

cc

SEMINARIO
INSTITUTO DE INGENIEROS
EXPOSICION DEL
Sr. Víctor Manuel Jarpa R.
SANTIAGO, ABRIL 28 DE 1995

En esta oportunidad he sido invitado a exponer sobre el marco legal e institucional de las concesiones de obras de infraestructura pública, que se encuentra contenido en el D.F.L. N° 164, de Obras Públicas de 1991, modificado posteriormente por la Ley 19.252, en el D.S. N° 240 de 1992 que incorpora el Reglamento que las rige y en las bases de licitación específicas para cada proyecto.

Hemos considerado conveniente enfocar esta exposición desde cuatro puntos de vista a saber:

- 1.- Aspectos Generales;
- 2.- Marco Legal;
- 3.- Institucionalidad;
- 4.- Sistemas de Precalificación;
- 5.- Proyectos.

1.- ASPECTOS GENERALES

En primer término deseo hacer un alcance a las necesidades de inversión que existen en el área de la infraestructura vial, puesto que es éste tipo de infraestructura la que principalmente aunque no exclusivamente puede desarrollarse a través del sistema de concesiones objeto de esta exposición.

La red vial interurbana de nuestro país tiene aproximadamente 80.000 km. de extensión, pero de ella sólo 13.000 están pavimentados —esto es el 16%—, 32.000 km. son caminos ripiados —(41%)— y el saldo de 35.000 km. son de tierra.¹

A los bajos niveles de pavimentación antes señalados deben sumarse otros dos importantes elementos de déficit, cuales son: el deficiente estado de mantención y calidad de los caminos y el crecimiento de cuatro veces el parque automotriz en los últimos 25 años. Las estadísticas indican que sólo el 15% de los caminos se encuentran en buen estado, el 54% en regular estado y el 31% en mal estado.²

En atención a ello, resulta fundamental allegar fuentes alternativas y complementarias de financiamiento para las obras de infraestructura pública, que permitan reducir la brecha entre las necesidades y las disponibilidades fiscales de presupuestos de inversión para este sector.

Es ésta, precisamente la finalidad que tuvo en consideración el Estado al crear el sistema de concesiones de obras de infraestructura pública que hoy nos ocupa, el cual

¹ *Infraestructura: Oportunidad u Obstáculo para el Desarrollo.* Juan Eduardo Errázuriz y Roberto Acevedo. 1994.

² *Idem anterior.*

constituye una nueva e importante fuente de recursos complementaria y alternativa a las del Estado para atender las necesidades de infraestructura que adolece nuestro país y una nueva e interesante alternativa de negocios para los inversionistas, cuyo éxito dependerá de la combinación riesgo-rentabilidad de los proyectos.

Sobre la base del sistema de concesiones, el Ejecutivo ha determinado una política que apunta a duplicar el volumen total de inversiones que ha venido realizando el Ministerio de Obras Públicas en los últimos años. Cabe destacar que el presupuesto destinado a Obras Públicas en 1994, alcanzó la cifra de US\$ 750.000.000 y que se espera que, de aquí hasta 1999, el presupuesto ascienda a US\$ 1.500.000 para paliar el enorme déficit de infraestructura que afecta a nuestro país.

Sin embargo, el esfuerzo Gubernamental no es suficiente para alcanzar tales montos de inversión, razón por la cual es necesario perfeccionar los mecanismos que permitan a los privados invertir en obras de infraestructura. Es así como se estima que en 1999 el gasto público será de US\$ 1.200.000, lo que suma a la inversión privada, que se espera ascienda, al menos, a US\$ 300.000.000, da como resultado una inversión total de US\$ 1.500.000.000.

Es clara la importancia que ha atribuido el Ministerio de Obras Públicas a esta nueva fuente de financiamiento. Tal es así que el titular de dicha Secretaría de Estado ha anunciado recientemente que este año se empezarán a construir seis obras a través de este sistema, algunas de las cuales describiré con mayor detalle más adelante en esta exposición. Ellas son: el tramo entre Talca y Chillán de la ruta 5; Ruta 78 Santiago-San Antonio; Acceso al aeropuerto Arturo Merino Benítez; Camino Puchuncaví-Nogales y los nuevos terminales de los Aeropuertos de Puerto Montt, Iquique, Concepción y La Serena.

El monto de inversión estimado para la totalidad de los proyectos antes señalados equivale a 235 millones de dólares, en tanto se prevé una inversión de 695 millones de dólares para el año 1996 y de 82 millones de dólares para el año 1997, lo cual significa que se realizaría una inversión de 1.012 millones de dólares durante el período 1995-1997.

Pero, el sistema de concesiones en comento no sólo representa una nueva e interesante alternativa de financiamiento para el desarrollo de la infraestructura de nuestro país, sino que a través de este sistema también se propende hacia el desarrollo y mejoramiento de la eficiencia en la producción y gestión de infraestructura pública, dinamizándose el sector mediante la iniciativa y el empuje empresarial, contribuyendo asimismo a generar un mecanismo para que los usuarios paguen por el desarrollo, mantención y operación de la infraestructura creada por el sistema de concesiones.

Este último objetivo, es decir que el usuario internalice el costo de la infraestructura que utiliza y del servicio que le presta el concesionario se ve reforzado por el Proyecto de Modificación de la Ley de Concesiones de Obras de Infraestructura Pública, que se encuentra actualmente en tramitación en el Congreso, el cual estipula una sanción de carácter económico para el usuario que elude el pago de la correspondiente tarifa.

En términos generales, este sistema establece la posibilidad de que empresas concesionarias privadas financien la construcción de obras específicas, recuperando la inversión en forma directa, mediante los flujos que generan las tarifas aplicables por el uso de dichas obras durante el período de concesión de la obra.

La legislación permite además, establecer variadas condiciones de licitación en función de las características de cada proyecto concesionable, pudiendo participar en ellas cualquier persona natural o jurídica, chilena o extranjera, que cumpla con las condiciones patrimoniales, económicas y técnicas preestablecidas en las bases y otorgue las garantías de seriedad en la oferta y fiel cumplimiento del contrato de concesión que ellas mismas exijan.

Por otra parte, la legislación entrega incentivos para que los privados propongan nuevas ideas de proyectos a ejecutar por concesión y establece derechos y obligaciones bilaterales y recíprocas para las partes que celebren el respectivo contrato de concesión, esto es el Fisco y el concesionario privado.

Desde otro punto de vista, y teniendo en consideración el enorme déficit existente y la incapacidad del Estado para abordarlo íntegramente, estimamos que no viene al caso plantear una suerte de competencia entre el sector público y el sector privado por la ejecución de los mejores proyectos. En este sentido, es dable sostener que en principio, todo proyecto cuyo uso sea susceptible de tarificar para recuperar la inversión que éste involucra, puede y debería ser concesionado.

De este modo, pueden existir interesados en una concesión donde los ingresos provenientes de los cobros a los usuarios sean insuficientes para cubrir los costos de construcción y de operación del proyecto, pero que, debido a su alta rentabilidad social, el Estado desea promover complementando los flujos económicos con subsidios estatales, garantizando una demanda mínima por un cierto período, o a través de una combinación de éstas y otras posibilidades.

La idea es que en el futuro el esfuerzo fiscal de inversión del Estado en los próximos años deba concentrarse en las obras cuya rentabilidad no sea la adecuada para la recuperación de la inversión mediante tarifas directas, pero cuyo beneficio social e interés nacional las hagan recomendables. De este modo, la gestión y la inversión privada dispondrán de un amplio campo en materias viales, portuarios, aeroportuarias y otras, en todas las cuales se podrá mejorar la eficiencia en la prestación de los respectivos servicios.

2.- MARCO LEGAL

Como ya se señalara anteriormente el marco legal del sistema de concesiones está constituido por las normas contenidas en el D.F.L. N° 164, de Obras Públicas y su Reglamento. Las características más destacables de esta legislación pueden ser sintetizadas del siguiente modo:

- a) *Es flexible:* puede ser aplicada a cualquier obra pública y en ella se establecen variadas condiciones de licitación, ajustadas a las características de cada proyecto.
- b) *Es abierta a la competencia:* cualquier persona natural o jurídica chilena o extranjera, que cumpla con las condiciones, puede participar en las licitaciones.
- c) *Es abierta a la iniciativa privada:* da incentivos claros para proponer ideas de proyectos de ejecución por concesión.
- d) *El sistema es equitativo:* otorga derechos y obligaciones bilaterales y conmutativas para las partes del contrato de concesión (Fisco y particulares).

El Ministerio de Obras Públicas es el organismo llamado a realizar las actuaciones preparatorias de los proyectos que se ejecuten a través de este sistema y quien resolverá sobre la calificación de las ofertas que se le presenten.

Como señalara anteriormente las licitaciones podrán ser nacionales o internacionales, siendo necesario en el caso de licitaciones internacionales para obras en concesión a ejecutarse en zonas fronterizas, contar con la aprobación del Consejo de Seguridad Nacional, lo cual ha sido objetado por la Cámara Chilena de la Construcción.

En la evaluación técnica de las ofertas el Ministerio de Obras Públicas deberá tener en consideración los siguientes factores:

- a) Estructura Tarifaria.
- b) Plazo de la Concesión.
- c) Subsidio del Estado al oferente.
- d) Pagos ofrecidos por el oferente al Estado.
- e) Ingresos garantizados por el Estado.
- f) Grado de compromiso de riesgo que asume el oferente durante la construcción de la obra, tales como caso fortuito o fuerza mayor.
- g) Grado de compromiso de riesgo que asume el oferente durante la explotación de la obra, tales como caso fortuito o fuerza mayor.
- h) Fórmula de reajuste de las tarifas y su sistema de revisión.
- i) Puntaje obtenido en la calificación técnica.
- j) Oferta del oponente de montos extraordinarios de pagos al Estado o de reducción de tarifas al usuario cuando la rentabilidad sobre el patrimonio o activos, exceda un porcentaje máximo preestablecido.
- k) Calificación de otros servicios adicionales, útiles y necesarios.

Una vez efectuada la evaluación técnica y económica de las distintas propuestas, la concesión se asignará a aquel licitante que cumpliendo con las condiciones técnicas ofrezca la menor tarifa. Posteriormente, viene la etapa de celebración de contrato de concesión, luego de lo cual el adjudicatario quedará obligado a constituir la sociedad concesionaria y a cumplir con los trámites de suscripción, protocolización del decreto respectivo. Asimismo, estará obligado a constituir las garantías por la construcción y explotación de la obra correspondiente, cuya naturaleza y cuantía se determinan en las respectivas bases de licitación.

La puesta en servicio de la obra será autorizada por el Ministerio de Obras Públicas, quien podrá imponer al concesionario que no cumpla con sus obligaciones, tanto en la fase de construcción como de explotación, las multas previstas en las bases de licitación.

Asimismo, la referida Secretaría de Estado podrá modificar por razones de interés público, las características de las obras y servicios contratados y, como consecuencia, las tarifas y subsidios pactados, acordando con el concesionario las indemnizaciones correspondientes en caso de perjuicio.

La Ley también previó el caso de que la obra resultara insuficiente para la prestación del servicio y se considerase conveniente su ampliación, en cuya situación se suscribirá un convenio entre el Estado y el concesionario para la realización de las nuevas obras.

La celebración del respectivo contrato de concesión genera para el concesionario el derecho a cobrar la tarifa aplicable al servicio y otros derechos que estimo fundamental destacar en esta oportunidad.

Ellos son el derecho que tiene el concesionario desde el perfeccionamiento del contrato y con la aprobación del Ministerio de Obras Públicas, para transferir la concesión y el derecho a constituir sus ingresos en garantía de las obligaciones derivadas de la misma concesión y de su explotación.

Lo anterior significa que el legislador reconoce al concesionario un derecho de dominio sobre la concesión, cuyo ejercicio está sometido a la aprobación del ente regulador, que en este caso, es el Ministerio de Obras Públicas, pudiendo ser caducada la concesión sólo en virtud de las causales objetivas que establece el artículo 27 de la Ley, cuales son:

- 1.- Cumplimiento del plazo por el que se otorgó, el cual en ningún caso puede ser superior a 50 años.
- 2.- Incumplimiento grave de las obligaciones impuestas al concesionario.

- 3.- Mutuo Acuerdo entre las partes, y
- 4.- Las que se estipulen en el contrato de concesión.

Los proyectos que se realizan a través del sistema de concesiones pueden ser clasificados, desde el punto de vista del gestor de la idea del proyecto en:

- a) Proyectos por iniciativa pública, que son aquellos que tienen su origen en la autoridad y una probada rentabilidad social, en tanto su rentabilidad económica depende de las condiciones propias de cada proyecto.
- b) Proyectos por iniciativa privada que son aquellos que tienen su origen en el sector privado y cuya rentabilidad social debe examinarse previamente a su ejecución por el sistema de concesiones.

Finalmente, y en lo que dice relación con el marco legal de esta exposición, deseo hacer un alcance a dos proyectos de ley que se encuentran actualmente en tramitación en el Congreso, cuya finalidad es perfeccionar el referido sistema y hacer por ende, más atractivo el negocio para los inversionistas y en los cuales la Cámara Chilena de la Construcción ha tenido una activa participación, tanto en la generación como en la tramitación de los proyectos. A este respecto, también debo destacar la labor realizada por el Diputado Pablo Longueira, quien asumió como propia la tarea de impulsar dentro del Congreso esta iniciativa.

El Supremo Gobierno ha asignado trascendental importancia a ambas iniciativas legales, puesto que su aprobación contribuirá a dar mayor dinamismo al sistema de concesiones y, por lo mismo, contribuirá al desarrollo de la infraestructura del país, la cual, como sabemos, es indispensable para el crecimiento económico y social del país.

El primero de tales proyectos, que recientemente ha finalizado su primer trámite constitucional en la Cámara de Diputados, tiene por objeto modificar la Ley de Concesiones de Obras Públicas, fundamentalmente en los siguientes aspectos:

- a) Perfeccionar el régimen de relaciones contractuales entre el Fisco y el concesionario y entre éste y terceros, especialmente en lo que dice relación con el establecimiento de un mecanismo de liquidación del contrato de concesión en caso de incumplimiento grave de las obligaciones del mismo, el cual contempla la designación de un interventor y el establecimiento de un régimen de administración provisional de la concesión y con el perfeccionamiento de las normas sobre quiebra de la sociedad concesionaria, permitiéndose la posibilidad de que la junta de accionistas pueda acordar la continuidad del giro por el período que resta del contrato de concesión. También se regula la situación de las ampliaciones de obras concesionadas para otorgar nuevos accesos o conexiones a terceros interesados;
- b) Se introduce un conjunto de modificaciones relacionadas con la ponderación de la oferta técnica, con las cuales la Cámara Chilena de la Construcción no concuerda por cuanto ellas introducen un factor de subjetividad en la evaluación de las ofertas, alterándose de este modo, un principio esencial para la transparencia del sistema de concesiones, cual es que las propuestas se adjudiquen al proponente que ofrezca la menor tarifa.
- c) Se establece un régimen tributario especial en materia de IVA y Renta para las

concesiones de obras de infraestructura pública, consagrándose la jurisprudencia administrativa sentada por el Servicio de Impuestos Internos en esta materia.

En efecto, en la actualidad la tributación de las concesiones se basa en una serie de dictámenes emitidos por el Servicio de Impuestos Internos, cuestión que, si bien no ha causado problemas hasta ahora, es preciso regular por la vía legal.

La modificación en materia de IVA apunta a permitir al concesionario la oportuna recuperación del IVA, haciéndose en consecuencia neutro el pago del impuesto para la obra, en tanto la modificación en materia de renta pretende dar al concesionario la posibilidad de acumular las pérdidas de un período, y descontarlas en períodos posteriores.

A continuación paso a describir someramente las características del régimen tributario aplicable a ambos impuestos. En materia de IVA se mantiene la separación entre el contrato de construcción y el contrato de explotación de la obra pública, otorgándose al concesionario la calidad de constructor aunque subcontrate íntegramente la obra.

Asimismo se le otorga el derecho de invocar el crédito fiscal a lo largo del desarrollo de la construcción de la obra, emitiendo para ello facturas por estado de avance o de pago del contrato de construcción y rebajando el crédito fiscal por insumos y subcontratos del IVA recargado. Tratándose de los ingresos por mantención, la factura debe emitirse dentro del mes en que se perciben los ingresos.

Por otra parte, se definen como hechos gravados la construcción y la mantención y explotación de la obra, estando la base imponible del tributo constituida por el costo total de la obra, en el caso del contrato de construcción, y por la parte de los ingresos de la explotación que excedan el costo de la obra, en el caso del contrato de explotación.

En lo que respecta al régimen de impuesto a la Renta se establece que los ingresos por el contrato de construcción se entienden devengados al término de la construcción o, lo que es lo mismo, al momento en que se inicia la explotación.

En consecuencia no se prevé la aplicación del sistema de PPM durante la construcción de la obra, por cuanto durante ese período no hay ingresos reales.

Por otra parte, se permite reconocer como costo total, tanto en el contrato de construcción como en el de explotación, la depreciación o amortización calculándose como la parte que resulta de dividir el costo de la construcción por el número de meses de duración del contrato de explotación o de años de explotación efectiva, tratándose del contrato de construcción.

- d) Se sanciona al usuario de la obra concesionada que incumpla en el pago de la tarifa o peaje.
- e) Se establece una prenda especial de concesión de obra pública, la cual se asimila para todos los efectos legales a la prenda sin desplazamiento, permitiéndose en consecuencia preñar los flujos de la concesión.
- f) Se modifica el artículo 84 N° 1 de la Ley General de Bancos, con lo cual los Bancos podrán aumentar su nivel de endeudamiento en este tipo de obras, hasta en un 25% de su capital pagado y reservas.

Sin lugar a dudas es correcta la orientación que ha dado el Ejecutivo al Proyecto de Ley antes comentado, el que esperamos sea aprobado a la brevedad y en los mismos términos antes expresados, por cuanto incentiva la participación de los inversionistas institucionales en el sector, quienes ven con buenos ojos todas las normas que contribuyan a dar mayores garantías a su inversión.

El segundo Proyecto, el cual está pronto a finalizar su segundo trámite legislativo, también tiene por finalidad incentivar la participación de los inversionistas en este sector y, en especial, la de los inversionistas institucionales.

En efecto, el objetivo de este proyecto es, en términos generales, facilitar la canalización de los recursos de los Fondos de Pensiones, Compañías de Seguros, Fondos de Inversión y Fondos de Inversión Extranjeros hacia el financiamiento directo e indirecto de las obras de infraestructura de uso público que efectúe el sector privado a través del régimen de concesiones.

Específicamente el proyecto propone ampliar los márgenes de inversión de las Administradoras de Fondos de Pensiones en los Fondos de Inversión de Desarrollo de Empresas FIDE e Inmobiliarios que regula la Ley 18.815; permite que parte de las reservas técnicas de las compañías de seguros estén constituidas por inversiones en empresas concesionarias de obras de infraestructura pública; se facilita la puesta en marcha de los Fondos de Inversión de Desarrollo de Empresas y se procura incentivar la participación del sector privado en las concesiones de infraestructura, a través de la creación de Fondos de Inversión Extranjeros de Capital de Riesgo.

En síntesis, es posible señalar que las modificaciones legales propuestas por el Ejecutivo, junto con perfeccionar el sistema de concesiones de obras de infraestructura pública, contribuyen a incentivar la tan necesaria participación de los inversionistas privados en esta área, sin cuya presencia e interés el sistema carecería de toda validez.

- INSTITUCIONALIDAD

Otro aspecto que considero importante destacar en esta ocasión, dice relación con la institucionalidad dada al interior del Ministerio de Obras para el manejo del sistema de concesiones, materia que la Cámara Chilena de la Construcción estima fundamental para la puesta en marcha y éxito del sistema de concesiones de obras de infraestructura pública.

El Ministerio de Obras Públicas ha dado el primer paso en lo que es el establecimiento de un adecuado marco institucional para la administración del sistema al crear el cargo de Coordinador General del Programa de Concesiones, que ocupa el señor Carlos Cruz, de quien depende el Departamento de Concesiones del Ministerio y tres nuevas unidades ejecutivas: Ruta 5, Concesiones Urbanas y Otras Concesiones.

Esta nueva estructura organizacional responde a los requerimientos que se espera tenga el sistema de concesiones, considerando la importancia que éste tendrá en el futuro en términos de los recursos involucrados por esta vía en la generación y gestión de la infraestructura, lo cual significa atribuir y manejar las obras que se construyan a través de este sistema como un negocio y no como un contrato de obra pública tradicional. Este cambio de enfoque es fundamental para el éxito del sistema.

Tenemos la firme convicción de que la implementación de la estructura antes descrita contribuirá a agilizar la puesta en marcha del sistema de concesiones de obras de infraestructura pública, pudiendo generarse por esta vía un número cada día más creciente de proyectos, tanto de iniciativa pública como privada.

Sin embargo, es imprescindible hacer especial hincapié en que la estructura institucional descrita corresponde al primer paso de lo que en definitiva, y en el futuro, debe ser la institucionalidad aplicable a este sistema, la cual no sólo debe tener por finalidad la tarea de promover la ejecución de obras mediante el régimen de concesiones, sino que también a la necesaria labor de fiscalización que debe ejercer la autoridad durante la fase de explotación de los proyectos.

Para la consecución de los objetivos antes mencionados, estimamos que lo óptimo sería la creación de un organismo separado de la estructura administrativa del Ministerio de Obras Públicas, que contara con personal altamente calificado y dotado de las más amplias facultades para ejercer adecuada y eficientemente la labor que se le encomiende.

4.- SISTEMA DE PRECALIFICACION

A continuación deseo referirme a una reciente iniciativa adoptada por el Ministerio de Obras Públicas, que favorece un mayor grado de participación y de competencia en el sistema de concesiones que hoy nos ocupa.

Esta iniciativa dice relación con la apertura de un Registro Especial Internacional para la Ruta 5, columna vertebral de la red vial de nuestro país, cuyo propósito es el establecimiento de un sistema para precalificar a los interesados en el proceso de licitación de la concesión del tramo Talca-Chillán.

Por esta vía también se pretende crear un mecanismo de distribución de los costos del desarrollo de la ingeniería conceptual del proyecto, entre quienes resulten precalificados, lo cual, a nuestro juicio, es muy positivo por cuanto no sólo disminuye los costos de participación en las licitaciones, sino que constituye un nuevo e importante incentivo para participar en el sistema, generándose en consecuencia una mayor competencia.

Debo destacar, que sin lugar a dudas, la licitación de la Ruta 5 constituye el mejor negocio desde el punto de vista concesional, ya que dicha red vial cuenta con los flujos de tráfico necesarios para hacer viable y rentable el negocio.

La fecha de cierre de las inscripciones en este Registro está fijada para el 15 de junio de 1995, no obstante lo cual el Coordinador General de Programa de Concesiones podrá ampliar dicho plazo cuando las circunstancias de la licitación así lo aconsejaren.

La fecha tope para formular consultas o aclaraciones a las bases de la precalificación es el 5 de junio de 1995.

El Coordinador General del Programa de Concesiones podrá solicitar aclaraciones a la documentación recibida y el candidato que no dé respuesta a las aclaraciones en un plazo de 10 días desde que éstas fueran formuladas, no podrá ser inscrito en el registro especial.

La evaluación de los antecedentes presentados por el postulante a la precalificación será efectuada por una Comisión de Evaluación integrada por el Coordinador General del Programa de Concesiones, un representante del Ministerio de Obras Públicas y un representante del Ministerio de Hacienda. La Comisión resolverá sobre cada solicitud de inscripción en el plazo máximo de quince días desde que ésta fuera presentada.

Los consorcios inscritos en el Registro podrán modificarse y fusionarse hasta el cierre del registro, para cuyo efecto deberán informar su decisión al Ministerio de Obras Públicas, mediante carta certificada.

Las sociedades que soliciten su inscripción deberán acreditar un patrimonio contable mínimo de 6.000 millones de pesos al 31 de diciembre de 1994 y los solicitantes aceptados deberán entregar uno o más vales a nombre del MOP por un valor total de 3.000 UF el cual corresponderá a los aportes de los inscritos para el financiamiento de los estudios. Estas cantidades serán reembolsadas parcialmente por el adjudicatario de la concesión, de acuerdo al momento en que entreguen su solicitud de inscripción, dentro del plazo de 90 días contado desde la fecha de publicación del decreto de adjudicación de la concesión.

En el caso de que el proyecto objeto de la concesión no sea adjudicado, el MOP devolverá dicho aporte en el plazo de 90 días a contar de la notificación de no adjudicación.

Los inscritos en el Registro podrán acordar la contratación de estudios adicionales, para cuyo efecto deberán celebrar un convenio de financiamiento, en virtud del cual se divide el costo total del estudio entre todos ellos.

El MOP procederá a la devolución del 80% de los costos de tales estudios con cargo a los pagos por concepto de estudios que realizará el adjudicatario de la concesión, en el plazo de 90 días contado desde la publicación del decreto de adjudicación de la concesión. En el caso de que el proyecto objeto de la concesión no sea adjudicado, el MOP devolverá dicho aporte en el plazo de 90 días contado desde la notificación de la no adjudicación.

También deberán efectuar el aporte los candidatos que se inscriban en el Registro con posterioridad a la suscripción del convenio de financiamiento.

El MOP pondrá a disposición de los candidatos inscritos los estudios preliminares de ingeniería y de tránsito el día 15 de marzo de 1995 y hará entrega de los estudios definitivos e informes finales el día 15 de junio de 1995. A contar desde esta última fecha los candidatos tendrán un plazo de 30 días para formular sus observaciones, las que deberán ser respondidas por el MOP en el plazo de 10 días a contar desde la finalización del plazo anterior.

5.- DESCRIPCION DE PROYECTOS

Autopista Santiago - San Antonio

El pasado 12 de abril se efectuó la apertura de las ofertas técnicas para la licitación de la concesión de la Ruta 78, también denominada Santiago - San Antonio. En tanto las ofertas económicas serán conocidas sólo dentro del plazo de 45 días, contado desde la fecha antes señalada.

De las treinta y seis empresas que compraron bases, 6 presentaron propuestas, lo cual demuestra el claro interés de las empresas privadas en participar en este sistema.

La realización de este proyecto se justifica por el alto nivel de tránsito que exhibe la ruta, el cual llegó en el año 1993 a 7.000 vehículos/día, según las cifras proporcionadas por el Ministerio de Obras Públicas. También existe la posibilidad de captar el creciente tráfico urbano del sector Malloco - Santiago, cuyo flujo estimado para el año 1993 es superior a 26.500 vehículos/día.

En términos generales, la actual Ruta 78 se puede dividir en tres tramos: Fin de la Av. Isabel Riquelme - Bifurcación Malloco, donde se contempla un nuevo trazado que atienda las demandas del tramo y solucione las complejidades del mismo; Bifurcación Malloco - Paico, la cual tiene un estándar de autopista de diferentes antigüedades y requiere mantenciones y adaptaciones de menor escala; Paico - San Antonio donde se está iniciando la construcción de la autopista con estándar equivalente al tramo anterior.

El tramo urbano tiene una longitud de 25 kilómetros aproximadamente se emplaza al Norte de la actual Ruta 78, nace en el sector centro poniente de Santiago en la Av. Isabel Riquelme, cruza el sector Norte de la comuna de Maipú, prosigue paralela al río Mapocho y empalma con la autopista actual en la bifurcación al Malloco.

De acuerdo con la importancia de las vías que cruza, este nuevo tramo debe pasar por debajo de la ferrovía al sur y por arriba de las calles Buzeta y Av. General Velásquez.

La autopista (dos vías por sentido) fue diseñada, tanto en planta como en alzado, para una velocidad de diseño de 120 km/hr., y las pendientes máximas no superan el 3% con trazado en planta de curvas amplias de radios mínimos superiores a 500 m.

El monto estimado de la inversión es en el tramo urbano de 62 millones de dólares y en el tramo interurbano de 33 millones de dólares, lo que da un total de 95 millones de dólares.

Los niveles de tránsito estimados de este proyecto para 1995 se descomponen de acuerdo a lo expresado en el siguiente cuadro. El crecimiento del tránsito se estima en un 7% anual aproximadamente.

TRAMO	LONGITUD (KM)	TRANSITO MEDIO (VEHICULOS/DIA)
Santiago - Malloco	25	26.500
Malloco - El Paico	25	10.000
El Paico - San Antonio	53	7.300
TOTALES	103	--

La tarifa estimada por el Ministerio de Obras Públicas para el monto de inversión, el tránsito descrito y el período de concesión es de 0,03 por kilómetro recorrido.

AUTOPISTA COSTANERA NORTE

También considero interesante hacer mención en esta oportunidad a otro proyecto que tienen contemplado desarrollar este año los Ministerios de Obras Públicas y de Vivienda y Urbanismo, cual es la construcción de la Autopista Costanera Norte.

Debo hacer notar que dicho proyecto se encuentra a nivel de anteproyecto, por lo que algunas de las características de él pueden ser objeto de modificación durante la etapa de elaboración del proyecto definitivo.

Este proyecto encuentra su justificación en la alta tasa de crecimiento del parque automotriz y en el alto nivel de congestión vehicular que exhibe la ciudad de Santiago, el cual obliga a realizar un esfuerzo para aumentar la oferta vial de la ciudad.

Con la construcción de la mencionada autopista, será posible disminuir el tiempo de acceso del sector oriente de la ciudad al centro de Santiago, y se facilitará la conexión del sector oriente a las principales rutas interurbanas.

Además permitiría disponer de una adecuada vía para conectar el Centro de Santiago con el Aeropuerto Comodoro Arturo Merino Benítez y con el camino a la costa y mejorar significativamente la accesibilidad para una amplia zona con potencial industrial.

La autopista que se pretende construir ha sido definida por el Ministerio de Obras Públicas, quien es el gestor de la idea, como una vía urbana de alto estándar, de 29 kilómetros de longitud, que se desarrolla en el sentido oriente-poniente en la ribera norte del Río Mapocho, cruzando las comunas de Lo Bamechea, Vitacura, Providencia, Recoleta, Independencia y Renca.

La ruta contempla un perfil de tres pistas por sentido, mediana, bermas y control de accesos, siendo sus intersecciones y cruces a desnivel. Además se incorporarían dos túneles paralelos al Cerro San Cristóbal de 1.200 metros cada uno.

El monto estimado de la inversión asciende a 120 millones de dólares, los que se desglosan del siguiente modo:

TRAMO	LONGITUD (KM)	INVERSION MILLONES US\$
La Dehesa - Túneles	10,0	35
Túneles	1,2	25
Túneles - Panamericana	3,3	30
Panamericana - Aeropuerto	11,2	20
Aeropuerto - Ruta 68	3,3	10
TOTAL	29,0	120

En tanto los niveles de tránsito estimados para el año 1995 son los que señalan en el siguiente cuadro:

TRAMO	TRANSITO MEDIO (VEHICULOS/DIA)
La Dehesa - Túneles	20.000
Túneles	50.000
Túneles - Panamericana	20.000
Panamericana - Aeropuerto	10.000
Aeropuerto - Ruta 68	4.000
OBS.: El tránsito considera ambas direcciones.	

EPILOGO

Lo expuesto anteriormente, sumado a los anuncios del Ministerio de Obras Públicas en materia de proyecto a ejecutar a través del sistema de concesiones y a la reciente adjudicación de la Concesión para la construcción y explotación del acceso Norte a Concepción al Grupo Inela Tribasa, nos permiten ser optimistas en cuanto al futuro del sistema de concesiones y concluir que este ya ha entrado en tierra derecha. Por lo mismo, podemos ver que en el mediano plazo el sector privado tendrá una importante presencia en esta materia de negocios.

Ello, sin embargo, no puede ni debe significar que la tarea está concluida. Aún resta al sistema de concesiones una institucionalidad definitiva en los términos antes señalados y resolver los problemas que puedan presentarse durante la fase de explotación del proyecto.

También resulta fundamental que se respeten los programas de licitaciones previstos y anunciados por la autoridad, puesto que sólo de ese modo se puede generar un flujo de proyectos y de inversión suficiente para asegurar una amplia participación de empresas en el sistema y por ende la competencia que el éxito del sistema demanda.

En este sentido debo manifestar que son negativos los anuncios de la construcción

de una red vial para la ciudad de Santiago, a través del sistema de concesiones, sin que exista un estudio de factibilidad y un programa específico para el respectivo llamado a licitación, por cuanto ello sólo contribuye a generar falsas expectativas entre las empresas interesadas en participar y en la opinión pública en general.

Tampoco son convenientes las postergaciones de las aperturas a propuestas, como la reciente postergación de la fecha de apertura de la licitación para la construcción del terminal aeroportuario de Iquique, cuya fecha estaba fijada originalmente para el seis de abril.

Asimismo, resulta imprescindible dar un mayor impulso al programa de licitaciones de proyectos por iniciativa privada, el cual ha sido objeto de un sinnúmero de postergaciones.

A este respecto, también debo manifestar que es fundamental que se eliminen todos aquellos elementos de subjetividad y discrecionalidad que aún persisten en el proceso de evaluación de los mencionados proyectos.

Es necesario además, flexibilizar las normas que regulan el proceso de generación y tramitación de este tipo de proyectos, ya que como lo apreciamos en el cuadro que les mostrara anteriormente, éste es muy engorroso y largo, lo cual no sólo resta eficiencia al sistema sino que también desincentiva la presentación de nuevas ideas por el sector privado.

Debemos evitar que las empresas que han mostrado su interés en el sistema dejen de participar en él, como es el caso de un importante consorcio que recientemente ha señalado en una publicación de prensa que no está dispuesto a continuar presentando ideas, ya que no perciben una clara y seria voluntad de la autoridad de impulsar el sistema de concesiones.

Finalmente, deseo hacer un llamado a compatibilizar las normas contenidas en el Proyecto de Ley sobre Tarificación Vial con las que prevé la Ley de Concesiones de Obras de Infraestructura Pública, para el desarrollo de obras viales urbanas.

Sólo en la medida que exista plena concordancia conceptual entre ambos cuerpos legales, será posible la existencia de una política general y de largo plazo para solucionar el déficit de infraestructura vial existente y el grave problema de congestión vial que afecta a las principales ciudades de nuestro país.

Asimismo, consideramos importante que integre al sector privado a la discusión que en torno al tema está llevando a cabo el gobierno, para lo cual la Cámara Chilena de la Construcción está dispuesta a prestar toda su colaboración.