS EN EL PROCESO

- EXTREMA COMPLEJIDAD, MUCHOS ACTORES
- MULTITUD DE RIESGOS
- PRESION DE TIEMPO
- NINGUNA EXPERIENCIA
- CLARIDAD, TRANSPARENCIA, FLEXIBILIDAD

PAPEL DEL SECTOR PRIVADO

- COMPROMETER RECURSOS PROPIOS
- COMPARTIR BENEFICIOS
- BUENA PREPARACION
- RESPONSABILIDAD

PAPEL DEL SECTOR PUBLICO

- PROGRAMA MACROECONOMICO
- DESARROLLO DE MERCADOS FINANCIEROS Y DE CAPITAL
- DARLE PRIORIDAD A LAS ACTIVIDADES DE PARTICIPACION DEL SECTOR PRIVADO

INSTRUMENTOS DEL GOES

- DIALOGO DE POLITICAS
- GARANTIAS AL SECTOR PRIVADO
- COOPERACION TECNICA
- CONVOCATORIA Y ASESORIA

ESTRATEGIA DEL GOES

INSTRUMENTOS

- REFORMA SECTORIAL
- MODERNIZACION DEL ESTADO
- COOPERACION TECNICA

ESTRATEGIA DEL GOES

- GESTIONAR EL FINANCIAMIENTO ANTE ORGANISMOS INTERNACIONALES P/EJECUTAR Y CONSERVAR OBRAS.
- REORDENAR LA ESTRUCTURA ORGANIZATIVA Y FUNCIONAL DE LAS ENTIDADES ENCARGADAS DEL MANTENIMIENTO EJECUTADO POR CONTRATO.
- FORTALECER LOS CONOCIMIENTOS CON LA TRANSFERENCIAS DE TECNOLOGIA.
- CAPACIDAD DE CONVOCATORIA, ASESORIA
- MANTENER LA POLITICA DE NO CONTRATACION CON EL OBJETO DE RACIONALIZAR LOS COSTOS FIJOS DEL ESTADO

ESQUEMA DE LA PRESENTACION

- ETAPAS DEL PROYECTO Y CATEGORIAS DE RIESGOS

- TIPOLOGIA DE RIESGOS Y SU MITIGACION

RIESGOS DURANTE LA CONSERVACION

- COSTO
 - OPORTUNIDAD
 - CALIDAD
 - MITIGACION
-
- FONDOS DE COMPENSACION
 - GARANTIAS DEL CONTRATISTA
 - PRECIO FIJO
 - MULTAS
 - PROMOTOR
 - SEGUROS

RIESGOS Y SU MITIGACION

ETAPAS DEL PROYECTO Y CATEGORIAS DE RIESGO

- CONSERVACION :
 - COMERCIALES
 - FINANCIEROS
 - POLITICOS
 - LEGALES
 - FUERZA MAYOR, AMBIENTALES

RIESGOS COMERCIALES I

- CANTIDAD Y PRECIO DE PRODUCTOS
- CONTRATO DE CONSERVACION
- GARANTIAS DEL ESTADO
- PAGOS SUPLETORIOS

RIESGOS COMERCIALES II

- RIESGO INFLACIONARIO
- RIESGO TECNOLÓGICO
- LABORAL

RIESGOS FINANCIEROS I

- RIESGO CAMBIARIO
 - OPCIONES
 - FONDOS DE GARANTIA
 - COBERTURA NATURAL
 - MERCADOS DE CAPITALLES LOCALES
- TASA DE INTERESES
 - OPCIONES, TOPES
 - FONDOS DE GARANTIA

RIESGOS FINANCIEROS II

- FINANCIAMIENTO
 - FONDOS DE RESERVA
 - FIANZA SOLIDARIA (ACUERDO/SOCIOS)
 - FINANCIAMIENTO A PLAZOS CONSISTENTES
 - FINANCIAMIENTO CONTINGENTE
 - ADECUADA CAPITALIZACION

RIESGOS POLITICOS

- SEGUROS DE RIESGO POLITICO
 - INCONVERTIBILIDAD
 - EXPROPIACION
 - DELINCUENCIA
- DE POLITICA
 - INCUMPLIMIENTO CONTRACTUAL
 - PERMISOS
 - REGULACION
 - CONTROLES
 - FISCALES

RIESGOS REGULATORIOS

- ESTRUCTURA DEL MERCADO
 - TERMINACION DE LA CONCESION
- VOLUMENES Y TARIFAS
- CALIDAD DEL SERVICIO
- SEGURIDAD
- MEDIO AMBIENTE

RIESGOS LEGALES

- SEGURIDAD JURIDICA
- DERECHOS DE PROPIEDAD
- PROTECCION DEL CONSUMIDOR
- LEGISLACION COMERCIAL (MONOPOLIOS, COMERCIO INTERNACIONAL.)
- RESOLUCION DE DISPUTAS

RIESGOS PARA EL ACEEDOR

- DEL PROYECTO
 - LOS ANTERIORES
- DE PROMOTORES/GERENTES
 - CAPACIDAD FINANCIERA/GERENCIAL
 - CONSECUENCIAS
 - CAPITAL (MONETARIO Y PRESTIGIO) COMPROMETIDO
 - CONFLICTO DE INTERESES (SUPLIDOR/PROMOT.)

PUNTOS CONSIDERADOS RELEVANTES DENTRO DEL REGIMEN DE
CONCESIONES DE OBRAS PUBLICAS.

1. Carencia de una Ley Especial que regule la Concesión.

No existe dentro de nuestra Legislación Salvadoreña, una normativa especial que regule este tipo de Contratos, las únicas normas relativas al Contrato de Concesión de Obra Pública, aparecen en los Arts. 120 y 131 No. 30 de nuestra Constitución; por lo que las condiciones de la Concesión deben ser determinados en su totalidad en un Contrato, por lo tanto La Administración Pública tiene una enorme libertad para establecer los términos de cada una de ellas, puesto que no hay restricción para negociarlos.

Aspectos que ordinariamente están regulados por un Marco Legal General, tales como selección de Contratante, Licitación, Normas de Ejecución de la Obra, Normas de Explotación de la misma, derechos económicos del Concesionario, rescate o revocación de la concesión, etc., deben en nuestro país, ser considerados individualmente para cada caso y estipularse claramente en el Contrato.

Una Ley General de Concesiones tendria la ventaja de establecer un marco de referencia sobre la materia a negociar, la forma de hacerlo y los términos que deberán contener los contratos; pueden ademas, crear un sistema de incentivos para la construcción y manejo de obras públicas, por particulares. Sería un sistema que otorgue mas seguridad puesto que establece las reglas del juego con anticipación y permite su conocimiento por los Administrados, y en el que serían desarrolladas las figuras jurídicas que darían seguridad y certeza al estado en esta materia.

2. Normativa Constitucional al sometimiento y conocimiento de la Asamblea Legislativa, para la aprobacion de la concesión.

Nuestra constitución en el Art. 120 determina que " en toda concesión que otorgue el Estado para la explotación de muelles, ferrocarriles, canales, u otras obras materiales de uso público, deberán estipularse el plazo y las condiciones de dicha concesión, atendiendo a la naturaleza de la obra y el monto de las inversiones requeridas. Estas concesiones deberán ser sometidas al conocimiento de la Asamblea Legislativa para su aprobación."

Esta disposición permite la construcción y el mantenimiento en propiedad, por un término indefinido, de la obra pública en manos del concesionario de la misma; esto es visto como un estímulo económico al particular, pues garantiza la seguridad del dominio de la obra. El Art. 131 No. 30 Cn. únicamente ratifica la atribución de la Asamblea Legislativa de aprobar las concesiones a que se refiere el Art. 120 Cn.; por lo tanto, no existe la posibilidad de que la concesión pueda ser otorgada directamente por la administración Pública sin intervención del Organismo Político del Estado. Concluimos de lo anterior, de que el establecimiento de la posibilidad de aprobación ejecutiva de las concesiones requeriría una reforma constitucional, siguiendo el procedimiento que señala el Art. 248 cn., lo cual resulta bastante improbable en vista de una reciente reforma que sufrió el Art. 120 Cn., en lo referente a suprimir la exigencia de la reversión de la obra pública al estado en un periodo de 50 años.

Esto deja al Organismo Ejecutivo en la difícil situación de tener que someter cada concesión que otorgue a la aprobación de un Organismo con carácter político, no técnico, lo que puede influenciar negativamente el negocio a llevar a cabo. Si no hay una reforma constitucional, el Estado tiene la opción de emitir o no una Ley sobre Concesiones de Obras Públicas con efectos limitados.

Por otra parte, el Art. 193 Cn., No.10 establece que corresponde al Fiscal General de la República velar porque en las Concesiones de cualquier clase otorgadas por el Estado se cumpla con los requisitos, condiciones y finalidades establecidas en las mismas y ejercer al respecto las acciones correspondientes.

3. No existe un Régimen Especial sobre garantías para con terceros que financien la construcción o el funcionamiento de una obra bajo el régimen de concesión de obra pública. Pese a esto han existido casos en que se ha establecido un régimen de garantía estatal a favor de obligaciones de bonos emitidos por Instituciones Oficiales Autónomas o Préstamos concedidos a las mismas e inclusive a favor de obligaciones de ciertas Entidades Privadas, como Universidades, a favor de Organismos Financieros Internacionales.

Para establecer una garantía estatal, en todo caso debe existir autorización legislativa, tal como lo establece el Art. 228 Cn., " Solo podrán comprometerse fondos de ejercicios futuros con autorización legislativa, para obras de interés público o administrativo o para la consolidación o conversión de la deuda pública, con tales finalidades podrá votarse un presupuesto extraordinario".

En los Contratos Administrativos es usual que se establezca una cláusula en la que el Contratista se compromete a rendir fianza de fiel cumplimiento o se asegure contra algún tipo de contingencias. Estas condiciones son determinadas y pactadas para cada caso en particular.

4. Repercusiones que puedan derivarse de la quiebra del Concesionario.

La declaración de quiebra debe ser hecha por un Juez de lo Mercantil, a solicitud del Comerciante quebrado, sus acreedores o el Ministerio Público. Implica la suspensión de

pagos. intervención de la empresa quebrada y llamamiento de concurso de Acreedores a fin de defender sus intereses.

Este procedimiento no es de uso frecuente, ya que en la comunidad comercial está mal visto y haría retirar la confianza que se tenga en los comerciantes.

5. Inexistencia de legislación especial sobre constitución de servidumbres a favor del Estado.

El Estado por lo tanto, debe seguir el procedimiento engorroso del juicio civil ordinario para ello, es por esto que el Estado no ha acostumbrado constituir servidumbres a su favor, sino que expropia a los particulares en base a una disposición Constitucional (Art. 106 Cn) y una "Ley General de Expropiación": además existen varias disposiciones sobre expropiación en leyes especiales de las Entidades de servicio público y en el Código Municipal.

La "Ley General de Expropiación y ocupación de bienes por el Estado", contempla un procedimiento al cual se le han atribuido fallas que tienen más que ver con dilaciones burocráticas al tramitar el caso y efectuar el pago del bien que con defectos de la misma.

El estado prefiere la cooperación de los particulares y les hace una oferta de compra del bien, y solo en caso de que esta sea rechazada se procede a la expropiación.

Debe hacerse notar que la expropiación de bienes por el Estado en favor de un Concesionario, está contemplada en la Ley General, así como en la Ley de Minería. Solo tenemos noticias de que ésta expropiación estatal en beneficio de tercero se haya hecho así anteriormente en el proceso de reforma agraria, aunque es posible que también se haya hecho para la construcción de viviendas.

6- Establecimiento de Peajes.

Definición de Peaje:

Precio que debe abonar todo vehículo automotor, por el derecho de circular por caminos construídos especialmente para su uso, destinándose su producido a cubrir los gastos de construcción, de mantenimiento y de administración de tales caminos como también la utilidad de la Empresa.

Para el establecimiento de peajes debemos tomar en cuenta algunos aspectos: tales como el que el mantenimiento de la carretera fuera concedido a particulares o prestado directamente por el Estado, la naturaleza jurídica del peaje y el impacto político que podría ocasionar.

Si el Estado llega a concesionar la carretera a una empresa particular, estaríamos en el caso de una concesión de obra pública, sujeta a las prescripciones de los artículos 120 y 131 No. 30 de la Constitución, siguiendo el procedimiento de Licitación y sometiendo el Contrato a aprobación de la Asamblea Legislativa. El peaje sería establecido en dicho Contrato como un precio a recibir por el Concesionario para cubrir sus gastos operativos e inversión y la obtención de una ganancia razonable; su monto puede determinarse en base a una tasa fija, o más adecuadamente según una fórmula que permita su variabilidad periódica de acuerdo a inflación, aumento de gastos o utilización de la vía. Una ventaja de este tipo de Contrato es que el Estado se libera de la tarea de tener que realizar el mantenimiento de la obra pública por sí mismo, con la ventaja de que los esquemas administrativos y financieros ágiles de la empresa privada garanticen un mejor estado y mantenimiento de las vías públicas, reduciendo su labor a la de vigilancia del cumplimiento de los términos contractuales.

Si el mantenimiento de la carretera y cobro del peaje queda en manos del Estado, puede constituirse en una función del Ministerio, o de una Institución descentralizada. En cada uno de los casos, el destino de los fondos obtenidos con el cobro del peaje queda sujeto a un régimen particular.

En cuanto a la naturaleza jurídica del peaje, podemos decir que es necesario establecerla para así poder determinar cual es la Entidad que debe establecerlo y fijar su monto.

Si consideramos al peaje como un precio, existe la ventaja que sería fijado directamente por el Organó Ejecutivo, no sería necesaria la participación de la Asamblea Legislativa para fijarlo, podría dársele la facultad de fijar precios al Ministerio de Hacienda en conjunto con el Ministerio de Obras Públicas, a través de una Ley de Peaje, que en la actualidad es inexistente.

Existe una tradición jurídica que siempre ha considerado los peajes como una tasa. Las dos leyes que alguna vez establecieron peajes fueron decretadas por la Asamblea Legislativa: la modificación de esta tradición implicaría una extensa labor de convencimiento a muchas Instituciones interesadas (Asamblea Legislativa, Ministerio de Hacienda, Ministerio de Economía, Corte de Cuentas de la República), generando una fuerte polémica, por tanto, es recomendable emitir una Ley de Peajes, que contemple la facultad de establecerlos en las carreteras que determine el Ministerio de Obras Públicas y la facultad de fijar su monto. A la vez estableciendo que el Ministerio recabara el peaje y dará mantenimiento a las carreteras, que lo podrá hacer una Institución Oficial Autónoma o que podrá ser concesionada toda la actividad a particulares. Actualmente existe un Anteproyecto de Ley de Peaje realizado por el MOPTVDU, tomando en cuenta todos los aspectos descritos anteriormente.

En cuanto al impacto político podemos decir, que en estos momentos a las puertas de un nuevo proceso electoral, no sería conveniente la implantación de una tarifa de peaje; ya que si tomamos en cuenta que fueron derogadas por Decreto con fecha 31 de marzo de 1993, los Derechos o Tasas por el tránsito de vehículos automotores, tanto en la Autopista de San Salvador, El Portezuelo, como de San Salvador, Santo Tomás, Olocuilta, Aeropuerto El Salvador, La Herradura y Zacatecoluca; debido a que no cumplieron con la finalidad para la que fueron creadas y que por el contrario fueron considerados como un obstáculo en el flujo vehicular por las citadas carreteras, repercutiendo en costos adicionales para los usuarios de los mismos y además, que uno de los objetivos de la Modernización Tributaria es reducir las cargas impositivas; creemos que resultaría bastante difícil implantar la cultura del peaje en nuestro país; ya que esto originaría un desgaste político para nuestro gobierno.

CONCLUSION

Por no existir Regulaciones Jurídicas especiales en Concesión de Obra Pública, ni la Jurisprudencia necesaria, resulta difícil estudiar las repercusiones que puedan tener las diferentes áreas legales que intervienen en esta clase de contrato; por lo que se hace necesario que la escasa norma general contemplada en nuestra legislación sea analizada por personas que tengan la vivencia en países donde exista este tipo de Contrato.

PUNTOS CONSIDERADOS RELEVANTES DENTRO DEL REGIMEN
DE CONCESION DE OBRA PUBLICA

1- ¿SE DESEA LA PARTICIPACIÓN DEL SECTOR PRIVADO?

LA EJECUCIÓN DE OBRA PÚBLICA DEBE SER REALIZADA A TRAVÉS DE UNA EMPRESA A QUIÉN EL ESTADO NO REMUNERARÁ POR MEDIO DE UN PRECIO, SINO ACORDÁNDOLE DURANTE UN PLAZO DETERMINADO LA EXPLOTACIÓN DE LA OBRA CONSTRUÍDA, LOGRÁNDOSE ASÍ REDUCCIÓN DE EMPRÉSTITOS.

2- ¿ CUAL SERÁ EL RITMO DE LA CONCESIÓN EN EL SECTOR PÚBLICO?

LAS OBRAS A CONCESIONAR DEBEN SER OTORGADAS EN FORMA GRADUAL, GENERÁNDOSE ASÍ UN AMBIENTE DE CONFIANZA A LOS INVERSIONISTAS Y AL CONGLOMERADO SOCIAL.

3- ¿ EXISTEN RESTRICCIONES LEGALES A LA INVERSIÓN PRIVADA?.

LA CONSTITUCIÓN DE LA REPÚBLICA PREVEE LA INVERSIÓN PRIVADA VÍA CONCESIÓN PARA LA EXPLOTACIÓN DE OBRAS MATERIALES DE USO PÚBLICO. DICHAS CONCESIONES DEBERÁN SER SOMETIDAS AL CONOCIMIENTO DE LA ASAMBLEA LEGISLATIVA PARA SU APROBACIÓN, ART. 120-131 # 30 CN.

4- ¿ EXISTE UNA LEY DE CONCESIONES?.

LA FALTA DE REGULACIÓN JURÍDICA PARA LA CONCESIÓN DE LA OBRA PÚBLICA, GENERARÍA POSIBLE INSEGURIDAD AL INVERSIONISTA EN LAS ÁREAS DE IMPUESTO, GARANTÍA PARA FINANCIEROS, NORMATIVA PARA LICITAR, ADJUDICAR, CONTRATAR, LA QUIEBRA DEL CONCESIONARIO, ROL Y PARTICIPACIÓN DEL CONCEDENTE Y CONCESIONARIO, COMPETENCIAS DE INSTITUCIONES GUBERNAMENTALES, INCENTIVOS A CONCESIONARIOS, SUBSIDIOS ESTATALES, PEAJE, PROCESO PARA SOLUCIONAR CONFLICTOS; Y EN GENERAL EL MARCO NORMATIVO Y PROCEDIMENTAL NECESARIO HASTA DESARROLLAR UNA LEY CON IGUALDAD DE DERECHOS Y OBLIGACIONES PARA LAS PARTES QUE INTERVIENEN EN LA CONCESIÓN.

5- ¿ ES NECESARIA LA CREACIÓN DE UNA LEY DE CONCESIÓN DE OBRA PÚBLICA?

LA LEY DE CONCESIONES DARÍA LA CERTEZA JURÍDICA AL DEFINIR EL MARCO NORMATIVO DE ÉSTA, PUDIENDO EL INVERSIONISTA CONOCER EL RÉGIMEN CON ANTICIPACIÓN Y GARANTIZANDO AL ESTADO SEGURIDAD LEGAL EN ESTE TIPO DE CONTRATOS.

PEAJE ESTATAL

1- ¿ EXISTE LEY DE PEAJE ?.

SE HACE NECESARIA LA CREACIÓN DE UNA LEY QUE REGULE EL USO DE LAS DIFERENTES CARRETERAS DEL PAÍS, MEDIANTE EL ESTABLECIMIENTO DE PEAJE.

2. ¿ QUE DEBE REGULAR LA LEY DE PEAJE?

- A) EL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTE, VIVIENDA DESARROLLO URBANO, DEBE TENER LA FACULTAD PARA DETERMINAR LAS CARRETERAS A LAS QUE SE ESTABLECERÁ PEAJE PARA SU USO.
- B) EL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTE, VIVIENDA Y DESARROLLO URBANO, DEBE FIJAR LOS DERECHOS DE PEAJE PARA EL TRÁNSITO VEHICULAR EN CARRETERAS SELECCIONADAS POR ESTE.
- C) LOS MONTOS QUE SE PERCIBAN EN CONCEPTO DE PEAJE, DEBEN INGRESAR A UN FONDO DE ACTIVIDADES ESPECIALES A FAVOR DEL MOPTVDU, PARA QUE ESTE LOS INVIERTA EN LA CONSTRUCCIÓN, MANTENIMIENTO, CONSERVACIÓN, AMPLIACIÓN Y RECONSTRUCCIÓN DE LAS VÍAS.

3- ¿ ES NECESARIO IMPONER PEAJE EN CIERTAS CARRETERAS?

CON EL OBJETO DE CAPTAR RECURSOS ECONÓMICOS PARA LA CONSTRUCCIÓN, AMPLIACIÓN, RECONSTRUCCIÓN, MANTENIMIENTO Y CONSERVACIÓN DE VÍAS, ES CONVENIENTE FIJAR UN PRECIO QUE DEBE PAGAR EL USUARIO DE ÉSTAS, DEBIDO A QUE LA CARENCIA DE RECURSOS FISCALES PARA INVERSIÓN VIAL HA SIDO SUPLIDA CON EMPRÉSTITOS INTERNACIONALES QUE HAN SIGNIFICADO INCREMENTO ALARMANTE DE LA DEUDA PÚBLICA.

C O N C E P T O S

CONCESION:

DERECHO QUE EL ESTADO ACUERDA CON PARTICULARES PARA LA CONSTRUCCION, CONSERVACION Y GESTION DE UNA DETERMINADA OBRA O RED DE USO PUBLICO, CONSTRUIDA SOBRE BIENES NACIONALES DE USO PUBLICO O FISCALES SUJETO A PLAZO, Y SOMETIDO A UN REGIMEN REGULATORIO CONTRACTUAL, EN QUE EL PAGO DE LA INVERSION Y COSTOS OPERACIONALES SE EFECTUA POR LOS USUARIOS, QUE PUEDE SER COMPLEMENTADO CON UN SISTEMA DE APORTES O PAGOS DEL ESTADO AL CONCESIONARIO O DE ESTE AL ESTADO.

CONSERVACION DE OBRA:

ACCION TENDIENTE A MANTENER LOS ESTANDARES QUE CORRESPONDEN AL FUNCIONAMIENTO PREDETERMINADO DE UNA CONSTRUCCION, CON EL PROPOSITO DE QUE ESTOS RECUPEREN EL NIVEL DE SERVICIOS PARA LO QUE FUE PROYECTADA LA OBRA, TANTO EN CANTIDAD COMO CALIDAD.

PEAJE :

PRECIO QUE DEBE ABONAR TODO VEHICULO AUTOMOTOR POR EL DERECHO DE CIRCULAR POR CAMINOS CONSTRUIDOS ESPECIALMENTE PARA SU USO, DESTINANDOSE LO PRODUCIDO A CUBRIR LOS GASTOS DE CONSTRUCCION, DE MANTENIMIENTO Y DE ADMINISTRACION DE TALES CAMINOS, COMO TAMBIEN LA UTILIDAD DE LA EMPRESA.

REGIMEN DE CONCESION DE OBRA PUBLICA

MARCO JURIDICO PARA CONCESION DE OBRA PUBLICA:

- * EL ARTICULO 120 DE LA CONSTITUCION DE LA REPUBLICA, ESTABLECE LA CONCESION DE OBRAS MATERIALES DE USO PUBLICO, SIN ESTABLECER COMO REQUISITO INDISPENSABLE LA EXISTENCIA DE UNA LEY DE CONCESIONES.
- * LOS ARTICULOS 120 Y 131 # 30 DE LA CONSTITUCION DE LA REPUBLICA ESTABLECEN EL SOMETIMIENTO Y CONOCIMIENTO DE LA ASAMBLEA LEGISLATIVA PARA LA APROBACION DE LA CONCESION.
- * AL NO EXISTIR UNA LEY DE CONCESIONES SE DEBE DETERMINAR TODO EL MARCO NORMATIVO EN LOS DOCUMENTOS DE LA LICITACION PUBLICA Y EN EL CONTRATO RESPECTIVO.
- * CON LA CREACION DE UNA LEY DE CONCESIONES SE REGULARIA CON CERTEZA JURIDICA EL MARCO NORMATIVO DE ESTA, PUDIENDO EL INVERSIONISTA CONOCER EL REGIMEN CON ANTICIPACION EN SU DIVERSIDAD DE AREAS TALES COMO IMPUESTOS, GARANTIAS ESTATALES PARA FINANCIEROS, NORMATIVA PARA LICITAR, ADJUDICAR, CONTRATAR, ASPECTOS QUE REGULEN LA QUIEBRA DEL CONCESIONARIO, ROL Y PARTICIPACION DEL CONCEDENTE Y CONCESIONARIO, COMPETENCIAS INSTITUCIONALES, INCENTIVOS AL CONCESIONARIO, SUBSIDIOS ESTATALES, PEAJE O TARIFA, PROCEDIMIENTO ESPECIAL PARA SOLUCIONAR CONFLICTOS, ARBITRAJE, GARANTIAS QUE DEBE RENDIR EL CONCESIONARIO; Y EN GENERAL EL MARCO NORMATIVO Y PROCEDIMENTAL ESPECIFICO PARA ESTE TIPO DE CONTRATOS HASTA DESARROLLAR UNA LEY EQUITATIVA PARA LAS PARTES QUE INTERVIENEN EN LA CONCESION.

**PROCESO DE LA LICITACION PUBLICA EN CONCESION:
(MOPTVDU, MINISTERIO DE HACIENDA Y MINISTERIO DE ECONOMIA).**

- * AVISO DE LICITACION PUBLICA (INVITACION).
- * RETIRO DE DOCUMENTOS DE LICITACION.
- * PRESENTACION DE OFERTAS.
- * EVALUACION DE OFERTAS.
- * ADJUDICACION DE LA CONCESION.
- * CELEBRACION DEL CONTRATO DE CONCESION.
- * APROBACION DE LA ASAMBLEA LEGISLATIVA.
- * INICIO DE LA CONCESION.

ANTECEDENTES DE CONCESIONES DE OBRA EN EL PAIS:

- MUELLES CUTUCO Y LA LIBERTAD.
- FERROCARRILES.
- SERVICIOS DE DISTRIBUCION ELECTRICA

JUSTIFICACIONES PARA CONCESIONAR OBRA PUBLICA:

- * BAJO EL REGIMEN ECONOMICO ACTUAL SE EXIGE QUE EL ESTADO BRINDE MEJORES SERVICIOS, PERMITIENDO A LA EMPRESA PRIVADA INSERTARSE EN EL ESQUEMA GLOBALIZADO PARA QUE A TRAVES DE LA COMPETENCIA PRIVADA, ESTOS DESTINEN RECURSOS EN LA FINANCIACION DE OBRAS.
- * EL INCONVENIENTE ENDEUDAMIENTO PUBLICO.
- * DEFICIENCIA DEL ESTADO EN CONSTRUCCIONES Y MANTENIMIENTO DE VIAS POR EL SISTEMA DE ADMINISTRACION.

PARTICIPACION DEL SECTOR PRIVADO:

LA EJECUCION DE OBRA PUBLICA O LA CONSERVACION DE ESTA DEBE SER REALIZADA A TRAVES DE UNA EMPRESA A QUIEN EL ESTADO NO REMUNERARA POR MEDIO DE UN PRECIO, SINO ACORDANDO DURANTE UN PLAZO DETERMINADO LA EXPLOTACION DE LA OBRA CONSTRUIDA, LOGRANDOSE ASI REDUCCION DE EMPRESTITOS.

CLAUSULAS FUNDAMENTALES DEL CONTRATO DE CONCESION:

- * OBJETO DEL CONTRATO.
- * PLAZO DE LA CONCESION.
- * TARIFAS O PRECIO (MOPTVDU, MINISTERIO DE HACIENDA, MINISTERIO DE ECONOMIA)
- * DERECHOS Y OBLIGACIONES DEL CONCEDENTE Y CONCESIONARIO.
- * GARANTIAS O FIANZAS DEL CONCEDENTE Y CONCESIONARIO.
- * SUPERVISION Y CONTROL DE LA CONCESION.
- * SANCIONES - MULTAS
- * EXTINCION DE LA CONCESION.
- * SOLUCION DE CONFLICTOS.
- * JURISDICCION.
- * SUBCONTRATOS.
- * MODIFICACIONES DE LA CONCESION Y PROCEDIMIENTO.
- * FORMULA O PROCEDIMIENTO DE AJUSTE DE TARIFA O PRECIO.
- * FISCALIZACION - AUDITORIA.
- * SUBSIDIOS ESTATALES.
- * CESION DEL CONTRATO.

ESTRUCTURA DEL PEAJE:

- * DEBERAN CONSIDERARSE PORCENTAJES DE SU DISTRIBUCION POR LO RECAUDADO, TANTO PARA EL CONCESIONARIO COMO PARA EL ESTADO.
- * ESTE MARCO REGULATORIO DEBERÁ ESTABLECERSE EN TRILOGIA CON LOS MINISTERIOS DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTE, VIVIENDA Y DESARROLLO URBANO, MINISTERIO DE HACIENDA, MINISTERIO DE ECONOMIA, PARA CADA CASO A CONCESIONAR; YA SEA A TRAVES DE UNA LEY DE PEAJE O EN LOS DOCUMENTOS DE LA LICITACION PUBLICA.

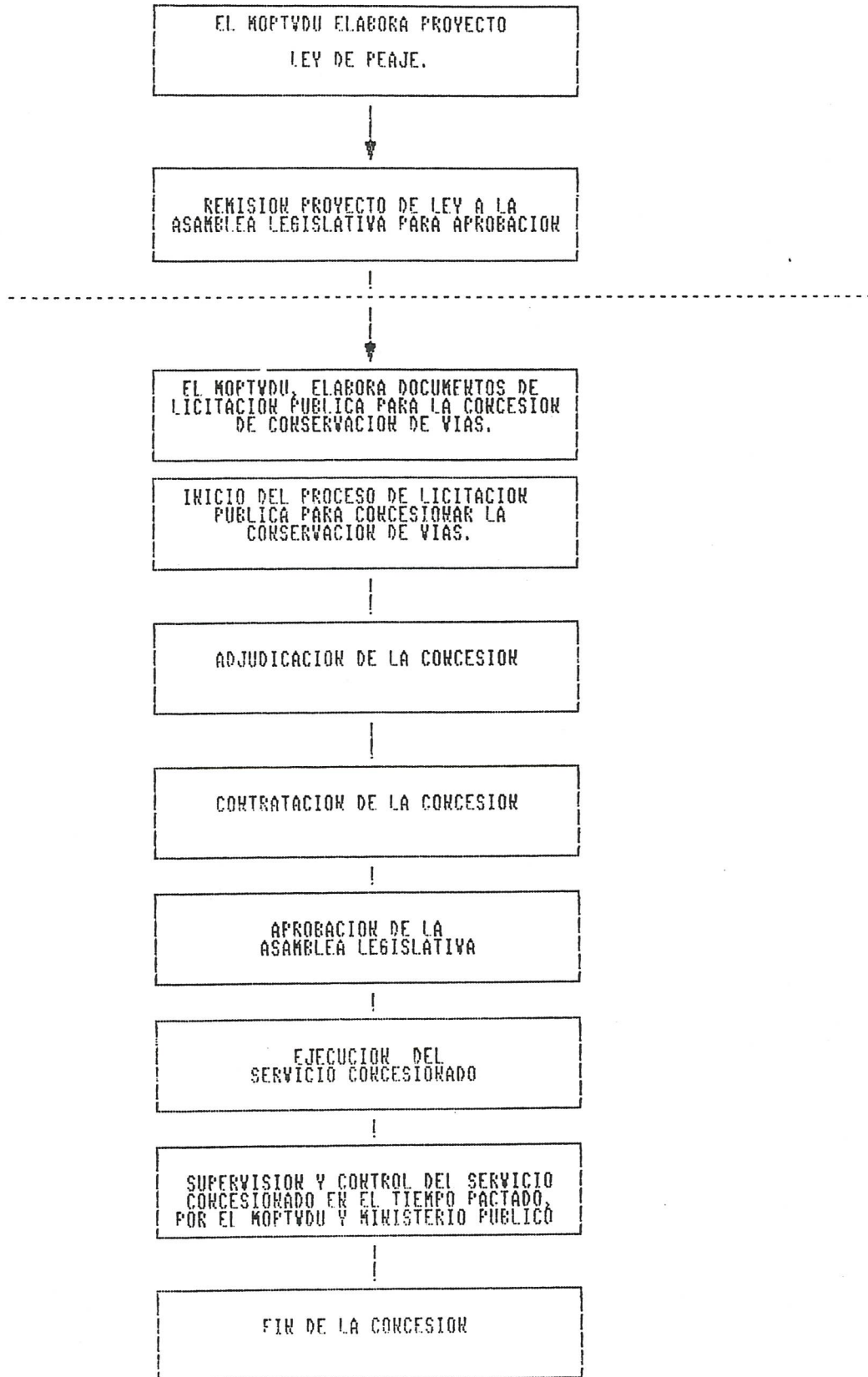
JUSTIFICACION DEL PEAJE:

- * COMO MEDIO DEL CONCESIONARIO PARA OBTENER RECURSOS E INVERTIRLOS EN LA CONSTRUCCION, CONSERVACION O MANTENIMIENTO DE LAS OBRAS VIALES DADAS EN CONCESION, ASIMISMO PARA QUE AQUEL PUEDA CUBRIR SUS GASTOS OPERATIVOS Y OBTENER UTILIDAD RAZONABLE.
- * COMO MEDIO PARA QUE EL ESTADO PUEDA OBTENER RECURSOS PARA CANCELAR LOS PRESTAMOS QUE FINANCIARON LA CONSTRUCCION DE LAS OBRAS Y CUYA ADMINISTRACION (CONSERVACION- MANTENIMIENTO) SE CONCESIONARIA

ANTECEDENTES DE PEAJE EN EL PAIS:

- * AUTOPISTA EL PORTEZUELO-SANTA ANA.
- * AUTOPISTA SAN SALVADOR-SANTO TOMAS, OLOCUILTA, AEROPUERTO EL SALVADOR, LA HERRADURA Y ZACATECOLUCA.

PROCESO DE CONCESION PARA CONSERVACION DE VIAS



CONCESION PARA
CONSERVACION
DE VIAS

I N D I C E

OBJETIVOS	1
- GENERAL.	
- ESPECIFICOS.	
ACCIONES	4
PROYECTO A CONCESIONAR: CONSERVACION DE LA CARRETERA "LA CUCHILLA SONSONATE"	5
DESCRIPCION GENERAL DEL PROYECTO	5
JUSTIFICACION DEL PROYECTO	5
CONSERVACION DEL PROYECTO	6
MUESTRA DE TRANSITO PROMEDIO DIARIO DE LAS PRINCIPALES CARRETERAS	7

O B J E T I V O S

-1-

GENERAL :

ELABORAR "LA LEY DE CONCESION DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS" PARA
CONSERVACION DE CARRETERAS.

ESPECÍFICOS:

- INCORPORAR RECURSOS DE LA EMPRESA PRIVADA QUE AYUDEN A FINANCIAR
PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA ACORDE A LOS REQUERIMIENTOS.
- DESCENTRALIZAR LA PRODUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURA GENERANDO NIVELES DE
SERVICIOS, POR LOS USUARIOS QUE ESTÁN DISPUESTOS A PAGAR.
- INICIAR LOS PROCESOS DE MODERNIZACION Y PRIVATIZACION DE CONSERVACION
POR CONCESION.
- EL GOBIERNO CONCENTRARA SUS ESFUERZOS Y RECURSOS EN DEVOLVER LAS
CARRETERAS YA EXISTENTES A UN DETERMINADO NIVEL DE CALIDAD, SIN
PREOCUPARSE DE LA EXPANSION.
- QUE SEA EL RAMO DE OBRAS PUBLICAS EL QUE REGULE LAS CONCESIONES POR
CONTRATO EN EL AREA DE INFRAESTRUCTURA VIAL.

- AMPLIAR PARTICIPACION AL SECTOR PRIV.
- PLANIFICAR AL CORTO Y MEDIANO PLAZO LA CONVENIENCIA DE DAR CONSERVACION
- POR CONCESION LAS PRINCIPALES CARRET. DEL PAIS.
- OTORGAR CONCESIONES PARA LA CONSTRUCCION, REPARACION, AMPLIACION, CONSERVACION Y RESTAURACION DE OBRAS PUBLICAS Y SU CORRESPONDIENTE EXPLOTACION, CON BASE A LAS DISPOSICIONES DE LA LEY.
- TRASLADAR LA MAYOR PARTE DE LA RESPONSABILIDAD DE LA GESTION VIAL DEL SECTOR PUBLICO AL EMPRESARIAL.
- GARANTIZAR LA FLEXIBILIDAD NECESARIA PARA ATENDER LA RED VIAL.
- DISMINUIR EL GASTO FISCAL Y LAS PERDIDAS OPERATIVAS DEL MOP.
- EL ESTADO SE LIBERARA DE LA RESPONSABILIDAD DE ARBITRAR LOS RECURSOS PARA SU FINANCIAMIENTO.

- SANEAR LA INVERSION Y SOBRE TODO ASEGURANDO EL MANTENIMIENTO.
- LA MALA TRAYECTORIA DEL ESTADO COMO CONTRATISTA Y EJECUTOR DE O.P.
- EL CONCESIONARIO TIENE CERTEZA SOBRE SUS INGRESOS, YA QUE NO DEPENDE DE DESEMBOLSOS ESTATALES PARA SU FINANCIAMIENTO.
- LA CONSECUION DE FUENTES FINANCIERAS ADICIONALES PARA ADAPTAR LA INFRAESTRUCTURA FÍSICA A LOS REQUERIMIENTOS DE UNA ECONOMIA MODERNA.
- GENERAR MECANISMOS PARA QUE LOS USUARIOS PAGEN POR DESARROLLO, MANTENSION Y OPERACION DE LA INFRAESTRUCTURA GENERADA POR EL SISTEMA DE CONCESIONES.
- MEJORAR LA EFICIENCIA ADMINISTRATIVA EN EL SERVICIO DE PEAJES.
- REDUCIR LAS OPORTUNIDADES DE CORRUPCION.

ACCIONES

1. VOLUNTAD DE PRIVATIZAR EL MANTTO. DE LAS CARRETERAS.
2. MEJORAR SUSTANCIALMENTE EL CONTROL DEL PESO DE VEHICULOS ALENTANDO LA PARTICIPACION DEL SECTOR PRIVADO.
3. REDEFINIR EL ALCANCE, CARACTERISTICAS Y MONTOS COBRADOS EN CONCEPTO DE PEAJE DE MANERA QUE SE CONTRIBUYA EN UNA NUEVA ALTERNATIVA DE FINANCIAMIENTO VIAL DIRECTAMENTE VINCULADA AL MANTENIMIENTO Y REHABILITACION; CON PARTICIPACION DEL SECTOR PRIVADO.

DESCRIPCION GENERAL DEL PROYECTO

EL PROYECTO A CONCESIONAR, SE ORIGINA EN LA CUCHILLA Y TERMINA EN LA CIUDAD DE SONSONATE, CUYA LONGITUD ES 37.88 KMS.

ESTA CARRETERA REPRESENTA DURANTE EL PRESENTE AÑO UN TRANSITO PROMEDIO EN ESTA ETAPA DE CONSTRUCCION DE 7,728 VEHICULOS, DE LOS CUALES EL 74% SON VEHICULOS LIVIANOS Y EL 26% SON DE CARGA.

EL PROYECTO EN MENCIÓN CONTEMPLA LA CONSERVACION TOTAL DE 37.88 KMS. ASI COMO SERVICIOS VIALES ADICIONALES (SERVICIOS DE SEGURIDAD, DEFENSA CAMINERAS, TELEFONOS, SOS, SERVICIOS MECANICOS, ETC.)

EL PROYECTO A CONCESIONAR: CONSERVACION DE LA CARRETERA " LA CUCHILLA-SONSONATE "

LA CONSTRUCCION Y MEJORAMIENTO DE ESTA CARRETERA, CONSTITUYE UN DESARROLLO MUY IMPORTANTE ENTRE SONSONATE Y SAN SALVADOR.

EL AUMENTO DEL TRANSITO VEHICULAR QUE HA TENIDO ESTA CARRETERA, HIZO NECESARIO AUMENTAR EL NUMERO DE CARRILES (DE 2 A 4), LO QUE DA LUGAR QUE SU OFERTA VIAL SE AMPLIE EN VIRTUD DE LA RELEVANCIA ENTRE ESTOS DOS LUGARES Y SU ESTRUCTURA COMERCIAL. ASI MISMO PERMITIRA QUE NO SE EFECTUEN CONGESTIONAMIENTOS Y UN AHORRO SUSTANCIAL EN COMBUSTIBLE.

JUSTIFICACION DEL PROYECTO

- 1- DISMINUCION DE TIEMPOS DE RECORRIDO
- 2- AHORRO DE COMBUSTIBLE Y LUBRICANTES
- 3- AUMENTO DE TRANSITO ENTRE LOS DOS LUGARES
- 4- GENERA DESARROLLO ECONOMICO Y SOCIAL DE LA ZONA.
- 5- MAYOR SEGURIDAD VIAL

CONSERVACIONES DEL PROYECTO

EL MANTENIMIENTO CONSISTIRA EN CONSERVAR (ACCION TENDIENTE A MANTENER LOS ESTANDARES QUE CORRESPONDEN A UN FUNCIONAMIENTO PREDETERMINADO) LA OBRA, CON EL PROPOSITO DE QUE ESTOS RECUPEREN EL NIVEL DE SERVICIO PARA LAS CUALES FUERAN PROYECTADAS TANTO EN CANTIDAD COMO CALIDAD O SEA QUE SE TOMARAN LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA QUE LA CARRETERA NO SE DETERIORE, ASI COMO SERVICIOS OBLIGATORIOS QUE EL CONCESIONARIO DEBE CUMPLIR.

-2-

LOS TRABAJOS DE CONSERVACION COMPRENEN TODAS AQUELLAS OPERACIONES DE RUTINA QUE DEBEN DE REALIZARSE A LO LARGO DEL AÑO CUALQUIER QUE SEA EL NIVEL DE TRANSITO O CLIMA TALES COMO SANEAMIENTO Y DESPEJE DE LA FAJA, ASI COMO AQUELLAS QUE SE REALIZARAN UNA O MAS VECES AL AÑO COMO POR EJEMPLO BACHEO, RIEGO DE SELLO, LIMPIEZA DE CUNETA, REPARACION DE MAMPOSTERIA, CHAPEO Y LIMPIEZA LATERAL, REMOCION DE DERRUMBES Y SEÑALIZACION HORIZONTAL, Y EN FORMA PERIODICA SE HARÁ EL RIEGO DE SELLO Y RECAPEO PUES SU ATENCION REQUIERE EN PERIODOS MAYORES DE 5 AÑOS.

DE IGUAL MANERA DURANTE LA CONCESION Y CONCESIONARIO DEBERA MANTENER A SU COSTO Y ESTARA OBLIGADO A PROCURAR LA SEGURIDAD, POR LO QUE DEBERA TOMAR TODAS LAS PRECAUCIONES PARA EL SERVICIO AL USUARIO A LO LARGO DE LA CARRETERA, DURANTE LAS 24 HORAS DEL DIA DE LAS QUE SE PUEDE MENCIONAR: ATENCION DE EMERGENCIA DE PRIMEROS AUXILIOS, MEDICOS TELEFONO DE EMERGENCIA, SOS SEÑALIZACION DEMARCACION Y DEFENSAS CAMINERAS; SISTEMA DE ILUMINACION; SERVICIO DE AYUDA MECANICA Y GRUA, SEGURIDAD DE TRAFICO AUTOMOTRIZ.

DE TODO LO ANTERIOR SERA RESPONSABLE EL CONCESIONARIO, PUES ESTABLECERA LAS MEDIDAS DE CONTROL Y SEGURIDAD, OPERACION Y MANTENIMIENTO DEL SISTEMA COMO UN TODO, PUES DE ESE MODO EVITARA ACCIDENTES Y DEBERA RESPONDER ANTE TODA ACCION LEGAL QUE LOS USUARIOS PUDIESEN ESTABLECER EN SU CONTRATO DEBIDO A NEGLIGENCIAS COMETIDAS A ESTE RESPETO.

MUESTRA DE TRANSITO PROMEDIO DIARIA DE LAS PRINCIPALES CARRETERAS

CARRETERA SAN SALVADOR - COMALAPA

LONGITUD	:	38 KMS.	
T.P.D.A.	:	25,890	
VEHICULOS (AMBOS SENTIDOS)			
LIV./PASAJ. (60%)	:	15,534	15,5340
LIV./CARGA (30%)	:	7,767	7,767
PES.PASAJEROS (1%)	:	258	258
PES.CARGA (9%)	:	2,331	
PES.CARGA (C2) (83%)	:	1,935	1,935
PES.CARGA (C3) (9%)	:	210	210
PES.CARGA (T3S2) (8%)	:	186	186

CARRETERA LA CUCHILLA - SANTA ANA

LONGITUD	:	25.3 KMS	
T.P.D.A.	:	9,573	
VEHICULOS (AMBOS SENTIDOS)			
LIV./PASAJ. (24%)	:	2,297	2,297
LIV./CARGA (38%)	:	3,637	3,637
PES.PASAJ. (13%)	:	1,246	1,246
PES.CARGA (25 %)	:	2,393	
PES.CARGA (C2) (85%)	:	2,034	2,034
PES.CARGA (C3) (4%)	:	96	96
PES.CARGA (T3S2) (11%)	:	263	263

CARRETERA LA CUCHILLA - SONSONATE

LONGITUD	:	37.88 KMS.	
T.P.D.A.	:	7,728	
VEHICULOS (AMBOS SENTIDOS)			
LIV./PASAJ. (22%)	:	1,700	1,700
LIV./CARGA (45%)	:	3,478	3,478
PES.PASAJ. (7%)	:	541	541
PES.CARGA (26%)	:	2,009	
PES.CARGA (C2) (68%)	:	1,366	1,366
PES.CARGA (C3) (11%)	:	221	221
PES.CARGA (T3S2) (21%)	:	422	422

VENTAJAS DE LAS CONCESIONES

- A) EL GOBIERNO LIBERA DE SU PRESUPUESTO ANUAL LOS GASTOS DE MANTENIMIENTO PARA LAS CARRETERAS QUE SEAN CONCESIONADAS.
- B) EL GOBIERNO NO ASUME EL RIESGO DE LA INVERSION DEL SISTEMA DE PEAJE, PUENTES PEATONALES, ESTACIONES DE DESCANSO, SISTEMA DE COMUNICACION, EQUIPOS DE AMBULANCIA, GRUAS, ENREJADO Y OTRAS INVERSIONES QUE SON ELEMENTOS ESENCIALES PARA LA VENTA DEL SERVICIO AL PUBLICO.
- C) EL GOBIERNO EVITARA LA CREACION DE UN GRAN APARATO BUROCRATICO PARA EL COBRO DEL PEAJE, CUYA EFICIENCIA POR PROCEDIMIENTOS DEL ESTADO ES CUESTIONABLE.
- D) AL GARANTIZAR LA FINANCIACION OPORTUNA DE LAS VIAS OBJETO DEL CONTRATO, SE ELIMINA LA INTERFERENCIA POLITICA SOBRE LA ASIGNACION DE LOS RECURSOS.
- E) SE TRASLADA LA MAYOR PARTE DE LA RESPONSABILIDAD DE LA GESTION VIAL DEL SECTOR PUBLICO AL SECTOR PRIVADO.
- F) EL GOBIERNO PODRA EJERCER EL CONTROL DE CALIDAD DEL SERVICIO DEL CONCESIONARIO COMO TAMBIEN DEL CONTROL DE LOS INGRESOS BRUTOS DE LA CONSECION, PARA EFECTOS DE VERIFICAR LOS MONTOS DEL CANON QUE PERCIBA Y LA JUSTIFICACION O NO DE VARIACIONES DE TARIFAS AL USUARIO.

DESVENTAJAS DE LAS CONCESIONES

- A) LOS COSTOS DE LA CONCESION SON MAYORES PARA LA SOCIEDAD POR LA NECESIDAD DE CONTAR CON UNA ORGANIZACION COMPLETA PARA LA RECEPCION, TRANSPORTE Y CUSTODIA DE LOS DINEROS PROVENIENTES DEL PEAJE.
- B) NO SON UNA OPCION VIABLE PARA CARRETERAS DE TRAFICO MEDIO O BAJOS, QUE SIN EMBARGO, JUSTIFICAN UN MANTENIMIENTO ADECUADO.
- C) EXISTE EL RIESGO DE QUE EL CONCESIONARIO NO REALICE A TIEMPO LOS TRABAJOS NECESARIOS PARA CONSERVAR LA VIAS, SI NO SE EJERCE UN CONTROL ESTRICTO SOBRE SU EJECUCION.
- D) PUEDEN PRESENTARSE DECLARACIONES DE QUIEBRA, REALES O FRAUDULENTAS, PARA APROPIARSE DE LAS UTILIDADES SIN RESTITUIR LA CALIDAD DE LAS VIAS.

DETERMINACION DE LOS COSTOS Y VALOR DEL PEAJE

COSTO DEL PROYECTO :	¢ 229,162.539.00
INTERES :	2% ANUAL
PLAZO ESTIMADO AL CONCESIONARIO:	20 AÑOS
INCREMENTO ANUAL DE LOS COSTOS POR LA INFLACION:	2.6%
TRANSITO PROMEDIO DIARIO ANUAL (TPDA):	7728 VEHICULOS

CONCESION TOTAL EN 20 AÑOS ASCIENDE A ¢ 761,225,185.27

MANTENIMIENTO	¢ 271,326,493.85
PAGO DEL PRESTAMO	¢ 340,523,480.00
GASTOS DE SERVICIOS	¢ 149,375,211.42
TOTAL	¢ 761,225,185.27

- * DEBIDO AL ALTO COSTO QUE REPRESENTA EL TOTAL DE LA INVERSION QUE TENDRIA QUE PAGAR EL CONCESIONARIO AL GOBIERNO, SE PROPONEN TRES ALTERNATIVAS:
- * SE HA SUPUESTO QUE LOS 7728 VEHICULOS SON DE UNA SOLA CATEGORIA, ES DECIR QUE NO SE HA TOMADO EN CUENTA LAS CATEGORIAS HA IMPLEMENTARSE DE ACUERDO A LOS EJES DE CADA VEHICULO, NI LA CANTIDAD DE KILOMETROS A RECORRER.
- * VALOR DEL PEAJE POR VEHICULO A PARTIR DE 1977 CON ¢ 11.14 HASTA ¢ 50.37 EN EL AÑO 2016.

PROYECTO: LA CUCHILLA - SONSONATE

**DETALLE DEL GASTO ANUAL POR SERVICIO
(CIFRAS EN COLONES)**

INSUMOS	PRIMER AÑO Y CADA 5 AÑOS	RESTO DE AÑOS
ENERGIA ELECTRICA	2,000,000.00	1,000,000.00
DOS PICK-UP	400,000.00	
DOS GRUAS	800,000.00	
CUATRO MECANICOS (MENS. 4,000.00 C/U)	192,000.00	192,000.00
EQUIPO PARA MECANICOS	100,000.00	
CUATRO AGENTES (MENS. 5,000.00 C/U)	240,000.00	240,000.00
EQUIPO PARA AGENTES	100,000.00	
EQUIPO DE COMUNICACION	400,000.00	
DEFENSAS CAMINERAS	1,500,000.00	1,000,000.00
SEÑALIZACION	1,000,000.00	1,000,000.00
PRIMEROS AUXILIOS	1,000,000.00	1,000,000.00
TELEFONOS	2,000,000.00	1,000,000.00
TOTAL PAGO ANUAL	9,732,000.00	5,432,000.00

MAS 2.60% DE INCREMENTO ANUAL POR INFLACION

PROFORMA DECRETO IMPLANTACION DE PEAJE

DECRETO No.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPUBLICA DE EL SALVADOR

CONSIDERANDO :

- I. Que teniendo en cuenta que la carencia de Recursos Fiscales para Construcción, Reconstrucción, Ampliación y Mantenimiento Vial, ha sido suplida con empréstitos Internacionales, significando esto un incremento alarmante de la Deuda Pública.
- II. Que ante dicha situación se tienen que buscar alternativas que coadyuven a la eficiencia del aparato estatal, por lo tanto, se hace indispensable promulgar Leyes que tienden a la concepción Moderna del Estado y se estimule un mayor participación del sector privado en la gestión pública.
- III. Que el intenso tráfico de automotores ha obligado a la construcción y ampliación de carreteras y su mantenimiento constante. lo que se ha traducido en fuertes inversiones de Fondos del Estado.

POR TANTO :

En uso de sus facultades constitucionales y a iniciativa del Presidente de la República por medio de los Ministros de Obras Públicas y de Hacienda.

DECRETA LA SIGUIENTE :

LEY DE PEAJE

Art. 1.

El presente Decreto tiene por objeto establecer normas que regulen el uso de diferentes carreteras del país mediante el establecimiento de peajes, a fin de captar recursos económicos para la Construcción, Mantenimiento, Conservación, Ampliación, y Reconstrucción de las Vías.

Art. 2.

Se establece la facultad legal al Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano, para determinar las carreteras a las que se establecerá peaje para su uso.

Art. 3.

Los derechos para el tránsito vehicular en las carreteras en que se implemente peaje, serán fijados y ajustados conjuntamente por el Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano y Ministerio de Hacienda, mediante Acuerdo Biministerial el cual tendrá que ser publicado en el Diario Oficial. Para ajustar los montos de peaje se utilizará la fórmula siguiente :

Art. 4.

La administración del Peaje corresponderá al Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y desarrollo Urbano quién podrá concesionar dicha administración.

Art. 5.

En los casos que la administración fuese estatal los montos percibidos en concepto de peaje ingresarán a un Fondo de Actividades Especiales a favor de dicho Ministerio debiendo este invertirlo exclusivamente en la construcción, mantenimiento, conservación, ampliación y reconstrucción de las vías; si la administración fuese concesionada deberá establecerse un porcentaje de los montos percibidos por peaje que servirán para que el Estado amortice la deuda pública adquirida para la inversión realizada en infraestructura vial.

Art. 6.

La persona natural o jurídica propietaria o poseedora del vehículo automotor será la responsable del pago de los derechos correspondientes y de sus multas cuando el conductor de su vehículo hubiere dejado de cancelarlo en su oportunidad.

El Reglamento de esta Ley, regulará el régimen sancionatorio.

Art. 7.

Para los efectos de esta Ley, se consideran propietarios o poseedores de los vehículos automotores las personas naturales o jurídicas que aparezcan como tales en los Registros de la Oficina-----.

Art. 8.

Para el logro del objeto del presente Decreto no se establece excepción alguna al pago del peaje, independientemente a la propiedad del vehículo.

Art. 9.

Se faculta al Organo Ejecutivo en los Ramos de Obras Públicas, y Hacienda para que emitan el Reglamento respectivo.

Art. 10.

El presente Decreto entrará en Vigencia ocho días después de su publicación en el Diario Oficial.

DADO EN EL SALON AZUL DEL PALACIO LEGISLATIVO : San Salvador,
a los ----- del mes de -----
de -----mil novecientos noventa y ----

PUBLIQUESE

VISTOS:

La facultad que me confiere el artículo , vengo en dictar la siguiente:

LEY N° :

CAPITULO I

Disposiciones generales sobre las concesiones de obra pública.

Artículo 1°.-

Las obras públicas fiscales que se desarrollen por el sistema de concesión de Obras Públicas a particulares, sus licitaciones y contratos de concesión así como la construcción, mejoramiento, reparación, mantención, operación o explotación de las obras y sus servicios **SE REGIRÁN** por las normas establecidas en la presente ley, su Reglamento y las bases de la licitación que el Presidente de la República apruebe para cada contrato en particular.

El uso y goce sobre bienes nacionales de uso público o fiscales, destinados al desarrollo y operación de dichas obras y de sus áreas de servicios **SE SOMETERÁ** a las mismas disposiciones.

Artículo 2°.-

Para todos los efectos legales, **SE ENTENDERÁ** por concesión de Obras Públicas a cualquier bien inmueble construido, mejorado, reparado, mantenido u operado a cambio de la concesión temporal de la explotación del servicio público que presta, incluidos los bienes nacionales de uso público o fiscales destinados a desarrollar esas obras y sus áreas de servicio.

Además, en las obras que se otorguen en concesión en virtud de esta ley **SE PODRÁ** incluir, el uso del subsuelo y de los derechos de construcción en el espacio sobre los bienes nacionales de uso público o fiscales destinados a ellas. También, dichos derechos, **SE PODRÁN** sujetar a concesión o vender separadamente, estableciéndose su conexión física y accesos con la o las obras que se licitan o con las que se encuentran previamente otorgadas en concesión.

Artículo 3º.-

El Ministerio de Obras Públicas **PODRÁ OTORGAR** en concesión toda obra pública de su competencia y aquellas, que no tengan designado como responsable otra entidad del Estado, incluidos los Municipios.

Cuando una obra pública **ESTÉ ENTREGADA** expresamente a la competencia de cualquier otro ente público, éste **PODRÁ** delegarle su competencia al Ministerio de Obras Públicas, mediante la suscripción conjunta de un convenio de mandato para la entrega en concesión de tales obras. El convenio podrá recaer sobre una obra singular o referirse a varias o todas las obras del mismo tipo que sean posibles de otorgar en concesión. En dichos casos, éstas **SE REGIRÁN** en su totalidad por el estatuto jurídico de concesiones de obras públicas, tanto en los procedimientos como en las facultades, derechos y obligaciones que emanan de esta ley.

En todas las concesiones, el Ministerio de Obras Públicas **SERÁ** el único organismo competente para realizar las actuaciones pertinentes, en conformidad con la presente ley y sus normas complementarias.

Artículo 4º.-

El concesionario **CUMPLIRÁ** las funciones incorporadas al contrato de concesión con arreglo a las normas del derecho público, en especial en lo referente a sus relaciones con el Ministerio, a las regulaciones sobre los regímenes de construcción y explotación de la obra, al cobro de las tarifas, su sistema de reajuste y las contraprestaciones con el Fisco, que conforman el régimen económico del contrato. Igualmente, **DEBERÁ CUMPLIR** las normas que regulan la actividad dada en concesión.

En cambio, en lo que se refiere a sus derechos y obligaciones económicas con terceros, la sociedad concesionaria **SE REGIRÁ** por las normas del derecho privado y, en general, **PODRÁ** realizar cualquier operación lícita, sin necesidad de autorización previa del Ministerio de Obras Públicas, con las solas excepciones que regula esta ley y las que se estipulen en el contrato de concesión.

Artículo 5º.-

Concluido el plazo de las concesiones, las obras **PODRÁN** ser entregadas nuevamente en concesión por el Ministerio de Obras Públicas para su ampliación, conservación, reparación o explotación, aisladas, divididas o integradas conjuntamente con otras obras, a menos que el Presidente de la República lo exima, por causa fundada.

La correspondiente licitación deberá efectuarse con la anticipación necesaria para que no exista solución de continuidad entre ambas concesiones.

CAPITULO II

Autorización de la Asamblea Nacional.

Artículo 6°.- Para todos los efectos constitucionales y legales, se declara y entenderá que las concesiones de obras públicas que se otorguen con sujeción a las normas de esta ley, cuentan siempre con la aprobación de la Asamblea Nacional, en relación con lo dispuesto en los Arts. 120 y 131 N° 30 de la Constitución, aún cuando dicho tipo de obra se encuentre indicado nominativamente en norma.

CAPITULO III

Actuaciones Preparatorias.

Artículo 7°.-

La adjudicación del contrato y el otorgamiento de la o las concesiones correspondientes, **SERÁN** precedidas de las siguientes actuaciones, sin perjuicio de lo dispuesto en la ley N°(Suministro para el ramo de Obras Públicas y sus reformas)

- a) Aprobación por el P. de la R. de las bases de licitación, a proposición conjunta de los Ministerios de Obras Públicas y de Hacienda.
- b) Selección del adjudicatario de la licitación por los mecanismos de licitación pública previstos en la ley (Suministro para el ramo de Obras Públicas y sus reformas) y normas complementarias.

CAPITULO IV

De las licitaciones y contrato.

Otorgamiento de la Concesión y Formalización del Contrato

Artículo 8°.-

Las licitaciones **SERÁN** nacionales o internacionales y a ellas **PODRÁN** presentarse personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras que cumplan los requisitos o exigencias que establezca el Reglamento.

Artículo 9°.-

En las Bases de licitación y contrato de concesión se podrá establecer los siguientes elementos como integrantes de los regímenes administrativos y económicos; de las ofertas que cumplan todas las exigencias técnicas:

- a) *Tarifa,* Estructura tarifaria. *y sistema reajuste monetario*
- b) Plazo de concesión.
- c) Subsidio del Estado al oferente.
- d) Pagos ofrecidos por el oferente al Estado.
- e) Ingresos mínimos garantizados por el Estado.
- f) Grado de compromiso de riesgo que asume el oferente durante la construcción de la obra, tales como fuerza mayor.
- g) Fórmula de reajuste de las tarifas y su sistema de revisión.
- h) Otros servicios adicionales, útiles y necesarios.
- i) Consideraciones de carácter ambientales y ecológicas, definidas por expertos y teniendo en cuenta de su costo en relación al valor total del proyecto.

En las bases y contrato ^{de} concesión se DEBERÁ establecer si la inversión y las obras se realizan en una o varias etapas, durante su vigencia, de conformidad al cumplimiento de los niveles de servicio establecidos. Las inversiones y obras previstas para realizarse después del inicio de la explotación parcial o total de la obra, PODRÁN quedar sujetas a uno o varios plazos, o al cumplimiento de una o más condiciones, conjunta o separadamente. Los plazos y las condiciones DEBERÁN estar claramente determinados en las bases y contrato.

El Ministerio de Obras Públicas TENDRÁ siempre la facultad de desestimar todas las ofertas sin expresión de causa.

De los factores de licitación.

Artículo 10°.-

La licitación de la obra materia de la concesión SE DECIDIRÁ evaluando las ofertas técnicamente aceptables, de acuerdo a las características propias de las obras,

ATENDIDO uno o más de los factores indicados en las letras a), b) o c) siguientes o alternativamente, el de la letra d), según el sistema de evaluación que se establezca en las Bases de Licitación:

- a) Estructura tarifaria.
- b) Plazo de concesión.
- c) Oferta del oponente de reducción de tarifas al usuario o de reducción del plazo de la concesión, cuando la rentabilidad sobre patrimonio o activos, definida ésta en la fórmula establecida en las bases de la licitación o por el oponente en su oferta, exceda un porcentaje máximo preestablecido, o
- d) Ingresos totales de la concesión calculados de acuerdo a lo establecido en las bases de licitación. Este factor de licitación **DEBERÁ** ser usado sólo en forma excepcional, y no **PODRÁ** ser utilizado en conjunto con ninguno de los otros indicados en este artículo.

El puntaje total o parcial obtenido en la calificación de las ofertas técnicas declaradas suficiente, según se establezca en las bases de licitación, sólo será utilizado para dirimir empates.

La definición de estos factores y su forma de aplicación para adjudicar **SERÁ** establecida en las Bases de Licitación.

El, con autorización del Ministro de Obras Públicas, **PODRÁ** solicitar a los oferentes, hasta antes de la apertura de la oferta económica, aclaraciones, rectificaciones por errores de forma u omisiones y la entrega de antecedentes, con el objeto de clarificar el correcto sentido y alcance de la oferta, **EVITANDO** que alguna sea descalificada por aspectos formales en su evaluación técnica.

De la adjudicación.

Artículo 11°.-

La adjudicación del contrato **SE EFECTUARÁ** obligatoriamente al licitante que formule la mejor oferta, según la fórmula definida en las Bases de Licitación y se **RESOLVERÁ** por decreto presidencial conjunto de los Ministerios de Obras Públicas y de Hacienda.

Artículo 12°.-

El contrato **SE SUSCRIBIRÁ (o PERFECCIONARÁ)** una vez publicado en el Diario Oficial el decreto supremo de adjudicación. Para todos los efectos, éste se celebrará en El Salvador, quedando íntegramente sometido a la legislación y jurisdicción nacionales.

No se admitirá ninguna negociación de condiciones del contrato, después de la entrega de la oferta que resulte adjudicada en la licitación.

Artículo 13°.-

El adjudicatario **QUEDARÁ** obligado a:

- a) **CONSTITUIR**, en el plazo y con los requisitos que en el Reglamento o las Bases Administrativas establezcan, una sociedad (de capital) de nacionalidad salvadoreña, con quien **SE ENTENDERÁ** celebrado el contrato y cuyo objeto **SERÁ** la ejecución, reparación, conservación y explotación de obras públicas fiscales por el sistema establecido en esta ley.
- b) En el plazo y con los requisitos que en el Reglamento o las Bases Administrativas establezcan, **suscribir** ante notario tres transcripciones del Decreto Supremo de adjudicación de la concesión, en señal de aceptación de su contenido, debiendo protocolizarse ante el mismo notario uno de sus ejemplares, dentro del plazo que fijen las bases de licitación, contados siempre desde su publicación en el Diario Oficial. Una de las transcripciones referidas precedentemente será entregada para su archivo al (Unidad Ejecutora), y la otra a la Fiscalía del Ministerio de Las transcripciones suscritas en la forma señalada harán fé respecto de toda persona y tendrán mérito ejecutivo sin necesidad de reconocimiento previo.

o.alternativa:

- b') En el plazo y con los requisitos que en el Reglamento o las Bases Administrativas establezcan, **suscribir** el contrato de concesión, que contendrá las cláusulas de las bases y de la oferta ganadora.

Dichos plazos **SERÁN** fatales y **no PODRÁN** ser inferiores a sesenta días. El incumplimiento de alguna de estas obligaciones **SERÁ DECLARADO** mediante Decreto presidencial con la firma de los Ministros de Obras Públicas y Hacienda, en el cual se dejará sin efecto dicha asignación. En este caso, el Ministerio **PODRÁ LLAMAR** a una nueva licitación pública o, mediante licitación privada, entre los demás oferentes presentados en la licitación ya realizada, convocarlos a mejorar sus ofertas en el plazo de 15 días."

Artículo 14°.-

Las concesiones a que se refiere la presente ley **TENDRÁN** el plazo de duración que determine el decreto de adjudicación. (sin que en ningún caso pueda ser superior a años).

El plazo **SE COMPUTARÁ** de acuerdo a lo establecido en el contrato de concesión y su inicio, en ningún caso, **PODRÁ** ser anterior a la fecha de la suscripción notarial indicada en la letra a) del artículo anterior (o de la firma del contrato de concesión).

CAPITULO V

De las garantías de la licitación, adjudicación y contrato.

Artículo 15°.-

El licitante, adjudicatario y concesionario **DEBERÁ**, constituir las garantías de seriedad de la oferta y de cumplimiento del contrato, con la forma, montos, plazos y demás condiciones que el Reglamento o las bases administrativas establezcan, en las situaciones que se indican:

N° 1.- Para participar en la licitación pública a que se refiere el Artículo .. de esta ley, **SERÁ** necesario que cada oferente garantice la seriedad de la propuesta. El incumplimiento de este requisito, en forma y plazo, inhabilita dicha oferta, de pleno derecho.

N° 2.- El adjudicatario **DEBERÁ** prorrogar o reemplazar la misma garantía de seriedad de la propuesta por todo el período necesario hasta el inicio de la etapa de construcción. Su no renovación oportuna es causal de término de la adjudicación o contrato.

N° 3.- El concesionario **DEBERÁ** constituir la garantía definitiva correspondiente a la fase de construcción.

N° 4.- Antes de la entrada en servicio de la obra, en su totalidad o de una parte de la misma susceptible de explotación independiente, el concesionario **DEBERÁ** constituir la garantía de explotación.

Las garantías a que se refiere esta ley **DEBERÁN** ser suficientes, **PUDIENDO** ser tanto reales como personales. Su naturaleza y cuantía **SE DETERMINARÁ** en las bases de licitación. En el caso de que se pidan instrumentos bancarios o de compañías de seguro, deberán ser otorgadas por una institución de la plaza y pagaderas sin ninguna condicionalidad, contra su sola presentación por el Ministerio.

CAPITULO VI

Derechos y Obligaciones del Concesionario

Artículo 16°.

El concesionario **ESTARÁ** facultado para explotar el o los bienes objeto de la concesión, por cuenta propia o por terceros, según las condiciones del contrato, **QUEDANDO**, en todo caso, como único responsable ante el Ministerio de Obras Públicas.

Artículo 17°.-

El concesionario **PERCIBIRÁ** como compensación por los servicios que preste, el precio, tarifa o subsidio convenidos y los otros beneficios adicionales expresamente estipulados. El concesionario **NO ESTARÁ** obligado a establecer exenciones en favor de usuario alguno.

En el contrato de concesión **SE DEJARÁ** constancia de los otros beneficios que se incluyan en compensación por los servicios ofrecidos, según lo establezcan las bases y oferta adjudicada, en su caso, tales como servicios complementarios u otros útiles o necesarios en materia de turismo, servicios, publicidad u otros.

Artículo 18°.-

Las bases de la licitación **ESTABLECERÁN** la forma y plazos en que el concesionario podrá solicitar la revisión del sistema tarifario y fórmula de reajuste por causas sobrevinientes que así lo justifiquen. En los casos en que las bases no contemplaren estas materias, las controversias que se susciten entre las partes **SE SUJETARÁN** al sistema de conciliación dispuesto en el artículo ... de esta ley.

Artículo 19°.-

~~Desde el perfeccionamiento del contrato y con autorización del Ministerio de Obras Públicas,~~ el concesionario **PODRÁ** transferir la concesión o los derechos de la sociedad concesionaria, previa autorización del Ministerio de Obras Públicas.

La cesión voluntaria o forzosa de la concesión **DEBERÁ** ser total, comprendiendo todo los derechos y obligaciones de dicho contrato y sólo podrá hacerse a una persona natural o jurídica, o grupo de ellas, que cumpla con los requisitos para ser licitante, no esté sujeta a inhabilidades y suscriba el contrato de concesión por el plazo que le resta.

y de cumplimiento a la ley

autón *segundo*

El Ministerio de Obras Públicas autorizará dicha transferencia siempre que en ella se dé cumplimiento a lo dispuesto en el inciso siguiente. De lo contrario deberá denegar la autorización por resolución fundada.

Si transcurridos sesenta días contados desde la entrega al Ministerio de la solicitud de autorización, éste no se hubiere pronunciado, se entenderá que la concede.

Artículo 20°.-

El concesionario **PODRÁ** constituir en garantía el contrato o dar en caución (o definir una forma específica) los flujos e ingresos futuros de la concesión para garantizar obligaciones derivadas de la concesión. Igualmente, **PODRÁ** ceder o dar en caución libremente cualquier pago ofrecido por el Fisco que conste del contrato, sin necesidad de autorización previa del Ministerio de Obras Públicas.

El Ministerio **CONSENTIRÁ** siempre esas transferencias a favor del acreedor con garantía constituida a su favor e inscrita en ..., cuando éstas sean consecuencia de la ejecución de obligaciones garantizadas, a favor de cualquier Banco e Instituciones Financiera, de los Fondos de Inversión, regulados por la ley N°... , de las establecidas de acuerdo con las normas del y, desde luego, en favor de cualquier otra persona natural o jurídica que cumpla con los requisitos establecidos en las bases de licitación."

Artículo 21°.-

Establécese una caución especial (o definir una forma específica) de concesión de obra pública, la cual será sin desplazamiento de los derechos y bienes sobre los que recae. Ella podrá ser pactada por la sociedad concesionaria o por sus accionistas, con los financistas de la obra o de su operación o en la emisión de títulos de deuda de la sociedad concesionaria. Ella podrá recaer:

- a) sobre el derecho de concesión de obra pública que para el concesionario emane del contrato;
- b) sobre acciones de la sociedad concesionaria.
- c) sobre todo pago comprometido por el Fisco a la Sociedad concesionaria a cualquier título, en virtud del contrato de concesión, y
- d) sobre los ingresos de la sociedad.

Esta caución deberá constituirse por escritura pública e inscribirse en el Registro de la ciudad de San Salvador y en el del domicilio de la sociedad concesionaria, si éste fuere distinto.

Además deberá anotarse al margen de la inscripción de la sociedad concesionaria en el respectivo Registro de ...

Será competente para conocer de todo litigio y de la ejecución de esta prenda especial de concesión de obra pública, a elección del acreedor, el Juez de la ciudad cabecera de la en la que se encuentre inscrita la sociedad concesionaria o

A esta caución se aplicará lo dispuesto en los artículos ... (régimen de ejecución).

Régimen jurídico de la concesión durante la etapa de construcción.

Artículo 22°.-

El régimen jurídico de la concesión durante la fase de construcción de la obra, **SERÁ** el siguiente:

1.- El concesionario **GOZARÁ** los derechos y obligaciones del beneficiario de la expropiación y de la redestinación de los bienes nacionales de uso público o fiscales, en lo necesario para cumplir el contrato de concesión.

2.- Las obras **SE EFECTUARÁN** a entero riesgo del concesionario, quién **DEBERÁ** hacer frente a cuantos desembolsos fueren precisos hasta su total terminación, ya procedan de caso fortuito, fuerza mayor, o de cualquier otra causa.

El Fisco **NO SERÁ** responsable de las consecuencias derivadas de los contratos que celebre el concesionario con los constructores o suministradores. No obstante, el Fisco **CONCURRIRÁ** al pago de los perjuicios que se irroguen por caso fortuito o fuerza mayor, si así lo establecieren las bases de la licitación, siempre que no estuviese cubierto por el seguro correspondiente.

3.- Cuando el retraso en el cumplimiento de los plazos parciales o del total, fuere imputable al Fisco, el concesionario **GOZARÁ** de un aumento igual al período del entorpecimiento o paralización, además de las compensaciones e indemnizaciones que procedan en derecho.

4.- Tanto las aguas como las minas u otros materiales que aparecieren, como consecuencia de la ejecución de las obras, **NO SE ENTENDERÁN** incluidos en la concesión, y su utilización por el concesionario se regirá por las normas correspondientes, y

5.- La construcción de la obra **NO PODRÁ** interrumpir el tránsito en caminos existentes. En el evento de que la interrupción sea imprescindible, el concesionario **ESTARÁ** obligado a habilitar un adecuado tránsito provisorio.

Régimen jurídico de la concesión durante la etapa de explotación.

Artículo 23º.-

El régimen jurídico durante la fase de explotación, **SERÁ** el siguiente:

1.- El concesionario **DEBERÁ** conservar las obras, sus accesos, señalización y servicios en condiciones normales de utilización, y

2.- La continuidad en la prestación del servicio le **OBLIGARÁ** especialmente, a:

- a) **FACILITARLO** en condiciones de absoluta normalidad, **SUPRIMIENDO** las causas que originen molestias o incomodidades, inconvenientes o peligrosidad a los usuarios de las obras, salvo que la adopción de medidas que alteren la normalidad del servicio obedezcan a razones de seguridad o de urgente reparación, y
- b) **PRESTARLO** sin interrupciones, salvo situaciones excepcionales, derivadas de caso fortuito o fuerza mayor.

Los efectos de éstas últimas **SERÁN** calificados por los contratantes, **CONVINIENDO** las medidas que sean necesarias para lograr la más rápida y eficiente reanudación del servicio. El valor de las obras que deban ejecutarse **SERÁ ACORDADO** entre los contratantes y, a falta de acuerdo, las partes **PODRÁN** recurrir a un peritaje, que **DETERMINARÁ, AJUSTÁNDOSE** a lo que indiquen las bases de licitación, la calificación, medidas o evaluación, según el caso. Las partes **CONCURRIRÁN** al pago del precio según los términos del contrato de concesión, salvo que en él mismo se hubiere exigido seguro especial de catástrofe, que dé cobertura para dicho tipo de siniestro.

Artículo 24º.-

El concesionario **DEBERÁ VELAR** por la perfecta aplicación de las normas y reglamentos sobre uso y conservación de las obras concedidas.

CAPITULO VII

Facultades de la Administración

Artículo 25°.-

Tanto en la fase de construcción como en la de explotación, el Ministerio de obras Públicas **PODRÁ** imponer al concesionario que no cumpla sus obligaciones, las multas previstas en las bases de licitación.

Artículo 26°.-

La puesta en servicio de la obra **SERÁ** autorizada por el Ministerio de Obras Públicas, previa comprobación de su ajuste a los proyectos y demás especificaciones técnicas aprobadas. Ella **PODRÁ** efectuarse por parcialidades, siempre que éstas constituyan por sí mismas, unidades susceptibles de una explotación independiente y en las condiciones que se determinen en las bases de la respectiva licitación.

Artículo 27°.-

Por razones de interés público, desde que se perfeccione el contrato, el Ministerio de Obras Públicas **PODRÁ** modificar las obras, sus características y los servicios contratados, disponiendo las nuevas obras y servicios.

El Ministerio de Obras Públicas, deberá pagar directamente dichas obras y las indemnizaciones necesarias en caso de perjuicio, incluidos los mayores costos de mantenimiento y operativos que ellas impliquen, durante el plazo de la concesión. En el caso de no pagar directamente estas obras, deberá compensar al concesionario de esos costos y de las indemnizaciones debidas, acordando con aquel las modificaciones requeridas en cualquiera de los elementos del régimen económico del contrato de concesión, utilizando para ello uno o varios de esos factores a la vez.

Las bases de licitación y el contrato establecerán el monto máximo de la inversión que el concesionario puede estar obligado a realizar en virtud de lo dispuesto en el inciso precedente, así como el plazo máximo dentro del cual el Ministerio podrá ordenar la modificación de las obras en concesión. Si nada dicen a este respecto, el monto máximo de estas nuevas inversiones no podrá exceder el 15% del monto total de la inversión inicial efectuada por el concesionario, según el valor definido en su oferta en la licitación o desde la puesta en servicio definitiva de la obra, ni podrá ser requerida en una fecha posterior al cumplimiento de la mitad del plazo total de la concesión, salvo los casos de expreso acuerdo por escrito de la sociedad concesionaria.

Las controversias que se susciten entre el concesionario y el Ministerio acerca de dicha indemnización, se resolverán por el procedimiento indicado en el artículo ...

Las modificaciones del contrato de concesión requerirán autorización fundada del Presidente de la República, mediante decreto supremo , expedido a proposición de los Ministerios de Obras Públicas y de Hacienda.

Artículo 28°.-

Desde que se inicie la construcción de la obra, si ésta resultare insuficiente para la prestación del servicio y se considerare conveniente su ampliación o mejoramiento por iniciativa del Estado o a solicitud del concesionario, se suscribirá un convenio complementario con éste, que acoja las particulares condiciones a que deba sujetarse la realización de las obras y su repercusión en cualquier factor del régimen económico, quedando facultado el Ministerio de Obras Públicas para incluir en dicho convenio, como compensación, sólo uno o varios de esos factores a la vez.

Sin perjuicio de lo anterior, las bases de licitación podrán contemplar mecanismos de compensación, sea en el plazo de la concesión o en cualquiera de los otros factores económicos del contrato vigente para pagar las obras adicionales no previstas en el contrato, en la misma situación del inciso anterior.

La aprobación del respectivo convenio complementario se hará previo informe de la respectiva (Dirección o Agencia especializada en esas obras), requerirá la autorización fundada del Presidente de la República, mediante decreto supremo, expedido a proposición de los Ministerios de Obras Públicas y de Hacienda.

C A P I T U L O V I I I

Adquisición, Expropiación y limitaciones de la Propiedad Privada.

Artículo 29°.-

Los bienes y derechos que adquiera el concesionario, a cualquier título, que queden afectos a la concesión, **NO PODRÁN** ser enajenados separadamente de ésta, ni hipotecados o sometidos a gravámenes de ninguna especie, sin el consentimiento del Ministerio de Obras Públicas, y **PASARÁN** a dominio público al extinguirse la concesión.

Artículo 30°.-

SE DECLARA la utilidad pública para la expropiación de los bienes y derechos necesarios para la construcción de las obras y sus servicios complementarios. Esta **SE LLEVARÁ** a efecto por el Ministerio de Obras Públicas, conforme al procedimiento establecido en

Todos los desembolsos, gastos o expensas, que se originen con motivo de los actos o contratos de que trata este artículo **SERÁN** de cargo del concesionario. No obstante, el Ministerio **PODRÁ** concurrir total o parcialmente al pago de las expropiaciones si así lo establecieren las bases de la licitación.

Artículo 31°.-

Cuando para la ejecución de la obra en concesión resultare indispensable la modificación de servidumbres existentes, el concesionario **ESTARÁ** obligado a restablecerlas, a su cargo, en la forma y plazo establecidos por el Ministerio de Obras Públicas en las bases de la licitación o en el que se derive de la naturaleza de ellas.

C A P I T U L O I X

Suspensión y Término de la Concesión.

Artículo 32°.-

QUEDARÁ temporalmente suspendida la concesión:

N° 1.- En caso de guerra externa, conmoción interior o fuerza mayor **QUE IMPIDAN** la prestación del servicio;

N° 2.- Cuando se produzca una destrucción parcial de las obras o de sus elementos, de modo que **SE HAGA INVIABLE** su utilización por un período de tiempo, y

N° 3.- Por cualquier otra causa que las bases de licitación **ESTABLEZCAN**.

Como consecuencia de la suspensión de la concesión, el concesionario **GOZARÁ** de un aumento igual al período del entorpecimiento o paralización, además de los subsidios que pudiesen definirse en las bases y contrato.

Artículo 33°.-

La concesión TERMINARÁ por las siguientes causales:

- 1.- Cumplimiento del plazo por el que se otorgó, con sus modificaciones si procediere.
- 2.- Mutuo acuerdo entre el Ministro de Obras Públicas y el concesionario. El Ministerio sólo podrá concurrir a este acuerdo si los acreedores que tengan constituida a su favor la caución debidamente inscrita según lo dispuesto en el artículo 20 consintieren en alzarla o aceptaren previamente, y por escrito, dicha extinción anticipada.
- 3.- Incumplimiento grave de las obligaciones del concesionario, declarado por la autoridad competente. En este caso, el término efectivo de validez del contrato se **PRODUCIRÁ** al concluir los procedimientos de su declaración, el de la cesión forzosa del contrato y la liquidación del contrato de concesión originario, según lo dispuesto en el Art. 34°, siguiente.
- 4.- Las que se estipulen en el contrato de concesión.

Artículo 34°.-

La declaración de incumplimiento grave del contrato deberá ser solicitada, fundándose en alguna de las causales establecidas en las respectivas bases de licitación y contrato de concesión, por el Ministerio de Obras Públicas ante la Comisión Conciliadora establecida en el artículo 38, de esta ley. Ella resolverá la solicitud en calidad de Comisión Arbitral, conforme a lo preceptuado en el referido artículo.

Declarado el incumplimiento grave del contrato por la Comisión Conciliadora el Ministerio de Obras Públicas, procederá a designar un interventor, que sólo tendrá las facultades necesarias para velar por el cumplimiento del contrato de concesión, siéndole aplicable la normas del artículo... de la ley N° ..., sobre quiebras. Este interventor responderá de culpa leve.

El Ministerio deberá proceder, además, a licitar públicamente y en el plazo de 180 días contados desde a la declaración, el contrato de concesión por el plazo que le reste. Las bases de licitación deberán establecer los requisitos que habrá de cumplir el nuevo concesionario los que, en ningún caso, podrán ser más gravosos que los impuestos al concesionario original. Al asumir el nuevo concesionario, cesará en sus funciones el interventor que se haya designado en virtud de lo dispuesto en el inciso anterior.

En el primer llamado a licitación, el mínimo de las posturas no podrá ser inferior a los dos tercios de la deuda contraída por el concesionario, ni inferior a la mitad en la segunda licitación. A falta de interesados, se efectuará una tercera licitación, sin mínimo.

La declaración de incumplimiento grave de las obligaciones del concesionario, hará exigibles los créditos que se encuentren garantizados con la caución establecida en el artículo 21. Ellos se harán efectivos en el producto de la licitación con preferencia a cualquier otro crédito, siendo el remanente, si los hubiere, de propiedad del primitivo concesionario.

En el evento de que durante la intervención de la concesionaria se hubiere contratado créditos con la aprobación de los acreedores antes señalados, se harán efectivos en el producto de la referida subasta con preferencia a los garantizados con la caución (o tipo específico) especial de concesión de obra pública.

C A P I T U L O X

De la Inspección y Vigilancia de la Administración

Artículo 35°.-

CORRESPONDERÁ al Dirección respectiva del Ministerio de Obras Públicas o al Servicio o Unidad Ejecutora especializado del Estado que se designe en cada Base de Licitación, la inspección y vigilancia del cumplimiento por parte del concesionario, de sus obligaciones, tanto en la fase de construcción, como en la explotación de la obra. En caso de incumplimiento, **PODRÁ** imponer al concesionario las sanciones y multas que el reglamento y las bases de licitación establezcan, siempre que sean inferiores a ... (unidades monetaria reajutable). Sin perjuicio de lo anterior, el concesionario **PODRÁ** recurrir a los mecanismos a que se refiere el artículo 38 de esta ley.

Artículo 36°.-

En conformidad con lo dispuesto en el artículo anterior, la Dirección correspondiente, previo pronunciamiento favorable de la Comisión Conciliadora a que se refiere el artículo 38°, **ESTARÁ FACULTADA** para:

- 1.- **IMPONER** al concesionario las multas que las bases administrativas establezcan, cuando éstas fueren iguales o superiores a ... (unidades monetaria reajutable);
- 2.- **DECLARAR** suspendida temporalmente la concesión cuando concurra alguna de las causales establecidas en el artículo 32°, y
- 3.- **SOLICITAR** la declaración de extinción de la concesión cuando concurra alguna de las causales establecidas en el artículo 33°.

CAPITULO XI

Indemnizaciones.

Artículo 37°.-

El concesionario **RESPONDERÁ** de los daños de cualquier naturaleza, que con motivo de la ejecución de la obra o de la explotación de la misma **SE OCASIONAREN** a terceros, a menos que **SEAN** exclusivamente imputables a medidas impuestas por el Ministerio de Obras Públicas después de haberse suscrito el contrato.

CAPITULO XII

Conciliación y Arbitraje

Artículo 38°.-

Las controversias o reclamaciones que se produzcan con motivo de la interpretación, aplicación o ejecución del contrato de concesión, se elevarán al conocimiento de una Comisión Conciliadora, que **ESTARÁ** integrada por tres miembros, todos ellos profesionales universitarios, designados uno por el Ministro de Obras Públicas, uno por el concesionario y un tercero de común acuerdo por las partes, quien la **PRESIDIRÁ**. A falta de acuerdo entre las partes, éste **SERÁ** designado por el Presidente de la Corte de Apelaciones de San Salvador.

Los integrantes de la Comisión deberán ser designados al inicio de la respectiva concesión, sin perjuicio de que puedan ser reemplazados por la parte que representan o por el común acuerdo de ambas, en su caso.

La Comisión deberá determinar sus normas y procedimientos, debiendo contemplar, en todo caso, la audiencia de las partes y los mecanismos para recibir las pruebas y antecedentes que éstas aporten. En cuanto se designen sus integrantes deberá establecer el modo en que se formularán las solicitudes o reclamaciones y el mecanismo de notificación que ella empleará para poner en conocimiento de las partes las resoluciones o decisiones que adopte.

Planteada la reclamación ante la Comisión y a solicitud del reclamante, ella podrá decretar la suspensión de los efectos de la resolución del Ministerio a la que dicha reclamación se refiera.

Solicitada la intervención de la Comisión, ella buscará la conciliación entre las partes. Si esta no se produce en el plazo de 30 días, el concesionario podrá solicitar a la Comisión, en el plazo de 5 días, que se constituya en Comisión Arbitral, o recurrir, en el mismo plazo ante la Corte de Apelaciones de San Salvador.

En el primer caso, la Comisión actuará de acuerdo a las normas fijadas para los árbitros arbitradores y tendrá el plazo de 30 días para fallar, plazo durante el cual se mantendrá la suspensión de la resolución o decisión del Ministerio. El fallo de la Comisión, en este caso, no será susceptible de recurso alguno.

En el caso que el concesionario interponga recurso ante la Corte de Apelaciones, éste se tramitará conforme al procedimiento establecido en los artículos (el procedimiento sumario más adecuado y breve) y a las disposiciones que se señalan a continuación:

- 1.-
- 2.-
- 3.-

Si el concesionario no solicitare de la Comisión que falle como Comisión Arbitral, ni interpusiere el recurso ante la Corte de Apelaciones, quedará a firme la resolución o decisión del Ministerio.

Lo dispuesto en este artículo es sin perjuicio de las atribuciones del Poder Judicial.

C A P I T U L O X I I I

Intervención y Quiebra.

Artículo 39°.-

Si el concesionario abandona la obra o interrumpe injustificadamente el servicio, el Ministerio deberá solicitar a la Comisión Conciliadora que así lo declare y lo autorice para proceder a la designación de un interventor.

La Comisión conocerá del asunto en calidad de Comisión Arbitral, según lo dispuesto en el artículo anterior, la que tendrá un plazo de tres días desde la solicitud para resolver fundadamente. Podrá prorrogar dicho plazo por igual período, por una sola vez y por decisión fundada. Si transcurre el plazo sin pronunciamiento se entenderá que se autoriza al Ministerio para proceder a la designación.

El interventor designado de conformidad a lo señalado en el inciso anterior sólo tendrá las facultades de administración necesarias para velar por el cumplimiento del contrato de concesión. Cesará en su cargo en cuanto el concesionario reasuma sus funciones, para lo cual bastará la expresión de voluntad de éste en tal sentido, formal y por escrito, aprobada por la Comisión Conciliadora. En todo caso, si después de noventa días de la designación del interventor, el concesionario no reasume, se entenderá que se ha perfeccionado el incumplimiento grave, y se aplicará lo dispuesto en el artículo 34.

En casos graves y ello fuere necesario, la Comisión podrá ordenar a la fuerza pública se proceda a la inmediata reanudación del servicio, mientras se encuentra pendiente la resolución acerca de la intervención. En este evento se podrá suspender el cobro de la tarifa o peaje respectivo a los usuarios. La Comisión podrá dejar sin efecto esta decisión en cualquier momento.

El interventor designado de conformidad a lo dispuesto en este artículo responderá de sus actuaciones hasta por la culpa leve.

Artículo 40°.-

En caso de quiebra del concesionario, la primera junta ordinaria de acreedores DEBERÁ pronunciarse, a proposición del (síndico) o de dos o más acreedores, por subastar la concesión o por la continuación efectiva del giro del concesionario. Si no hubiere acuerdo sobre una u otra de estas materias, DEBERÁ procederse a la subasta de la concesión.

Para la subasta de la concesión, las bases de la misma DEBERÁN respetar los términos, beneficios y condiciones del contrato de concesión primitiva. El mínimo de las posturas, en la primera subasta, NO PODRÁ ser inferior a los dos tercios del monto de la deuda contraída por el concesionario, ni inferior a la mitad de dicho monto en segunda subasta. A falta de postores SE EFECTUARÁ la tercera subasta sin mínimo.

La adjudicación de la concesión SE AJUSTARÁ a lo previsto en el artículo 20.

En el evento que la junta de acreedores acordare la continuación efectiva del giro del concesionario, ésta no estará sujeta a otro plazo de término que lo que reste del contrato de concesión, sin perjuicio de la posibilidad de proceder a su remate en cualquier momento. En lo demás, SE REGULARÁ por lo previsto en los artículos .. y siguientes de la ley N° (Quiebras).

En caso de quiebra, el Ministerio nombrará un representante para que, actuando coordinadamente con el ... (administrador de bienes del fallido) y la junta de acreedores, vele por el mantenimiento del o de los servicios objeto de la concesión, sin perjuicio de que la representación del interés fiscal sea realizada por quien o quienes corresponda.

CAPITULO XIV

Otras Disposiciones.

Artículo 41°.-

El Ministerio de Obras Públicas, en forma privativa y especial SERÁ el único organismo que REGULARA Y FIJARA los límites máximos y mínimos de velocidad en las vías construidas, conservadas o reparadas por el sistema de concesión, de acuerdo a este cuerpo legal y ningún otro organismo será competente para ello.

Estos límites podrán ser superiores a los fijados en conformidad con la legislación del tránsito, cuando el estándar y trazado de las vías fijadas por el Ministerio de Obras Públicas, así lo permita. Pero, en ningún caso, respecto de las obras que se entregan en concesión podrán establecerse velocidades inferiores a las consideradas para la mismas situaciones en la legislación.

Artículo 42°.-

Las bases de licitación y contrato de concesión establecerán los accesos y obras de conexión que debe tener dicha obra, incluyendo aquellas que permitan el uso de los accesos existentes que hubieren sido autorizados conforme a derecho.

En los casos de accesos no previstos, el concesionario, con la autorización previa del Ministerio de Obras Públicas, estará facultado para autorizar a terceros interesados nuevos accesos y conexiones a la obra en concesión, y podrá cobrarle a éstos un pago por el acceso, adicional al costo de las obras necesarias para su habilitación, siempre que dicho acceso no se tarifique especialmente. El monto del o los pagos de los terceros interesados serán convenido entre el concesionario y el o los interesados.

El Ministerio de Obras Públicas no podrá denegar su autorización sino por causa técnica justificada.

Artículo 43°.-

Cuando un usuario de una obra en concesión incumpla el pago de su tarifa o peaje, el concesionario tendrá derecho a cobrarla judicialmente. Será competente para conocer de ella, de acuerdo al procedimiento establecido en la ley N°, el Juez del territorio en que se produjo el hecho, el cual deberá, al ordenar dicho pago, imponer al condenado una indemnización compensatoria en favor del concesionario, de un valor equivalente a cuarenta veces el pago incumplido, más el reajuste según el Índice .. (diario o mensual de reajustabilidad) entre la fecha del incumplimiento y la del pago efectivo o bien, el valor equivalente a .. unidades (valor resjustable mensual). El Juez esta obligado a aplicar el

mayor valor de entre ambos. En la misma sentencia, se regularán las costas procesales y personales, calculándolas sobre la base del valor total reajustado de la tarifa e indemnización indicadas.

Artículo 44°.-

El concesionario podrá instalar plazas de pesaje en las obras viales concesionadas, debiendo obtener autorización del Ministerio de Obras Públicas, quien sólo podrá denegarla por razones técnicas y en resolución fundada que será reclamable ante la Comisión Conciliadora.

Si no se han establecido normas especiales en el contrato de concesión, se aplicarán aquellas legales y reglamentarias relativas al peso máximo de vehículos y carga. El concesionario tendrá derecho a reclamar de las infracciones a dichas normas ante el Juez (...) del territorio en que se produjo el hecho, quien conocerá de la infracción de acuerdo al procedimiento contenido en la ley N° Dicho Juez deberá imponer, conjuntamente con las multas establecidas en las normas referidas, una indemnización compensatoria de igual monto en beneficio del concesionario.

Artículo 45°.-

En el juzgamiento de las infracciones establecidas en los dos artículos anteriores, constituirán medios de prueba una o más fotografías, videos y cualquier otro medio técnico que el Ministerio de Obras Públicas hubiese autorizado para el control del cumplimiento o del incumplimiento de las normas correspondientes.

Artículo 46°.-

En aquellos casos en que, con ocasión de la ejecución de las obras, el concesionario recuperare terrenos ribereños fiscales que antes se encontraban, ocupados por las aguas, el Ministerio **PODRÁ** ofrecer dar en pago la entrega de parte de los terrenos ribereños fiscales recuperados o de otros pre-existentes, conjunta o alternativamente con los restantes beneficios establecidos en esta ley.

... Promúlguese y llévese a efecto como Ley de la República.

OPCIÓN DE ADMITIR Y CREAR: **Iniciativa privada de obras públicas por el sistema de concesión.**

Artículo Xº.-

Cualquier persona, natural o jurídica **PODRÁ** postular ante el Ministerio, la ejecución de obras públicas mediante el sistema de concesión.

El postulante **DEBERÁ** hacer su presentación en la forma que establezca el Reglamento, el que además, **DEFINIRÁ** los requisitos de los estudios necesarios para admitirlos al desarrollo de una proposición avanzada de proyecto y para decidir sobre la licitación de estas obras públicas, propuestas por iniciativa privada.

La calificación de estas postulaciones **SERÁ** resuelta por el P. de la R., a proposición conjunta de los Ministerios de Obras Públicas y Hacienda, en forma fundada, dentro del plazo de un año contado desde su presentación. Antes de dicha decisión el Ministerio de Obras Públicas, **DEBERÁ CONSULTAR** con todos los organismos públicos competentes, tanto por la materia o tipo de obra de que se trate como por el territorio en que ella se ejecutaría.

El P. de la R. **DEBERÁ APROBAR** las bases de licitación de estas obras a proposición conjunta de los Ministerios de Obras Públicas y de Hacienda, en el plazo máximo de dos años contados, desde la presentación de la idea.

Una vez decidida la licitación de una obra por concesión de iniciativa privada, su licitación **DEBERÁ EFECTUARSE** a más tardar en el plazo de 6 meses.

Artículo Xº.-

Cuando en una licitación de obra por concesión cuyo origen sea de iniciativa privada, el Ministerio rechace todas las ofertas presentadas, **DEBERÁ** compensar todo gasto en que hubiese incurrido el proponente de la idea que se licita, con la sólo excepción de que la obra sea nuevamente licitada y adjudicada antes de un año, contado desde que se rechazan las ofertas de la primera licitación.