

**LA POLÍTICA TARIFARIA
FRENTA A LAS NUEVAS
CONCESIONES EN LAS
RUTAS INTERURBANAS:**
una invitación a discutir

**CUADERNOS
DEL CPI**

AUTOR
Carlos Cruz L.

VERSIÓN
0.0.1

MES
03.2019

número

106

CPI CONSEJO POLÍTICAS
DE INFRAESTRUCTURA





CONTENIDO

| | |
|---|----|
| » 1. Introducción..... | 4 |
| » 2. El origen de las tarifas en Chile..... | 6 |
| » 3. El impacto de las tarifas en la red concesionada..... | 8 |
| » 4. El aporte del sistema tarifario..... | 11 |
| » 5. La necesidad de una Política Tarifaria..... | 15 |
| » 6. Referencias..... | 18 |

Carlos Cruz L.

Introducción

En poco tiempo más, el Ministerio de Obras Públicas (MOP) abordará una de sus tareas más relevantes: licitar las concesiones viales interurbanas mayores (Ruta 5 y otras transversales) que llegan a su término, una vez cumplidos los plazos de operación establecidos en los primeros contratos adjudicados a fines de los 90 y principios de los 2000.

Simultáneamente, el MOP se encuentra en proceso de seguir la construcción de caminos y llamar a licitación de nuevas concesiones, aprobadas en el marco del plan de desarrollo de infraestructura carretera para el país. El sistema de concesiones para rutas interurbanas, inaugurado hace más de 20 años y reconocido mayoritariamente por sus logros -reflejados en vías de alto estándar en calidad, seguridad y otros atributos-, pondrá a prueba en este momento su fortaleza institucional y su capacidad de obtener los mejores acuerdos y resultados para los usuarios, el Estado y las concesionarias.

Debe tenerse presente que el sistema de concesiones responde tanto a criterios de factibilidad y realismo económicos -conocidas la estrechez financiera y las prioridades sociales del Estado, frente a los grandes montos de inversión requeridos- como a una visión de largo plazo del desarrollo caminero en el país. En una red caminera de calidad están involucrados la movilidad de la ciudadanía, la productividad de los sectores económicos que requieren de sus servicios y, consecuentemente, el bienestar actual y futuro de los chilenos.

Con todas las complejidades de levantar y operar el sistema de concesiones el protagonismo de este sistema, sin embargo, recae muchas veces en las tarifas. No es

un protagonismo completamente inmerecido porque, después de todo, las tarifas representan un costo directo para los usuarios y es la recaudación tarifaria la que financia la estructura vial concesionada.

Sin dudas, la definición, estructuración y monto de las tarifas deben ocupar un lugar central a la hora de adjudicar y renovar concesiones camineras. Conviene subrayar entonces que este tema, con toda su significación económica y social, está inserto en el marco de la acción del Estado que contiene el propósito estratégico de asegurar el aporte de la red concesionada al desarrollo nacional. Tiene sentido entonces revisar el significado y los resultados del cobro de tarifas en las rutas del país para así delimitar y validar un marco de debate tarifario conducente y fructífero.

El origen de las tarifas en Chile

Las tarifas carreteras tienen una larga historia en el país. Antes del sistema de concesiones actual, las tarifas formaban parte del paisaje habitual de las vías interurbanas en el norte y sur y sus montos nunca fueron mayormente cuestionados. Ya en el siglo XIX, por de pronto, se otorgó una concesión caminera sujeta a pago de peaje; fue en el año 1861, bajo la presidencia de Manuel Montt.

La historia de las tarifas en el país ha recorrido un intenso y consistente derrotero legal y administrativo, con la participación coordinada de las diferentes entidades del Estado vinculadas al tema caminero. Puede entenderse que este trabajo de creación de cuerpos legales a través del tiempo ha representado un inestimable activo institucional para los desafíos actuales y futuros de la creación de una red caminera de alto estándar, ahora bajo la modalidad de una asociación público-privada y un sistema concesionario. Es un activo-país enriquecido por el modelo de concesiones y que debe valorarse y resguardarse.

De acuerdo a la Ley Orgánica del MOP, cuya última modificación es del año 1996, la Dirección de Vialidad dispone de la posibilidad de proponerle al presidente de la República, a través del Ministro de Obras Públicas, el cobro de tarifas por el uso de ciertas vías, a determinar. Es entonces una facultad del presidente de la República

definir el cobro de tarifas, su monto y las exenciones (ver *Nota 1*). Los recursos recaudados por el cobro de tarifas deberán destinarse a la ampliación y mantención del conjunto de la red caminera del país.

Un recorrido por la normativa legal del sistema de concesiones y sus tarifas entrega los siguientes aspectos clave, los que deben ser siempre reconocidos y asumidos:

- Las tarifas que cobran las concesionarias son por delegación de un derecho que tiene el presidente de la República, a propuesta del MOP, de cobrar a los usuarios por poner a disposición de la comunidad una cierta infraestructura vial (ver *Nota 2*). Esta facultad propositiva quedó radicada en el Consejo de Concesiones, de acuerdo a la última modificación al DL 900 del Ministerio de Obras Públicas que crea la Dirección General de Concesiones del MOP (ver *Nota 3*). Por esta modificación es el Consejo de Concesiones el que debe fijar la política de peajes para todas las rutas concesionadas.
- De acuerdo a la definición legal de peajes, los recursos recaudados deben destinarse a la mantención y mejoramiento de “la red caminera del país”. La tarifa no está asociada a una inversión en particular o a un tramo específico, sino a una red que se define al efecto. Sin embargo, no toda la red caminera del país está tarifada. De los 80.000 km. aproximados de caminos, menos de 4.000 km. son parte de la red tarifada. Una fracción importante de la red de 4.000 km. está concesionada a privados y los recursos recaudados por las tarifas pagadas por quienes la usan se destinan preferentemente a financiar las inversiones, la mantención y la operación de esa red. El resto de la red se financia con los recursos del Presupuesto de la Nación.
- En la red tarifada, algunos tramos pueden generar excedentes en determinados períodos y déficits en otros. Esta particularidad es la que se utilizó en el diseño del esquema concesional de los primeros ocho tramos de la Ruta 5, en su primera fase, desde La Serena hasta Puerto Montt, para definir una tarifa única (o muy próxima a única) por cada 100 km., independientemente de la extensión del período de la concesión, las inversiones comprometidas y los tráficos esperados.

La Dirección de Vialidad, por su parte, conserva la facultad de cobrar peajes por las rutas no concesionadas, y nada indica que se vaya a legislar en contra de esta facultad. Los recursos recaudados a través del cobro de tarifas en la red vial tarifada no concesionadas se destinan a gastos generales de la nación.

El impacto de las tarifas en la red concesionada

Es preciso destacar, en primer lugar, que el régimen tarifario, en cuanto modalidad de recaudación y financiamiento, ha tenido un impacto muy significativo en la ampliación de la capacidad de la red caminera y en el mejoramiento de su estándar. Este impacto positivo no ha quedado circunscrito sólo a la red tarifada, en tanto los recursos del presupuesto público dedicados en el pasado a la ampliación y mantenimiento de la red principal han podido destinarse a la red secundaria. El mejoramiento de la red tarifada y no tarifada da cuenta en buena parte del aumento de la movilidad experimentada en el país en los últimos 25 años. El mejoramiento de la red de caminos, sostienen algunos, es un factor contribuyente principal del extraordinario aumento de la movilidad, junto al aumento en los ingresos y el parque vehicular.

De no haberse contado con los recursos provenientes de las tarifas, la mantención de la red principal hubiese absorbido la mayor parte de los recursos que el presupuesto público destina año a año a vialidad. No contaríamos hoy con doble calzada en buena parte de nuestras principales carreteras ni con la expansión de la red secundaria pavimentada. El sistema tarifario aplicado en Chile basado en la disposición a pagar por parte de los usuarios, por tanto, ha permitido un importante crecimiento en nuestro stock de capital, expresado en la expansión y el mejoramiento

de nuestra red vial; es un dato conocido que una red caminera de calidad y siempre en progreso -esto es, un mayor y mejor stock de capital en rutas- provoca un importante impacto en la productividad país, en el crecimiento económico y en la calidad de vida de nuestros habitantes.

En efecto, por la vía de la recaudación tarifaria, el nuevo stock de capital vial del país ha sido aportado fundamentalmente por los usuarios de la red concesionada, es decir, por quienes se benefician directamente de su uso. Quienes no se benefician directamente del mejoramiento de la red vial concesionada no han debido incurrir en aportes para su mejoramiento, estableciéndose así un criterio de equidad indispensable. Debe agregarse que no ha sido necesario recurrir a fondos generales de la nación para el mejoramiento de esta la red, salvo en algunas situaciones muy puntuales. Es decir, no se han desviado recursos del Estado para concurrir a gastos del sistema concesionado sujeto a tarifas, cumpliéndose así uno de los objetivos principales de la política pública de rutas concesionadas en el país.

Conviene tener presente que existen y seguirán existiendo brechas de inversión en infraestructura vial para lograr una red de transporte que siga contribuyendo crecientemente al desarrollo nacional. La modalidad equitativa de generar recursos para aumentar el stock de capital vial aplicada en el país -“*quien usa, paga*”- representa un primer criterio medular del sistema tarifario en Chile.

Un segundo criterio básico a resguardar es el de equidad intergeneracional. La generación que está utilizando la red caminera actual se beneficia del esfuerzo de inversión realizado anteriormente por toda la población a través de los recursos tributarios pagados y recaudados, y que se destinaban en una proporción convenida a la red vial desde los fondos generales de la nación. De la misma forma, la generación futura se beneficiará del esfuerzo de la actual generación y, consecuentemente, deberá acumular para el beneficio de las siguientes generaciones futuras. Este principio básico de equidad intergeneracional es fundamental para asegurar un proceso de acumulación del stock de capital en nuestra red de transporte necesario para proyectar a Chile hacia el desarrollo.

La equidad territorial es otro criterio del cual el sistema de concesiones se ha hecho cargo convenientemente. Aun teniendo presente los diferentes volúmenes de tráfico en el país y priorizando aquellas rutas más utilizadas, las vías concesionadas se han extendido conservando un estándar de servicio más o menos equivalente a lo largo de nuestra geografía, intentando integrar la mayor cantidad de ciudades y comunidades a una red caminera de alta calificación. A modo de ejemplo, la Ruta 5 en su extremo sur tiene una calidad equivalente a la de la zona central, donde se concentra la mayor demanda. Creemos que de esta forma se está en línea con sanos criterios de regionalización.

Entendiendo que bien podría existir un acuerdo amplio sobre los principios señalados anteriormente, y que están expresados en el régimen tarifario que viene aplicándose en Chile a la red caminera concesionada, ¿cuáles son entonces los motivos por los que cada vez que se mencionan las tarifas surgen controversias que ponen en tela de juicio la continuidad del sistema? Al respecto, se pueden destacar los siguientes:

- **Falta de claridad del mandante:** El MOP, como agente concedente, no ha dado una explicación clara a la comunidad acerca de cómo se fundamentan, definen y estructuran las tarifas que se aplican en la red caminera
- **Cierta opacidad sobre el uso de los recursos:** las empresas concesionarias y el mandante no han sido suficientemente claros para explicar y comunicar sobre el destino de los recursos recaudados
- **Desconocimiento de parte de la comunidad:** la carencia de una explicación clara sobre de los criterios con los que se definen las tarifas y el uso de los recursos recaudados pueden instalar la hipótesis de abuso dentro de la comunidad, especialmente en ambientes de mucha desconfianza
- **Distorsión y una tendencia al “populismo”:** la idea equivocada de que las tarifas cumplen con el propósito único de recaudar para un fin específico se está difundiendo para presionar a las autoridades para bajar su valor; se simplifica al extremo el tema y se pide un valor irreal (populismo), sin considerar los diferentes aspectos -económicos, técnicos, equitativos, entre otros- que encierra la definición de una tarifa a cobrar por la disponibilidad de infraestructura vial a quienes la usan.

El aporte del sistema tarifario

Los antecedentes anteriores dejan en evidencia que la tarifa que se cobra en las vías concesionadas no puede ser considerada como el resultado de una simple transacción entre oferentes y usuarios. El sistema tarifario vigente presupone ciertas definiciones de política pública que tienen una serie de significados y efectos que bien vale la pena revisar y analizar sumariamente. (Para un tratamiento en detalle, ver “Informe Final. Estudio de Tarifas en Carreteras y Autopistas Urbanas en Chile”, realizado por CPI e IKONS ATN en abril de 2017. Disponible en: <http://www.infraestructurapublica.cl/wp-content/uploads/2019/04/Informe-Final-Tarifas-CPI-17-04-20171.pdf>)

I. El lado de los usuarios

En primer lugar, es preciso asumir que la tarifa es una relación que establece el proveedor de los servicios de infraestructura con los usuarios. Por tal pago los usuarios esperan se les provea de un “servicio” que va más allá de la disponibilidad de la infraestructura convenida en el contrato de concesión. Entre otros atributos, esperan:

- **Expedición:** poder circular a la mayor velocidad permitida, de acuerdo

a sus expectativas. Aquí surge un problema de demanda que no es de fácil solución, dado que la congestión normalmente depende de capacidad de la infraestructura y ésta no depende directamente del prestador del servicio.

- La expedición, a su vez, depende en buena medida del **diseño** de la carretera; la exigencia de diseño no es la misma para los automovilistas que para los transportistas ni es la misma a los ojos del Ministerio de Hacienda que la de los técnicos del MOP.
- Los usuarios también esperan **seguridad**: valoran el sentir que en una carretera de alto estándar el riesgo es menor que en una vía corriente. Esto no siempre es de responsabilidad del prestador del servicio sino del mandante
- Por cierto, los usuarios también aprecian la **calidad de los servicios**: son importantes la calidad de los pavimentos, la iluminación, la señalización, el paisajismo, las opciones de servicios al interior de la carretera, la tecnología y el sistema de cobro, entre otros.
- El **ahorro** conforma otro de los componentes de lo que esperan los usuarios. El ahorro se manifiesta en menor tiempo de viaje, de desgaste del vehículo y de consumo de combustible.
- Respecto de las **externalidades**, el usuario no puede obviar el hecho de que el beneficio que está recibiendo provoca externalidades para el resto de la sociedad y él debe disponerse a pagar por ello; se trata de externalidades ambientales, territoriales y sociales.

II. El lado de las concesionarias

En la triada Usuarios-Concesionarias-Estado, muchas veces las empresas concesionarias aparecen, al menos en el terreno comunicacional y de percepción ante la comunidad, como el “malo de la película”. Cobran y recaudan “enormes” cantidades de dinero y, aparentemente para una parte de la comunidad, este solo factor las convierte en culpables de una falta difusa o de abuso, directamente. Sin embargo, la tarifa no es más que una de las alternativas que tienen los inversionistas para financiar el costo de una infraestructura de calidad que quedará a disposición del país y de los usuarios por un largo período de tiempo. Además del costo de la inversión inicial -la vía y sus complementos indispensables-, las concesionarias deben poder financiar los gastos de mantenimiento y operación, recuperar la inversión con un retorno razonable (un porcentaje por sobre la tasa de interés de referencia, al

momento de asumir el contrato) y desarrollar una adecuada gestión de tráfico, con el consentimiento del mandante y en el tramo del que la concesionaria es responsable.

Es preciso señalar que las concesionarias están sometidas a varios controles: del MOP, a través de la Dirección de Concesiones, y de la Superintendencia de Sociedades Anónimas, con las mismas exigencias de una sociedad anónima abierta. Por lo tanto, sus balances son públicos y están expuestas a un control ciudadano permanente.

La particularidad del negocio de las concesiones viales hace que sus resultados financieros llamen a confusión, especialmente cuando se acerca el término del contrato. En efecto, el negocio de las concesiones representa pérdidas importantes para los accionistas en las fases iniciales del contrato, las que son solventadas mayoritariamente por deuda. Estas pérdidas se compensan al final del contrato, cuando la demanda ha aumentado y se han dejado de pagar los compromisos financieros que permitieron la inversión y los primeros años de operación y mantención. Por lo tanto, a diferencia de otras empresas, el análisis de los resultados de las concesionarias debe hacerse en el marco del periodo contractual total si se quiere ser ecuánime en su evaluación.

III. El lado del Estado

También es importante entender que la tarifa es la modalidad a través de la cual el Estado, como mandante, señala los objetivos que encierra su propuesta global para abordar los problemas de transporte que el país demanda solucionar. Así, se deben considerar necesariamente las siguientes tareas críticas del Estado:

- Identificar las redes de transporte que se desarrollarán en un próximo período estratégico: autopistas y carreteras, modo ferroviario u otras complementarias. Lo que interesa es maximizar el aporte social de la red de transporte al desarrollo del país. Y si las redes no se tienen identificadas, tener claro de qué manera se incorporarán nuevas rutas y modos a prestar servicios bajo esta mirada. La tarifa de la ruta Concepción-Cabrero, por ejemplo, condiciona la tarifa de la Ruta de Nahuelbuta; o la tarifa de Ruta 68 condiciona la tarifa de un eventual tren entre Santiago y Valparaíso.
- Identificar las fuentes de financiamiento para el desarrollo de esas redes: presupuesto público y/o financiamiento a través del cobro a usuarios. En condiciones de restricción fiscal como las que ha enfrentado y enfrentará Chile en los próximos años, aparece de toda justicia que la red principal de transporte se financie en buena medida a través del

- pago de los usuarios.
- Respecto del sistema tarifario en su conjunto, es responsabilidad del Estado evaluar las tarifas de acuerdo a criterios globales e irrenunciables. En ese sentido hay que tener presente que la tarifa puede cumplir diferentes funciones:
 - Fomentar el uso de diferentes vías alternativas;
 - Promover el uso de diferentes modos de transporte;
 - Asignar tráficos en diferentes horarios de uso de las vías disponibles;
 - Asimismo, podrá incentivar el uso de determinados modos de transporte en una misma vía.
 - Según ya se ha señalado, las tarifas deben contemplar el internalizar las externalidades que se generan al facilitar el uso de la infraestructura vial, asegurando así que las inversiones en la red sean neutras en relación a sus impactos en la sociedad. El Estado debe cautelar asimismo una distribución intergeneracional razonable. No es socialmente justo que sean las generaciones actuales las que paguen la totalidad de una inversión que beneficiará a muchas generaciones futuras.

La necesidad de una Política Tarifaria

La facultad de cobrar por el uso de las vías concesionadas, según vimos, está radicada en el MOP (Dirección de Vialidad y/o Concejo de Concesiones), principalmente. Esta facultad se ha delegado en las concesionarias a través del contrato de concesión, no así la decisión acerca del monto de la tarifa. Esta es una materia contractual a la que el concesionario debe adherir.

La definición de la tarifa debe contemplar, entre otros aspectos, el monto de las inversiones requeridas, el plazo de los contratos, el desgaste de las inversiones realizadas, los recursos destinados a mantenimiento y la demanda del sistema. Asimismo, debe considerar los modos de transporte complementarios, las externalidades, la disponibilidad a pagar de los usuarios, los ahorros en que estos incurren, entre otros aspectos involucrados.

La definición de una política tarifaria es un proceso complejo, al presentarse distintos agentes involucrados que persiguen fines diferentes, a veces incluso en oposición. Siendo esta una facultad privativa del presidente de la República, delegada en el MOP y en las concesionarias, es el Estado quien, ineludiblemente, debe definir la orientación general de esta política, teniendo en consideración sus alcances sobre

diferentes ámbitos, su impacto estratégico y sus numerosas complejidades técnicas y operacionales, entre otros factores críticos. La responsabilidad de la política tarifaria radica, en consecuencia, en el Poder Ejecutivo.

Tal vez al optarse por esta vía, para el caso de las rutas principales resultaría conveniente distinguir entre Rutas Urbanas e Interurbanas, sólo con fines metodológicos y por el tipo de externalidades que genera una y otra. El MOP podría calificar la red vial interurbana susceptible de ser tarifada, sea ésta concesionada o no. Por ejemplo, la red podría contar con diferentes estándares de servicio a los cuales asociar tarifas diferentes:

- i. Autopista interurbana de máxima complejidad (más de 4 km. de túneles, por ejemplo);
- ii. Autopistas interurbanas (dos pistas por sentido, con accesos 100% controlados);
- iii. Carreteras principales (de una pista por sentido, salvo en las subidas, abierta, otros);
- iv. Otras carreteras de servicios (Camino de la Madera, entre otros).

Para este efecto será necesario unificar criterios de cobro entre la Dirección de Vialidad y el Consejo de Concesiones del MOP. De igual forma, significa contemplar los requerimientos para una sana evolución de modos complementarios, como el ferrocarril, por ejemplo, para lo cual se hace necesario generar una visión sistémica que va más allá de las áreas de influencia del MOP.

Las concesionarias por su parte proveen, mantienen y operan la infraestructura vial que el contrato les define. A cambio, ponen a disposición de la comunidad esa obra de infraestructura en las mejores condiciones de servicialidad posible y reciben la concesión de cobrar por cuenta del MOP una tarifa por uso durante un período determinado. La tarifa definida debiera permitirles a las concesionarias financiar su aporte –inversión, mantención retorno- y en caso de generar excedentes, transferirlos a quien corresponda para aportar al resto de la red, como sucede en la actualidad. De haber déficits no asociados a la gestión del concesionario, existen los mecanismos para compensar vía subsidios.

En este marco, la red concesionada deberá contar tarifas que permitan un funcionamiento armónico entre las concesiones ya maduras y que se encuentran en su segundo período contractual, y las nuevas concesiones que se pondrán en

marcha. El nivel tarifario que permita esa relación, junto con facilitar el despegue de modos complementarios como se supone serían los ferrocarriles de carga y pasajeros de corta distancia, deberá ser definida por la autoridad. Si la situación actual valida una determinada disposición a pagar por los usuarios, nada indica que las tarifas referenciales actuales debieran modificarse.

Por último, la reciente entrada en funcionamiento del Fondo de Infraestructura, una empresa del Estado provista de un mandato amplio para actuar en el ámbito de la infraestructura, particularmente en la esfera de las obras viales, agrega otro actor a los ya involucrados en el diseño de la política tarifaria y en el nivel de estas tarifas. En estricto rigor, de acuerdo a la Ley que le da origen, el Fondo será el depositario de aquellos recursos recaudados de los peajes que superen los retornos de las inversiones realizadas en las nuevas concesiones, y los gastos de mantenimiento y operación de esas vías. Las tarifas, entonces, de mantener su valor vigente, permitirán al Fondo disponer de recursos para acometer otras iniciativas indispensables en la esfera de la infraestructura pública. Así se expresa, entonces, la equidad intergeneracional mencionada anteriormente: las generaciones actuales de usuarios, que disfrutaron y disfrutaron de inversiones realizadas en el pasado, contribuyen ahora con el bienestar de las generaciones futuras.

Una política tarifaria transparente, razonable y atenta a las necesidades viales del país en el mediano y largo plazo debe expresarse en tarifas que no soslayan los criterios de equidad (intergeneracionales; de "quien usa paga"; territoriales; de cargos según kilometraje recorrido en rutas de calidad similar, entre otros), ni la necesaria sustentabilidad financiera de los próximos programas de inversión en la red caminera del país.

Referencias

1

Manual de Concesiones de Obras Públicas, Capítulo V: La relación del Concesionario con el usuario; punto 3: La naturaleza Jurídica de la Tarifa, pág. 181, Dolores Rufián L., 2018

“La primera característica de la tarifa o peaje es que es una compensación o contraprestación por los servicios de construcción, reparación o conservación de una obra pública fiscal prestados por el concesionario.”

“En segundo lugar, es necesario recordar, como ya quedó anteriormente establecido, que las normas que regulan el cobro de tarifas por parte del concesionario son de “derecho público “al igual que todas las demás contraprestaciones que pueda recibir el concesionario en pago de los servicios básicos que ejecute y preste para el Estado, en virtud del contrato de concesión.”

“En tercer lugar, la tarifa es una prestación obligatoria para el usuario, obligatoriedad que deriva directamente de la ley y que tiene su fuente en la Ley de Concesiones que impone al usuario de una Concesión la obligación de pagar las tarifas o peajes establecidos en el contrato de concesión.”

2

Ley Orgánica del MOP. Artículo 29, N°5.- Proponer al presidente de la República las tarifas de peaje a que se refiere el artículo 75 de esta ley y su forma de percepción e inversión;

Ley Orgánica del MOP. Artículo 75.- El presidente de la República podrá establecer peajes en los caminos, puentes y túneles que estime conveniente, fijando su monto y pudiendo determinar los vehículos que no pagarán esta contribución.

Los ingresos provenientes de este tributo deberán destinarse anualmente a la construcción y conservación de la red caminera del país. Sin embargo, parte de estos ingresos podrá destinarse a financiar la contratación a que se refiere el N°6 del artículo 29° de esta ley.

Ley Orgánica del MOP. Artículo 29, N°6.- Encargar a particulares, a través de propuesta pública, la administración y recaudación de peajes a que se refiere este artículo.

El particular a quien se otorgue la licitación deberá constituir una garantía a favor del Fisco para responder al fiel cumplimiento del contrato, cuyo monto será fijado por la Dirección de Vialidad en las bases de la propuesta, las que también contemplarán los derechos, obligaciones y modalidades a que quedará sometida la Administración.

3

Ley 21.044 crea la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas

Artículo 3.- Modificase el decreto supremo N° 900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley N° 164, de 1991, del Ministerio de Obras Públicas, Ley de Concesiones de Obras Públicas, del siguiente modo:

1. Reemplácense, todas las veces que aparecen, las expresiones "Director General de Obras Públicas" por "Director General de Concesiones de Obras Públicas", "Dirección General de Obras Públicas" por "Dirección General de Concesiones de Obras Públicas" y "DGOP" por "DGCOP".
2. En el artículo 1 bis:
 - b) Modificase el inciso séptimo, como se indica:

- i. Reemplazase en los literales a), b), c) y d) el punto y coma final por un punto y aparte.
 - ii. Sustituyese en el literal e) la expresión ", y" por un punto y aparte
 - iii. Agréguese las siguientes letras g) y h)
- g) Modificar las características de las obras y servicios contratados, a objeto de incrementar los niveles de servicio y estándares técnicos establecidos en las bases de licitación, mediante la suscripción de un convenio complementario al contrato de concesión, cuando, separada o conjuntamente, dichas modificaciones superen el 10% del presupuesto oficial de la obra, ya sea durante la etapa de construcción o de explotación.
- h) Establecer la política de peajes aplicables a todas las rutas y carreteras cuya explotación se regule al amparo de esta ley.

CCL/marzo de 2019

CUADERNOS DEL CPI

número

106

CPI CONSEJO POLÍTICAS
DE INFRAESTRUCTURA

www.infraestructurapublica.cl