

**INFORME DE LA COMISIÓN MIXTA**  
encargada de proponer la forma y modo de superar las discrepancias producidas entre el Senado y la Cámara de Diputados en la tramitación del proyecto de ley que crea una sociedad anónima del Estado denominada "Fondo de Infraestructura S.A.".

**BOLETÍN N° 10.647-09**

---

**HONORABLE SENADO:**

**HONORABLE CÁMARA DE DIPUTADOS:**

La Comisión Mixta constituida en conformidad a lo dispuesto por el artículo 71 de la Constitución Política de la República tiene el honor de proponer la forma y modo de resolver las divergencias surgidas entre el Senado y la Cámara de Diputados durante la tramitación del proyecto de ley individualizado en la suma, iniciado en mensaje de la señora Presidenta de la República.

El Senado, en sesión de fecha 13 de diciembre en curso, designó como miembros de la referida Comisión Mixta a los integrantes de su Comisión de Obras Públicas, los Honorables Senadores señores Juan Antonio Coloma Correa, Alfonso De Urresti Longton, Antonio Horvath Kiss, Jaime Quintana Leal e Ignacio Walker Prieto.

La Cámara de Diputados, por su parte, en sesión de igual fecha, designó como integrantes de la Comisión Mixta a los Honorables Diputados señoras Loreto Carvajal Ambiado y Denise Pascal Allende y señores Gustavo Hasbún Selume, Leopoldo Pérez Lahsen y Mario Venegas Cárdenas.

Previa citación del señor Presidente del Senado, la Comisión Mixta se constituyó el día martes 19 del presente mes, con asistencia de sus miembros Honorables Senadores señores Juan Antonio Coloma Correa, Alfonso De Urresti Longton, Jaime Quintana Leal e Ignacio Walker Prieto y Honorables Diputados señoras Loreto Carvajal Ambiado y Denise Pascal Allende y señores Gustavo Hasbún Selume, Leopoldo Pérez Lahsen y Mario Venegas Cárdenas.

En la oportunidad indicada la Comisión Mixta eligió por unanimidad como Presidente al Honorable Senador señor Juan Antonio Coloma Correa, acordó regirse por el Reglamento del Senado, salvo en lo pertinente al reemplazo de los señores Diputados que la integran, y de inmediato se abocó al cumplimiento de su cometido.

A la sesión en que se consideró este asunto asistieron, además de los miembros de la Comisión Mixta, las siguientes personas:

Del Ministerio de Obras Públicas: el Ministro, señor Alberto Undurraga Vicuña; el Coordinador de Concesiones, señor Eduardo Abedrapo Bustos; el jefe de asesores del Ministro, señor Enrique Álvarez Jaque; el asesor legislativo del Ministro, señor Pablo Aranda.

Del Ministerio de Hacienda: la Subsecretaria, señora Macarena Lobos Palacios; el Jefe de Gabinete, señor Diego Morales.

Del Ministerio Secretaría General de la Presidencia: la coordinadora doña María Jesús Mella.

La abogada asesora del Honorable Senador señor De Urresti, doña Melissa Mallega.

El asesor del Honorable Diputado señor Venegas, don Patricio Álvarez-Salamanca.

La asesora de la Honorable Diputada señora Cicardini, doña Mariluz Valdés.

La asesora de la Honorable Diputada señora Pascal, doña María Fernanda Marchant.

De la Fundación Jaime Guzmán, los señores Cristóbal Alzamora y Diego Vicuña.

Del Instituto Libertad y Desarrollo, la abogada doña Cristina Torres.

Del Comité del Partido Socialista, don Juan Peña.

- - - - -

## **CONSTANCIAS**

La señora Presidenta de la República ha hecho presente el día de hoy la urgencia en el despacho del proyecto, en todos sus trámites, y la ha calificado de discusión inmediata.

Se hace presente que este proyecto de ley es materia de ley de quórum calificado, al tenor de lo que dispone el párrafo segundo del ordinal 21° del artículo 19 de la Constitución Política de la República. Por tanto, la aprobación en Sala del proyecto de acuerdo que se propone al final requiere el voto conforme de la mayoría absoluta de los Senadores y Diputados en ejercicio, según establece el inciso tercero del artículo 66 de la Carta Fundamental.

## **DISCUSIÓN Y VOTACIÓN**

A continuación, se efectúa una relación de las diferencias suscitadas entre ambas Corporaciones durante la tramitación de la iniciativa, así como de los acuerdos adoptados a su respecto.

En el segundo trámite constitucional la Cámara de Diputados modificó los artículos 1, 4, 5, 11 y 25 de la iniciativa aprobada en el primer trámite constitucional por el Senado, incorporó un artículo 31, nuevo, y eliminó el artículo segundo transitorio. En el tercer trámite el Senado aprobó las enmiendas a los preceptos 1, 4, 5, 25 y la adición del artículo nuevo, pero rechazó las que afectan a los artículos 11 y segundo transitorio.

### **Artículo 11**

Este precepto contiene la composición del patrimonio del Fondo de Infraestructura. Su literal a) es del tenor siguiente:

“a) El capital inicial que suscribirán y pagarán el Fisco y la Corporación de Fomento de la Producción, en proporción a la participación accionaria de ambos. El Fisco podrá suscribir y pagar el capital inicial, total o parcialmente, con el aporte de bienes fiscales y nacionales de

uso público, valorados económicamente, operación que en todo caso se encontrará exenta de impuesto.

La Corporación de Fomento de la Producción podrá suscribir y pagar el capital inicial, total o parcialmente, con el aporte de recursos o activos financieros.

Los aportes del Fisco serán individualizados y valorizados económicamente en los instrumentos administrativos que correspondan.”.

Esta letra a) resultó rechazada en el segundo trámite constitucional porque, como se dijo, no se alcanzó el quórum especial exigido para aprobarla. En efecto, el proyecto en informe crea una empresa del Estado y, de acuerdo con el ordinal 21° del artículo 19 de la Constitución Política de la República, es de quórum calificado, sin perjuicio de que algunas de sus disposiciones ostentan la condición de ley orgánica constitucional. Vale la pena señalar que esto último no es el caso de los dos preceptos materia de la controversia.

Al dar inicio al debate, **el Ministro de Obras Públicas, señor Alberto Undurraga**, recordó que las dos normas pendientes alcanzaron en el Senado el quórum necesario y que en la Cámara de Diputados no se aprobaron por falta de un voto. Ambas normas constituyen el corazón del proyecto, porque determinan el patrimonio del Fondo de Infraestructura; por tanto, sin ellas no hay ley.

Explicó que durante la tramitación de esta iniciativa legal se han planteado las siguientes dudas u observaciones en torno a los preceptos de competencia de esta Comisión Mixta:

1. La primera de ellas, planteada en el Senado, consiste en la ausencia de la cifra exacta constitutiva del patrimonio del Fondo.
2. La segunda observación consiste en que la mantención del nivel de los peajes importa dotarlos de una rigidez inconveniente.
3. La tercera duda es que no estaría claro qué sucede cuando termina una concesión vigente.
4. La cuarta inquietud está relacionada con el objeto, en el sentido de que pueda entenderse limitado sólo a obras de carreteras.

Respecto de las dos primeras inquietudes, argumentó que lo que determinan los preceptos controvertidos es la forma de constituir y valorizar el capital. Explicó que físicamente el capital son las carreteras que se traspasan, como son los bienes fiscales, y el producto generado por el uso y administración de bienes nacionales de uso público, que son los peajes. Sin embargo, el valor económico de esos bienes va a depender de la política de peaje vigente al momento de cada traspaso, por lo que no es posible determinarlo hoy.

Es el Consejo de Concesiones quien determinará la política de peajes, según dispone la ley N° 21.044 que crea la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas. Nada de lo anteriormente expresado, aseveró el señor Ministro, impide que en el futuro el gobierno pueda cambiar la política de peajes, pero si la variación significa una rebaja del valor del capital, habrá que resarcirla en la Ley de Presupuestos.

En lo tocante a la tercera inquietud, que tiene que ver con lo que sucede después de terminada una concesión, la ley dispone que es obligatorio re licitar y eso da cuenta de la existencia de peajes futuros que generarán excedentes.

Por último, se refirió a la cuarta observación, que tiene que ver con el objeto del Fondo. En este aspecto, señaló, corresponde tener presente que una cosa son las fuentes del capital del Fondo y otra son los usos o aplicaciones del mismo, que son obras ferroviarias, portuarias, aeroportuarias, embalses, etcétera.

**El Honorable Diputado señor Pérez**, refiriéndose a la obligatoriedad de la re licitación al término de una concesión, cuestión mencionada por el señor Ministro, consultó si cabe la posibilidad de que el Estado explote las obras por cuenta propia.

**El señor Ministro** aclaró que re licitar es una obligación establecida en el decreto N° 900, del Ministerio de Obras Públicas, de 1996, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley N° 164, del mismo Ministerio, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas, cuyo artículo 25, inciso tercero, señala textualmente: “Una vez concluido el plazo de las concesiones, las obras deberán ser nuevamente entregadas en concesión por el Ministerio de Obras Públicas para su conservación, reparación, ampliación o explotación, aisladas, divididas o integradas conjuntamente con otras obras. (...)”.

**El Honorable Senador señor Coloma** manifestó su preocupación, porque esta forma de definir el capital de una sociedad no tiene precedente. El flujo de los peajes es un evento que no se sabe cómo se va a materializar. Estimó complejo no tener claridad respecto del capital, que es un elemento esencial de las empresas; además, el eventual aumento de capital de una empresa de esta naturaleza no requeriría ley. En este proyecto no hay precisión respecto del capital que se plantea, sino una mera referencia.

Agregó Su Señoría que es muy importante velar por el éxito del sistema de concesiones y darle respaldo. Los usuarios pagan para que se construya una obra de bien común; terminada la concesión lo más razonable es que se siga pagando por el mantenimiento de la obra un valor que estimó debería ser entre 30% y 40% inferior al peaje precedente. Eso constituiría un incentivo muy importante.

Es cierto que la mantención puede requerir eventualmente la construcción de obras nuevas, como pistas caleteras o terceras pistas. Pero este proyecto dice que los peajes futuros, más allá de considerar la mantención y obras de mejoramiento, van a tener que incluir un excedente, porque de otra manera el Fondo no tendría financiamiento.

Recordó que en el debate habido en el Senado planteó que los peajes futuros, al momento de la renovación, no pudieran exceder del 90% del valor anteriormente vigente, de manera de fijar un criterio para que su monto sea decreciente, a medida que las concesiones vayan quedando pagadas, idea que finalmente no prosperó.

Con la fórmula planteada en el proyecto los peajes no bajarán nunca, afirmó, porque los gobiernos van a tener un incentivo para gastar más dinero.

**El señor Ministro** trajo a colación que una inquietud similar fue planteada en la Cámara de Diputados por el Honorable Diputado señor Lorenzini, quien propuso que el gobierno informe permanente al Congreso Nacional sobre los criterios que explican y fundamentan cada una de las transferencias, de cada uno de los aportes de capital. Así quedó planteado en el artículo 31 de la iniciativa en debate, que contiene la obligación de informar semestralmente a las Comisiones de Hacienda de la Cámara de Diputados y del Senado los principales aportes y transferencias financieras realizadas en el semestre anterior.

Por otra parte, recalcó que esta modalidad de integrar un patrimonio se implementa por primera vez en Chile. Lo innovador es que el capital está integrado por excedentes de valores futuros; ello es posible porque en la actualidad existe un sistema de concesiones maduro, con veinte años de experiencia, que hace factible que esta mayor riqueza sea aprovechada por el país en su conjunto.

**El Honorable Diputado señor Hasbún**, en la misma línea planteada por el Senador Coloma, consideró que falta precisión respecto del financiamiento del Fondo.

Destacó que no se garantiza un beneficio para el usuario y recordó que cuando se implementó el sistema de concesiones se recalcó que el pago de los peajes sería para paliar la inversión y que posteriormente sólo se cobraría un peaje de mantención, lo cual no está ocurriendo. Se establece de hecho un impuesto indirecto.

Hizo hincapié en que se debe legislar para garantizar también beneficios en favor del usuario e invitó a plantear una alternativa diferente en los puntos de conflicto.

**El Coordinador de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas, señor Eduardo Abedrapo**, planteó que se debe mirar la infraestructura como un sistema y, dentro del mismo, tener en cuenta las redes que lo conforman.

Durante los veintitrés años de existencia del sistema de concesiones ha primado la opción de mirarlo como una red, procurando asegurar una cierta equidad territorial y una visión intergeneracional. Eso es lo que permite que un usuario del tramo de la Ruta 5 entre Santiago y Talca pague lo mismo que un usuario de la misma Ruta en el tramo Osorno - Puerto Montt, a pesar de que los flujos son completamente distintos.

El artículo 87 de la Ley Orgánica del Ministerio de Obras Públicas señala que pueden otorgarse concesiones para la explotación que incluyan reparación, ampliación, conservación o mantenimiento, según corresponda, de obras ya existentes o de terrenos u obras comprendidos en las fajas de los caminos públicos, con la finalidad de obtener fondos para la construcción de otras obras nuevas que se convengan, respecto de las cuales no exista interés privado para realizarlas. Es decir, se podría dar en concesión el tramo Talca - Chillán para levantar

un conjunto de obras en la región del Maule, por ejemplo, las que serían pagadas únicamente con el peaje de Chillán.

La ley establece la posibilidad de ocupar como un activo económico las obras de infraestructura existentes, para ejecutar obras donde no hay posibilidad de cobro o éste es muy deficitario, y a su vez permite fijar condiciones de tarificación distintas, porque no las especifica.

Señaló que no se puede afirmar que en todos los casos los costos de la futura concesión de una obra determinada serán inferiores a los de la primera concesión. Para que el Fondo de Infraestructura tenga sentido se requiere adoptar una visión de red y elaborar una política tarifaria que establezca los conceptos por los que pagan las personas, como pueden ser los estándares de construcción, número de pistas, longitud, calidad de vías urbanas o interurbanas, y otras características.

También el señor Abedrapo se refirió al capital de la sociedad. Explicó que la ley faculta al Estado para crear empresas públicas, pero la creación propiamente tal, como sociedades anónimas del Estado, se hace mediante una escritura pública inscrita y publicada. De modo que no es necesario que la ley establezca el capital, porque este se fijará en el estatuto de la sociedad e incluso existe la posibilidad de suscribirlo sin pagarlo de inmediato.

La forma cómo se valoren los activos es de suma importancia y la ley establece criterios a dicho efecto. De tratarse de bienes nacionales de uso público se realiza una estimación potencial de flujos futuros, y no existe otra posibilidad, porque se aportan peajes generados por los flujos estimados. Diferente es el caso si se aportan bienes fiscales, porque se pueden tasar.

**El Honorable Diputado señor Venegas** llamó a centrar el debate en la resolución de los artículos que generaron esta Comisión Mixta. Estimó necesaria y conveniente la creación del Fondo de Infraestructura, que permitirá mover recursos para hacer nuevas y necesarias inversiones en materia de infraestructura, que tendrán indudable impacto en el desarrollo de nuestro país.

Reconoció su Señoría que este proyecto de ley es innovador y afirmó que el beneficio para las personas es precisamente contar con una mejor infraestructura. Para lograr la meta del Programa 30-

30, que procura alcanzar como país un ingreso per cápita de US\$ 30.000 al año 2030, la infraestructura es fundamental.

Se mostró de acuerdo con que en futuras licitaciones se busque disminuir los montos de los peajes, porque la mantención y la construcción de obras anexas debieran ser de un costo inferior al valor inicial.

**La Honorable Diputada señora Carvajal** consultó al señor Ministro por la forma de garantizar que el usuario tenga un beneficio que no consista solamente en mayor cantidad y calidad de infraestructura.

**El Honorable Senador señor Walker, don Ignacio**, señaló que la Comisión Mixta ha sido convocada para dirimir las diferencias suscitadas entre las Cámaras.

Luego se refirió al fondo de la discusión y aludió a la concesión del túnel El Melón, cuya vigencia se renovó por veinte años más, reduciendo en algo la tarifa.

El concepto de beneficiar al usuario no se circunscribe a aquel que reside en una localidad determinada o a una obra específica. Se trata de generar un sistema basado en un criterio de equidad territorial e inter generacional y que esté constituido como red; por tanto, es mucho más lógico lo que se propone en el proyecto, porque no está orientado a rebajar el peaje sino que procura un financiamiento racional y eficiente del sistema.

**El señor Ministro** indicó que ha quedado despejada la razón por la cual no se expresa en el articulado del proyecto la cifra exacta del patrimonio del Fondo de Infraestructura, que depende de flujos futuros de peajes que hoy son inciertos.

Comentó que este tema fue discutido por primera vez en el Senado, oportunidad en que se planteó que el peaje quedara al arbitrio del Fondo, frente a lo cual el Ministerio señaló que es imperativo crear una política de peaje que no esté supeditada a decisiones del Fondo. Por ello se incorporó el Consejo de Concesiones, integrado por un académico de una facultad de economía, un académico de una facultad de derecho, un académico de una facultad de arquitectura, un académico de una facultad de ingeniería y un académico elegido por el Ministro de Hacienda y el de Obras Públicas.

La política de peaje queda entregada expresamente a ese Consejo, no queda en manos del gerente o del directorio del Fondo de Infraestructura. Esto es importante, porque dicha política será la que determine el volumen y valor de los flujos futuros, concluyó.

**El Honorable Senador señor Coloma** formuló la siguiente indicación:

“Para agregar al final del párrafo tercero de la letra a) del artículo 11 el siguiente texto:

“Antes de su aporte al Fondo de Infraestructura, el Ministerio de Obras Públicas deberá remitir a las Comisiones de Obras Públicas, de Transporte y Telecomunicaciones y de Hacienda de la Cámara de Diputados y del Senado un informe con los fundamentos financieros del traspaso de dichas obras viales al Fondo de Infraestructura, incluyendo los respectivos estudios de flujos, así como las proyecciones de ingresos y gastos de dichas concesiones y los valores que se pretende cobrar a los usuarios por el uso de ellas, junto a los fundamentos técnicos para la determinación de dichos valores.

En todo caso, dichas proyecciones de tarifas no podrán jamás superar el 90% de los valores actuales de dichas tarifas, debidamente reajustados.”.

**El Honorable Senador señor Walker**, don Ignacio, adujo que la indicación es inadmisibile.

El señor Presidente la declaró admisible y la puso en votación.

**- La indicación resultó rechazada por 6 votos contra 3. Votaron por el rechazo los Honorables Senadores señores De Urresti, Quintana y Walker, don Ignacio, y los Honorables Diputados señoras Carvajal y Pascal y señor Venegas. Estuvieron por aprobarla el Honorable Senador señor Coloma y los Honorables Diputados señores Hasbún y Pérez.**

Acto seguido se puso en votación la letra a) del artículo 11 aprobado por el Senado en el primer trámite constitucional.

**- Fue aprobada por mayoría. Recogió 6 votos a favor y 3 rechazos. Por la aprobación se manifestaron los Honorables Senadores señores De Urresti, Quintana y Walker, don Ignacio, y los Honorables Diputados señoras Carvajal y Pascal y señor Venegas. Estuvieron por el rechazo el Honorable Senador señor Coloma y los Honorables Diputados señores Hasbún y Pérez.**

### **Artículo segundo transitorio**

La norma que obtuvo la aprobación del Senado en el primer trámite constitucional es la siguiente:

“Artículo segundo.- Autorízase al Ministerio de Hacienda para que mediante decretos expedidos bajo la fórmula “Por orden del Presidente de la República” efectúe, dentro de los cinco años siguientes a la constitución del Fondo, los aportes de capital señalados en la letra a) del artículo 11 de la presente ley, los que incluirán todas aquellas rutas y carreteras cuya explotación se encuentre regulada por el decreto supremo N° 900, del Ministerio de Obras Públicas, de 1996, facultándose a éste para explotarlas una vez finalizado el período de la respectiva concesión.

Con todo, los Ministros de Hacienda y de Obras Públicas, de forma conjunta y fundadamente, podrán decidir no aportar algunos de los bienes a que se refiere el inciso anterior. Dicha decisión deberá informarse a las Comisiones de Obras Públicas y de Hacienda del Senado y a las Comisiones de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones y de Hacienda de la Cámara de Diputados.”.

Resultó rechazada en el segundo trámite en la Cámara de Diputados, por la misma razón anterior, esto es, porque no se obtuvo el quórum calificado.

**El Honorable Diputado señor Hasbún** observó que la facultad que este artículo transitorio otorga al Ministerio de Hacienda para efectuar los aportes de capital presenta un problema, pues dicho Ministerio, fiel a su vocación, intentará allegar más recursos para el Fisco, en lugar de integrarlos al patrimonio del Fondo de Infraestructura.

**El señor Ministro** hizo presente que este artículo consagra justamente un incentivo en sentido opuesto. Admitió que lo esperable es que un Fondo de Infraestructura no sea del agrado de un Ministro de Hacienda tradicional, porque extrae recursos, para invertirlos sólo en obras de infraestructura, que de otro modo entrarían al fondo común

de la nación. Por ello se le fija un plazo máximo de cinco años para cumplir con la obligación de enterar el capital.

- Puesto en votación el artículo segundo transitorio, fue aprobado por mayoría. Recogió 7 votos a favor y 2 rechazos. Por la aprobación se manifestaron los Honorables Senadores señores De Urresti, Quintana y Walker, don Ignacio, y los Honorables Diputados señoras Carvajal y Pascal y señores Pérez y Venegas. Estuvieron por el rechazo el Honorable Senador señor Coloma y el Honorable Diputado señor Hasbún.

-----

A continuación se consignan las **CONSTANCIAS** respecto de este precepto formuladas por **los Honorables Diputados señores Hasbún y Pérez y el Honorable Senador señor Coloma**.

**El Honorable Diputado señor Hasbún** manifestó su aprensión sobre la autorización que se otorga en el artículo segundo transitorio al Ministro de Hacienda, para efectuar los aportes de capital señalados en la letra a) del artículo 11, proponiendo que sea una facultad compartida con el Ministro de Obras Públicas, a fin de evitar que la norma se transforme en un incentivo para allegar mayores recursos al erario, restándolos del patrimonio del Fondo de Infraestructura.

**El Honorable Diputado señor Pérez** adhirió a lo manifestado por el Diputado señor Hasbún. Razonó que es comprensible la lógica financiera en que se inspira el artículo segundo transitorio, en orden a asegurar los recursos que a futuro va a requerir el Fondo, pero sería preferible una visión enfocada en el beneficio del usuario. Atendido que la ley obliga a re licitar una vez terminado el período de concesión, se puede asegurar que en esa nueva licitación habrá menores costos involucrados, por ejemplo, no incorporará costos financieros como los que involucra la ejecución de una obra nueva. Lo deseable sería que los peajes fueran cada vez más bajos, pero en el proyecto de ley no queda claro que el mecanismo sea más ventajoso para el usuario. Por lo mismo, será difícil explicar a la ciudadanía que los costos eventualmente podrán aumentar.

**El Honorable Senador señor Coloma** compartió lo expresado por ambos señores Diputados y recalcó que este proyecto adolece de un problema: no garantiza de manera eficaz que los flujos futuros de los peajes no se transformen en un medio de financiamiento de nuevas

obras y finalmente no terminen reflejando el valor que en función del usuario debería tener una concesión.

- - - - -

### **PROPOSICIÓN DE ACUERDO**

En mérito de lo expuesto, la Comisión Mixta tiene el honor de proponer el siguiente acuerdo, a fin de resolver las discrepancias suscitadas entre ambas ramas del Congreso Nacional:

Aprobar en una sola votación la letra a) del artículo 11 y el artículo segundo transitorio, según los siguientes textos, sancionados por el Senado en el primer trámite constitucional:

- "a) El capital inicial que suscribirán y pagarán el Fisco y la Corporación de Fomento de la Producción, en proporción a la participación accionaria de ambos. El Fisco podrá suscribir y pagar el capital inicial, total o parcialmente, con el aporte de bienes fiscales y nacionales de uso público, valorados económicamente, operación que en todo caso se encontrará exenta de impuesto.

La Corporación de Fomento de la Producción podrá suscribir y pagar el capital inicial, total o parcialmente, con el aporte de recursos o activos financieros.

Los aportes del Fisco serán individualizados y valorizados económicamente en los instrumentos administrativos que correspondan."

- "Artículo segundo.- Autorízase al Ministerio de Hacienda para que mediante decretos expedidos bajo la fórmula "Por orden del Presidente de la República" efectúe, dentro de los cinco años siguientes a la constitución del Fondo, los aportes de capital señalados en la letra a) del artículo 11 de la presente ley, los que incluirán todas aquellas rutas y carreteras cuya explotación se encuentre regulada por el decreto supremo N° 900, del Ministerio de Obras Públicas, de 1996, facultándose a éste para explotarlas una vez finalizado el período de la respectiva concesión.

Con todo, los Ministros de Hacienda y de Obras Públicas, de forma conjunta y fundadamente, podrán decidir no aportar algunos de los bienes a que se refiere el inciso anterior. Dicha decisión deberá informarse a las Comisiones de Obras Públicas y de Hacienda del

Senado y a las Comisiones de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones y de Hacienda de la Cámara de Diputados.”.

-----

Acordado en sesión celebrada el 19 de diciembre de 2017, con asistencia de los Honorables Senadores señores Juan Antonio Coloma Correa (Presidente), Alfonso De Urresti Longton, Jaime Quintana Leal e Ignacio Walker Prieto, y de los Honorables Diputados señoras Loreto Carvajal Ambiado y Denise Pascal Allende y señores Gustavo Hasbún Selume, Leopoldo Pérez Lahsen y Mario Venegas Cárdenas.

Valparaíso, a 19 de diciembre de 2017.

FERNANDO SOFFIA CONTRERAS  
Secretario