

CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION

**COMISION ESPECIAL
DE CONCESIONARIOS**



351.86
C172
1998
c.1

1998

HAGAMOS UN POCO DE HISTORIA

La incorporación del sector privado al financiamiento y gestión de las obras de infraestructura pública del país, ha constituido una preocupación permanente de la Cámara Chilena de la Construcción, que se remonta hace ya más de una década.

En este contexto intervino activamente en la gestación y tramitación del proyecto de Ley que hizo posible la participación del sector privado en la industria naciente de las Concesiones.

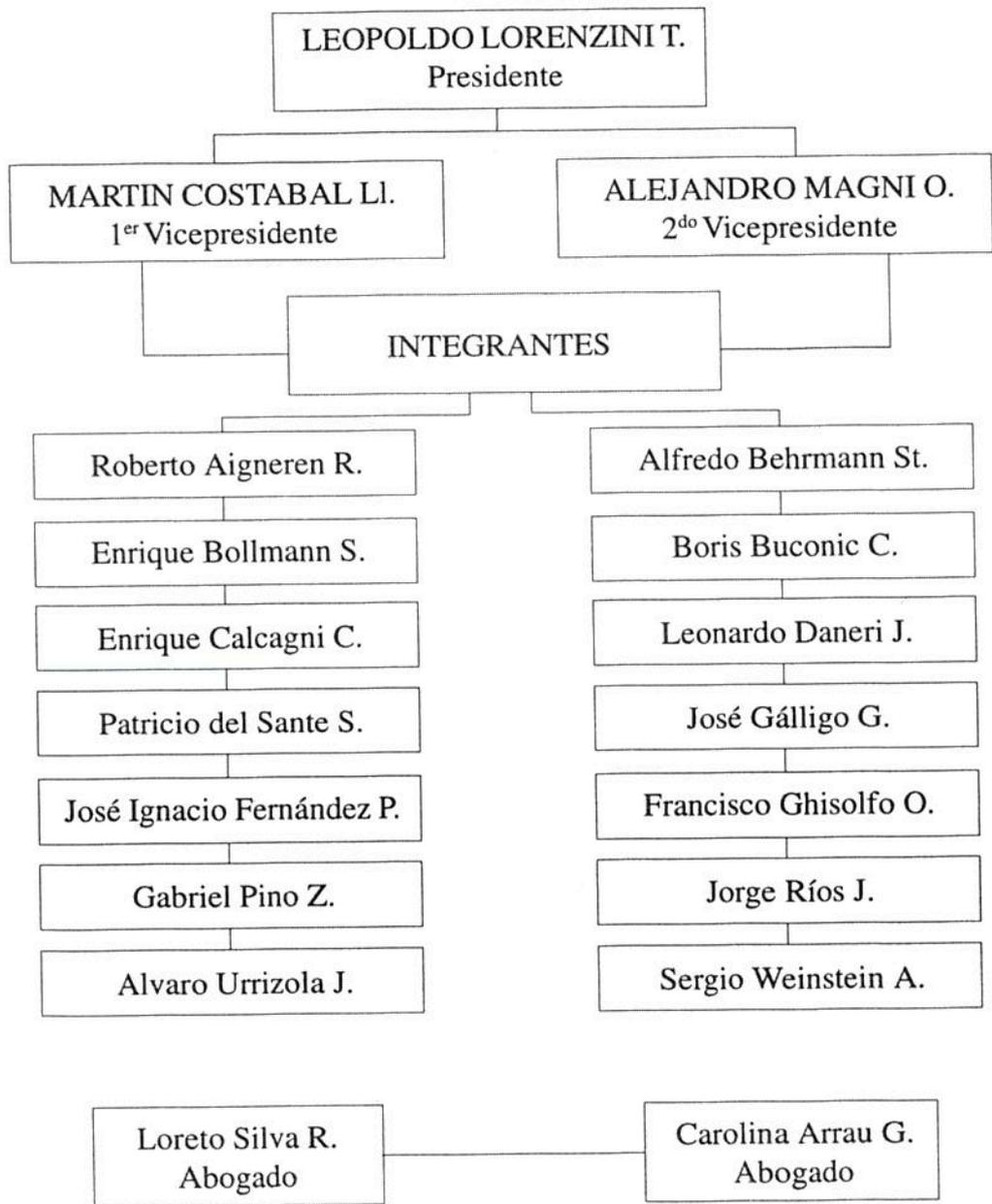
Asimismo, fue invitada por el Gobierno a colaborar en las etapas que siguieron a la dictación de la Ley y que, en definitiva, hicieron posible la implementación de este sistema.

Más tarde se constituyó, al amparo de esta Institución, la Comisión Especial de Concesionarios, integrada por los Consorcios con concesiones viales y aeroportuarias adjudicadas. Esta Comisión se reúne periódicamente y realiza no sólo las tareas propias de un grupo gremial, sino que también se ha autoimpuesto el compromiso de trabajar por el éxito de la industria de las concesiones en el país 

**Centro de Documentación
Cámara Chilena de la Construcción**

ORGANIZACION INTERNA

COMISION ESPECIAL DE CONCESIONARIOS



**COMISION ESPECIAL
DE CONCESIONARIOS**

OBRAS CONCESIONADAS

El nivel de inversiones de los 17 primeros proyectos concesionados hasta la fecha ha sido cercano a los US\$ 2.000 millones. La mayor parte de este monto corresponde a consorcios de origen extranjero.

PROYECTOS DE CARRETERAS

(Clasificados por montos de inversión)

RUTA 5: SANTIAGO-LOS VILOS

Iniciativa	Pública
Inversión	US\$ 272 mill. (*)
Consortio	Tribasa Inela
Nivel Tarifario	\$ 1.156 (V. base 12/96)
Inicio de la construcción	1997
Puesta en servicio esperada	1999
TMDA 1996	
(Tránsito Medio Diario Anual):	9.200
Plazo de concesión	23 años

(*) El monto de inversiones es aproximado. Se calculó sobre la base del monto en UF definido por el MOP, multiplicándolo por 13.800 (valor de la UF en pesos a mediados de octubre de 1997), dividiendo ese total por 415 (cambio del dólar en pesos a mediados de octubre de 1997), llegando así al monto de inversión en millones de dólares indicado.

RUTA 5: LOS VILOS-LA SERENA

Iniciativa	Pública
Inversión	US\$ 265 mill.
Consortio	Sacyr Chile S.A.
Nivel Tarifario	\$ 1.318 (V. base 12/96)
Inicio de la construcción	1997
Puesta en servicio esperada	2000
TMDA 1996	2.500
Plazo de concesión	25 años

ACCESO NORTE A CONCEPCION

Iniciativa	Pública
Inversión	US\$ 230 mill.
Consortio	Trinela S.A.
Nivel Tarifario	\$ 2.013 (V. base 12/96)
Inicio de la construcción	1995
Puesta en servicio	1998
TMDA 1996	3.000
Plazo de concesión	28 años

RUTA 5: CHILLAN-COLLIPULLI

Iniciativa	Pública
Inversión	US\$ 224 mill.
Consortorio	Tribasa Conosur S.A.
Nivel Tarifario	\$ 1.156 (V. base 12/96)
Inicio de la construcción	1997
Puesta en servicio esperada	2000
TMDA 1996	5.900
Plazo de concesión	22 años

RUTA 5: TALCA-CHILLAN

Iniciativa	Pública
Inversión	US\$ 183 mill.
Consortorio	Ruta 5 Tramo Talca- Chillán S.A.
Nivel Tarifario	\$ 1.017 (V. base 12/96)
Inicio de la construcción	1995
Puesta en servicio esperada	1998
TMDA 1996	9.000
Plazo de concesión	10 años

RUTA 5: TEMUCO-RIO BUENO

Iniciativa	Pública
Inversión	US\$ 203 mill.
Consortorio	Ecovías 5 S.A.
Nivel Tarifario	\$ 1.156 (V. base 12/96)
Inicio de la construcción	1997
Puesta en servicio esperada	2000
TMDA 1996	3.500
Plazo de concesión	25 años

**RUTA 5:
RIO BUENO-PUERTO MONTT**

Iniciativa	Pública
Inversión	US\$ 176 mill.
Consortorio	Sacyr Chile S.A.
Nivel Tarifario	\$ 1.000 (V. base 97)
Inicio de la construcción	1998
Puesta en servicio esperada	2000
TMDA 1996	5.800
Plazo de concesión	25 años

**RUTA 57:
SANTIAGO-COLINA-
LOS ANDES**

Iniciativa	Privada
Inversión	US\$ 146 mill.
Consortio	Autopista Los Liberta- dores S.A.
Nivel Tarifario	\$ 1.503 (V. base 96)
Inicio de la construcción	1998
Puesta en servicio esperada	1999
TMDA 1996	5.200
Plazo de concesión	28 años

**AUTOPISTA
SANTIAGO-SAN ANTONIO**

Iniciativa	Pública
Inversión	US\$ 140 mill.
Consortio	Autopista del Sol S.A.
Nivel Tarifario	\$ 950 (H. normal) \$ 1.400 (H. punta)
Inicio de la construcción	1995
Puesta en servicio	1998
TMDA 1996	6.000
Plazo de concesión	23 años

TUNEL EL MELON

Iniciativa	Pública
Inversión	US\$ 42 mill.
Consortio	Túnel El Melón S.A.
Nivel Tarifario	\$ 1.600 (H. normal) \$ 2.200 (H. punta)
Inicio de la construcción	1993
Puesta en servicio	1995
TMDA 1996	6.300
Plazo de concesión	23 años

CAMINO DE LA MADERA

Iniciativa	Pública
Inversión	US\$ 34 mill.
Consortio	Camino de La Madera S.A.
Nivel Tarifario	\$ 1.500 (H. normal) \$ 1.800 (H. punta)
Inicio de la construcción	1994
Puesta en servicio	1996
TMDA 1996	1.200
Plazo de concesión	25 años

**AEROPUERTO
DIEGO ARACENA
(IQUIQUE)**

Iniciativa	Privada
Inversión	US\$ 6 millones
Consortio	Chucumata S.A.
Inicio de la construcción	1996
Puesta en servicio	1997
Plazo de concesión	12 años

**AEROPUERTO EL LOA
(CALAMA)**

Iniciativa	Privada
Inversión	US\$ 3 millones
Consortio	Gestión e Ingeniería IDC
Inicio de la construcción	1997
Puesta en servicio	1998
Plazo de concesión	12 años

**AEROPUERTO LA FLORIDA
(LA SERENA)**

Iniciativa	Pública
Inversión	US\$ 3 millones
Consortio	Gestión e Ingeniería IDC
Inicio de la construcción	1997
Puesta en servicio	1998
Plazo de concesión	10 años

**AEROPUERTO AMB
(SANTIAGO)**

Iniciativa	Pública
Inversión	US\$ 150 mill.
Consortio	SCL Terminal Aéreo Santiago S.A.
Inicio de la construcción	1998
Puesta en servicio	1999
Plazo de concesión	15 años

PROYECTOS URBANOS

**ACCESO VIAL AEROPUERTO
AMB**

Iniciativa	Privada
Inversión	US\$ 11 mill.
Consortio	Aerovías S.A.
Nivel Tarifario	\$ 225 (V. base 12/96)
Inicio de la construcción	1996
Puesta en servicio	1997
Plazo de concesión	12 años

PROYECTOS A LICITAR

Este es el cronograma tentativo manejado por el MOP de las licitaciones que se llevarán a cabo próximamente (clasificados por montos de inversión, no por fechas de licitación).

1998

Sistema Américo Vespuccio	US\$ 600 millones
Sistema Norte-Sur	US\$ 239 millones
Ribera Norte del río Bío-Bío	US\$ 200 millones
Red Vial Cartagena-Quintay	US\$ 180 millones
Canal El Morro	US\$ 40 millones
Ruta Interportuaria Talcahuano-Penco	US\$ 25 millones
Coliseo del Parque O'Higgins	US\$ 13 millones
Aeropuerto de Antofagasta	US\$ 11 millones
Complejo Aduanero El Sauce/Los Andes	US\$ 10 millones
Aeropuerto de Concepción	US\$ 9 millones
Aeropuerto de Punta Arenas	US\$ 5 millones
Ruta 5: Santiago - Talca (Incluye Acceso Sur a Santiago)	US\$ 520 millones
Sistema Oriente - Poniente (Costanera Norte - Av. Kennedy)	US\$ 324 millones

CONSORCIOS Y EMPRESAS

AEROVIAS S.A.

Gerente General: Alvaro Urrizola.

El consorcio está integrado en partes iguales por Sica Ltda. (50%) e Ingecol S.A. (50%). Ambas empresas están especializadas en el área de la construcción y estructura, específicamente en la construcción de obras viales de mediana inversión. Tienen 15 años de experiencia en el rubro. En 1992, el consorcio propuso al MOP el proyecto del Acceso Vial al Aeropuerto AMB, el cual se adjudicó en octubre de 1995.

AUTOPISTA DEL SOL S.A.

Gerente General: Roberto Aignerren.

Este consorcio está compuesto por Endesa, a través de Infraestructura 2000 (Besalco S.A., Empresa Constructora Fe Grande S.A. y Larraín Vial S.A.). Se creó en 1994 expresamente para operar la Autopista Santiago-San Antonio, cuya adjudicación ganó en abril de 1995. La empresa administra sus obras a través de empresas consultoras y asesoras, contratadas especialmente para controlar los aspectos técnicos.

AUTOPISTA LOS LIBERTADORES S.A.

Gerente General: Roberto Aignerren.

El consorcio opera a través de Inecsa 2000 S.A. (Infraestructura 2000 - 50% y Endesa - 50%) y Ecsa Capitales S.A. En octubre de 1996 se adjudicó el tramo Santiago-Los Andes de la Ruta 57 por 28 años de plazo de concesión.

CAMINO DE LA MADERA S.A.

Director: Enrique Elgueta.

Consortio conformado por Empresa Constructora Belfi (50%), Las Américas S.A. (17%) y Asesoría e Inversiones CMB S.A. (33%). Fue el único oferente de la propuesta que se adjudicó en abril de 1994 y puso en marcha en 1996.

**CAMINO NOGALES-
PUCHUNCAVI S.A.**

Gerente General: Gabriel Pino.

El consorcio está compuesto en un 85% por el grupo Cruz Blanca S.A. y en un 15% por el grupo Delta S.A. En junio de 1995, luego de una primera ronda en la que desestimaron todas las ofertas, el grupo ganó la licitación del camino Nogales-Puchuncaví.

ECOVIAS S.A.

Gerente General: Juan José Galligo.

El consorcio está compuesto por Ferrovial Ltda. de España, CB Infraestructura y Delta S.A. Se adjudicó el tramo Temuco-Río Bueno de la Ruta 5, en mayo de 1997.

CHUCUMATA S.A.

Gerente General: Carlos Joanne.

Consortio compuesto por Empresa Constructora Belfi S.A. (75%), Líneas Aéreas LanChile S.A. (15%) y Deconsa S.A. (10%). En enero de 1996 se adjudicó el terminal aéreo de la ciudad de Iquique.

EL TEPUAL S.A.

Gerente General: Alejandro Villouta.

Consortio conformado por Gestión e Ingeniería IDC S.A. (20%), Socimer Chile Ltda. (10%), Senexco Ltda. (20%), Cosalco Ltda. (40%) e Inversiones e Inmobiliaria Viento Claro Ltda. (10%). En febrero de 1996 se adjudicó el Aeropuerto El Tepual de Puerto Montt.

FAVIAS

*Gerente General: José Ignacio Fernández-
Pacheco (provisorio).*

El consorcio está integrado por
Ferrovia y Agroman Chile.

RUTA 5 TRAMO TALCA-CHILLAN S.A.

Representante Legal: Juan José Galligo.

Este consorcio está compuesto por
Cruz Blanca S.A. (35%), Ferrovia
Chile Ltda. (32,5%) y Ferrovia
(32,5%). Se adjudicó el tramo Talca-
Chillán de la Ruta 5, en diciembre de
1995.

GESTION E INGENIERIA IDC S.A.

Gerente General: Alejandro Villouta.

Consortio conformado por Gestión e
Ingeniería IDC S.A., Inversiones Palqui
S.A., Senexco Ltda., Cosalco Ltda. e
Inversiones e Inmobiliaria Viento Cla-
ro S.A. Se adjudicó el Aeropuerto La
Florida de La Serena y el Aeropuerto
El Loa de Calama en junio y agosto de
1997, respectivamente.

RUTAS DEL PACIFICO S.A.

Gerente General: Enrique Calcagni.

El consorcio está integrado en partes
iguales por Sacyr Chile S.A. (50%) y
ACS (50%) —Actividades de Cons-
trucción y Servicios S.A.—.

SACYR CHILE S.A.

Gerente General: Enrique Calcagni.

El consorcio está compuesto en un 100% por Sacyr España, que en diciembre de 1996 se adjudicó el tramo Los Vilos-La Serena de la Ruta 5 y en julio de 1997, el tramo Río Bueno-Puerto Montt de la misma carretera.

SCL TERMINAL AEREO SANTIAGO S.A.

Gerente General: Felipe Cerón.

El consorcio está integrado por Agencias Universales S.A.; YVR Airport Services Limited; Dragados y Construcciones S.A.; SABCO Administradora de Fondos de Inversiones S.A.; Fomento de Construcciones y Contratos S.A.; Dragados FCC Internacional de Construcción S.A.

TRIBASA MEXICO

Presidente: David Peñaloza.

Gerente General Tribasa Chile: Alejandro Magni.

Esta empresa mexicana se creó en 1969, con orientación a producción de áridos y mezclas asfálticas. En 1993 ingresó al mercado internacional con una licitación en Ecuador. En Chile se adjudicó el Acceso Norte a Concepción en noviembre de 1994 (con el Consorcio Trinela S.A.: 80% Tribasa Chile S.A. y 20% Neut Latour y Cía. S.A.), el tramo Santiago-Los Vilos de la Ruta 5, en julio de 1996 (Consorcio: Tribasa Inela) y el tramo Chillán-Collipulli de la Ruta 5, en marzo de 1997 (Consorcio: Tribasa Conosur S.A.).

TUNEL EL MELON S.A.

Presidente: Ernesto Silva.

Este consorcio está compuesto por Endesa (51%), Delta S.A. (24,5%) y Agroman S.A. (24,5%). Fue el primer consorcio que ganó una licitación dentro del Programa de Concesiones, en diciembre de 1992, y el primero que puso una obra en operaciones (1994).

EL MARCO LEGAL

Las normas jurídicas que reglamentan la provisión de infraestructura pública mediante el Programa de Concesiones están estipuladas en diversos cuerpos legales y, en especial, en la Ley de Concesiones y su Reglamento aprobado en 1991. Las normas vigentes regulan la adjudicación, ejecución, reparación o conservación de las obras públicas fiscales otorgadas en concesión.

Los procesos de licitación pueden iniciarse con un llamado propiamente tal o con un proceso previo de precalificación. El Ministerio de Obras Públicas, antes del llamado a licitación nacional o internacional, puede invitar a precalificación de licitantes sobre la base de un prospecto de inversión, cuando la obra pública a concesionar revista especiales características en cuanto a su complejidad, magnitud o costo.

■ ¿Cuál es el objetivo del proceso de precalificación de una concesión?

Dar a conocer el detalle del proyecto —con sus antecedentes jurídicos, financieros, técnicos y económicos— a los que se inscriban en el Registro Especial. Así los licitantes pueden conocer la ingeniería con la que se prepara el llamado a licitación y los aspectos administrativos a la concesión, para luego hacer las consultas que estimen necesarias.

■ **¿Quiénes pueden participar en la licitación de una concesión?**

Todas las personas naturales o jurídicas, nacionales o extranjeras, o grupos de ellas, que cumplan con los requisitos y exigencias generales establecidas en la Ley de Concesiones, en su Reglamento y en las Bases de Licitación. Las licitaciones pueden ser nacionales internacionales.

■ **¿Qué aspectos se toman en cuenta para la elección de un concesionario?**

La licitación de la obra materia de la concesión se decide evaluando las ofertas técnicamente aceptables, de acuerdo a las características propias de las obras, atendido uno o más de los factores de licitación que establece el Artículo 7 del DS MOP N° 900 de 1996, según el sistema de evaluación que el Ministerio de Obras Públicas establezca en las Bases de Licitación.

■ **¿Qué obligaciones debe cumplir el adjudicatario de la concesión?**

Debe constituir, en el plazo y con los requisitos que el Reglamento a las Bases Administrativas establezca, una sociedad de nacionalidad chilena o agencia de la extranjera, con quien se entiende celebrado el contrato y cuyo objeto es la ejecución, reparación, conservación y explotación de obras públicas fiscales por el sistema establecido en el Artículo 87 del DS MOP N° 294 de 1984. Además, debe 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.

■ **¿Qué gana el concesionario con una concesión?**

Por los servicios que preste, el concesionario percibe como única compensación el precio, tarifa o subsidio convenido, además de los otros beneficios adicionales, expresamente estipulados, como servicios turísticos, autoservicios, publicidad y otros.

■ **¿Cuáles son las obligaciones del concesionario?**

Debe velar por la continuidad en la prestación del servicio, facilitando condiciones de absoluta normalidad y evitando inconvenientes, incomodidades, molestias o peligrosidad para los usuarios.

■ **¿Cuándo comienza a funcionar una obra de infraestructura?**

Para salvaguardar los derechos del Estado, se prevé que la puesta en funcionamiento de la obra es autorizada previa comprobación de su ajuste a los proyectos y especificaciones técnicas. No obstante pueden autorizarse puestas en servicio provisionales y parciales.

■ **¿Qué sucede si el concesionario no cumple con lo pactado?**

El Estado podrá imponer multas, tanto en la fase de construcción como en la de explotación, ante determinados incumplimientos del concesionario, pudiendo hacer efectivas las garantías constituidas a su favor.

■ **¿Se pueden realizar modificaciones a las obras o proyectos?**

El MOP puede modificar, por razones de interés público, las características de las obras y servicios contratados, indemnizando al concesionario en caso de perjuicio. Y, si en el futuro las obras resultaran insuficientes para la prestación del servicio, se podrá suscribir un convenio, a iniciativa del Estado o de la sociedad concesionaria, que recoja las condiciones de obras nuevas y su repercusión en el régimen tarifario.

■ **¿Cuánto tiempo dura una concesión?**

La concesión tiene un plazo que se ha estipulado en el contrato, que en ningún caso puede superar los 50 años. No obstante, puede extinguirse con anterioridad por causas definidas en el contrato, por incumplimiento grave de las obligaciones impuestas al concesionario, resguardando los derechos de los acreedores y del Estado, o por mutuo acuerdo entre el MOP y el concesionario.

■ **¿Quién resuelve los posibles problemas surgidos entre el MOP y el concesionario?**

Para la solución de las controversias que se generen entre el MOP y el concesionario, existe una Comisión Conciliadora que puede intervenir en toda reclamación de las partes producida por la ejecución del contrato.

NORMAS DE REGULACION

- El contrato de concesión de obras públicas se rige por las siguientes normas legales, reglamentarias y administrativas:
- El Decreto Supremo MOP N° 294, de 1984, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley 15.840, Ley Orgánica del Ministerio de Obras Públicas, el cual en su artículo 87 autoriza al Ministerio para ejecutar obras públicas mediante el sistema de concesiones.
- El D.S. MOP N° 900 de 1996, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL MOP N° 164 de 1991, Ley de Concesiones.
- El D.S. MOP N° 240 de 1991, Reglamento de Concesiones.
- Las correspondientes Bases de Licitación y sus Circulares Aclaratorias.
- La Oferta Técnica y Económica presentada por el adjudicatario de la concesión en la forma aprobada por el MOP.
- El Decreto Supremo de Adjudicación Respectivo.

**COMISION ESPECIAL
DE CONCESIONARIOS**

TEMAS PENDIENTES

Sin duda, es posible atribuir al Programa de Concesiones Chileno el calificativo de exitoso. Sin embargo, aún quedan temas que es necesario resolver para lograr el total afianzamiento de la industria de la Concesiones en el país.

Algunas de ellas dicen relación con la necesidad de avanzar y finalizar el proceso de dictación de la normativa complementaria a la Ley de Concesiones de Obras de Infraestructura Pública, a fin de facilitar y hacer más transparente la aplicación del sistema.

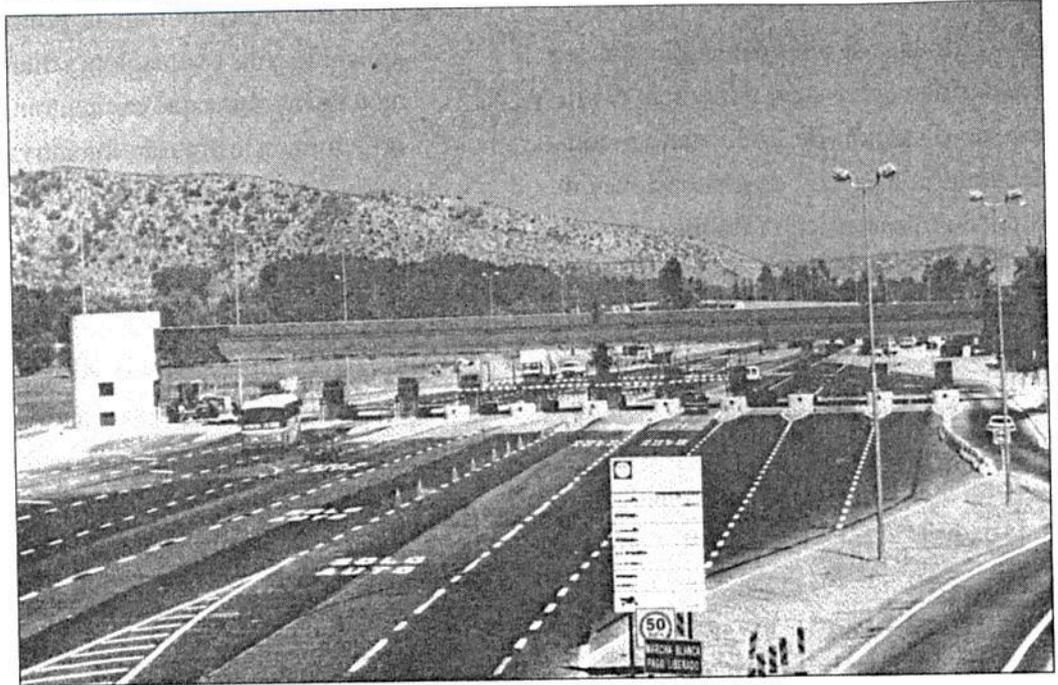
Para dar cumplimiento al objetivo antes señalado, tanto el Gobierno como la Comisión Especial de Concesionarios han fijado la siguiente agenda:

Institucionalidad: perfeccionar la institucionalidad aplicable al sistema de concesiones, a fin de hacerla compatible con los requerimientos crecientes de esta nueva industria.

Aseguramiento de calidad: diseñar la gestión y aseguramiento de calidad estándar de la Industria de Concesiones, de acuerdo a las normas chilenas de construcción.

Iniciativas Privadas: definir la política aplicable a la evaluación y licitación de las obras que encuentran su origen en este tipo de iniciativa y sobre esa base abordar la elaboración del respectivo Programa de Concesiones.

Comunicación con Usuarios y las Comunidades afectadas: definir una estrategia comunicacional conjunta para dar a conocer a la comunidad los beneficios de las obras concesionadas.



AUTOPISTA DEL SOL



AUTOPISTA DEL SOL