

**INFORME DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS,
TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES ACERCA DEL
PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA LEY DE CONCESIONES
DE OBRAS PUBLICAS Y OTRAS NORMAS QUE INDICA.**

BOLETÍN N°5.172-09-1(S).

HONORABLE CÁMARA:

Vuestra Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones pasa a informaros acerca del proyecto de ley, iniciado en un mensaje de S.E. la Presidenta de la República, en segundo trámite constitucional y primero reglamentario, que modifica la ley de Concesiones de Obras Públicas y otras normas que indica. Su urgencia ha sido calificada de “suma”, en todos sus trámites.

El proyecto tiene por objeto mejorar la actual ley de Concesiones de Obras Públicas, para continuar con los esfuerzos que tiene el Estado, para satisfacer las demandas de infraestructura que requiere el país, lo cual, hace necesario que los niveles de servicio, sean eficientes y debidamente fiscalizados. Estas modificaciones, se hacen necesarias, a raíz del aumento significativo de la infraestructura pública y de las nuevas demandas que existen para mejorar, tanto la calidad de vida de las personas, como el fomento al desarrollo productivo. Lo anterior, le impone al Gobierno la obligación de introducir innovaciones y mejoras sustantivas, en los procesos, instrumentos y sistemas de gestión de la obra pública. Para lo cual, es importante garantizar el cumplimiento de determinados niveles de servicio y estándares técnicos adecuados; aumentar la transparencia de los contratos, velando simultáneamente por las condiciones de libre competencia y equidad en la adjudicación de los mismos; perfeccionar el mecanismo de resolución de controversias y dotar al Estado de herramientas más eficientes para resguardar el interés fiscal.

Constancias reglamentarias.

Para los efectos previstos en el artículo 289 del Reglamento de la Corporación, se hace constar lo siguiente:

**-Artículos que deban ser calificados
como normas orgánicas constitucionales o de quórum
calificado:**

El inciso tercero del artículo 36, contenido en el N° 17), que pasó a ser N° 18); los incisos primero y segundo del artículo 36 bis, contenido en el numeral 18), que pasó a ser N° 19); y el inciso primero del artículo 36 ter, contenido en el N° 19), que pasó a ser N° 20), los incisos primero, segundo, tercero y quinto del artículo 42 contenido en el numeral 24) todos del artículo

1º de este proyecto de ley, son normas de rango orgánico constitucional, por cuanto dicen relación con el artículo 77 de la Constitución Política del Estado, que señala que una ley orgánica constitucional determinará la organización y atribuciones de los tribunales. Además, el inciso cuarto del artículo 42 del artículo 1º del proyecto es una norma de ley orgánica constitucional, por cuanto, modifica la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades, respecto de la autonomía que tienen las municipalidades para administrar sus finanzas.

El artículo 3º, N°s 4) y 5) de acuerdo con el artículo 122 de la Constitución Política de la República, es norma de ley orgánica constitucional ya que modifica la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades, en cuanto a la autonomía que tienen para administrar sus finanzas.

El artículo 4º, es norma de ley orgánica constitucional, ya que enmienda la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades, en cuanto modifica la referencia del número 6 del inciso segundo del artículo 14 de esta ley y en cuanto al destino de las multas, incidiendo en la Ley de Municipalidades.

El artículo 5º, es norma de ley orgánica constitucional, ya que modifica el artículo 14 de la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades, que dice relación con la autonomía que tienen las Municipalidades para la administración de sus finanzas.

-Artículos que deban ser conocidos por la Comisión de Hacienda:

De acuerdo con el artículo 220 del Reglamento de la Corporación, los siguientes artículos deben ser conocidos por la Comisión de Hacienda:

1) En el Artículo 1º, que Introduce modificaciones en el Decreto N° 900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas, que Fija el Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado del DFL MOP N°164, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas, los números:

.- N°2, que introduce en la referida ley un nuevo artículo 1º bis.

.- N°7, que modifica los artículos 19 y 20 de dicha ley.

.- N°8, que introduce en la referida ley un nuevo artículo 20 bis.

.- N°12, que modifica el artículo 28 de dicha ley.

.- N°13, que introduce en la referida ley los nuevos artículos 28 bis y 28 ter.

.- N°18, que modifica el artículo 36 de dicha ley.

.- N°19, que introduce en la referida ley un nuevo artículo 36 bis.

.- N°24, que modifica el artículo 42 de dicha ley.

2) En el artículo 2°, que introduce modificaciones en el artículo 118 bis de la ley N° 18.290, Ley de Tránsito, su N°2.

3) En el artículo 3°, que Introduce modificaciones en la ley N° 18.287, sobre Procedimiento ante los Juzgados de Policía Local, los números:

.- N°2, que introduce en la referida ley un nuevo artículo 16 ter.

.- N°4, que modifica el artículo 24 de dicha ley.

.- N°5, que introduce en la referida ley un nuevo artículo 43 bis.

4) En el artículo 4°, que introduce modificaciones en el inciso primero del artículo 55 del Decreto N° 307 de 1978, del Ministerio de Justicia, que Fijó el Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado de la Ley N° 15.231, sobre Organización y Atribuciones de los Juzgados de Policía Local, su N°2.

5) El artículo 5°, que introduce modificaciones artículo 14 del Decreto con Fuerza de Ley N° 1, de 2006, que Fija el Texto Refundido, Coordinado, Sistematizado y Actualizado de la Ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades.

6) Así como los artículos primero y segundo transitorios.

-Artículos nuevos:

En el artículo 1°, se incorporaron los numerales 11) y 24), nuevos, que modifican los artículos 24 y 42 de la ley de la ley de Concesiones de Obras Públicas.

-Artículos modificados:

En el artículo 1°, se modificaron los numerales 2), 3), 6), 9), 10), 11), 12), 13), 14), 15), 16), 17), 18), 19), 20), 21), 22) y 23).

-Artículos rechazados: No los hay.

-Indicaciones rechazadas:

Se rechazaron cinco (5) indicaciones.

-Aprobación del proyecto en general:

El proyecto fue aprobado en general, por la unanimidad de los Diputados presentes, señores Alvarado, García, Espinoza, Hales, Hernández; Monckeberg, don Cristián; Quintana, Sabag, Uriarte; Venegas, don Mario, y Venegas, don Samuel.

-Diputado Informante:

Se designó Diputado Informante al señor Jaime Quintana Leal.

Para el estudio del proyecto de ley, la Comisión contó con la participación de las personas, e instituciones que a continuación se indican:

Por el Ministerio de Obras Públicas:

El Ministro de Obras Públicas, señor Sergio Bitar Chacra; el Jefe de Gabinete, señor José Antonio Ramírez; el Subsecretario de Obras Públicas, señor Juan Eduardo Saldivia; Los asesores del Subsecretario de Obras Públicas, señores Enrique Canales y Flavio Tapia; el Jefe Coordinación Técnica de la Coordinación de Concesiones de Obras Públicas, señor Dino Navarro; el Jefe Unidad Medio Ambiente y Territorio, señora Angélica Arellano; el Jefe Unidad de Mejoramiento de Obras Concesionadas de la Coordinación de Concesiones de Obras Públicas, señor Javier Villanueva, y el Asesor del Ministro de Obras Públicas, señor Domingo Sánchez.

Por el Ministerio de Hacienda:

El Jefe Unidad Pasivos Contingentes y Concesiones del Ministerio de Hacienda, señor David Duarte.

Por el Instituto Libertad:

El consultor, señor Rodrigo Yáñez.

Por el Instituto Libertad y Desarrollo:

La consultora, señora María de la Luz Domper.

Por la Cámara Chilena de la Construcción:

El Primer Vicepresidente, señor Gastón Escala y la Abogada Jefe, señora Carolina Arrau.

Por la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública A.G. (COPSA).

El Presidente, señor Herman Chadwick.

Por la Asociación Chilena de Municipalidades:

El abogado asesor, señor Malik Mograby.

Asistieron además el ex Coordinador General de Concesiones, señor Camilo Rojas Bascuñan y el Arquitecto urbanista, señor Antonio Lipthay.

I.- ANTECEDENTES GENERALES.

En el mensaje del Ejecutivo, se destaca que a raíz del significativo aumento de la infraestructura pública y las nuevas demandas por mejorar, tanto la calidad de vida como el fomento al desarrollo productivo, imponen al Estado la obligación de introducir innovaciones y mejoras importantes en los procesos, instrumentos y sistemas de gestión de la obra pública.

Los continuos esfuerzos que hace el Estado por satisfacer las demandas de infraestructura que requiere el país -condición indispensable para nuestro desarrollo económico y social-, hace necesario comprometer niveles de servicio que, a la vez, sean eficiente y efectivamente fiscalizados.

Se indica que progresivamente, tanto los usuarios de las obras públicas, como la ciudadanía en general, exigen una adecuada calidad del servicio que reciben, razón por la cual es indispensable contar con una institucionalidad que facilite o canalice dicha demanda y les asegure su exigibilidad y, por consiguiente, la calidad del servicio de la obra pública.

Por otra parte, se señala que el objetivo de política pública que se pretende alcanzar, se orienta a garantizar el cumplimiento de determinados niveles de servicio y estándares técnicos; aumentar la transparencia de los contratos velando, simultáneamente, por las condiciones de libre competencia y equidad en la adjudicación de los mismos; perfeccionar el mecanismo de resolución de controversias y dotar al Estado de herramientas más eficientes para resguardar el interés fiscal.

Por último, se plantea que para la obtención de aquellos fines, el Ministerio de Obras Públicas ha considerado necesario proponer mejoras a la Ley de Concesiones de Obras Públicas y, en forma complementaria, plantear en un proyecto de ley distinto, la creación de una Superintendencia de Obras

Públicas que coadyuve a la obtención del objetivo de política pública ya señalada.

Contenido del proyecto de ley.

En el mensaje de S.E. la Presidenta de la República, se indica que la presente iniciativa legal se construye a partir de las siguientes ideas:

1. Niveles de servicio y estándares técnicos.

En primer lugar, siguiendo las tendencias mundiales, el proyecto propone establecer explícitamente, como principio rector de todo el sistema de concesiones de obras públicas, la obligación que asume el concesionario de mantener, durante toda la duración de la concesión, los niveles de servicio y estándares técnicos determinados en las bases de licitación y en el respectivo contrato.

Con lo anterior se pretende asegurar el efectivo cumplimiento de los fines públicos que fundamentan la inversión en infraestructura, más allá de la ejecución de especificaciones técnicas que, por sí solas, no dan cuenta suficiente de las necesidades ciudadanas que el sistema de concesiones de obras públicas está llamado a satisfacer.

2. Consejo de concesiones.

Se propone la creación de un Consejo de Concesiones, integrado por el Ministro de Obras Públicas, quien lo presidirá, y por los Ministros de Hacienda; Economía, Fomento y Reconstrucción; y Planificación. Su principal función será la de orientar las políticas de concesiones de obras públicas tanto a nivel territorial como sectorial. En el ejercicio de sus funciones, este Consejo podrá oír a otros Ministros de Estado o jefes de servicio, dependiendo de la naturaleza del proyecto que se trate, de manera de producir sinergia entre los diferentes organismos del Estado y desarrollar una política de concesiones de infraestructura consistente con el crecimiento del país.

Adicionalmente, este Consejo estará integrado por tres expertos independientes, especialistas en evaluación social e ingeniería de proyectos, quienes serán designados por el Presidente de la República.

3. Precalificación de postulantes y financiamiento conjunto de estudios.

Al respecto, el Ejecutivo propone consagrar la posibilidad de efectuar procesos de precalificación de los postulantes a un proyecto, en base a requisitos objetivos y razonables establecidos en las bases de licitación, tales como su experiencia, capacidad financiera y técnica, de manera de llevar a cabo los procesos de adjudicación con los consorcios más adecuados para el tipo de proyecto de que se trate.

En el caso de proyectos particularmente complejos, el proceso de postulación a una licitación resulta muy costoso para los interesados. Por ello, y en consideración a razones de eficiencia económica, en determinados casos se podrá limitar la cantidad de proponentes que pasarán a la licitación propiamente tal.

Adicionalmente, con la finalidad de evitar que proyectos de gran interés y necesidad se vean retardados por no contar el Ministerio de Obras Públicas con los fondos requeridos para los estudios de ingeniería, se establece la posibilidad que sean las empresas precalificadas las que en su conjunto financien tales estudios, los que serán encargados por la autoridad a una institución independiente con competencia en la materia de que se trate.

Este mecanismo se hace especialmente relevante para proyectos de iniciativa privada, dado que el procedimiento de presentación de estas iniciativas ha sido utilizado en algunas ocasiones principalmente para financiar los estudios de ingeniería, siendo el proponente quien debe llevarlos a cabo. Por otra parte, este mecanismo permite que empresas más pequeñas, que no tienen la capacidad financiera para desarrollar los estudios, también puedan presentar propuestas.

4. Modificación de obras y servicios y régimen de compensaciones.

En concordancia con la exigencia del cumplimiento de niveles de servicio y estándares técnicos, y a fin de prevenir la generación de litigios con la consecuente afectación del normal desarrollo de las concesiones, el proyecto propone establecer, con la mayor claridad y precisión posible, las hipótesis en las cuales el concesionario tendrá derecho a una compensación económica por concepto de inversiones no contempladas; como asimismo, el establecimiento de criterios económicos para la determinación del monto de dichas compensaciones, cuando haya lugar a ellas. Indica el Mensaje que también se pretende regular las modificaciones de los contratos de concesión, lo que permitirá evitar un eventual perjuicio del interés fiscal.

En efecto, en primer término, se establece como regla general, que las inversiones efectuadas por el concesionario con el objeto de mantener los niveles de servicio y

estándares técnicos comprometidos en las bases y en el respectivo contrato, no darán derecho a compensación alguna, por constituir ésta una obligación asumida por el concesionario.

Asimismo, el Ministerio de Obras Públicas podrá disponer modificaciones respecto de 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 y en el contrato de concesión, o por otras razones de interés público debidamente fundadas. En tales casos, se establece su obligación de compensar al concesionario por los costos extraordinarios en que éste incurra por tal motivo.

En todo caso, si durante la etapa de explotación el valor de las inversiones requeridas excede del 5% del presupuesto oficial de la obra definido en las bases de licitación, y es igual o superior a una suma equivalente a 100.000 unidades de fomento, su realización debe ser licitada por el concesionario bajo la supervisión del Ministerio de Obras Públicas, contemplándose la posibilidad de excepciones a esta norma si así estuviese considerado en las bases de licitación. Adicionalmente se otorga al Ministerio de Obras Públicas un plazo de 60 días para pronunciarse sobre las bases respectivas.

Se plantea, que en aquellos casos en que, de conformidad a lo señalado precedentemente, el concesionario tenga derecho a una compensación, ésta deberá ser tal que el proyecto adicional obtenga un valor presente neto igual a cero, considerando como proyecto adicional el originado en las obras complementarias.

En el caso de inversiones adicionales que sean resultado de un acuerdo entre el Ministerio de Obras Públicas y el concesionario, para incrementar los niveles de servicio y estándares técnicos, éstas estarán sujetas al mecanismo descrito en los párrafos precedentes.

5. Continuidad del servicio.

En esta materia se introducen modificaciones que tienen por finalidad garantizar la continuidad en la operación del servicio. En el caso de transferencias a un acreedor prendario, si éste no cumple las exigencias y requisitos establecidos en las bases para el concesionario original, deberá contar con un operador calificado.

6. Contratistas y subcontratistas.

La ley establece que en lo que se refiere a los derechos y obligaciones económicas con terceros, la sociedad concesionaria se regirá por las normas del derecho privado. Sin perjuicio de lo anterior, se propone requerir que los contratos de los contratistas y sus subcontratistas se encuentren firmados como

requisito para iniciar las obras. Además, se propone consagrar en la ley que los contratistas de la concesionaria deban estar inscritos en el registro de contratistas del Ministerio.

Adicionalmente, se propone que las controversias derivadas de la interpretación de los contratos relacionados con la ejecución de la obra entre el concesionario y los contratistas o entre éstos y sus subcontratistas sean materia de arbitraje obligatorio, con un árbitro designado por el Centro de Arbitraje y Mediación de la Cámara de Comercio.

7. Incumplimiento grave.

Actualmente, en caso de declaración de incumplimiento grave del concesionario, el Ministerio de Obras Públicas tiene la obligación de licitar nuevamente el contrato de concesión por el plazo que le reste. El proyecto propone modificar esa regla, estableciendo que lo anterior sea facultativo para la autoridad. En caso de una nueva licitación del contrato de concesión, se propone abreviar dicho procedimiento, estableciendo un segundo llamado a licitación sin mínimo. Adicionalmente, se establece que los gastos de la nueva licitación serán de cargo del concesionario incumplidor.

8. Potestades sancionadoras, inspección y vigilancia de la administración.

El Ejecutivo, señala que en la práctica, para el Ministerio de Obras Públicas resulta muy difícil hacer cumplir las condiciones establecidas en los contratos, toda vez que en caso de incumplimientos la autoridad no puede imponer multas superiores a 500 Unidades Tributarias Mensuales, las cuales deben ser impuestas directamente por la Comisión Conciliadora. En relación con ello, se propone eliminar el tope fijado para las multas que puede imponer directamente el Ministerio de Obras Públicas, sin perjuicio de que estas puedan ser reclamadas ante la Comisión Conciliadora.

Además, se propone consagrar en la ley la obligación del concesionario de entregar información cierta con respecto a sus subcontratistas, contabilidad, gestión empresarial y atención de usuarios, a fin de que la autoridad pueda verificar la buena marcha de la concesión y el debido cumplimiento de las obligaciones del concesionario; informaciones que pueden ser sometidas a auditorias a requerimiento del Ministerio de Obras Públicas. A su vez, se establece el deber del concesionario de informar a dicho Ministerio de inmediato de cualquier hecho o circunstancia relevante que afecte o pueda afectar la correcta prestación del servicio concesionado.

9. Mecanismo de solución de controversias.

En esta materia, el proyecto propone ciertas reformas al sistema actual, tanto desde el punto de vista orgánico como del procedimiento aplicable.

En cuanto a la composición de la Comisión Conciliadora, se propone que esté integrada por tres profesionales universitarios nombrados de común acuerdo por las partes, de los cuales al menos dos deberán ser abogados, y uno de éstos la presidirá. Se establece que a falta de acuerdo de las partes en uno o más de los integrantes, su nombramiento deberá ser realizado por el Presidente de la Corte de Apelaciones de Santiago de entre los candidatos incluidos en la lista. En el proyecto, además, se establecen los requisitos que se deben cumplir para ser presentado como candidato.

En caso de no lograrse la conciliación, tal como ocurre en la actualidad, el concesionario puede requerirle que se constituya en Comisión Arbitral, o recurrir ante la Corte de Apelaciones de Santiago. Con todo, el proyecto propone que, en el primer caso, la Comisión Arbitral actúe de acuerdo a las normas fijadas para los árbitros mixtos, con fallo en derecho y apreciación de la prueba de acuerdo a la sana crítica, con la obligación de fundar la sentencia.

Por otra parte, se consagra un plazo fatal de dos años para la formulación de solicitudes o reclamaciones, contado desde la ocurrencia del hecho o ejecución del acto que las motiva, vencido el cual prescribe la acción. Este plazo se reduce a treinta días en el caso de reclamaciones contra resoluciones del Ministerio de Obras Públicas.

En seguida, se introduce un conjunto de modificaciones a los términos y plazos aplicables, a objeto de abreviar el procedimiento de las reclamaciones evitando dilaciones innecesarias que afectan directa y gravemente a los usuarios. A estos efectos se fijan plazos para la búsqueda de una conciliación, la aceptación de ésta, el requerimiento para que la Comisión Conciliadora se constituya en Comisión Arbitral, y para la dictación de la sentencia definitiva.

Como una forma de generar mayor transparencia ante la opinión pública, se propone que una vez dictada la sentencia definitiva, tanto ésta como los escritos, documentos y actuaciones de toda especie que se hubiesen presentado o verificado en el procedimiento sean puestos a disposición del público sin demora, en la forma que al efecto determine el Reglamento.

Finalmente, se limita la posibilidad de la Comisión para decretar medidas que en definitiva deriven en la suspensión temporal de las obras por más de 30 días.

10. Abandono de las obras e interrupción injustificada del servicio.

Cuando se produce el abandono de las obras o la interrupción injustificada del servicio, de acuerdo con la ley actual, luego de designado un interventor, el concesionario tiene un plazo de noventa días para retomar las obras o el servicio, sin ningún tipo de sanción y con tan solo expresar su voluntad de hacerlo. Dado lo nocivo que puede resultar esta posibilidad tanto para el Estado como para los usuarios, se propone que una vez designado un interventor con arreglo a las normas legales, se entienda existir –de pleno derecho- un incumplimiento grave del contrato, con los efectos jurídicos consecuentes.

11. Sistema electrónico de cobro de tarifas por el uso de vías concesionadas.

Por último, el proyecto contempla algunas modificaciones al sistema electrónico de cobro de tarifas por el uso de vías concesionadas, a objeto de fortalecer el funcionamiento práctico de este sistema por medio del establecimiento de procedimientos eficaces y sanciones proporcionales a los hechos infraccionales.

De esta manera se introducen mejoras al sistema, manteniendo el espíritu original de la ley en orden a asegurar la sustentabilidad y consistencia del sistema de obras públicas concesionadas, desincentivando el no pago de las tarifas.

Finalmente, el proyecto de ley modifica la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades (DFL N° 1 de 2002) y la Ley de Procedimiento ante Juzgados de Policía Local (Ley N° 18.287), en el sentido de establecer que de los montos recaudados por concepto de multas impuestas por infracción a la prohibición establecida en el inciso primero del artículo 118 bis de la ley N° 18.290, sólo el cincuenta por ciento del mismo ingresará al Fondo Común Municipal, pasando el cincuenta por ciento restante a beneficio de la Municipalidad donde tenga asiento el Juzgado de Policía Local que aplicó la infracción.

12. Régimen transitorio.

Sin perjuicio de la aplicación inmediata de la futura ley, ésta no será aplicable respecto de los contratos de concesión resultantes de procesos de licitación cuyas ofertas se hayan presentado con anterioridad a la entrada en vigencia de la futura Ley, salvo para los concesionarios que se acojan al nuevo régimen, mediante la respectiva modificación de contrato que incorpore niveles de servicios explícitos asociados a la explotación de la respectiva obra pública.

Con todo, el proyecto prevé la aplicación inmediata de algunas normas a los contratos de concesión vigentes,

tales como: las relacionadas con el régimen de solución de controversias de los artículos 36 inciso séptimo y 36 bis de la Ley de Concesiones, y las normas relacionadas con la infracción al artículo 118 bis de la ley N° 18.290, de Tránsito. Además, respecto de los contratos de concesión actualmente vigentes, en el caso de suscribirse convenios complementarios que impliquen un incremento de los niveles de servicio, estos convenios deberán contener explícitamente los nuevos niveles de servicio y las sanciones correspondientes en caso de no cumplimiento.

Antecedentes Jurídicos.

La iniciativa de ley en estudio se relaciona con las siguientes normas legales:

- **Ley de Concesiones de Obras Públicas.** Decreto N° 900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL. MOP N° 164, de 1991.

- **Ley N° 18.290, de Tránsito.**

- **Ley N° 18.287, sobre Procedimiento ante los Juzgados de Policía Local.**

- **Ley sobre Organización y Atribuciones de los Juzgados de Policía Local.** Decreto N° 307, de 1078, del Ministerio de Justicia, que fijó el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 15.231.

- **Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades.** Decreto con Fuerza de Ley N° 1, de 2006, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.695.

II.- RESUMEN DEL PROYECTO APROBADO POR EL H. SENADO.

El proyecto de ley en estudio se orienta a alcanzar y garantizar, mediante las modificaciones a la Ley de Concesiones de Obras Públicas, como objetivo de política pública, el cumplimiento de determinados niveles de servicio y estándares técnicos en dichas obras; aumentar la transparencia de los contratos de concesión, velando simultáneamente por las condiciones de libre competencia y equidad en la adjudicación de los mismos; perfeccionar el mecanismo de resolución de controversias entre el Estado y las sociedades concesionarias y dotar al Estado de herramientas más eficientes para resguardar el interés fiscal.

Para la obtención de estos fines, el Ministerio de Obras Públicas ha considerado necesario lo siguiente:

a) Proponer la creación de un Consejo de Concesiones cuya principal función será la de orientar las políticas de concesiones de obras públicas consistentes con el crecimiento del país;

b) Consagrar la posibilidad de efectuar procesos de precalificación de los postulantes a un proyecto, en base a requisitos objetivos y razonables establecidos en las bases de licitación. También se establece la posibilidad de que sean las empresas precalificadas las que en su conjunto financien los estudios de ingeniería;

c) Señalar, con mayor claridad y precisión, las hipótesis en las cuales el concesionario tendrá derecho a una compensación económica por concepto de inversiones no contempladas en el contrato original, como asimismo, el establecimiento de criterios económicos para la determinación del monto de dichas compensaciones;

d) Establecer que si durante la etapa de explotación el valor de las inversiones adicionales requeridas excede del 5% del presupuesto oficial de la obra y es igual o superior a una suma equivalente a 100.000 unidades de fomento, su realización debe ser licitada por el concesionario bajo la supervisión del Ministerio de Obras Públicas;

e) Introducir modificaciones que tienen por finalidad garantizar la continuidad en la operación o prestación del servicio en el caso de transferencia de la concesión a un acreedor prendario;

f) Requerir que los contratos de los contratistas y subcontratistas se encuentren firmados como requisito para iniciar las obras y que éstos deban estar inscritos en el registro de contratistas del Ministerio de Obras Públicas. Adicionalmente se propone que las controversias entre el concesionario y los contratistas sean materia de arbitraje obligatorio;

g) Eliminar el tope fijado para las multas que puede imponer directamente el Ministerio de Obras Públicas, sin perjuicio de que éstas puedan ser reclamadas ante la Comisión Conciliadora, y

h) Introducir, respecto al mecanismo de resolución de controversias, por una parte, modificaciones a la composición de la Comisión Conciliadora y, por otra, se propone que la Comisión Arbitral actúe de acuerdo a las normas fijadas para los árbitros mixtos, con fallo en derecho y apreciación de la prueba de acuerdo a la sana crítica, con la obligación de fundar la sentencia.

Por último, el proyecto de ley modifica la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades y la Ley de Procedimiento ante los Juzgados de Policía Local, en el sentido de

establecer que de los montos recaudados por concepto de multas impuestas por infracción a la prohibición de circular en las vías concesionadas donde opera el sistema de cobro electrónico de tarifas sin contar con el dispositivo o sistema complementario que permitan dicho cobro, sólo el 50% del mismo ingresará al Fondo Común Municipal, pasando el 50% restante a beneficio de la Municipalidad donde tenga asiento el Juzgado de Policía Local que aplicó la infracción.

III.- DISCUSIÓN Y VOTACIÓN EN GENERAL.

En la discusión general del proyecto de ley, habida en el seno de vuestra Comisión concurrió **el Ministro de Obras Públicas, señor Sergio Bitar**, quien recordó que en el Senado se inició el primer trámite constitucional de la iniciativa en comento. En dicha instancia, el proyecto fue sometido a una amplia discusión y fue aprobado por la unanimidad de los senadores. Afirmó, que el proyecto tiene relación con una de las operaciones más exitosas aplicadas en el país, cual es la alianza público-privada en el terreno de las obras públicas, que en los últimos quince años ha permitido ejecutar cincuenta y un (51) proyectos, por un monto superior a los US\$10 mil millones (Diez mil millones de dólares). Agregó que en el año 2007 se licitaron obras por UF19 millones (Diecinueve millones de unidades de fomento), y se adjudicaron por UF1 millón (Un millón de unidades de fomento), y en el año 2008 se licitaron UF23 millones (Veintitrés millones de unidades de fomento), y se adjudicaron UF17 millones (Diecisiete millones de unidades de fomento), previendo que en este año 2009 se licitarán UF48 millones (Cuarenta y ocho millones de unidades de fomento), y se adjudicarían UF39 millones (Treinta y nueve millones de unidades de fomento). Es por tal razón, que dada la experiencia acumulada, es de gran importancia contar con un mayor poder de fiscalización y de un más expedito mecanismo de resolución de controversias, así como un conjunto de otras herramientas que se contienen en este proyecto de ley.

Señaló, que esta iniciativa pone un gran énfasis en los resultados conseguidos con compromisos explícitos de niveles de servicio, así como la exigencia que debe existir sobre los estándares técnicos de los nuevos contratos de concesión, promoviendo que la experiencia e innovación que los privados pueden aportar, queden reflejadas en el diseño de las obras y servicios públicos. Agregó, que será responsabilidad del concesionario realizar todas las inversiones necesarias para mantener los niveles de servicio y estándares técnicos. En lo esencial, se perfecciona el mecanismo de resolución de controversias, con la instalación de un Panel Técnico, la regulación

de la Comisión Arbitral, el reconocimiento de la facultad que tiene el Ministerio de Obras Públicas de solicitar intervención de esa Comisión Arbitral, se establece, además, un límite a la paralización de obras, a objeto de asegurar su continuidad, y se faculta al Ministerio de Obras Públicas, de aplicar directamente multas sobre 500 UTM (Quinientas unidades tributarias mensuales), sin previa aprobación.

Por otra parte, se resguarda la libre competencia y se adapta la normativa a proyectos más complejos, y se dispone que la adjudicación de los proyectos pasará por una precalificación; además, se regula el procedimiento de posibles modificaciones contractuales, sean éstas unilaterales por el Estado, o de común acuerdo, con procedimientos competitivos, y se contempla la posibilidad de caducar el contrato por incumplimiento grave, con la debida compensación, o bien de proceder al rescate de la concesión, por interés público, también con la debida compensación. Agregó, que también se dota al Estado de las herramientas complementarias, para el diseño de la política pública y el resguardo del interés fiscal, entre otras, con la creación de un Consejo de Concesiones, que tendrá, por ley, un rol consultivo, así como con la incorporación al régimen general, de los factores de licitación del mecanismo de ingresos totales de la concesión.

Finalmente, indicó que el proyecto incorpora una serie de normas que mejoran el rol del Estado en el sistema de concesiones, en base a lo descrito anteriormente. Uno de los puntos que destacó, es que se fija un límite a la magnitud de los cambios que se pueden hacer a la obra, de forma que el Ministerio de Obras Públicas podrá disponer, unilateralmente, un aumento de hasta un 15%, y mediando acuerdo de las partes, tal aumento podrá ser de hasta un 25%, y sólo en condiciones excepcionales o de fuerza mayor, y siempre contando con el parecer del Consejo de Concesiones, se podrá superar esos niveles de incremento.

También participó, **el Subsecretario de Obras Públicas, señor Juan Eduardo Saldivia**, quién complementó lo planteado por el Ministro, señalando que la modificación legal se encuentra dentro del contexto del sistema de concesiones, que ha sido uno de los mecanismos exitosos, que ha permitido el desarrollo sustantivo del país en materia de infraestructura vial, portuaria, aeroportuaria, etcétera. Agregó, que para enfrentar nuevos desafíos, es necesario otorgar un mejor servicio público, para asegurar el resguardo del patrimonio fiscal y adaptar proyectos multifuncionales que son más complejos, por lo que resulta evidente, perfeccionar la actual normativa, la que se encuentra vigente desde hace más de diez años. Esta situación, hace que se debe ampliar la definición de “obra pública concesionable”, extendiéndola a los servicios asociados

y la provisión de equipamiento (artículos 1 y 39), lo que significa que, no sólo se debe concesionar la construcción de una obra pública, sino también la provisión de ciertos servicios que, deben ser considerados aisladamente, los que pudieran no ser *públicos*, pero que, asociados a una concesión, sí son susceptibles de concesión, por ejemplo, cuando se trata de la construcción de un hospital, la concesión podrá extenderse al servicio de alimentación de su personal.

Explicó que para la elaboración de este proyecto de ley, se consideraron los siguientes objetivos principales:

1.- Mediante esta iniciativa se pretende mejorar el actual mecanismo de resolución de conflictos, lo que, se logrará a partir de la creación de un órgano administrativo especializado no jurisdiccional, denominado Panel Técnico (nuevo artículo 36), el que estará encargado de realizar el análisis y recomendación no vinculante sobre los aspectos técnicos y económicos de una controversia, cuya imparcialidad, aseguró, será resguardada mediante normas sobre su integración, y permanencia por 6 años, de dos abogados, dos ingenieros y un profesional especialista en economía o finanzas; designados por el Consejo de Alta Dirección Pública, de acuerdo a un estatuto que resguarde los conflictos de intereses y que contemple un financiamiento que sea independiente. Será un órgano que podrá actuar a solicitud de cualquiera de las partes, y cuya recomendación podrá ser considerada por la Comisión Arbitral o la Corte de Apelaciones, en su caso. Por lo tanto, recurrir previamente ante el Panel Técnico, será un requisito de admisibilidad para llevar la controversia a la Comisión Arbitral o a la Corte de Apelaciones de Santiago, en caso de discusión sobre aspectos técnicos o económicos (artículo 36 bis).

Por otra parte, se optimiza la regulación de la Comisión Arbitral (nuevo artículo 36 bis), que sigue siendo un tribunal especial, que se constituye ad hoc para cada contrato de concesión, pero que tendrá una nueva integración, pues estará compuesta por tres (3) integrantes designados de común acuerdo entre el MOP y la concesionaria, desde sendas nóminas preestablecidas por la Corte Suprema y el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, para nombrar dos abogados desde la primera, y un especialista en economía o ingeniería, desde la segunda nómina; la novedad radicará justamente en que los integrantes de la Comisión Arbitral ya no serán designados, como es actualmente, por las partes en forma directa, lo que compromete su imparcialidad. A falta de acuerdo entre las partes, se procederá a la designación de los árbitros, para lo cual se efectuará un sorteo ante el Secretario del Tribunal de la Libre Competencia. Además, en el proyecto se faculta a la misma Comisión Arbitral para llamar a conciliación y se faculta al Ministerio de Obras Públicas para solicitar su intervención, en ciertas circunstancias, y siempre que la obra haya sido puesta en servicio en forma definitiva, o bien, en caso de incumplimiento grave por parte de la concesionaria. Aclaró, que se trata de un procedimiento arbitral, de única instancia, que emitirá un fallo “en derecho”, esto es, apegado a

la ley, a las bases de licitación y al contrato respectivo, en contra del cual no proceden recursos ordinarios. De esta forma se fortalece, no sólo la defensa del interés fiscal, sino a la vez, la certidumbre de las reglas del juego, a favor del interés de la concesionaria. Se trata por lo tanto, de una comisión que será remunerada por el concesionario y el Ministerio de Obras Públicas, por partes iguales.

Otro aspecto en que se optimiza o se mejora el mecanismo de resolución de conflictos, es el relativo a la paralización de las obras (nuevo artículo 36 ter), que sólo podrá decretarse por la Comisión Arbitral o la Corte de Apelaciones. En caso que existan motivos graves y calificados para ello; la paralización de las obras o de la prestación del servicio, se limitará a un plazo máximo de sesenta (60) días, tiempo en el cual el conflicto debe ser resuelto, sea por la Comisión Arbitral o por la Corte de Apelaciones.

2.- En segundo lugar, lo que se busca es lograr que, a través del mecanismo de concesiones, el Estado preste *servicios de infraestructura* o sea que no sea sólo obras de infraestructura, de modo que toda obra concesionada incorpore en sus bases y contratos, compromisos explícitos de niveles de servicio y estándares técnicos exigibles (artículos 1 y 29), lo que en la actualidad no se contempla; esto implica un cambio en el modelo de gestión de las obras, en el diseño, la construcción y la conservación de las mismas, lo que promoverá que la experiencia e innovación que los privados pueden aportar, queden reflejadas en el diseño de las obras y servicios públicos.

Agregó, que este cambio en la regulación producirá efectos en los contratos, de modo que será responsabilidad del concesionario realizar todas las inversiones necesarias para mantener los niveles de servicio y estándares técnicos comprometidos, no teniendo derecho a la compensación económica por ello, aunque sí habrá lugar, en caso de ser necesario, a la celebración de convenios complementarios (Artículos 19 y 20).

3.- Para lograr el resguardo de la libre competencia y adaptar la normativa a los proyectos más complejos, en el proyecto se formaliza legalmente la posibilidad de que tenga lugar, previo a la licitación pública, un proceso de precalificación, lo que permite evitar el gasto de la licitación a los proponentes que pudieran no estar suficientemente calificados, estimular a quienes cumplen con los factores de competencia y recibir proposiciones de mejoras o ajustes al proyecto y a la determinación de los niveles de servicio, por parte de los precalificados (nuevo artículo 6 bis). Con esto, se asegura que los postulantes serán los adecuados para satisfacer las exigencias, tanto económica como técnicamente, incluso, se podrá calificar el cumplimiento que cada postulante ha dado históricamente, no sólo a sus obligaciones económicas y técnicas en contratos previos, sino incluso a sus obligaciones laborales. En suma, este proceso de precalificación facilitará enormemente el proceso de licitaciones públicas, permitirá acortar

los tiempos de revisión y garantizará que lleguen las empresas con mejor desempeño.

Indicó que el proceso de concesiones admite, por otra parte, la posibilidad de desarrollo de *iniciativas privadas*, es decir, ofertas desde los privados, para una obra que el Estado no ha solicitado, pero que puede aceptar, declarándola de “interés público” e iniciar un proceso de licitación pública en el marco de esta regulación. Pero en este caso, también se aplicará el mecanismo de precalificación, para evitar que el proponente original, el que tuvo la iniciativa, goce de ventajas frente a otros posibles ejecutores, los que podrán acceder a los estudios previos del autor de la iniciativa, caso en el que se exigirá a los proponentes precalificados, el cofinanciamiento de los estudios necesarios para la definición del proyecto de iniciativa privada, como incentivo a la creación de una cartera de nuevos proyectos (modificación artículo 2), y a favor de una mayor transparencia en el proceso de adjudicación a uno u otro.

Señaló a modo de ejemplo, la relevancia que tiene la formalización del proceso de precalificación, de acuerdo a la experiencia recogida en los proyectos en curso, del hospital en La Florida y el de Maipú, en los que se desarrolla un proceso de precalificación, con diversas etapas, pero que convergen hacia un único proyecto, respecto del cual todos los proponentes van a competir en igualdad de condiciones. Agregó, que esto evitará que la competencia se dé “entre proyectos”, como sucedió en el caso de cárceles, lo que creó serios inconvenientes en la selección.

4.- Validar y reforzar los instrumentos del sistema, regulando las posibles modificaciones contractuales. Al respecto, se asume el principio según el cual la concesión es un contrato que, aún cuando se suscribe en un momento determinado, extiende sus efectos a un plazo más o menos extenso, de quince, veinte o más años, lo que implica que el contexto económico, social, o ambiental, cambia en ese tiempo, los requerimientos y necesidades varían, y se hace necesario modificar o incluso poner término a esos contratos. Por tal razón, se consideran en el proyecto normas que regularán las modificaciones contractuales que sean necesarias. Si bien la ley vigente contempla la posibilidad de la modificación, sea tanto de carácter unilateral, a requerimiento del Ministerio de Obras Públicas, como de común acuerdo, en el proyecto se innova en la materia. En tal caso, el Ministerio de Obras Públicas podrá modificar unilateralmente el contrato, tanto en la etapa de construcción como en la de explotación, exigiendo inversiones adicionales para aumentar los niveles de servicio, por un monto máximo equivalente al 15% del presupuesto oficial de la obra y hasta antes que se cumpla el periodo de tres cuartas partes del plazo total de la concesión (artículo 19). Agregó, que si durante la etapa de explotación, el valor de estas inversiones excediere el 5% del presupuesto oficial de la obra o correspondiere a una suma superior a UF100.000, su ejecución deberá ser licitada por el concesionario, bajo la supervisión del Ministerio de Obras Públicas.

Indicó finalmente que cuando se trate de modificaciones de común acuerdo (artículo 20), si las inversiones adicionales fueren pactadas de común acuerdo entre el Ministerio de Obras Públicas y el concesionario, habrá que distinguir: que en la etapa de construcción, sólo podrá pactarse por un monto máximo equivalente al 25% del presupuesto oficial de la obra, y en cambio, durante la etapa de explotación, si el valor de estas inversiones excediere el 5% del presupuesto oficial de la obra, o correspondiere a una suma superior a UF 50.000, su ejecución deberá ser licitada por el concesionario, bajo la supervisión del Ministerio de Obras Públicas. Estas modificaciones, naturalmente darán lugar a las compensaciones correspondientes, las que serán reguladas en los artículos 19 y 20, siendo el principio fundamental, el que sean respetadas las condiciones económicas de la licitación original, manteniendo el valor presente neto del proyecto, igual a cero, esto es, manteniendo la rentabilidad originalmente convenida.

Por otra parte, interviene **el Consultor del Instituto Libertad, señor Rodrigo Yañez**, quien señaló que esta iniciativa se presenta a raíz de los problemas que se han producido en el sistema de concesiones penitenciarias, del “Grupo 2” de Antofagasta y Concepción, en cuyas obras han ocurrido algunos accidentes, situación que ha hecho cuestionar el estándar técnico y de servicio de las autopistas concesionadas. Añadió, que desde el año 2006 el Ministerio de Obras Públicas ha estado anunciando la presentación de un proyecto que modifique dicha legislación, a fin de adecuar el mecanismo de solución de controversias, y de incorporar nuevas exigencias para los niveles de servicio.

Indicó que proyecto, tiene algunas diferencias entre el mensaje original y el texto que se debate en esta Comisión. En la versión aprobada por el Senado en materia de niveles de servicio se debe mantener los estándares técnicos, determinados en las bases de la licitación y en el respectivo contrato, lo que generó discusiones sobre cuáles serían los límites o parámetros que determinarían ese estándar o calidad aceptable, es decir, qué grado de objetividad deberían tener tales exigencias. Lo que se buscó en el debate que se realizó en el Senado, fue establecer una mayor certeza y una acotación de las obras que se realicen. Otro aspecto que se plantea en el mensaje, es la creación de un Consejo de Concesiones, al que le correspondería emitir un pronunciamiento obligatorio, sobre diversos aspectos de un contrato, y que inicialmente sería integrado sólo por Ministros; sin embargo, tras su tramitación en el Senado, quedó conformado por el Ministro de Obras Públicas, junto a cuatro expertos de perfil técnico, encargados de asesorar al Ministerio, en el diseño de políticas públicas de concesiones, más que emitir un pronunciamiento sobre aspectos específicos de un determinado contrato; con esta

adecuación, se logra una disminución de la burocracia y se evita la paralización de decisiones en la política de concesiones, o de algunos proyectos en particular.

Otro aspecto que se establece, es la regulación de circunstancias sobrevivientes, como causal de modificación del contrato, que en el proyecto del Ejecutivo se encontraban suprimidas o excluidas, tras un largo debate en el Senado, fueron repuestas y acotadas en sus límites, de forma que darán lugar a la modificación contractual, mediando la correspondiente indemnización, cuando, tratándose de un acto de autoridad con potestad pública, sea posterior a la adjudicación, sea además imprevisto, altere significativamente el régimen económico del contrato, y no sea ley general. Añadió, que la regulación de esta materia es relevante para los inversores extranjeros, al momento de decidir participar en un determinado mercado de concesiones en otro país. Un cuarto elemento destacable es la creación de un Panel Técnico, el que originalmente no había sido considerado por el Ejecutivo en su Mensaje, pero que en el proyecto en debate se configura como un órgano permanente que emite recomendaciones técnicas, debidamente fundadas, dentro de un plazo, prorrogable por una vez, de 30 días corridos, contado desde la presentación de la discrepancia, y cuyos miembros serán elegidos por la Alta Dirección Pública en lista única por 4/5 de sus integrantes, con lo que se busca resguardar la oportunidad, la independencia y la preeminencia de criterios técnicos en la solución de conflictos técnico-económicos, aspecto especialmente crítico en la etapa de construcción de los proyectos; al respecto, manifestó no estar de acuerdo con el carácter permanente del Panel, y sugirió en cambio, restringir su funcionamiento, en carácter *ad hoc*, a la etapa de construcción.

Un quinto aspecto, que sería bueno señalar es el relativo a la composición y atribuciones de la Comisión Arbitral, que en el proyecto del Ejecutivo se integraría por árbitros *mixtos*, con fallo en derecho, y apreciación de la prueba de acuerdo a la sana crítica, con la obligación de fundar la sentencia, y que fue uno de los puntos de mayor discusión en la tramitación ante el Senado; en virtud de una indicación incorporada en ese debate, en la apreciación de la prueba, la Comisión podrá considerar cualquier otro medio, indicio o antecedente que, en su concepto, sea apto para establecer los hechos sustanciales, pertinentes y controvertidos, con lo que se logra, a su juicio, dar mayor flexibilidad a la discusión de temas de índole técnica, y así no “judicializar” ese proceso. Añadió, que respecto de la Comisión Arbitral, se evolucionó desde la fórmula de tres miembros elegidos de común acuerdo, a la fórmula de tres miembros, elegidos de común acuerdo, pero a partir de dos nóminas de expertos confeccionadas por la Corte Suprema y el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, con el objeto de garantizar su independencia e idoneidad técnica. Otro punto de relativo conflicto, fue el de asignar la facultad de accionar ante la Comisión Arbitral, pues mientras en el Mensaje podían hacerlo sin restricción tanto el Ministerio de Obras Públicas como el Concesionario, mediante una

indicación se limitó la facultad del Ministerio de Obras Públicas de accionar, al momento de ser autorizada la puesta en servicio definitiva de la obra, para evitar así el riesgo que en la etapa de construcción, se judicializará el avance del proyecto.

Finalmente, se refirió a las obras adicionales que deben ser licitadas, en pro de una mayor transparencia, siempre que dichas obras adicionales sean de un costo que exceda el 5% del presupuesto oficial de la obra, o supere las 100.000 unidades de fomento, en cambio, a su juicio, debiese tratarse de exigencias copulativas, y no alternativas como indica el proyecto, pues en caso de obras pequeñas, el 5% puede implicar montos no significativos y su licitación, un costo desproporcionado para el concesionario. Otro aspecto, en el que ambas partes pueden recurrir a la Comisión Arbitradora, podría abrir, a su juicio, un riesgo excesivo de judicialización del sistema. En relación con el Panel Técnico, señaló que en lugar de “permanente” como hoy señala el proyecto, sería más adecuado que fuese *Ad-Hoc*, y así se evitaría el problema de contar con una base suficiente de usuarios. En relación con la sentencia o fallo final de la Comisión Arbitral, el proyecto niega lugar a recursos “ordinarios” en su contra, lo que, a su juicio, abre la puerta al Recurso de Casación, que es de carácter extraordinario, alargando con ello sustantivamente la duración de los juicios, por existir una revisión de la sentencia que hoy no se verifica, es decir, se insiste en la Judicialización de la solución de controversias; en su opinión debiese negarse lugar a todo recurso, no sólo los ordinarios, contra el fallo de la Comisión Arbitral.

Por último, señaló que *“no podrán ingresar ni mantenerse en el Registro de Contratistas aquellas empresas que hayan sido condenadas por sentencia de término en virtud de haber incumplido gravemente sus obligaciones en obras públicas previas”*, lo que tiene una deficiente calidad y claridad jurídica, pues nada define que el *“incumplimiento grave de sus obligaciones”* tiene que ser un requisito para ser incorporado al Registro de Contratistas del Ministerio de Obras Públicas, punto que a su juicio debiera ser precisado en este proyecto.

También participó en el estudio del proyecto **el Arquitecto de la Pontificia Universidad Católica de Chile, señor Antonio Liphay**, quien señaló que la regulación de esta materia debiera incorporar y coordinar una planificación territorial a escala metropolitana y a escala comunal, de forma de desarrollar una visión concreta, clara e inclusiva de los objetivos de las concesiones en el mediano y largo plazo, en definitiva contestar la pregunta “¿qué ciudad somos y qué ciudad queremos?” Al respecto, consideró muy relevante si no esencial, o ineludible, el incorporar en el equipo técnico estatal de concesiones, en carácter

de miembro permanente, a profesionales del ámbito de la planificación territorial y de diseño urbano, entendido como la articulación entre la sociedad civil, las empresas constructoras y el Estado; por lo tanto, propuso, además, que tales miembros fuesen elegidos por concurso público, ratificados por la Presidencia de la República.

En relación con los estándares técnicos a exigir, consideró que ellos están contenidos en forma poco rigurosa, de forma muy amplia, y por el contrario, es de opinión que dichos estándares debieran ser explicitados, definidos y ampliados, lo que tendrá como resultado mejorar la calidad de las obras, ya sea que se trate de requerimientos específicos para la calidad de diseño y ejecución de las obras, de participación de la ciudadanía real, objetiva e informada, exigencias de eficiencia energética, o de sustentabilidad medioambiental, económica y social del proyecto. Lo que hoy en Chile se celebra como construcción, aseguró, que en el mundo desarrollado se está transformando, desapareciendo, para dejar que el tejido urbano crezca de una manera sana. En suma, afirmó, que lo que se requiere, es incorporar y coordinar una planificación territorial a escala metropolitana y a escala comunal, considerando que las herramientas que hoy se emplean en Chile en la materia, son muy primarias, básicas y generan resultados que más que nada desarticulan la ciudad. Planteó que a partir de la siguiente cita: *“Las ciudades en las que todos queremos vivir deben ser limpias y seguras, deben poseer servicios públicos eficientes, descansar sobre una economía dinámica, proveer estimulación cultural, y por sobre todo restaurar los lazos sociales minimizando las diferencias producidas por raza, clase y etnia. Éstas, claramente, no son las ciudades en las que vivimos. Las ciudades fallan en cada uno de los aspectos antes nombrados debido en gran medida a las mismas políticas impulsadas por los gobiernos; disfunciones sociales irreparables, y fuerzas económicas más allá del control local”*, se puede establecer una posible alternativa de trabajar conjuntamente en la dirección de crear sólidas bases para el desarrollo de políticas públicas que permitan flexibilidad y adaptabilidad en el tiempo. Por lo tanto, se requiere contar con un urbanismo y una planificación que no sea legislada por la sobre-determinación, sino una que facilite la incorporación del diálogo cívico; en definitiva, concluyó, *“deben existir leyes que permitan evolucionar y crecer, en vez de borrar y segregar”* (cita a Richard Sennett, publicado en *The Open City. Housing and Urban Neighbourhoods*).

Por último, indicó que en el año 2050 el 80% de la población mundial será urbana, según lo indican los más serios y reconocidos estudios de la ONU, lo que plantea un gran desafío para los países, que es el cómo absorber a esta gran población urbana en los próximos cuarenta años. La planificación urbana requiere evitar que la infraestructura, al cruzar las ciudades, corte los vínculos, las redes sociales y aleje a las personas, por el contrario, todo desarrollo de ingeniería o proyecto de infraestructura, en su origen debe respetar la íntima relación entre el desarrollo y

resolver y mejorar la calidad de vida de las personas. El tejido urbano, afirmó, es elástico, responde a estímulos y puede sufrir una *cicatriz*, pero también admite que en sus “poros”, que son los “espacios públicos” se mejore la calidad de vida de la población, entonces, el cuestionamiento es cómo dar cabida, por ejemplo, a la infraestructura de transportes, a que se pueda licitar de forma rápida y eficiente construyendo un tipo de ciudad adecuada y bien articulada.

También concurrió a la Comisión a entregar la opinión que le merece el proyecto en informe, **el Vicepresidente de la Cámara Chilena de la Construcción, señor Gastón Escala**, quién explicó que el sector infraestructura ha experimentado un freno notorio en los últimos años, y, a modo de ejemplo, señaló que en el año 2007 se adjudicaron sólo dos re-licitaciones aeroportuarias en el país, y en el 2008 sólo cuatro adjudicaciones, lo que suma 685 millones de dólares. En este contexto, se afronta una situación de crisis económica en desarrollo, y el Gobierno ha anunciado inversiones en el sector infraestructura, las que deben materializarse efectivamente. En este escenario, afirmó, existen serios riesgos en modificar la regulación del sistema de concesiones, no sólo con este proyecto, como también puede ocurrir con el proyecto que crea la Superintendencia de Obras Públicas, con el estudio y modificación del Reglamento de la Ley de Concesiones, con la modificación de los proyectos y modelos de bases de licitación. Por el contrario, señaló, lo que se requiere es adecuar la gestión de la coordinación de concesiones, a las nuevas condiciones. Los riesgos que pueden derivar de esta iniciativa regulatoria, en su opinión, pueden provocar el retraso en la ejecución del programa anunciado, incertidumbre del régimen legal aplicable a nuevos proyectos y a modificaciones de antiguos proyectos, e incluso la politización de la industria de concesiones, lo que paralizará la ejecución del programa anunciado por el Gobierno.

Señaló que el proyecto aprobado por el Senado, en su opinión es mejor que el texto original, pese a que persisten varias deficiencias importantes en la institucionalidad propuesta, como es el tema del Consejo de Concesiones; al que calificó como ineficiente, por no ser un órgano consultivo independiente del Ejecutivo, por la forma de designación y por no incorporar representantes del sector financiero, lo que afirmó, es de la mayor gravedad. Otro aspecto que es necesario objetar, es que se limita el hecho sobreviniente, como causal de modificación contractual, sólo a actos de la autoridad, dejando fuera otras causales (Art. 19º), lo que, a su juicio, aumenta los riesgos del contrato para el inversionista. También resulta ineficiente, que se mantenga la facultad del Ministerio de Obras Públicas para acudir a la Comisión Arbitral, tampoco esta situación resulta eficiente, y puede

además, favorecer la judicialización de los contratos. Otra cosa que es necesario establecer, es que se disponga expresamente en la ley, que el fallo de la Comisión no será susceptible de recurso alguno. Por último, objetó que en el proyecto presentado, no sea obligatoria la relicitación de los contratos. Agregó, que a su juicio, debe eliminarse la facultad de revocar el contrato de parte del Ministerio de Obras Públicas, en la etapa de construcción, pues ella implica un importante aumento en el riesgo al financiamiento.

Por último planteó, que de no corregirse las deficiencias del proyecto de ley, antes indicadas, se generaría, en su opinión, como consecuencia directa de su eventual aplicación, un importante aumento del “*riesgo de autoridad*”, el encarecimiento de los costos de financiamiento de la industria, y a consecuencia de lo anterior, el precio a pagar por el usuario de la obra pública, aumentará también. Agregó, que además de las deficiencias señaladas y de las consecuencias que esto significaría, la Cámara Chilena de la Construcción plantea postergar la discusión de este proyecto de ley y del que crea la Superintendencia de Obras Públicas; en tanto no se apruebe el proyecto de ley que modifica el artículo 42 de la ley de Concesiones, para regularizar la situación de incumplimiento de pagos de peajes; y también es necesario impulsar el cumplimiento del Programa de Inversiones de Obras Públicas anunciado por el Gobierno, con el que se podría atacar la alta cesantía que afecta al país.

Concurrió además, **el Presidente la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública, Copsa A.G., señor Herman Chadwick**, quién señaló que la industria de las concesiones de obras públicas, ha significado un gran aporte para el país. Agregó, que al modificar su actual marco regulatorio, es necesario cuidar de no perjudicar a una industria que puede aportar mucho aún, al desarrollo del país. Explicó que hay que tener consideraciones generales respecto del proyecto de ley en estudio, por lo que, manifestó su preocupación por cuanto la iniciativa, no tiene su origen como una ley *propositiva* del Ejecutivo, sino como un antídoto para buscar una solución a determinados conflictos que hubo entre el Ministerio de Obras Públicas y las concesionarias, de ellos el más relevante fue el de la cárcel de Antofagasta; es decir, agregó, que el proyecto responde a la necesidad de corregir algunos problemas que se afrontó, dentro de un sistema que a un determinado Ministro y su equipo no les gustó. Esos problemas, señaló, pudieron resolverse con un diálogo, e incluso con los propios mecanismos de solución de controversias de la ley vigente, sin que fuera necesario incorporar modificaciones legales, y hoy no hay conflicto pendiente en el mercado de las concesiones de obras públicas. Agregó, que la actual ley, se basa en un sistema concesional, en algunos principios básicos que no deben

ser alterados con las modificaciones, como el de una confianza fundamental que existe en la alianza público-privada; el del equilibrio entre el poder del Estado y el del inversionista, sea chileno o extranjero que va a invertir en este mercado, equilibrio que hoy está bien evaluado por los actores; un principio que se debe preservar, también se debe alentar una amplia competencia para lograr buenas condiciones contractuales, así como una amplia participación de los interesados; igualmente importante es conservar la transparencia y una fiscalización adecuada, procurando que ello no implique una traba al negocio; por último, agregó, que el régimen concesional descansa en un sistema adecuado para la situación de buscar una solución de controversias, claramente establecido en la ley, y que está en operación, además, permite una solución arbitral, no judicial, de los conflictos, con fallos *en conciencia*, y no *en derecho*, como se pretende incluir en el proyecto en debate, lo que, a su juicio, representaría un retroceso para la industria.

Planteó que el proyecto en debate, representa mayores riesgos al inversionista y al financiamiento de proyectos de infraestructura, situación que se manifiesta en aspectos tales como la mayor arbitrariedad que se produce en la determinación del precio. Agregó, que es importante agilizar el proceso de licitación de las concesiones que terminan anticipadamente, por declaración de incumplimiento grave de las obligaciones del concesionario, pero preocupa el efecto que esta norma pueda tener en la evaluación de riesgo, que el sector financiero haga de este tipo de proyectos, que son, en su esencia, proyectos financieros y no de construcción. Otro aspecto riesgoso que se incluye en el proyecto, es el que permite el término anticipado de la concesión, al arbitrio de la autoridad, pues la incorporación de esta nueva causal de término anticipado de la concesión, aumenta significativamente el riesgo de este tipo de proyectos, por cuanto da espacio a la actuación arbitraria por parte de la autoridad, cuestión que el legislador pretendió acotar al máximo al dictarse la ley de Concesiones. Agregó, que todo el trabajo que se realizó para excluir la arbitrariedad por parte de la autoridad, se puede venir al suelo con una norma como ésta. De prosperar la modificación propuesta, aseguró, que habrá una menor agilidad en la solución de controversias, y resulta inconveniente, a su juicio, otorgar al Ministerio de Obras Públicas la facultad de recurrir a los Tribunales Arbitrales, crea un incentivo para que los funcionarios del Ministerio no adopten las decisiones que le competen dentro del marco del contrato de concesión, y resuelvan someter siempre al conocimiento de los Tribunales Arbitrales las materias respecto de las cuales deben pronunciarse; por el contrario, propone reforzar las atribuciones del Inspector Fiscal, para evitar judicializar en exceso el sistema de concesiones. Por último indicó, que en el proyecto en estudio se produce una eventual ineficiencia en los instrumentos que desincentivan el no pago de la tarifa y de modificarse el artículo 42 de la ley de concesiones; el infractor, enfatizó, debe recibir una sanción, que obligaría a desarrollar un sistema complementario de

altísimo costo para llevar una situación especial de infractores y evasores, ya que esta ley les estaría facilitando la posibilidad de actuar en forma fraudulenta.

Finalmente, afirmó que la industria de la infraestructura pública es un mecanismo eficaz para el desarrollo, y que la chilena es un modelo que otros países latinoamericanos pretenden imitar, esto genera una competencia internacional sin precedentes, para el desarrollo de grandes obras que aún queda por hacer, por lo que es preciso preservar el modelo vigente hoy en Chile, sin introducirle modificaciones cuyo origen calificó de, a lo menos, discutible.

También participó en el análisis del proyecto, **la consultora del Instituto Libertad y Desarrollo, señora María de la Luz Domper**, quien indicó que el régimen de concesiones ha generado para el país, importantes volúmenes de inversión, y la superación del déficit que históricamente mostraba el país en infraestructura pública. Sin embargo, apuntó, a partir del año 2004 se empieza a percibir un freno en el sistema de concesiones, por cuanto, en el 2007 se adjudicó sólo un 4,4% de lo anunciado para ese año, lo que, a su juicio, se produce por un grave problema de gestión, y no por la falta de proyectos por ejecutar; el paradigma de tales problemas de gestión es la situación del proyecto Cárceres II, y ello se repite con el edificio del Ministerio de Obras Públicas en la ciudad de La Serena. Agregó, que no es posible que una vez que se haya adjudicado una concesión, se cambie el proyecto, pues eso habilita al concesionario a demandar compensaciones. El proyecto de ley en debate, nace justamente para solucionar esos problemas, y no para impulsar el mecanismo de concesiones, y por ello en él se contienen normas que las considera negativas, y que por tanto, requieren ser corregidas en esta Cámara de Diputados.

Señaló que el Consejo de Concesiones, que es un elemento nuevo incorporado al proyecto, es algo positivo que podrá ayudar a solucionar un problema de gestión, además, la función del Consejo será la de informar acerca de las políticas de concesiones de obras públicas a nivel territorial y sectorial y coordinar a las entidades públicas que participan en los diferentes tipos de concesiones. Por lo tanto, se trata de un organismo de carácter consultivo integrado por el Ministro de Obras Públicas y cuatro consejeros o expertos en la materia, uno de ellos nombrado por el Presidente de la República y los otros tres (un académico de una Facultad de Ingeniería Civil, otro de una facultad de Economía y un tercero de una Facultad de Ciencias Jurídicas, todas ellas de universidades acreditadas por el Estado), nombrados por el Ministro. Sin embargo, advirtió, que podría ser negativo si esta instancia se utiliza para *socializar* la responsabilidad en la toma de decisiones,

más que para coordinar, pues con ello se entorpecerán los proyectos. Por otra parte, en el proyecto de ley hay materias sobre las cuales no es obligatorio que se pronuncie este Consejo de Concesiones, como es el caso, de las obras adicionales, en circunstancias que, a su juicio, podría ser óptimo establecer este pronunciamiento, en carácter obligatorio. Objetó, que a este Consejo no se le asigne la facultad de licitar la elaboración de las bases de licitación de los proyectos a concesionar, pues el Ministerio de Obras Públicas no cuenta siempre con la capacidad técnica necesaria para elaborarlas.

Indicó que al eliminar el inciso tercero del artículo 19, que establecía las circunstancias sobrevinientes, se le niega a la concesionaria la posibilidad de solicitar la revisión del sistema tarifario, de su fórmula de reajuste o del plazo de la concesión, por causa imprevista, y lo restringe únicamente a alteraciones derivadas de un acto de autoridad o *hecho del Príncipe*, y agregó que, una vez que se configure la causal que da lugar a la compensación, no están claros en el proyecto los criterios para el cálculo de tal compensación. En el mismo orden, en lo relativo a las obras adicionales que se efectúan en la etapa de explotación, o de nuevas inversiones que se hagan necesarias, se debiera especificar más y mejor, las responsabilidades que competen tanto al concesionario como a aquel que se adjudique la licitación de la obra adicional, pues consideró vaga la regulación propuesta, objeción que se extendió en los mismos términos a la exigencia de *niveles de servicio* o *estándares técnicos*, conceptos, a su juicio, no están claramente definidos en el proyecto de ley.

Con respecto al capítulo de solución de controversias, es positiva la creación del Panel Técnico, por cuanto, perfecciona el mecanismo, aún cuando su opinión técnica no sea vinculante, pues su función será absolver consultas y discrepancias entre las partes, como instancia previa a recurrir a la Comisión Conciliadora o bien, a la Corte de Apelaciones. Por su parte, la original Comisión Conciliadora es reemplazada por una Comisión Arbitral, compuesta por tres integrantes: dos abogados y un profesional del área económica, de la ingeniería o de la construcción, que se pronuncia en derecho, lo que ofrece garantía de un fallo justo, aunque, advirtió, que si las bases de licitación no son las adecuadas, o están mal diseñadas, ello afectará la calidad del fallo, en el cual, ya no habrá cabida para el *sano juicio* de los árbitros, arriesgándose no compensar cuando corresponde, aspecto que, a su juicio, no está aún bien resuelto.

En otro aspecto, que es del caso señalar en una concesión que ha sido caducada por incumplimiento grave del concesionario, el proyecto faculta al Ministerio de Obras Públicas, para que pueda optar por licitar nuevamente la obra para su conclusión, o bien asumir su ejecución como *obra pública*, alternativa que rechazó, para lo cual propuso, que siempre se llame a una nueva licitación, para que sea el sector privado el que asuma la obra. En relación con la facultad del Ministerio de Obras Públicas de

declarar el término anticipado del contrato (que opera sólo en la etapa de construcción), expresó que ella es absolutamente negativa, por ser totalmente discrecional, aún cuando requiera informe previo del Consejo de Concesiones; agregó, que esta facultad generará mucha incertidumbre, y en lugar de ella, sería mejor permitir que en estos casos se pueda licitar nuevamente, aún cuando sea por un monto menor al valor presente de los ingresos, modificando el contrato en cuanto a su duración.

En relación con la facultad de recurrir a las Comisiones Arbitrales, recordó que el proyecto de ley original del Ejecutivo, establecía que tanto el concesionario como el Ministerio de Obras Públicas podrían recurrir a la Comisión Arbitral en caso de disputa, corriéndose el riesgo de *judicializar* los avances del proyecto, en su etapa de construcción; luego el Senado, para aminorar tal riesgo, limitó al Ministerio de Obras Públicas el ejercicio de dicha facultad, exigiéndose que se autorizara la puesta en servicio definitiva de la obra (salvo el caso de incumplimiento grave por el concesionario), restricción que se consideró insuficiente. Afirmó, por el contrario, que no debiera concederse al Ejecutivo tal facultad, sino radicar en el *inspector fiscal* la capacidad de supervisar permanentemente el avance de la construcción de la obra, siempre que el Inspector Fiscal, fuera designado por el Consejo de la Alta Dirección Pública, lo que aseguraría su nivel técnico, y le daría mayor independencia

Finalmente, a modo de propuesta, sugirió estudiar la posibilidad de que el Panel Técnico sea *ad hoc*, dados los problemas de financiamiento de un panel técnico permanente, especialmente considerando que una disposición transitoria del proyecto someterá sólo a las futuras concesiones, a la solución del Panel Técnico, lo que dificultará aún más el financiamiento en los primeros años.

Además, participó **el ex Coordinador General de Concesiones, señor Camilo Rojas Bascuñan**, quien explicó que cuando desempeñó el cargo de Coordinador General de Concesiones le correspondió implementar el nuevo sistema de concesión de las cuatro autopistas urbanas, bajo un modelo similar al de otras ciudades como Melbourne y Toronto, pero pionero al implementar un sistema de cobro de peaje óptico y electrónico simultáneamente. Señaló además, que el sistema de concesiones de obras públicas, tuvo una importante incidencia y aporte en el PIB, al año 2004 (1%), la que decayó notoriamente al año 2008 (0,2%), lo mismo que la inversión privada en el sistema, y aunque hoy se lo ve con alguna crítica, se trata de un sistema que ayudó al país a superar un importante déficit de infraestructura que generaba al país una enorme pérdida de competitividad, en un

mercado crecientemente globalizado. Agregó que una vez que se puso en marcha el sistema, se estableció un equilibrio para la participación del inversionista privado, en perfecta alianza con el sector público, se ha producido un cambio en el enfoque de la autoridad, buscando una regulación más estricta, y en esa dirección, afirmó, apunta la iniciativa legal que aquí se discute. Sin embargo, este *debate regulatorio*, a su juicio, ha paralizado la industria en los últimos tres años, en que no se han vuelto a licitar nuevas obras, sino que simplemente se han ejecutado las concesiones que habían quedado perfeccionadas hasta el año 2005; ante este escenario, y en tiempos de crisis económica, criticó la pérdida de ritmo de las inversiones, que de haberse sostenido a los niveles del año 2004, además de los puestos de trabajo que habría generado, también, le habrían permitido al país, al año 2009, afrontar la crisis desde el punto de vista de la infraestructura, que sigue siendo insuficiente, y que hoy resulta difícil de superar.

Por otra parte, informó que ya se pronunció en el Senado, en su primer trámite constitucional y reiteró sus aprehensiones sobre la conformación del Consejo de Concesiones, el que además de profesionalismo, puede aportar burocracia al sistema; dado que el Ministro de Estado correspondiente, por delegación del Presidente de la República, es quien determina las políticas públicas en la materia, y no requiere de un *consejo* nombrado por ley, pues siempre podrá hacerse asesorar por quien mejor estime que es necesario, además, se trata de un Consejo que no sólo es consultivo, sino, en ciertas materias, resolutivo, constriñendo al Ministro en sus atribuciones y facultades, lo que, a su juicio, restará agilidad a la industria, por lo que llamó a la Comisión a reconsiderar y analizar con mayor profundidad este órgano.

Manifestó su preocupación respecto del *Panel Técnico*, órgano que hasta la fecha no ha sido necesario, en más de cincuenta contratos de concesión que se encuentran en marcha, y que, no siendo vinculante en el esquema del proyecto de ley, esto generará, en su opinión, más burocracia, además de un alto costo de mantención. Afirmó que carece de sentido un órgano como éste, y le solicitó a la Comisión, poner atención sobre la pertinencia y regulación de este órgano.

Otro aspecto que aludió, es el relativo a cuál será la *variable* fundamental para determinar una re-licitación, pues la que el proyecto de ley considera, y que está configurada como *ingresos totales de la concesión (ITC)*, o *valor presente de la inversión*, genera, a su juicio, una serie de perjuicios, si se la compara con otras variables posibles de aplicar, como por ejemplo *tarifa*. Agregó, que apoyado en el ejemplo de lo ocurrido en la re-licitación del acceso vial al aeropuerto de Santiago, afirmó que al haberse privilegiado ITC por sobre tarifa, el precio a pagar por el usuario que ingresa al aeropuerto es de \$450.- en lugar de los \$220.- que habría resultado si se hubiese adjudicado por tarifa; cosa similar

ocurrirá, si en la re-licitación de la Ruta 160 se emplea como criterio el de ITC o valor presente de la inversión.

También es importante informar a la Comisión, que la multa a la que se expone un concesionario en caso de incumplimiento del contrato de la licitación y que la ley pretende fijar, a priori, en 50.000 UTM, ejecutable en forma inmediata, pero que queda sujeto al juicio de la comisión arbitral, de forma que puede aplicarse la multa, y en momento posterior, verse el fisco obligado a devolver parte de ella al concesionario, generándose así un conflicto presupuestario innecesario y complejo. Añadió que a raíz de esta norma, el Fisco podría incurrir en muchos errores, por lo tanto, es necesario reconsiderar su inclusión.

Otro aspecto importante, es revisar un protocolo suscrito entre la Comisión Mixta de Presupuesto del Parlamento y el Director de Presupuesto, del año 2005, que alude claramente a optimizar la *institucionalidad* del sistema de concesiones, y no a una modificación de la ley respectiva, procurando evitar que el Ministerio fuera juez y parte. Por el contrario, se optó por la vía legislativa, con la creación incluso de una *Superintendencia*, y la exigencia de *niveles de servicio*, conceptos en principio indeterminados, en circunstancias que en la industria existen y se aplican regularmente, criterios técnicos claros y precisos. En su opinión, por esta vía se generarán muchas confusiones a las futuras concesiones.

Finalmente, solicitó a la Comisión que considere el riesgo que puede significar el establecer un exceso de regulación, en razón que es necesario velar por el interés fiscal, pero también es preciso no perder de vista que el cliente en esta industria, es el concesionario. El privado, no debe quedar *cautivo* del arbitrio fiscal, esto podría producir un desequilibrio que en último término sólo redundará en perjuicio del interés del país, el que requiere superar el déficit de infraestructura que aún le afecta.

Por último, participó en el análisis del proyecto **el abogado-asesor de la Asociación Chilena de Municipalidades, señor Malik Mograby**, señaló que respecto de las principales modificaciones procedimentales, es necesario considerar que la modificación del artículo 43 bis de la ley N° 18.287, sobre procedimiento ante los Juzgados de Policía Local, que si bien apunta a hacer mucho más expedita la tramitación ante la infracción del artículo 118 bis de la Ley de Tránsito, a su juicio lo hace de forma incorrecta: en primer término, por medio de un procedimiento alternativo, sea administrativo o judicial, en que, en términos administrativos, detectada la infracción, es el inspector fiscal quien informa al Director de Administración y Finanzas de la respectiva Municipalidad, quien a su vez notifica al infractor para que éste

concurra a la Tesorería Municipal pague la multa en el plazo de cinco días, situación que lo beneficia con una rebaja del 30%. En el caso que el conductor no pague oportunamente, se genera un procedimiento judicial, que se inicia cuando el Director de la Unidad de Administración y Finanzas, denuncia la infracción al Juzgado de Policía Local competente, el que la tramitará conforme a las reglas generales que establece la ley N° 18.287; esta dualidad, a su juicio, no resulta viable dada la actual situación de la tramitación de las denuncias por infracción al artículo 118 bis, ante los Juzgados de Policía Local, según lo demuestra un estudio desarrollado por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), la Asociación Chilena de Municipalidades (ACHM) y las cuatro autopistas urbanas, en los Juzgados de Policía Local de la ciudad de Santiago, pues el volumen de las causas que a ellos ingresa supera la actual capacidad de gestión de los mismos. A modo de ejemplo, un tribunal despacha diariamente 300 citaciones, a las que se presentan cerca del 10% de los citados por esta causa.

Planteó que esta nueva estructura sobre el procedimiento sancionatorio, que tiene una etapa previa ante la Municipalidad, con intervención del Director de Administración y Finanzas, no producirá el efecto esperado de facilitar o acelerar los procesos por infracción al artículo 118 bis de la ley de tránsito, en razón de que, esa Dirección no cuenta con la experiencia ni el personal necesario para cumplir esa función, y en cambio, el Juzgado de Policía Local sí cuenta con tales ventajas; por cuanto, en cada Municipalidad hay sólo una Dirección de Administración y Finanzas.

Concluyó señalando que, como alternativa a lo propuesto en el proyecto de ley aprobado por el Senado, para mejorar u optimizar el procedimiento de sanción por infracción del artículo 118 bis de la ley de tránsito, se debiera conservar el carácter judicial de dicho procedimiento y no otorgar esas nuevas funciones a la Dirección de Administración y Finanzas del Municipio, para lo cual, estima que es indispensable habilitar a todo Juzgado de Policía Local, para que haga uso de la “firma electrónica” en sus tramitaciones, conceder al infractor un plazo mayor, 10 días en lugar de 5, para comparecer ante el tribunal para pagar y detener la acción judicial, favoreciéndose de un descuento del 30% del monto de la multa que corresponda por la infracción cometida.

-Puesto el proyecto de ley en votación en general, fue probado por la unanimidad de los Diputados presentes, señores Alvarado, García, Espinoza, Hales, Hernández; Monckeberg, don Cristián; Quintana, Sabag, Uriarte; Venegas, don Mario y Venegas, don Samuel.

IV.- ARTÍCULOS CALIFICADOS COMO NORMAS DE CARÁCTER ORGÁNICO-CONSTITUCIONAL O DE QUÓRUM CALIFICADO.

El inciso tercero del artículo 36, contenido en el N° 17), que pasó a ser N° 18); los incisos primero y segundo del artículo 36 bis, contenido en el numeral 18), que pasó a ser N° 19); y el inciso primero del artículo 36 ter, contenido en el N° 19), que pasó a ser N° 20), los incisos primero, segundo, tercero y quinto del artículo 42 contenido en el numeral 24) todos del artículo 1° de este proyecto de ley, son normas de rango orgánico constitucional, por cuanto dicen relación con el artículo 77 de la Constitución Política del Estado, que señala que una ley orgánica constitucional determinará la organización y atribuciones de los tribunales. Además, el inciso cuarto del artículo 42 del artículo 1° del proyecto es una norma de ley orgánica constitucional, por cuanto, modifica la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades, respecto de la autonomía que tienen para administrar sus finanzas.

El artículo 3°, N°s 4) y 5) de acuerdo con el artículo 122 de la Constitución Política de la República, es norma de ley orgánica constitucional ya que modifica la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades, en cuanto a la autonomía que tienen para administrar sus finanzas.

El artículo 4°, es norma de ley orgánica constitucional, ya que enmienda la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades, en cuanto modifica la referencia del número 6 del inciso segundo del artículo 14 de esta ley y en cuanto al destino de las multas, incidiendo en la Ley de Municipalidades.

El artículo 5°, es norma de ley orgánica constitucional, ya que modifica el artículo 14 de la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades, que dice relación con la autonomía que tienen las Municipalidades para la administración de sus finanzas.

Se acordó solicitar de la Excma. Corte Suprema de Justicia, en virtud de lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 77 de la Constitución Política de la República, en relación con el artículo 16 de la ley N°18.918, Orgánica Constitucional del Congreso Nacional, su pronunciamiento respecto del inciso décimo cuarto del artículo 36 bis, contenido en el N°19); y del artículo 42, contenido en el N° 24), ambos del artículo 1° de este proyecto de ley.

V.- ARTÍCULOS DEL PROYECTO QUE DEBAN SER CONOCIDOS POR LA COMISIÓN DE HACIENDA.

De acuerdo con el artículo 220 del Reglamento de la Corporación, los siguientes artículos deben ser conocidos por la Comisión de Hacienda:

1) En el Artículo 1°, que Introduce modificaciones en el Decreto N° 900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas, que Fija el Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado del DFL MOP N°164, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas, los números:

.- N°2, que introduce en la referida ley un nuevo artículo 1° bis.

.- N°7, que modifica los artículos 19 y 20 de dicha ley.

.- N°8, que introduce en la referida ley un nuevo artículo 20 bis.

.- N°12, que modifica el artículo 28 de dicha ley.

.- N°13, que introduce en la referida ley los nuevos artículos 28 bis y 28 ter.

.- N°18, que modifica el artículo 36 de dicha ley.

.- N°19, que introduce en la referida ley un nuevo artículo 36 bis.

.- N°24, que modifica el artículo 42 de dicha ley.

2) En el artículo 2°, que introduce modificaciones en el artículo 118 bis de la ley N° 18.290, Ley de Tránsito, su N°2.

3) En el artículo 3°, que Introduce modificaciones en la ley N° 18.287, sobre Procedimiento ante los Juzgados de Policía Local, los números:

.- N°2, que introduce en la referida ley un nuevo artículo 16 ter.

.- N°4, que modifica el artículo 24 de dicha ley.

.- N°5, que introduce en la referida ley un nuevo artículo 43 bis.

4) En el artículo 4°, que introduce modificaciones en el inciso primero del artículo 55 del Decreto N° 307 de 1978, del Ministerio de Justicia, que Fijó el Texto Refundido,

Coordinado y Sistematizado de la Ley N° 15.231, sobre Organización y Atribuciones de los Juzgados de Policía Local, su N°2.

5) El artículo 5°, que introduce modificaciones artículo 14 del Decreto con Fuerza de Ley N° 1, de 2006, que Fija el Texto Refundido, Coordinado, Sistematizado y Actualizado de la Ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades.

6) Así como los artículos primero y segundo transitorios.

VI.- INDICACIONES RECHAZADAS POR LA COMISIÓN.

1.- Los Diputados García-Huidobro; Monckeberg, don Cristián, y Uriarte formularon una indicación para reemplazar en el artículo 19 inciso quinto, entre las palabras “obra” y “correspondiere”, la conjunción “o” por “y”.

El Presidente de la Comisión declaró inadmisble la indicación, por tratarse de materias que son de iniciativa exclusiva del Ejecutivo.

2.- Los Diputados señores García-Huidobro; Monckeberg, don Cristián, y Uriarte formularon una indicación para reemplazar en el artículo 20 inciso segundo, entre las palabras “obra” y “correspondiere” la conjunción “o” por “y”.

El Presidente de la Comisión declaró inadmisble la indicación, por tratarse de materias que son de iniciativa exclusiva del Ejecutivo.

3.- Los Diputados señores García-Huidobro, Hernández; Monckeberg, don Cristián, y Uriarte formularon una indicación para suprimir, en el inciso segundo del artículo 22 N°2 de la ley de concesiones de obras públicas, la siguiente frase: “No podrán ingresar ni mantenerse en el Registro de Contratistas, aquellas empresas que hayan sido condenadas, por sentencia de término en virtud de haber incumplido gravemente sus obligaciones en obras públicas previas.”

-Puesta en votación la indicación, fue rechazada por cinco votos en contra.

4.- Los Diputados señores García-Huidobro; Monckeberg, don Cristián, y Uriarte formularon una indicación para modificar el artículo 28, de la siguiente forma:

a) Para reemplazar en el inciso tercero, la expresión “120” por “90”.

b) Para reemplazar el inciso cuarto por el siguiente:

“El proceso de licitación, en caso que se optare por ella, deberá efectuarse dentro del plazo de 90 días desde que se determine que se relicitará el contrato. El monto recaudado producto de la licitación, será de propiedad del concesionario original, sin perjuicio de lo señalado en el inciso sexto de este artículo. Las bases de la licitación deberán establecer los requisitos que habrá de cumplir el nuevo concesionario los que, en ningún caso, podrán ser más gravosos que los impuestos al concesionario original salvo que, mediante pronunciamiento del Consejo de Concesiones, y en virtud de nuevos antecedentes, dichos requisitos se revelen insuficientes para acometer la obra. En el primer llamado a licitación el mínimo de las posturas no podrá ser inferior a los dos tercios de la deuda contraída por el concesionario. A falta de interesados se efectuará una segunda licitación, sin mínimo, en un plazo de 45 días contados desde la fecha en que se declaró desierta la primera licitación.”.

c) Para reemplazar el inciso quinto por el siguiente:

“Si se determinare no licitar públicamente el contrato de concesión por el plazo que le reste, el Ministerio de Obras Públicas, sin perjuicio de lo señalado en el inciso sexto de este artículo, deberá pagar al concesionario una indemnización establecida en las bases de licitación, la que a lo menos será equivalente al valor de las inversiones necesarias para la prestación del servicio conforme al contrato de concesión, que efectivamente se hayan realizado por el concesionario, y que no hayan sido amortizadas según el criterio definido en las Bases de Licitación, más los costos financieros acreditados de tales inversiones, considerando los costos de prepago, provenientes de deudas o créditos obtenidos por el concesionario en condiciones de mercado. Además, dicha indemnización incluirá los pagos efectuados por concepto de expropiaciones, así como los gastos generales incurridos durante la construcción según lo determinado en el presupuesto oficial, con los reajustes e intereses devengados hasta el momento en que se haga el pago. El Ministerio de Obras Públicas deberá certificar periódicamente y al término de la etapa de construcción, el monto de las inversiones señaladas anteriormente. Sobre dichas certificaciones, de ser requerido por alguna de las partes, podrá emitir una recomendación el Panel Técnico establecido en el Art. 36. El monto del pago será fijado por acuerdo entre el Ministerio de Obras Públicas y el concesionario, previa aprobación del Ministerio de Hacienda, dentro de los 60 días siguientes a la fecha en que se hubiere declarado desierta la segunda licitación previamente señalada. A falta de acuerdo, total o parcial, el monto del pago será fijado por la Comisión Arbitral, siempre que el concesionario requiera por escrito su intervención dentro de los 10 días siguientes al vencimiento del plazo establecido para fijar el monto por mutuo acuerdo. Sin perjuicio de lo anterior, las partes podrán presentar su

posición al Panel Técnico establecido en el artículo 36 de esta ley, en cuyo caso el plazo de 10 días mencionado se suspenderá hasta que el Panel entregue su recomendación. Si dicha recomendación produjere acuerdo en un monto parcial, la forma de pago de ese monto podrá ser acordada inmediatamente por escrito, previa aprobación del Ministerio de Hacienda, reservándose el conocimiento de lo disputado para la Comisión Arbitral. No habiéndose alcanzado acuerdo, si el concesionario no recurriere al Panel Técnico, o a la Comisión Arbitral, dentro de los plazos establecidos en este inciso, se entenderá aceptado por el concesionario el monto más alto que el Ministerio de Obras Públicas le hubiere ofrecido en la forma contemplada en el Reglamento durante el curso de la negociación.”.

El Presidente de la Comisión declaró inadmisibles las indicaciones, por tratarse de materias que son de iniciativa exclusiva del Ejecutivo.

5.- Los Diputados señores García-Huidobro; Monckeberg, don Cristián, y Uriarte formularon una indicación para modificar el artículo 28 bis, de la siguiente forma:

a) Para reemplazar los incisos tercero y cuarto, que pasarían a ser del siguiente inciso tercero:

“El concesionario tendrá derecho a una indemnización establecida en las bases de licitación, la que a lo menos será equivalente al valor de las inversiones reales incurridas, conforme al contrato de concesión para la prestación del servicio, más los costos financieros acreditados de tales inversiones, considerando los costos de prepago, provenientes de deudas o créditos obtenidos por el concesionario en condiciones de mercado. Además, deberá incluir los pagos efectuados por concepto de expropiaciones, así como los gastos generales incurridos durante la construcción según lo determinado en el presupuesto oficial, todo ello con los reajustes e intereses devengados hasta el momento en que se haga el pago, y todo ello calculado según su valor futuro al momento del pago; a lo que se adicionará el treinta por ciento del valor presente de los beneficios netos esperados del negocio concesionado, multiplicado por la fracción de la inversión del proyecto realizada por el concesionario hasta la fecha de interrupción de ésta.”

b) Para reemplazar el inciso quinto, que pasaría a ser cuarto, por el siguiente:

“Para la determinación del valor futuro de las inversiones realizadas y del valor presente de los beneficios netos del negocio concesionado, se considerará la tasa de interés y la tasa de descuento relevante para el negocio, respectivamente, de acuerdo con los criterios definidos al efecto en las bases de licitación. Si existiera discrepancia sobre la tasa de descuento aplicable, el valor futuro de las inversiones realizadas o el valor presente de los beneficios netos del negocio concesionado, las partes podrán recurrir

a los órganos establecidos en los artículos 36 y 36 bis de esta ley para su recomendación o determinación, según el caso.”

c) Para reemplazar el inciso séptimo, que pasaría a ser sexto, por el siguiente:

“A falta de acuerdo, total o parcial, el monto del pago será fijado por la Comisión Arbitral, siempre que el concesionario requiera por escrito su intervención dentro de los 10 días siguientes al vencimiento del plazo establecido para fijar el monto por mutuo acuerdo. Sin perjuicio de lo anterior, las partes podrán presentar su posición al Panel Técnico establecido en el artículo 36 de esta ley, en cuyo caso el plazo de 10 días mencionado se suspenderá hasta que el Panel entregue su recomendación. Si dicha recomendación produjere acuerdo en un monto parcial, la forma de pago de ese monto podrá ser acordada inmediatamente por escrito, previa aprobación del Ministerio de Hacienda, reservándose el conocimiento de lo disputado para la Comisión Arbitral. No habiéndose alcanzado acuerdo, si el concesionario no recurriere al Panel Técnico, o a la Comisión Arbitral, dentro de los plazos establecidos en este inciso, se entenderá aceptado por el concesionario el monto más alto que el Ministerio de Obras Públicas le hubiere ofrecido en la forma contemplada en el Reglamento durante el curso de la negociación.”

El Presidente de la Comisión declaró inadmisibles las indicaciones, por tratarse de materias que son de iniciativa exclusiva del Ejecutivo.

VII.- DISCUSIÓN Y VOTACIÓN EN PARTICULAR.

Artículo 1º.-

Mediante este artículo se modifica el decreto N°900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas, que fijó 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, a saber:

1) Sustituye el artículo 1º, por el siguiente:

“Artículo 1º.- La ejecución, reparación, conservación o explotación de obras públicas fiscales, por el sistema establecido en el artículo 87 del decreto supremo N° 294, de 1984, del Ministerio de Obras Públicas, las licitaciones y concesiones que deban otorgarse, ya se trate de la explotación de las obras y servicios; del uso y goce sobre bienes nacionales de uso público o fiscales, destinados a desarrollar las áreas de servicios que se convengan; de la provisión de equipamiento o la prestación de servicios asociados, se regirán por las normas establecidas en el presente decreto con fuerza de ley, su reglamento y las bases de la licitación de cada contrato en particular, que el Ministerio de Obras Públicas elabore al efecto.

Las concesiones que se otorguen contemplarán la obligación del concesionario de cumplir, durante toda la vigencia de la concesión, con los niveles de servicio, estándares técnicos o ambos, establecidos en las respectivas bases de licitación, para las diferentes etapas y condiciones de la concesión.”.

-Puesto en votación el numeral 1), fue aprobado por cinco votos a favor.

2) Se incorpora el siguiente artículo 1° bis, nuevo:

“Artículo 1° bis.- Habrá un Consejo de Concesiones, de carácter consultivo, integrado por:

1) El Ministro de Obras Públicas, quien lo presidirá;

2) Un consejero de libre designación y remoción del Ministro de Obras Públicas;

3) Tres consejeros. El primero será un académico perteneciente a una Facultad de Ingeniería Civil; un segundo, perteneciente a una Facultad de Economía o Economía y Administración, y un tercero, perteneciente a una Facultad de Ciencias Jurídicas. Todos ellos de alguna de las universidades que hayan obtenido su acreditación institucional por un período de a lo menos cuatro años, de conformidad a lo dispuesto en la ley N° 20.129. Su designación y remoción, será libremente efectuada por el Ministro de Obras Públicas.

Este Consejo estará encargado de informar acerca del tipo de infraestructura que se desarrollará al amparo de esta ley, de los proyectos y modalidades de régimen concesional, teniendo en cuenta, entre otros antecedentes, la evaluación social aprobada por el organismo de planificación competente.

Serán oídos en este Consejo los Ministerios mandantes de obras que se entreguen en concesión, cuando se trate de temas atinentes a éstas. Adicionalmente, el Consejo solicitará la opinión de otros Ministros y demás autoridades de gobierno y administración del Estado, si así lo estimare conveniente de acuerdo con la naturaleza del asunto de que se trate, con el fin de colaborar en la coordinación que deberá existir entre las entidades públicas que participan en los diferentes tipos de concesiones.

Las autoridades referidas en el inciso anterior deberán asistir a las reuniones en que sean requeridas por el Consejo personalmente o por medio de un representante nombrado con estos fines, investido de plenos poderes.

A los consejeros designados conforme a los numerales 2 y 3 de este artículo, les serán aplicables las normas sobre inhabilidades e incompatibilidades administrativas establecidas en los artículos 54, 55 y 56 de la ley N° 18.575, Orgánica Constitucional sobre Bases Generales de la Administración del Estado. Si alguno de los consejeros designados de conformidad a este inciso incurriere, durante el ejercicio del cargo, en alguna de las circunstancias inhabilitantes señaladas precedentemente, cesará de inmediato en sus funciones.

Salvo el Ministro de Obras Públicas, los integrantes permanentes del Consejo tendrán derecho a percibir un honorario mensual de 30 Unidades Tributarias Mensuales. Además, percibirán por su asistencia a cada sesión del Consejo, un honorario de 30 Unidades Tributarias Mensuales, con un tope total máximo al mes de 90 Unidades Tributarias Mensuales.

El Ministerio de Obras Públicas deberá requerir, informe previo del Consejo de Concesiones, en los siguientes casos:

- a) Declarar de interés público los proyectos de iniciativa privada;*
- b) Determinar que un proyecto de iniciativa privada sea ejecutado con un mecanismo distinto al de concesiones de acuerdo al artículo 2º de esta ley;*
- c) Analizar los proyectos de iniciativa pública que se considerará ejecutar mediante el sistema de concesión regulado en esta ley;*
- d) Establecer la excepción contenida en el artículo 19 inciso quinto, parte final;*
- e) Contratar las nuevas inversiones y obras, bajo las condiciones excepcionales que dispone el artículo 20 bis, y*
- f) Analizar las modalidades del régimen concesional de los proyectos que se someterán a licitación pública, debiendo considerar la evaluación social aprobada por el organismo de planificación competente.*

Sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso precedente, el Ministerio de Obras Públicas podrá solicitar informe al Consejo de Concesiones respecto a las siguientes materias:

- a) Cumplido el plazo de una concesión, analizar la procedencia de su nueva licitación;*
- b) Modificar las características de las obras y servicios contratados de acuerdo al artículo 19;*
- c) Modificar las características de las obras y servicios contratados de acuerdo al artículo 20, en cuyo caso el informe del Consejo de Concesiones deberá referirse al costo de las ampliaciones y su compensación;*

d) *Declarado un incumplimiento grave conforme al artículo 28 de esta ley, analizar la conveniencia de realizar una nueva licitación y sus condiciones, por el período que le reste o si continúa como obra pública fiscal;*

e) *Poner término anticipado a la concesión conforme al artículo 28 bis de esta ley, y*

f) *Toda otra materia que el Ministro de Obras Públicas someta a consideración del Consejo de Concesiones.*

Los informes del Consejo de Concesiones serán fundados y públicos y deberán ser evacuados dentro del plazo que fije el Ministro de Obras Públicas, el que no podrá ser superior a 60 días contados desde la fecha de su requerimiento; cuando vencido el plazo, no se hubiere evacuado el respectivo informe, se procederá sin la opinión consultiva del Consejo de Concesiones.

El Reglamento de esta ley establecerá las normas relativas a la citación del Consejo de Concesiones, quórum para constituirse y para adoptar acuerdos y demás normas sobre su funcionamiento.”

El Ejecutivo formuló una indicación para modificar el artículo 1º, bis, nuevo, de la siguiente forma:

1.- Sustituir, el numeral 3), por el siguiente:

“3) Cuatro consejeros. El primero será un académico perteneciente a una Facultad de Ingeniería Civil; un segundo, perteneciente a una Facultad de Economía o Economía y Administración, un tercero, perteneciente a una Facultad de Ciencias Jurídicas, y un cuarto, perteneciente a una Facultad de Arquitectura, que tenga estudios o especialización en urbanismo. Todos ellos de alguna de las universidades que hayan obtenido su acreditación institucional por un período de a lo menos cuatro años, de conformidad a lo dispuesto en la ley Nº 20.129. Al menos dos de los académicos deberán pertenecer a Universidades con sede principal en regiones distintas de la Metropolitana. Su designación y remoción será libremente efectuada por el Ministro de Obras Públicas.”.

2.- Sustituir el inciso segundo, por el siguiente:

“Este Consejo estará encargado de informar acerca del tipo de infraestructura que se desarrollará al amparo de esta ley, de los proyectos y modalidades de régimen concesional, teniendo en cuenta, entre otros antecedentes, los planes regionales de desarrollo urbano si estos existen, los planes reguladores comunales, intercomunales y metropolitanos en caso que estos existan; y la evaluación social aprobada por el organismo de planificación competente.”, y

3.- Para sustituir en el inciso sexto, la coma (,) que sigue a la palabra mensuales, la segunda vez que aparece en su texto, por un punto seguido (.); y, a continuación de este punto seguido, para sustituir la frase “con tope máximo de 90 Unidades Tributarias Mensuales” por la siguiente:

“Con todo, el máximo que podrán percibir por ambos conceptos será de 90 Unidades Tributarias Mensuales por cada mes calendario.”.

-Puesto en votación el numeral 2), incluida la indicación del Ejecutivo, fue aprobado por cinco votos a favor.

3) Se modifica el artículo 2°, de la siguiente forma:

a) Se introduce en el inciso segundo a continuación del punto (.) final, la siguiente frase:

“El reglamento establecerá los criterios para la calificación de estas postulaciones.”.

b) Se introduce en el inciso tercero a continuación del punto (.) final, la siguiente frase:

“Sin perjuicio de lo anterior, el Ministerio de Obras Públicas podrá requerir la financiación conjunta de los estudios necesarios, de acuerdo a lo señalado en el artículo 6° bis, en el caso que decida utilizar el mecanismo de precalificación.”.

c) Se sustituye en el inciso final la expresión “Los estudios preinversionales y los proyectos”, por “Los proyectos”.

El Ejecutivo formuló una indicación para incorporar la siguiente letra b) nueva, pasando las actuales letras b) a ser c) y la c) a ser d):

“b) Se agrega el siguiente inciso tercero, nuevo, al artículo 2°, pasando sus actuales incisos tercero, cuarto, quinto, sexto y séptimo a ser sus nuevos incisos cuarto, quinto, sexto, séptimo y octavo:

“Sin perjuicio de lo señalado, la calificación de estas postulaciones deberá considerar el cumplimiento de lo establecido en los planes regionales de desarrollo urbano, los planes reguladores comunales, intercomunales y metropolitanos, siempre y cuando estos existan.”.

-Puesto en votación el numeral 3), incluida la indicación del Ejecutivo, fue aprobado por seis votos a favor.

4) Mediante este numeral se deroga el artículo 5°.

-Puesto en votación el numeral 4), fue aprobado por seis votos a favor.

5) Por este número se incorpora el siguiente artículo 6° bis, nuevo:

“Artículo 6° bis.- El Ministerio de Obras Públicas podrá efectuar un llamado a precalificación de licitantes a fin de seleccionar, mediante un proceso compuesto por una o varias etapas, a los interesados que cumplan con los requisitos uniformes, objetivos y razonables que se establezcan en las respectivas bases de precalificación, los que sólo podrán referirse a aspectos jurídicos, de capacidad financiera o técnica, de experiencia, resultados en otras obras encargadas en el pasado, cumplimiento histórico de la normativa laboral y de seguridad social y responsabilidad del interesado o de sus personas relacionadas.

Además, tratándose de proyectos de iniciativa pública o privada que sean multifuncionales y que revistan un elevado grado de complejidad, tales como cárceles, hospitales, autopistas urbanas u otros similares, las bases de precalificación podrán exigir otros requisitos objetivos y necesarios para participar en proyectos de esta naturaleza, en tanto no constituyan elementos arbitrarios y resguarden la igualdad de trato entre los participantes de este proceso. Asimismo, las bases de precalificación podrán contemplar un procedimiento y un período de tiempo para que los precalificados propongan al Ministerio de Obras Públicas las mejoras, adiciones o ajustes que estimen conveniente incluir en el diseño del proyecto definitivo, mediante presentaciones que tendrán carácter público. Durante dicho procedimiento, dentro del plazo establecido en las bases de precalificación, los precalificados y el Ministerio de Obras Públicas podrán formularse consultas y solicitudes de aclaración. El Ministerio de Obras Públicas podrá solicitar al efecto la realización de estudios adicionales, los que se regirán por lo establecido en el inciso siguiente. Con todos estos antecedentes, el Ministerio de Obras Públicas podrá perfeccionar y armonizar los niveles de servicio y estándares técnicos del proyecto. El Ministerio de Obras Públicas, dentro del plazo fijado en las bases de precalificación, comunicará los contenidos adicionales o ajustes que serán incorporados en las bases de licitación.

Las bases de precalificación podrán establecer que los precalificados concurren por partes iguales al financiamiento de los estudios que el Ministerio de Obras Públicas considere necesarios para elaborar las bases de licitación, individualizando los estudios y su valor. La realización de tales estudios deberá ser contratada por el Ministerio de Obras Públicas a

entidades independientes, con competencia en la materia de que se trate.

El Ministerio de Obras Públicas elaborará las bases de licitación dentro del plazo establecido en las bases de precalificación, y procederá a la selección del adjudicatario con arreglo a lo dispuesto en el artículo 7º de esta ley y sus normas complementarias.

El adjudicatario de la licitación deberá reembolsar a los licitantes el monto aportado por éstos para el financiamiento de los estudios que se hubieren contratado de conformidad a lo previsto en el inciso tercero de este artículo, en la forma, modo y plazo establecidos en las bases de precalificación. Dicho reembolso será de cargo del Ministerio de Obras Públicas si éste se desistiere de la licitación una vez efectuada la precalificación o declarare desierta la licitación por razones fundadas.”.

-Puesto en votación el numeral 5), fue aprobado por seis votos a favor.

6) Por este número se sustituye la letra “l” del artículo 7º, por la siguiente:

“l) ingresos totales de la concesión calculados de acuerdo a lo establecido en las bases de licitación. Este factor de licitación no podrá ser utilizado en conjunto con ninguno de los factores señalados en las letras a), b) o i) anteriores.”.

El Ejecutivo formuló una indicación para modificar el artículo 7º, de la siguiente forma:

a).Se reemplaza el actual encabezado, por el siguiente:

“6) Introdúcense las siguientes modificaciones al artículo 7º:”

b) Se suprime la coma (,) y la conjunción “y” al final del inciso único de la letra k), reemplazándolas por un punto final (.), quedando como inciso primero; y se agrega el siguiente inciso segundo:

“Asimismo, consideraciones sobre el cumplimiento de lo establecido en los planes regionales de desarrollo urbano, los planes reguladores comunales, intercomunales y metropolitanos, y”.

c) Se sustituye la letra l) por la siguiente:

“l) ingresos totales de la concesión calculados de acuerdo a lo establecido en las bases de licitación.

Este factor de licitación no podrá ser utilizado en conjunto con ninguno de los factores señalados en las letras a), b) o i) anteriores.”.

-Puesto en votación el numeral 6), incluida la indicación del Ejecutivo, fue aprobado por cuatro votos a favor y una abstención.

7) Mediante este numeral, se sustituyen los artículos 19 y 20 por los siguientes:

“Artículo 19.- El Concesionario podrá solicitar compensación en caso de acto sobreviniente de autoridad con potestad pública que así lo justifique, sólo cuando, copulativamente, cumpla los siguientes requisitos: el acto se produzca con posterioridad a la adjudicación de la licitación de la concesión; no haya podido ser previsto al tiempo de su adjudicación; no constituya una norma legal o administrativa dictada con efectos generales, que exceda el ámbito de la industria de la concesión de que se trate y altere significativamente el régimen económico del contrato.

La inversión del concesionario para cumplir con los niveles de servicio y estándares técnicos establecidos en las bases de licitación y en el contrato de concesión, no será susceptible de compensación económica adicional a la considerada en dichos instrumentos, salvo para los casos excepcionales en que así se hubiere previsto en las bases de licitación.

El Ministerio de Obras Públicas podrá 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, o por otras razones de interés público debidamente fundadas. Como consecuencia de ello, deberá compensar económicamente al concesionario cuando corresponda, por los costos adicionales en que éste incurriere por tal concepto.

Las bases de licitación establecerán el monto máximo de la inversión que el concesionario podrá estar obligado a realizar en virtud de lo dispuesto en el inciso precedente, así como el plazo máximo dentro del cual el Ministerio podrá ordenar la modificación de las obras en concesión. En todo caso el monto máximo de estas nuevas inversiones no podrá exceder el quince por ciento del presupuesto oficial de la obra, ni podrá ser requerida en una fecha posterior al cumplimiento de las tres cuartas partes del plazo total de la concesión, salvo los casos de expreso acuerdo por escrito con la sociedad concesionaria.

Si el valor de estas inversiones adicionales, durante la etapa de explotación, excediera el cinco por ciento del presupuesto oficial de la obra o correspondiere a una suma superior a cien mil unidades de fomento, su ejecución deberá ser licitada por el concesionario, bajo la supervisión del Ministerio de

Obras Públicas, en la forma que establezca el Reglamento, en cuyo caso el valor de las inversiones que se compensarán al concesionario será el que resulte de la licitación, a lo que se sumará un monto adicional a título de costos de administración del contrato, que será determinado en las bases de licitación. El Ministerio tendrá un plazo de 60 días para aprobar o manifestar sus observaciones a las bases respectivas, contados desde la recepción de éstas. Transcurrido ese plazo sin que el Ministerio se haya pronunciado, se entenderán aceptadas. Con todo, por razones fundadas, contenidas en las bases de licitación, previo informe del Consejo de Concesiones, podrá establecerse una excepción a la obligatoriedad de la licitación de las obras adicionales en las condiciones anteriormente descritas.

Las compensaciones económicas referidas en los incisos anteriores de este artículo deberán expresarse en los siguientes factores: subsidios entregados por el Estado, pagos voluntarios efectuados directamente al concesionario por terceros a quienes les interese el desarrollo de la obra, modificación del valor presente de los ingresos totales de la concesión, alteración del plazo de la concesión, modificación de las tarifas u otro factor del régimen económico de la concesión pactado. Se podrán utilizar uno o varios de esos factores a la vez.

En el caso de los incisos tercero, cuarto y quinto de este artículo, el cálculo de las compensaciones y el ajuste de los parámetros mencionados en el inciso anterior, deberá siempre efectuarse de manera tal de obtener que el valor presente neto del proyecto adicional sea igual a cero, todo ello considerando la tasa de descuento aplicable y el efecto económico que el proyecto adicional pueda tener en el proyecto original, incluido el mayor riesgo que pueda agregar al mismo. La tasa de descuento aplicable será calculada sobre la base de la tasa de interés promedio vigente para instrumentos de deuda consistentes con el plazo de la inversión, ajustada por el riesgo relevante del proyecto adicional y por el que corresponda a los mecanismos de indemnización que se apliquen. Si existiera discrepancia sobre la tasa de descuento aplicable, las partes podrán recurrir a los órganos establecidos en los artículos 36 y 36 bis. Para estos efectos, se entiende por proyecto adicional el derivado directamente de la modificación de las características de las obras y servicios contratados.

Todas las modificaciones al contrato original para incluir obras adicionales, que separada o conjuntamente superen el cinco por ciento del presupuesto oficial de la obra, y siempre que tal porcentaje corresponda a una suma superior a cincuenta mil unidades de fomento, deberán contar con un informe de la respectiva Dirección del Ministerio de Obras Públicas sobre el impacto de la modificación en los niveles de servicio originalmente comprometidos, en la valoración de las inversiones a realizar, y en el respeto de la proporcionalidad y equivalencia de las prestaciones económicas mutuas y de las estructuras y niveles tarifarios previstos en el contrato de concesión.

Las modificaciones que se incorporen a la concesión en virtud de lo dispuesto en este artículo se harán por decreto supremo fundado del Ministerio de Obras Públicas, el que deberá llevar, además, la firma del Ministro de Hacienda.”.

-Puesto en votación el artículo 19, fue aprobado por cuatro votos a favor y una abstención.

**Los Diputados García-Huidobro; Monckeberg, don Cristián, y Uriarte formularon una indicación para reemplazar en el artículo 19 inciso quinto, entre las palabras “obra” y “correspondiere”, la conjunción “o” por “y”.*

El Presidente de la Comisión declaró inadmisibile la indicación, por tratarse de materias que son de iniciativa exclusiva del Ejecutivo.

“Artículo 20.- El Ministerio de Obras Públicas y el concesionario podrán acordar la modificación de 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 del correspondiente convenio complementario al contrato de concesión.

Las bases de licitación establecerán el monto máximo de la inversión que el Ministerio de Obras Públicas y el concesionario podrán establecer de común acuerdo, así como el plazo máximo dentro del cual podrán realizarse modificaciones de las obras en concesión. En todo caso, el monto máximo de estas nuevas inversiones en la etapa de construcción, no podrá exceder el veinticinco por ciento del presupuesto oficial de la obra. Con todo, durante la etapa de explotación, cuando el valor de estas inversiones exceda el cinco por ciento del presupuesto oficial de la obra o correspondiere a una suma superior a cincuenta mil unidades de fomento, su ejecución se efectuará de conformidad a lo dispuesto en el inciso tercero y siguientes del artículo precedente. Esta restricción no se aplicará para nuevas inversiones que sean financiadas íntegramente por el concesionario y que no den lugar a compensaciones.

Las compensaciones que se acordaren en favor del concesionario se regirán íntegramente por lo dispuesto en los incisos sexto y séptimo del artículo 19 de esta ley.

La aprobación del respectivo convenio complementario se hará mediante decreto supremo fundado del Ministerio de Obras Públicas, que deberá llevar, además, la firma del Ministro de Hacienda, previo informe de la respectiva Dirección sobre el impacto de la modificación en los niveles de servicio originalmente comprometidos, en la valoración de las inversiones a realizar, y en el

respeto de la proporcionalidad de las prestaciones económicas mutuas y de las estructuras y niveles tarifarios previstos en el contrato de concesión.”.

-Puesto en votación el artículo 20, fue aprobado por ocho votos a favor.

*Los Diputados señores García-Huidobro; Monckeberg, don Cristián, y Uriarte formularon la siguiente indicación:

Para reemplazar en el artículo 20 inciso segundo, entre las palabras “obra” y “correspondiere” la conjunción “o” por “y”.

El Presidente de la Comisión declaró inadmisibile la indicación, por tratarse de materias que son de iniciativa exclusiva del Ejecutivo.

8) Mediante este numeral se incorpora el siguiente artículo 20 bis, nuevo:

“Artículo 20 bis.- Excepcionalmente, durante la etapa de construcción y por razones de interés público debidamente fundadas, cuando una obra concesionada requiriere de rediseño o complementación, de tal modo que el total de las inversiones adicionales necesarias durante dicha etapa, incluidos los costos de mantención, operación y conservación, superen el veinticinco por ciento del presupuesto oficial de la obra, tales inversiones adicionales y modificaciones de obras podrán ser contratadas por el Ministerio de Obras Públicas con el Concesionario, una vez cumplidas las siguientes condiciones:

1) Que los hechos y circunstancias que dan lugar a la necesidad de rediseño o complementación se produzcan con posterioridad a la adjudicación de la concesión y no hayan podido ser previstos al tiempo de su adjudicación;

2) Que por razones de experiencia, comportamiento, desempeño, impactos sociales y ambientales, economías de gestión o economías de escala, sea más eficiente adjudicar las nuevas obras al concesionario original;

3) Que se haya acordado específicamente el diseño, características técnicas y niveles de servicio que deberán cumplir las obras objeto de rediseño o complementación;

4) Que se hayan acordado las compensaciones por la ejecución de las obras objeto de rediseño o complementación y que dichas compensaciones estén regidas íntegramente por lo dispuesto en los incisos sexto y séptimo del artículo 19 de esta ley, y

5) Que el Panel Técnico establecido en el artículo 36 de esta ley, se pronuncie explícitamente con su recomendación favorable al acuerdo entre el Ministerio de Obras Públicas y el Concesionario, sobre la base de la concurrencia de los requisitos señalados en los numerales 1), 2) y 4) de este artículo, y de las diferencias que se producirían en caso de aplicar lo dispuesto en el artículo 28 bis de esta ley. En todo caso, el Panel Técnico podrá realizar recomendaciones de manera previa a su pronunciamiento definitivo.

Cumplidos los requisitos anteriores, todos los antecedentes deberán ponerse a disposición del Consejo de Concesiones, para que informe al Ministerio de Obras Públicas, sobre la conveniencia de proceder a acordar las nuevas inversiones y obras bajo las condiciones antes señaladas.

Las modificaciones que se incorporen a la Concesión en virtud de lo dispuesto en este artículo, se harán por Decreto Supremo fundado del Ministerio de Obras Públicas, el que deberá llevar, además, la firma del Ministro de Hacienda.

-Puesto en votación el numeral 8), fue aprobado por seis votos a favor y dos votos en contra.

9) Por medio de este número se modifica el artículo 21, de la siguiente forma:

a) Se intercala el siguiente inciso tercero, nuevo, pasando el actual inciso tercero a ser cuarto, y así sucesivamente:

“Con todo, las concesionarias deberán, mensualmente, presentar al Ministerio de Obras Públicas información sobre los pagos realizados a los contratistas. La misma obligación pesará sobre los contratistas respecto a los subcontratistas.

b) Se agrega en el inciso sexto, a continuación del punto aparte (.), que pasa a ser punto seguido (.), la siguiente oración: *“Si el acreedor prendario no cumpliera con dichos requisitos, deberá contar con un operador calificado en los plazos y términos que se establecen en las bases de licitación”.*

*Los Diputados Hales, García, García-Huidobro y Hernández formularon una indicación para agregar a la letra a), a continuación del punto final (.) que pasa a ser punto seguido (.), lo siguiente: *“Esta información deberá ser publicada en el sitio electrónico, del Ministerio de Obras Pública y actualizada mensualmente.”.*

-Puesto en votación el numeral 9) con la indicación incluida, fue aprobado por cinco votos a favor.

10) Mediante este numeral se modifica el artículo 22, de la siguiente forma:

“Sin perjuicio de lo anterior, los contratistas de la concesionaria deberán estar inscritos en los Registros de Contratistas del Ministerio de Obras Públicas. No podrán ingresar ni mantenerse en el Registro de Contratistas aquellas empresas que hayan sido condenadas por sentencia de término en virtud de haber incumplido gravemente sus obligaciones en obras públicas previas. Tanto los contratistas como sus subcontratistas no podrán iniciar obras sin que sus respectivos contratos se encuentren formalizados, registrándose, por el concesionario, una copia de ellos ante el Ministerio.

Las controversias que se susciten entre el concesionario y los contratistas o entre éstos y sus subcontratistas, con motivo de la aplicación, interpretación o ejecución de los contratos celebrados entre ellos con ocasión de la ejecución de la obra, podrán ser conocidas y resueltas por árbitros que determinarán sus normas de procedimiento, garantizando siempre un justo y racional procedimiento o debido proceso y pronunciarán sentencia definitiva con aplicación estricta de la ley; en tal caso, los árbitros sólo podrán ser designados, de común acuerdo por las partes, de entre aquéllos que formen parte de una entidad de mediación, conciliación y arbitraje existente en el país o, en su defecto, se desempeñará como árbitro quien fuere designado conforme a lo dispuesto en el artículo 232 del Código Orgánico de Tribunales

El Ejecutivo formuló una indicación para sustituir el inciso segundo, por el siguiente:

“Sin perjuicio de lo anterior, los contratistas de la concesionaria deberán estar inscritos en los Registros de Contratistas del Ministerio de Obras Públicas. No podrán ser contratistas, ni subcontratistas de un concesionario aquellas personas que se encuentren en la situación señalada en el artículo 28 bis de esta ley. Tanto los contratistas como sus subcontratistas no podrán iniciar obras sin que sus respectivos contratos se encuentren formalizados, registrándose por el concesionario una copia de ellos ante el Ministerio.”

-Puesto en votación el numeral 10) con la indicación incluida, fue aprobado por cinco votos a favor.

*Los Diputados señores García-Huidobro, Hernández; Monckeberg, don Cristián, y Uriarte formularon una indicación para suprimir en el inciso segundo la siguiente frase: “No podrán ingresar ni mantenerse en el Registro de Contratistas, aquellas empresas que hayan sido condenadas, por sentencia de término en virtud de haber incumplido gravemente sus obligaciones en obras públicas previas.”

-Puesta en votación la indicación, fue rechazada por cinco votos en contra.

11) nuevo. El Ejecutivo formuló una indicación para incorporar un número 11), nuevo, pasando el actual número 11) a ser número 12) y así correlativamente hasta el número 23), por el siguiente:

“11) Modifícase el artículo 24, pasando su actual inciso único a ser inciso segundo, incorporándose el siguiente inciso primero:

“Al ejecutar el proyecto concesionado, el concesionario deberá dar cumplimiento a lo establecido en los planes regionales de desarrollo urbano, los planes reguladores comunales, intercomunales y metropolitanos en caso que estos existan.”.

-Puesta en votación la indicación, fue aprobada por cinco votos a favor.

12) (11) anterior)

Por este numeral se sustituye el artículo 28, por el siguiente:

“Artículo 28.- La declaración de incumplimiento grave del contrato de concesión deberá ser solicitada, fundándose en alguna de las causales establecidas en el respectivo contrato o bases de licitación, por el Ministerio de Obras Públicas a la Comisión Arbitral establecida en el artículo 36 bis de esta ley.

Declarado el incumplimiento grave del contrato por la Comisión Arbitral, el Ministerio de Obras Públicas procederá a designar un interventor, que sólo tendrá las facultades necesarias para velar por el cumplimiento del contrato de concesión, siéndole aplicables las normas del artículo 207, números 1 al 5 del Libro IV del Código de Comercio. Este interventor responderá de culpa levísima.

Dentro del plazo de 120 días, contado desde la declaración del incumplimiento grave, el Ministerio de Obras Públicas, previa aprobación del Ministerio de Hacienda, determinará si procederá a licitar públicamente el contrato de concesión por el plazo que le reste.

El proceso de licitación, en caso que se optare por ella, deberá efectuarse dentro del plazo de 90 días desde que se determine que se relicitará el contrato, y el monto recaudado producto de ella será de propiedad del concesionario original, sin perjuicio de lo señalado en el inciso sexto de este artículo. Las bases de la licitación deberán establecer los requisitos que habrá de cumplir el nuevo concesionario los que, en ningún caso, podrán ser más

gravosos que los impuestos al concesionario original, salvo que, mediante pronunciamiento del Consejo de Concesiones, y en virtud de nuevos antecedentes, dichos requisitos se revelen insuficientes para acometer la obra. En el primer llamado a licitación, el mínimo de las posturas no podrá ser inferior a los dos tercios de la deuda contraída por el concesionario. A falta de interesados se efectuará una segunda licitación, sin mínimo, en un plazo de 90 días desde que se haya declarado desierta la primera licitación.

Si se determinare no licitar públicamente el contrato de concesión por el plazo que le reste, el Ministerio de Obras Públicas, sin perjuicio de lo señalado en el inciso sexto de este artículo, deberá pagar al concesionario el valor de las inversiones necesarias para la prestación del servicio, que efectivamente hayan sido realizadas por el concesionario, y que no hayan sido amortizadas, más los costos financieros normales del mercado pertinente a tales inversiones, debidamente acreditados, incluidos los reajustes e intereses devengados hasta el momento en que se haga efectivo el pago. El monto del pago será fijado por acuerdo entre el Ministerio de Obras Públicas y el concesionario, previa aprobación del Ministerio de Hacienda, dentro de los 60 días siguientes a la fecha en que se haya determinado la no relicitación del contrato. A falta de acuerdo, total o parcial, la determinación del monto controvertido del pago será llevado a la recomendación del Panel Técnico establecido en el artículo 36, dentro de los 10 días siguientes al vencimiento del plazo establecido para fijar el monto por mutuo acuerdo. Si la recomendación no fuese acogida por las partes, el monto será fijado por la Comisión Arbitral, conforme al procedimiento del artículo 36 bis, siempre que el concesionario requiera por escrito su intervención dentro de un plazo de 10 días contados desde la notificación de la recomendación del Panel Técnico. Si se produjere acuerdo en un monto parcial, la forma de pago de ese monto podrá ser acordada inmediatamente por escrito, previa aprobación del Ministerio de Hacienda, reservándose el conocimiento de lo disputado para la Comisión Arbitral. No habiéndose alcanzado acuerdo, si el concesionario no recurriere al Panel Técnico, o a la Comisión Arbitral, dentro de los plazos establecidos en este inciso, se entenderá aceptado por el concesionario el monto más alto que el Ministerio de Obras Públicas le hubiere ofrecido en la forma contemplada en el Reglamento durante el curso de la negociación.

La declaración de incumplimiento grave hará exigibles los créditos que se encuentren garantizados con la prenda establecida en el artículo 43 de esta ley. Dichos créditos se harán efectivos sobre el producto de la licitación o sobre el pago que deba efectuar el Ministerio de Obras Públicas, según el caso, con preferencia a cualquier otro crédito.

En el caso que durante la intervención la sociedad concesionaria hubiere contratado créditos con la aprobación de los acreedores indicados en el inciso anterior, y dichos créditos fueren exigibles, ellos se harán efectivos en el producto de la licitación o en el pago antes referido con preferencia a los

garantizados con la prenda especial de concesión de obra pública. En su caso, y luego de deducir los créditos señalados en este inciso, del producto de la licitación se descontarán además los gastos acreditados en que el Ministerio de Obras Públicas hubiere incurrido para la realización de la misma.”.

-Puesto en votación el numeral 12), fue aprobado por cinco votos a favor.

*Los Diputados señores García-Huidobro; Monckeberg, don Cristián, y Uriarte formularon una indicación para modificar el artículo 28, de la siguiente forma:

a) Para reemplazar en el inciso tercero, la expresión “120” por “90”.

b) Para reemplazar el inciso cuarto por el siguiente:

“El proceso de licitación, en caso que se optare por ella, deberá efectuarse dentro del plazo de 90 días desde que se determine que se relicitará el contrato. El monto recaudado producto de la licitación, será de propiedad del concesionario original, sin perjuicio de lo señalado en el inciso sexto de este artículo. Las bases de la licitación deberán establecer los requisitos que habrá de cumplir el nuevo concesionario los que, en ningún caso, podrán ser más gravosos que los impuestos al concesionario original salvo que, mediante pronunciamiento del Consejo de Concesiones, y en virtud de nuevos antecedentes, dichos requisitos se revelen insuficientes para acometer la obra. En el primer llamado a licitación el mínimo de las posturas no podrá ser inferior a los dos tercios de la deuda contraída por el concesionario. A falta de interesados se efectuará una segunda licitación, sin mínimo, en un plazo de 45 días contados desde la fecha en que se declaró desierta la primera licitación.”.

c) Para reemplazar el inciso quinto por el siguiente:

“Si se determinare no licitar públicamente el contrato de concesión por el plazo que le reste, el Ministerio de Obras Públicas, sin perjuicio de lo señalado en el inciso sexto de este artículo, deberá pagar al concesionario una indemnización establecida en las bases de licitación, la que a lo menos será equivalente al valor de las inversiones necesarias para la prestación del servicio conforme al contrato de concesión, que efectivamente se hayan realizado por el concesionario, y que no hayan sido amortizadas según el criterio definido en las Bases de Licitación, más los costos financieros acreditados de tales inversiones, considerando los costos de prepago, provenientes de deudas o créditos obtenidos por el concesionario en condiciones de mercado. Además, dicha indemnización incluirá los pagos efectuados por concepto de expropiaciones, así como los gastos generales incurridos durante la construcción según lo determinado en el presupuesto oficial, con los

reajustes e intereses devengados hasta el momento en que se haga el pago. El Ministerio de Obras Públicas deberá certificar periódicamente y al término de la etapa de construcción, el monto de las inversiones señaladas anteriormente. Sobre dichas certificaciones, de ser requerido por alguna de las partes, podrá emitir una recomendación el Panel Técnico establecido en el Art. 36. El monto del pago será fijado por acuerdo entre el Ministerio de Obras Públicas y el concesionario, previa aprobación del Ministerio de Hacienda, dentro de los 60 días siguientes a la fecha en que se hubiere declarado desierta la segunda licitación previamente señalada. A falta de acuerdo, total o parcial, el monto del pago será fijado por la Comisión Arbitral, siempre que el concesionario requiera por escrito su intervención dentro de los 10 días siguientes al vencimiento del plazo establecido para fijar el monto por mutuo acuerdo. Sin perjuicio de lo anterior, las partes podrán presentar su posición al Panel Técnico establecido en el artículo 36 de esta ley, en cuyo caso el plazo de 10 días mencionado se suspenderá hasta que el Panel entregue su recomendación. Si dicha recomendación produjere acuerdo en un monto parcial, la forma de pago de ese monto podrá ser acordada inmediatamente por escrito, previa aprobación del Ministerio de Hacienda, reservándose el conocimiento de lo disputado para la Comisión Arbitral. No habiéndose alcanzado acuerdo, si el concesionario no recurriere al Panel Técnico, o a la Comisión Arbitral, dentro de los plazos establecidos en este inciso, se entenderá aceptado por el concesionario el monto más alto que el Ministerio de Obras Públicas le hubiere ofrecido en la forma contemplada en el Reglamento durante el curso de la negociación.”.

El Presidente de la Comisión declaró inadmisibles las indicaciones, por tratarse de materias que son de iniciativa exclusiva del Ejecutivo.

13) (12) anterior) Mediante este numeral se agrega el siguiente artículo 28 bis, nuevo (en virtud de una indicación posterior, este artículo pasa a ser 28 ter):

“Artículo 28 bis.- Si el interés público así lo exigiere, el Presidente de la República, previo informe del Consejo de Concesiones y mediante decreto fundado del Ministerio de Obras Públicas, que deberá llevar, además, la firma del Ministro de Hacienda, podrá poner término anticipado a la concesión cuando un cambio de circunstancias hiciere innecesaria la obra o servicio para la satisfacción de las necesidades públicas, o demandare su rediseño o complementación de tal modo que las inversiones adicionales necesarias para adecuar la obra a las nuevas condiciones superen el veinticinco por ciento del presupuesto oficial de la obra. Esta potestad podrá ejercerse exclusivamente durante la etapa de construcción.

El decreto supremo que declare el término anticipado, señalará el plazo y condiciones en que el concesionario deberá hacer entrega de la obra al Ministerio de Obras Públicas.

El concesionario tendrá derecho a una indemnización equivalente al valor de las inversiones, que siendo necesarias para la prestación del servicio conforme al contrato, hayan sido efectivamente realizadas, excluidos los gastos financieros, llevado a valor futuro al momento en que se acuerde el pago. A ello, se adicionará un porcentaje del valor presente de los beneficios netos esperados del negocio concesionado, correspondiente a la fracción de la inversión del proyecto realizada por el concesionario hasta la fecha de término anticipado.

Al monto total del pago acordado, se sumarán los reajustes e intereses correspondientes hasta la fecha en que se haga efectivo este pago.

Para la determinación del valor futuro de las inversiones realizadas se considerará como tasa de descuento, la tasa de costo de capital ponderado relevante para el negocio de acuerdo con los criterios definidos al efecto en las bases de licitación. Para la determinación del valor presente de los beneficios netos esperados del negocio concesionado se utilizará la tasa de descuento ajustada, de tal forma que considere el riesgo en los flujos futuros inherentes a la concesión y su distribución en el tiempo. El procedimiento a aplicar y la correspondiente fórmula de cálculo se establecerán en las bases de licitación.

El monto de la indemnización será fijado por acuerdo entre el Ministerio de Obras Públicas y el concesionario, y aprobado por el Ministerio de Hacienda, dentro de los 60 días siguientes a la fecha de publicación del decreto respectivo.

A falta de acuerdo total o parcial, sobre el monto de la indemnización o de cualquiera de sus factores de cálculo, la controversia será llevada a la recomendación del Panel Técnico establecido en el artículo 36, dentro de los 10 días siguientes al vencimiento del plazo establecido para fijar el monto por mutuo acuerdo. Si la recomendación no fuese acogida por las partes, la controversia será resuelta por la Comisión Arbitral, conforme al procedimiento del artículo 36 bis, siempre que el concesionario requiera por escrito su intervención dentro de un plazo de 10 días contados desde la notificación de la recomendación del Panel Técnico. Si se produjere acuerdo en un monto parcial, la forma de pago de ese monto podrá ser acordada inmediatamente por escrito, reservándose el conocimiento de lo disputado para la Comisión Arbitral. No habiéndose alcanzado acuerdo, si el concesionario no recurriere al Panel Técnico, o a la Comisión Arbitral dentro de los plazos establecidos en este inciso, se entenderá aceptado por el concesionario el monto más alto que el Ministerio de Obras Públicas le hubiere ofrecido en la forma contemplada en el Reglamento durante el curso de la negociación.

La terminación anticipada de la concesión hará exigibles los créditos garantizados con la prenda establecida en el artículo 43, los que se harán efectivos sobre la indemnización recibida por el concesionario con preferencia a cualquier otro crédito.

Cuando correspondiere, el Ministerio de Obras Públicas, previo informe del Consejo de Concesiones, determinará si el proyecto reformulado será nuevamente entregado en concesión o ejecutado en la forma establecida en el artículo 86 del decreto con fuerza de ley N° 850, de 1998, del Ministerio de Obras Públicas. Habiéndose puesto término anticipado a la concesión por un cambio de circunstancias que demandare su rediseño o complementación a través de inversiones adicionales que superen el veinticinco por ciento del presupuesto oficial de la obra, y siempre que el Ministerio de Obras Públicas resuelva ejecutarla dentro de los tres años siguientes a la fecha del término anticipado, el proyecto reformulado deberá entregarse en concesión mediante licitación pública.”

-Puesto en votación el artículo 28 bis, que pasa a ser artículo 28 ter, fue aprobado por cuatro votos a favor y dos abstenciones.

El Ejecutivo presentó una indicación para sustituir el artículo 28 bis, pasando el actual artículo 28 bis, a ser artículo 28 ter, por el siguiente:

“Artículo 28 bis.- Declarado el incumplimiento grave del contrato de concesión, conforme al artículo anterior, la respectiva sociedad concesionaria y sus personas relacionadas no podrán postular a licitaciones ni participar en una nueva concesión. Se entenderá por personas relacionadas con la sociedad concesionaria las referidas en el artículo 100 de la ley 18.045.

Se entenderán también como personas relacionadas con la sociedad concesionaria, aquellas que lo hayan sido en cualquier momento de los dos años anteriores a la fecha de solicitud de declaración de incumplimiento grave.

La inhabilidad de la sociedad concesionaria y de sus personas relacionadas regirá por 10 años, contados desde la fecha en que sea dictada la sentencia que declara el incumplimiento grave, en cuyo caso los recursos que se entablen en su contra no suspenderán el cómputo del plazo de la inhabilidad ni sus efectos.”.

***Los Diputados señores García, García-Huidobro, Hales; Monckeberg, don Cristián; Quintana, Uriarte; Venegas, don Mario, y Venegas, don Samuel, formularon una indicación para sustituir el punto final (.) del inciso primero del nuevo**

artículo 28 bis por una coma (,) y agregar, a continuación, la siguiente frase: “salvo los parientes indicados en su letra c).”.

-Puesta en votación la indicación que incorpora un nuevo artículo 28 bis, más la indicación de los señores Diputados, fue aprobada por nueve votos a favor.

*Los Diputados señores García-Huidobro; Monckeberg, don Cristián, y Uriarte formularon una indicación para modificar el artículo 28 bis, de la siguiente forma:

a) Para reemplazar los incisos tercero y cuarto, que pasarían a ser el siguiente inciso tercero:

“El concesionario tendrá derecho a una indemnización establecida en las bases de licitación, la que a lo menos será equivalente al valor de las inversiones reales incurridas, conforme al contrato de concesión para la prestación del servicio, más los costos financieros acreditados de tales inversiones, considerando los costos de prepago, provenientes de deudas o créditos obtenidos por el concesionario en condiciones de mercado. Además, deberá incluir los pagos efectuados por concepto de expropiaciones, así como los gastos generales incurridos durante la construcción según lo determinado en el presupuesto oficial, todo ello con los reajustes e intereses devengados hasta el momento en que se haga el pago, y todo ello calculado según su valor futuro al momento del pago; a lo que se adicionará el treinta por ciento del valor presente de los beneficios netos esperados del negocio concesionado, multiplicado por la fracción de la inversión del proyecto realizada por el concesionario hasta la fecha de interrupción de ésta.”

b) Para reemplazar el inciso quinto, que pasaría a ser cuarto, por el siguiente:

“Para la determinación del valor futuro de las inversiones realizadas y del valor presente de los beneficios netos del negocio concesionado, se considerará la tasa de interés y la tasa de descuento relevante para el negocio, respectivamente, de acuerdo con los criterios definidos al efecto en las bases de licitación. Si existiera discrepancia sobre la tasa de descuento aplicable, el valor futuro de las inversiones realizadas o el valor presente de los beneficios netos del negocio concesionado, las partes podrán recurrir a los órganos establecidos en los artículos 36 y 36 bis de esta ley para su recomendación o determinación, según el caso.”

c) Para reemplazar el inciso séptimo, que pasaría a ser sexto, por el siguiente:

“A falta de acuerdo, total o parcial, el monto del pago será fijado por la Comisión Arbitral, siempre que el concesionario requiera por escrito su intervención dentro de los 10

días siguientes al vencimiento del plazo establecido para fijar el monto por mutuo acuerdo. Sin perjuicio de lo anterior, las partes podrán presentar su posición al Panel Técnico establecido en el artículo 36 de esta ley, en cuyo caso el plazo de 10 días mencionado se suspenderá hasta que el Panel entregue su recomendación. Si dicha recomendación produjere acuerdo en un monto parcial, la forma de pago de ese monto podrá ser acordada inmediatamente por escrito, previa aprobación del Ministerio de Hacienda, reservándose el conocimiento de lo disputado para la Comisión Arbitral. No habiéndose alcanzado acuerdo, si el concesionario no recurriere al Panel Técnico, o a la Comisión Arbitral, dentro de los plazos establecidos en este inciso, se entenderá aceptado por el concesionario el monto más alto que el Ministerio de Obras Públicas le hubiere ofrecido en la forma contemplada en el Reglamento durante el curso de la negociación.”

El Presidente de la Comisión declaró inadmisibles las indicaciones, por tratarse de materias que son de iniciativa exclusiva del Ejecutivo.

14) (13) anterior) Por medio de este numeral se sustituye al artículo 29, por el siguiente:

“Artículo 29.- Las bases de licitación deberán indicar explícitamente los niveles de servicio exigidos para la etapa de explotación, sus respectivos indicadores y las sanciones.

Corresponderá al Ministerio de Obras Públicas, la inspección y vigilancia del cumplimiento por parte del concesionario de sus obligaciones, tanto en la fase de construcción como en la de explotación de la obra.

En caso de incumplimiento, el Ministerio podrá imponer al concesionario las sanciones y multas que el reglamento y las bases de licitación establezcan, sin perjuicio del derecho del concesionario para recurrir a los mecanismos a que se refiere el artículo 36 bis de esta ley.”.

-Puesto en votación el numeral 14), fue aprobado por nueve votos a favor.

15) (14) anterior) Mediante el numeral 15) se modifica el artículo 30, de la siguiente forma:

a) Sustituir la expresión “*conciliadora*” por “*arbitral*”.

b) Reemplazar la referencia al artículo “36” por “36 bis”.

c) Eliminar el número 1, pasando los actuales números 2 y 3 a ser números 1 y 2, respectivamente.

-Puesto en votación el numeral 15), fue aprobado por nueve votos a favor.

16) (15) anterior) Por medio de este numeral se incorpora el siguiente artículo 30 bis, nuevo:

“Artículo 30 bis.- Durante la vigencia del contrato de concesión, el Ministerio de Obras Públicas, a objeto de verificar la buena marcha de la concesión y el debido cumplimiento de las obligaciones del concesionario, podrá requerir de éste la entrega de la información de los subcontratos que haya celebrado para la ejecución de la obra y la prestación del servicio, e información cierta relativa a su contabilidad, gestión empresarial y sistemas de atención a usuarios. Los antecedentes recibidos deberán ser mantenidos bajo reserva. La negativa o demora injustificada en la entrega de los antecedentes requeridos y la entrega de información manifiestamente inexacta o no fidedigna se sancionarán con las multas establecidas en el Reglamento.

Asimismo, el Ministerio de Obras Públicas, mediante resolución fundada, podrá requerir al concesionario que efectúe, bajo apercibimiento de multas, auditorías para comprobar la veracidad y exactitud de las informaciones que se le hayan proporcionado. El auditor deberá ser aprobado por el Ministerio de Obras Públicas, y su contratación y financiamiento corresponderá al concesionario requerido.

Tan pronto tenga noticia de su ocurrencia, el concesionario deberá informar al Ministerio de Obras Públicas de cualquier hecho o circunstancia relevante que afecte o pueda afectar el normal desarrollo de las obras, en la fase de construcción, o bien la correcta prestación del servicio conforme con los niveles de servicio y estándares técnicos establecidos en las respectivas bases de licitación, en la fase de explotación. La infracción de esta obligación será sancionada con las multas establecidas en el Reglamento.”

-Puesto en votación el numeral 16), fue aprobado por cuatro votos a favor.

17) (16) anterior) Mediante este numeral se agrega en el encabezado del Capítulo X, a continuación de la voz “Indemnizaciones”, la siguiente frase “y Resolución de Controversias”.

-Puesto en votación el numeral 17), fue aprobado por nueve votos a favor.

18) (17) anterior) Por medio de este numeral se sustituye el artículo 36, por el siguiente:

“Artículo 36.- Las discrepancias de carácter técnico o económico que se produzcan entre las partes durante la ejecución del contrato de concesión, podrán someterse a la consideración de un Panel Técnico a solicitud de cualquiera de ellas.

El Panel Técnico, que no ejercerá jurisdicción, deberá emitir, de acuerdo con el procedimiento público establecido en el Reglamento, una recomendación técnica, debidamente fundada, dentro de un plazo de 30 días corridos, prorrogable por una vez, contado desde la presentación de la discrepancia. La recomendación será notificada a las partes y no tendrá carácter vinculante para ellas.

La recomendación del Panel no obstará a la facultad del concesionario para accionar posteriormente ante la Comisión Arbitral o la Corte de Apelaciones de Santiago, aunque la controversia recaiga sobre los mismos hechos. En tal caso, la recomendación podrá ser considerada por la Comisión Arbitral o la Corte de Apelaciones como un antecedente para la dictación de su sentencia.

Podrán someterse a la consideración del Panel Técnico las discrepancias que se produzcan en relación con:

1.- La evaluación técnica y económica de las inversiones realizadas por el concesionario, de su estado de avance, de sus costos y plazos, conforme a los niveles de servicios y estándares técnicos establecidos para la respectiva concesión.

2.- La determinación de la existencia de costos adicionales y sus causas económicas, técnicas o de gestión, o de otros hechos o circunstancias que técnicamente afecten o puedan afectar el normal desarrollo de las obras durante la etapa de construcción.

3.- La definición de que el valor de las inversiones haya sobrepasado alguno de los límites establecidos en los artículos 19, 20 y 28 bis de esta ley.

4.- La determinación de los efectos económicos que tendría en la concesión la realización de obras adicionales.

5.- La determinación técnica de la tasa de descuento, riesgo del negocio, costos financieros y demás factores económicos que sea necesario establecer para calcular las compensaciones económicas correspondientes al concesionario, en caso de terminación anticipada del contrato de concesión, de

realización de obras adicionales o de cualquier otro evento que contemple la ley y que requiera de esos cálculos.

6.- Las demás discrepancias técnicas o económicas que las partes de un contrato de concesión tengan entre sí con motivo de la ejecución del contrato o de la aplicación técnica o económica de la normativa aplicable a dicho contrato y que, de común acuerdo, sometan a su consideración, así como las demás que indique la ley.

La presentación de una discrepancia ante el Panel Técnico referida a la dictación de una resolución del Ministerio de Obras Públicas, no suspenderá sus efectos.

El Panel Técnico podrá solicitar a los concesionarios y al Ministerio de Obras Públicas aquellos antecedentes que estime necesarios en relación a los aspectos técnicos y económicos de los contratos de concesión durante la etapa de construcción.

El Panel Técnico estará integrado por los siguientes profesionales, que deberán tener una destacada trayectoria profesional o académica, en las materias técnicas, económicas o jurídicas del sector de concesiones de infraestructura, según el caso: dos abogados; dos ingenieros y un profesional especializado en ciencias económicas o financieras. Dichos profesionales no podrán estar, ni haber estado en los doce meses previos a su designación, relacionados con empresas concesionarias de obras públicas, sea como directores, trabajadores, asesores independientes, accionistas, o titulares de derechos en ellas o en sus matrices, filiales, coligantes o coligadas, o con empresas constructoras o de ingeniería subcontratistas de los concesionarios; ni podrán estar, ni haber estado en los doce meses previos a su designación, relacionados con el Ministerio de Obras Públicas, ser dependientes del mismo u otros servicios públicos o prestar servicios remunerados al Ministerio de Obras Públicas o a otros servicios públicos vinculados directa o indirectamente a la actividad de concesiones. Las inhabilidades e incompatibilidades establecidas en este inciso, se mantendrán respecto de cada integrante, hasta un año después de haber terminado su período.

Los integrantes del Panel Técnico serán nombrados por el Consejo de Alta Dirección Pública, establecido en la ley N°19.882, mediante concurso público de antecedentes, fundado en condiciones objetivas, transparentes y no discriminatorias. En el marco del concurso, el Consejo de Alta Dirección Pública deberá constatar la idoneidad de los profesionales elegidos y la ausencia de inhabilidades e incompatibilidades que les afecten. El concurso deberá cumplir con el procedimiento establecido en el Reglamento de esta ley y desarrollarse en un plazo máximo de 60 días corridos. El nombramiento de los integrantes así designados se efectuará mediante resolución del Ministerio de Obras Públicas.

Los integrantes del Panel Técnico, permanecerán seis años en sus cargos, y no podrán ser designados para períodos sucesivos. Su renovación se efectuará parcialmente cada tres años, empezando por los dos abogados. Las designaciones señaladas en este inciso, serán efectuadas en listas únicas por el Consejo de Alta Dirección Pública, con acuerdo de cuatro quintos de sus integrantes.

El Panel contará con un secretario abogado que tendrá las funciones que fije el Reglamento y será de dedicación exclusiva, pudiendo ejercer actividades académicas en universidades reconocidas por el Estado.

Una vez constituido, el Panel Técnico elegirá de entre sus integrantes al miembro que lo presidirá por los siguientes tres años. El presidente será de dedicación exclusiva, pudiendo ejercer actividades académicas en universidades reconocidas por el Estado. El quórum mínimo para sesionar será de tres de sus integrantes, a lo menos dos de los cuales no deberán ser abogados si se tratare de discrepancias generadas durante el período de construcción, y los acuerdos se adoptarán por simple mayoría, decidiendo el voto del presidente en caso de empate.

El Ministerio de Obras Públicas financiará los gastos de administración y funcionamiento del Panel Técnico y la mitad del monto de los honorarios de sus integrantes, incluyéndolos en las partidas correspondientes de la Ley de Presupuestos. La mitad restante de los honorarios señalados será solventada por los concesionarios regidos por esta ley, según la prorrata definida en el Reglamento. La remuneración mensual del Presidente corresponderá a una suma equivalente a ciento cincuenta unidades tributarias mensuales, más veinticinco unidades tributarias mensuales por cada sesión, con un tope total de trescientas unidades tributarias mensuales; la de los demás integrantes del Panel corresponderá a una suma mensual equivalente a cien unidades tributarias mensuales, más veinte unidades tributarias mensuales por cada sesión, con un tope total de doscientas unidades tributarias mensuales; y la de su secretario abogado corresponderá a una suma equivalente a ciento cincuenta unidades tributarias mensuales.

El Panel Técnico se constituirá y dictará las normas de su funcionamiento.”.

**Los Diputados señores García-Huidobro; Monckeberg, don Cristián, y Uriarte formularon una indicación para reemplazar en el inciso noveno la frase “en este inciso”, por “precedentemente y aquellas del inciso octavo,”.*

-Puesto en votación el numeral 18) con la indicación incluida, fue aprobado por nueve votos a favor.

19) (18) anterior) Por medio de este numeral se incorpora el siguiente artículo 36 bis, nuevo:

“Artículo 36 bis.- Las controversias o reclamaciones que se produzcan con motivo de la interpretación o aplicación del contrato de concesión o a que dé lugar su ejecución, podrán ser llevadas por las partes al conocimiento de una Comisión Arbitral o de la Corte de Apelaciones de Santiago; el Ministerio de Obras Públicas sólo podrá recurrir ante la Comisión Arbitral una vez que se haya autorizado la puesta en servicio definitiva de la obra, salvo la declaración de incumplimiento grave a que se refiere el artículo 28, la que podrá ser solicitada en cualquier momento. Los aspectos técnicos o económicos de una controversia podrán ser llevados a conocimiento de la Comisión Arbitral, o de la Corte de Apelaciones, sólo cuando hayan sido sometidos previamente al conocimiento y recomendación del Panel Técnico.

La Comisión Arbitral estará integrada por tres profesionales universitarios, de los cuales al menos dos serán abogados y uno de éstos la presidirá. Los integrantes serán nombrados de común acuerdo por las partes a partir de dos nóminas de expertos, la primera de ellas compuesta por abogados y confeccionada al efecto por la Corte Suprema y la segunda, compuesta por profesionales designados por el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, mediante concurso público de antecedentes, fundado en condiciones objetivas, transparentes y no discriminatorias. En el marco del concurso, tanto la Corte Suprema como el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, deberán constatar la idoneidad de los profesionales elegidos y la ausencia de inhabilidades e incompatibilidades que les afecten.

El concurso deberá cumplir con el procedimiento establecido en el Reglamento de esta ley y desarrollarse en un plazo máximo de 60 días corridos.

Las nóminas de expertos estarán conformadas, la primera de ellas, por veinte abogados y, la segunda, por diez profesionales universitarios de áreas ligadas a la economía, la ingeniería o la construcción, y sólo podrán figurar y permanecer en ellas quienes tengan una destacada actividad profesional o académica en sus respectivas áreas de desempeño, acrediten a lo menos diez años de ejercicio profesional; y no estén relacionados con empresas concesionarias de obras públicas, sea como directores, trabajadores, asesores independientes, accionistas, o titulares de derechos en ellas o en sus matrices, filiales, coligantes o coligadas, o con empresas constructoras o de ingeniería subcontratistas de los concesionarios, ni haberlo estado en los doce meses previos a su designación. Asimismo, no podrán estar relacionados con el Ministerio de Obras Públicas, ser dependientes del mismo u otros servicios públicos o prestar servicios remunerados al Ministerio de Obras Públicas o a otros servicios públicos vinculados directa o indirectamente a la actividad de concesiones, ni

haberlo estado en los doce meses previos a su designación. El Reglamento establecerá las formalidades para su nombramiento.

Las dos nóminas de expertos se renovarán parcialmente cada cinco años mediante nuevo concurso público de antecedentes, no pudiendo figurar ningún profesional en ella por más de quince años consecutivos o discontinuos, sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso siguiente. A falta de acuerdo de las partes en uno o más integrantes, su nombramiento será efectuado por sorteo ante el secretario del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia de entre los candidatos incluidos en las nóminas.

Los integrantes de la Comisión deberán ser designados al inicio de la respectiva concesión y la Comisión a su vez deberá quedar constituida dentro de los 30 días siguientes a dicha designación. Sus integrantes permanecerán en el cargo durante toda la vigencia del respectivo contrato de concesión. No obstante, podrán ser reemplazados de común acuerdo, cuando ello sea necesario o se estime conveniente, o a solicitud de cualquiera de las partes, por una sola vez, siempre que hubieren transcurrido más de tres años desde la fecha de su nombramiento y no estuvieren conociendo de una reclamación. Ello, sin perjuicio de las inhabilidades e incapacidades sobrevinientes que pudieren afectar a alguno de los integrantes, en cuyo caso se aplicará para el nombramiento de su reemplazante el procedimiento establecido en el inciso anterior.

Los integrantes de la Comisión serán remunerados por el respectivo concesionario y el Ministerio de Obras Públicas, por partes iguales, en la forma y con los límites que establezca el Reglamento.

La Comisión, en cuanto se designen sus integrantes y se constituya, deberá determinar el modo en que se le formularán las reclamaciones y el mecanismo de notificación que ella empleará para poner en conocimiento de las partes las resoluciones o decisiones que emita, y dictará las demás normas de procedimiento que estime pertinentes. Entre estas últimas se encontrarán las que regulen la audiencia de las partes y aquellas correspondientes a los mecanismos para recibir las pruebas y antecedentes que las partes aporten.

Salvo disposición en contrario de esta ley, las partes deberán formular sus reclamaciones a la Comisión dentro del plazo de dos años contados desde la puesta en servicio definitiva de la obra, si el hecho o ejecución del acto que las motiva ocurriese durante la etapa de construcción, y de dos años contados desde la ocurrencia del hecho o desde que hubieren tenido noticia del mismo si así se acreditare fehacientemente, si este ocurriese en etapa de explotación.

Sin perjuicio de lo anterior y de lo establecido en los artículos 28 y 28 bis, el plazo para reclamar contra resoluciones del Ministerio de Obras Públicas será de un año, el que

se reducirá a 120 días en el caso de resoluciones que impongan multas, plazo que en todo caso se suspenderá por la interposición de los correspondientes recursos de reposición o jerárquico, hasta su resolución. Vencidos estos plazos prescribirá la acción.

Los acreedores prendarios de la prenda sin desplazamiento, establecida en el artículo 43 de esta ley, serán admitidos en los procedimientos a que diere lugar el funcionamiento de esta Comisión, en calidad de terceros independientes.

Sometido un asunto a su conocimiento y hasta antes de la citación para oír sentencia, la Comisión podrá llamar a conciliación, de oficio o a solicitud de alguna de las partes, y proponer, oralmente o por escrito, bases de arreglo dentro de los 30 días corridos siguientes a aquél en que se notifique la resolución que llama a conciliación.

La Comisión Arbitral tendrá las facultades de árbitro arbitrador en cuanto al procedimiento y apreciará la prueba conforme a las reglas de la sana crítica, admitiendo además de los medios de prueba indicados en el artículo 341 del Código de Procedimiento Civil, cualquier otro medio, indicio o antecedente que, en concepto de la Comisión, sea apto para establecer los hechos sustanciales, pertinentes y controvertidos. La Comisión tendrá un plazo de 60 días hábiles, contado desde que se cite a las partes al efecto, para dictar sentencia definitiva con arreglo a derecho, la que será fundada, y deberá enunciar las consideraciones de hecho, de derecho, técnicas y económicas sobre cuya base se haya pronunciado.

La sentencia definitiva no será susceptible de recurso ordinario alguno.

La sentencia definitiva y todos los escritos, documentos y actuaciones de cualquier especie que se presenten o verifiquen en el curso del procedimiento, serán publicados en la forma que establezca el Reglamento.

En caso que se optare por recurrir ante la Corte de Apelaciones, según lo dispuesto en el inciso primero de este artículo, se aplicará el procedimiento establecido en los artículos 69 a 71 de la ley N° 18.840, Orgánica Constitucional del Banco Central de Chile, y a las siguientes disposiciones.

1.- No será exigible boleta de consignación.

2.- El traslado del recurso se dará al Director General de Obras Públicas.

Lo dispuesto en este artículo es sin perjuicio de las atribuciones del Poder Judicial y de la Contraloría General de la República.”.

*Los Diputados señores García-Huidobro, Hernández; Monckeberg, don Cristián, y Uriarte, formularon una indicación para eliminar en el inciso décimo cuarto la palabra “ordinario”.

-Puesto en votación el numeral 19) con la indicación incluida, fue aprobado por ocho votos a favor.

20) (19) anterior) Mediante este numeral se incorpora el siguiente artículo 36 ter, nuevo:

“Artículo 36 ter.- El concesionario sólo podrá solicitar la suspensión de los efectos del acto administrativo reclamado, ante la Comisión Arbitral desde que se encuentre constituida de conformidad con el artículo 36 bis, o ante la Corte de Apelaciones de Santiago, en su caso.

Dicha solicitud se tramitará con audiencia del Ministerio y para decretarla deberán existir motivos graves y calificados, debiendo acompañarse comprobantes que constituyan a lo menos presunción grave del derecho que se reclama.

Sin perjuicio de lo anterior, la Comisión Arbitral no podrá, en caso alguno, autorizar o disponer la paralización de la construcción de las obras o de la prestación del servicio por un plazo superior a sesenta días, sea directamente o mediante la suspensión de los efectos de un acto del Ministerio de Obras Públicas, a menos que existiere acuerdo entre las partes en cuanto a mantener dicha paralización.”.

-Puesto en votación el numeral 20), fue aprobado por ocho votos a favor.

21) (20) anterior) Por medio de este numeral se modifica el artículo 37, de la siguiente forma:

a) Reemplázase, en el inciso primero, la expresión “conciliadora” por “arbitral”.

b) Sustituyese el inciso tercero, por el siguiente:

“Autorizada la designación del interventor, se entenderá haber incumplimiento grave del contrato de concesión y se procederá según lo dispuesto en los incisos segundo y siguientes del artículo 28 de esta ley.”.

-Puesto en votación el numeral 21), fue aprobado por siete votos a favor.

22) (21) anterior) Por medio de este numeral se modifica el inciso segundo de la siguiente forma:

a) Elimínase la oración *“ni inferior a la mitad de dicho monto en segunda subasta”*, y la coma (,) que la precede.

b) Sustituyese la voz *“tercera”* por *“segunda”*.

-Puesto en votación el numeral 22), fue aprobado por cinco votos a favor y una abstención.

23) (22) anterior) Mediante este numeral se modifica el artículo 39, de la siguiente forma:

a) Sustituyese en el inciso primero, la expresión *“a desarrollar áreas de servicio”*, por la siguiente oración: *“al desarrollo de áreas de servicio, a la provisión de equipamiento o a la prestación de servicios asociados.”*

b) Agrégase, en el inciso segundo, entre las expresiones *“toda obra pública,”* y *“salvo el caso,”* la siguiente expresión: *“la provisión de su equipamiento o la prestación de servicios asociados,”*.

-Puesto en votación el numeral 23), fue aprobado por siete votos a favor.

El Ejecutivo presentó una indicación para incorporar el siguiente número 24), nuevo:

“24) Sustituyese el artículo 42 de la ley de Concesiones, por el siguiente:

“Artículo 42.- Cuando el usuario de una obra dada en concesión no cumpla con el pago de su tarifa o peaje, el concesionario podrá cobrarlo judicialmente, reajustado según la variación del Índice de Precios al Consumidor, más los intereses máximos convencionales y las costas. Será competente para conocer del cobro judicial, de acuerdo al procedimiento establecido en la ley N° 18.287, el juez de policía local del territorio del domicilio del usuario. Se considerará usuario a la persona a cuyo nombre esté inscrito el vehículo y su domicilio será el anotado en el Registro de Vehículos Motorizados.

Cuando el juez condene al pago en los términos señalados en el inciso anterior, aplicará una multa no inferior a cinco, ni superior a diez veces el monto de lo condenado. En caso de reincidencia, esta multa no será inferior a once, ni

superior a veinte veces el monto de lo condenado. En ambos casos, la multa no podrá exceder de veinte unidades tributarias mensuales. Si las multas no fueren pagadas, se anotarán en el Registro de Multas de Tránsito no pagadas, en la forma, plazos y para todos los efectos que establece la ley N° 18.287.

Con todo, el deudor podrá eximirse de la aplicación de las multas dispuestas en el inciso precedente, si paga el monto efectivamente adeudado más los intereses corrientes y las costas a la concesionaria, antes de que los autos queden para fallo.

El cincuenta por ciento de estas multas ingresará al Fondo Común Municipal, pasando el cincuenta por ciento restante a beneficio de la municipalidad a que perteneciere el juzgado de policía local en que se hubiere sentenciado la condena.

En el juzgamiento de estas infracciones, constituirán medios de prueba las fotografías, filmaciones y cualquier otro medio técnico que el Ministerio de Obras Públicas hubiese autorizado para el control del incumplimiento de los pagos tarifarios.”.

Posteriormente, el Ejecutivo propuso una nueva indicación, para sustituir el nuevo numeral 24), por el siguiente:

“24) Se reemplaza el artículo 42, de la ley de Concesiones por el siguiente:

“Artículo 42.- Cuando el usuario de una obra dada en concesión no cumpla con el pago de su tarifa o peaje, el concesionario podrá cobrarlo judicialmente, reajustado según la variación del Índice de Precios al Consumidor, más los intereses máximos convencionales y las costas. Será competente para conocer del cobro judicial, de acuerdo al procedimiento establecido en la ley N° 18.287, el juez de policía local del territorio del domicilio del usuario. Se considerará usuario a la persona a cuyo nombre esté inscrito el vehículo y su domicilio será el anotado en el Registro de Vehículos Motorizados.

El juez, al condenar al pago en los términos señalados en el inciso anterior, aplicará al deudor una multa de 1,5 a 3 unidades tributarias mensuales. En caso de reincidencia, acreditada por cualquier medio fidedigno, el juez impondrá una multa de 3 a 10 unidades tributarias mensuales. Tratándose de reincidencias posteriores, el juez aplicará una multa de 11 a 20 unidades tributarias mensuales. Para los efectos de la reincidencia, se considerarán solamente las sentencias ejecutoriadas de condena dictadas en el período de 2 años anteriores a la fecha de inicio del respectivo proceso. Si las multas no fueren pagadas, se anotarán en el Registro de Multas de Tránsito no pagadas, en la forma, plazos y para todos los efectos que establece la ley N° 18.287.

Con todo, el deudor podrá eximirse de la aplicación de las multas dispuestas en el inciso precedente, si paga

el monto efectivamente adeudado más los intereses corrientes y las costas a la concesionaria, antes de que los autos queden para fallo.

El cincuenta por ciento de estas multas ingresará al Fondo Común Municipal, pasando el cincuenta por ciento restante a beneficio de la municipalidad a que pertenezca el juzgado de policía local en que se hubiere sentenciado la condena.

En el juzgamiento de estas infracciones, constituirán medios de prueba las fotografías, filmaciones y cualquier otro medio técnico que el Ministerio de Obras Públicas hubiese autorizado para el control del incumplimiento de los pagos tarifarios.”.

-Puesta en votación la indicación que incorpora el nuevo artículo 42, fue aprobada por siete votos a favor.

Artículo 2°.-

Por medio de este artículo se modifica el artículo 118 bis de la ley N18.290, de Tránsito, en la forma que indica:

1) En la primera oración, intercálase entre las expresiones “dispositivo electrónico” y “u otro sistema”, la voz siguiente: “habilitado”.

2) En la segunda, intercálase entre las expresiones “sancionada” y “de conformidad”, la siguiente expresión: “con una multa de una unidad tributaria mensual y para todos los efectos se entenderá como una infracción grave”.

-Puesto en votación el artículo 2°, fue aprobado por cinco votos a favor.

Artículo 3°.-

Mediante este artículo, se modifica la ley N°18.287, que establece el Procedimiento ante los Juzgados de Policía Local, de la siguiente forma:

1) Modifícase el artículo 3°, de la siguiente forma:

a) Agrégase, en el inciso primero, a continuación del punto aparte (.), que pasa a ser punto seguido (.), la oración siguiente:

“Tratándose de la infracción a la prohibición establecida en el inciso primero del artículo 118 bis de la ley N° 18.290, se procederá de conformidad con lo dispuesto en el artículo 43 bis de la presente ley.”.

b) Elimínase, en el inciso tercero, la oración que comienza con “Sin embargo” y concluye con “en un lugar visible de éste.

2) Introdúcese el siguiente artículo 16 ter, nuevo:

“Art. 16 ter.- Tratándose de cobros judiciales de que conozca un Juez de Policía Local, el deudor podrá ponerle término hasta antes de la notificación de la sentencia definitiva que se dicte en dicha sede, mediante el pago del monto efectivamente adeudado más intereses y costas, el cual deberá consignarse en la cuenta corriente de dicho Tribunal, y el que le deberá ser entregado al acreedor sin más trámite.”

3) Agrégase, en el artículo 22, el siguiente inciso quinto, nuevo, pasando los actuales incisos quinto, sexto y séptimo a ser incisos sexto, séptimo y octavo, respectivamente:

“Lo dispuesto en los incisos tercero y cuarto precedentes no regirá respecto de la infracción a la prohibición establecida en el inciso primero del artículo 118 bis de la Ley de Tránsito. Respecto de esta infracción se aplicará lo dispuesto en el artículo 43 bis de la presente ley.”.

4) Agrégase, en el inciso cuarto del artículo 24, entre la frase “lo enterará en su totalidad directamente al Fondo Común Municipal” y el punto seguido (.), la siguiente frase: “, a menos que se trate de multas impuestas por infracción a la prohibición establecida en el inciso primero del artículo 118 bis de la ley N° 18.290, en cuyo caso sólo enterará el 50% al Fondo Común Municipal, debiendo remitir el 50% restante a la Municipalidad donde tiene asiento el Juzgado de Policía Local que impuso la multa.”.

5) Introdúcese el siguiente artículo 43 bis, nuevo:

“Artículo 43 bis.- La infracción a la prohibición establecida en el inciso primero del artículo 118 bis de la ley N° 18.290, se someterá a las siguientes reglas:

1.- Los funcionarios autorizados que la sorprendan enviarán una constancia de la misma por medio de archivos digitales al Director de la Unidad de Administración y Finanzas o quien haga sus veces, de la Municipalidad respectiva, para efectos de su comunicación al infractor y su previo cobro en sede administrativa.

2.- El Director de la Unidad de Administración y Finanzas, comunicará la constancia al infractor, mediante carta certificada con su firma electrónica dirigida al domicilio que éste tenga anotado en el Registro de Vehículos Motorizados, o en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros o en otro registro que lleve el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Para estos efectos, se aplicará respecto del

Director de la Unidad de Administración y Finanzas, lo dispuesto en los incisos cuarto y quinto del artículo 3° de esta ley. En esta comunicación deberá constar, a lo menos, la individualización de su destinatario y, si se supiere, el número de su cédula de identidad; la comunicación de la infracción que se le imputa y el lugar, día y hora en que se habría cometido, con indicación de la constancia referida en el numeral anterior; la placa patente y clase del vehículo involucrado; la multa que fuere legalmente procedente por dicha infracción; y, la posibilidad de concurrir a la Tesorería Municipal respectiva a pagar la multa correspondiente, reducido su valor en un 30%, dentro de quinto día de recibida la carta certificada.

3.- Si el infractor efectuare oportunamente el pago referido en el número 2 anterior, se entenderá que acepta la infracción y la imposición de la multa en los términos de los incisos tercero y cuarto del artículo 22 de esta ley, y la Municipalidad respectiva procederá, en relación con los fondos así recaudados, de conformidad a lo establecido en el N° 6 del inciso tercero del artículo 14 de la ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades. En caso contrario, el Director de la Unidad de Administración y Finanzas, pudiendo utilizar su firma electrónica, denunciará la infracción al tribunal competente, acompañando todos los antecedentes que obraren en su poder.

4.- Recibida la denuncia por el tribunal competente, éste citará al infractor en los términos previstos en el inciso tercero del artículo 3°, pudiendo utilizar tanto el Juez como el Secretario su firma electrónica, entendiéndose practicada esta diligencia cuando la respectiva carta certificada sea dejada en un lugar visible del domicilio del infractor. La denuncia se tramitará conforme a las reglas generales establecidas en esta ley.”

-Puesto en votación el artículo 3°, fue aprobado por seis votos a favor.

Artículo 4°.-

Mediante este artículo se modifica el inciso primero del artículo 55 del Decreto N° 307 de 1978, del Ministerio de Justicia, que fijó el Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado de la Ley N° 15.231, sobre Organización y Atribuciones de los Juzgados de Policía Local, de la siguiente forma:

1) Sustituyese la voz “segundo” por “tercero”.

2) Agrégase, a continuación de la expresión “Fondo Común Municipal”, la oración siguiente: “o a éste y a la Municipalidad respectiva, según corresponda”.

-Puesto en votación el artículo 4º, fue aprobado por seis votos a favor.

Artículo 5º.-

Por medio de este artículo se agrega en el N°6 del inciso tercero del artículo 14 del Decreto con Fuerza de Ley N° 1, de 2006, que fijó el Texto Refundido, Coordinado, Sistematizado y Actualizado de la Ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, a continuación del punto aparte (.), que pasa a ser punto seguido (.), el siguiente texto:

“Con todo, tratándose de las multas impuestas por infracción a la prohibición establecida en el inciso primero del artículo 118 bis de la ley N° 18.290, sólo el cincuenta por ciento de lo recaudado ingresará al Fondo Común Municipal, pasando el cincuenta por ciento restante a beneficio municipal.”.

-Puesto en votación el artículo 5º, fue aprobado por seis votos a favor.

Artículo Primero Transitorio.-

“Artículo Primero Transitorio.- Las normas de esta ley no serán aplicables respecto de los contratos de concesión resultantes de procesos de licitación cuyas ofertas se hayan presentado con anterioridad a la entrada en vigencia de la misma, salvo a aquellos concesionarios, que dentro del plazo de los tres meses siguientes a esa fecha, opten por la aplicación de las normas de esta ley a sus respectivos contratos. Para esos efectos, los concesionarios y el Ministerio de Obras Públicas deberán suscribir un convenio complementario que fije los niveles de servicio y estándares técnicos correspondientes.

Podrán asimismo los concesionarios que lo deseen optar, dentro del mismo plazo, porque se les apliquen conjuntamente las normas contenidas en los artículos 36 y 36 bis de esta ley.

Con todo, respecto de las concesiones de aquellos concesionarios que no ejercieren la opción señalada en el inciso anterior, seguirán rigiendo las normas legales vigentes a la fecha del perfeccionamiento de los respectivos contratos de concesión, salvo las excepciones establecidas a continuación:

a) Sólo respecto de hechos acaecidos con posterioridad a la entrada en vigencia de esta ley, regirán las modificaciones introducidas por esta ley a la ley N° 18.290, Ley de Tránsito; a la ley N° 18.287, sobre Procedimiento ante los Juzgados de Policía Local; al decreto con fuerza de ley N° 1, de 2006, que fija el texto refundido, coordinado, sistematizado y actualizado de la ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades; y al decreto

Nº 307, de 1978, del Ministerio de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley Nº 15.231, sobre Organización y Atribuciones de los Juzgados de Policía Local.

b) Las normas contenidas en el inciso noveno del artículo 36 bis y en el artículo 36 ter del decreto con fuerza de ley Nº 900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley Nº 164, de 1991, del Ministerio de Obras Públicas, Ley de Concesiones de Obras Públicas, en su texto introducido por esta ley; en el primero de los casos, respecto de hechos acaecidos con posterioridad a la entrada en vigencia de esta ley; en el segundo de los casos, sólo respecto de aquellas solicitudes o reclamaciones sometidas al conocimiento de la Comisión Arbitral con posterioridad a la fecha de entrada en vigencia de la presente ley.

c) En caso de suscribirse convenios complementarios que impliquen un incremento de los niveles de servicio, estos convenios deberán contener explícitamente los nuevos niveles de servicio, estándares técnicos, o ambos, en su caso, y las sanciones correspondientes en caso de no cumplimiento.”.

-Puesto en votación el Artículo Primero Transitorio, fue aprobado por seis votos a favor.

Artículo Segundo Transitorio.-

“Artículo Segundo Transitorio.- Durante los dos primeros años de vigencia de esta ley, el Ministerio de Obras Públicas soportará la totalidad de los costos correspondientes a los honorarios de los integrantes del Panel Técnico, monto que se reducirá a los dos tercios de estos honorarios durante el tercer año de vigencia de esta ley. En este último caso, corresponderá a los concesionarios de obras públicas regidos por esta ley financiar la diferencia, según la prorrata definida en el Reglamento.”.

-Puesto en votación el Artículo Segundo Transitorio, fue aprobado por seis votos a favor.

**VIII.- ADICIONES Y ENMIENDAS
APROBADAS POR LA COMISIÓN.**

ARTÍCULO 1º

Número 2:

a) Sustituye el número 3) del inciso primero del artículo 1º bis, nuevo, de la ley de concesiones de obras públicas, por el siguiente:

“3) Cuatro consejeros. El primero será un académico perteneciente a una Facultad de Ingeniería Civil; un segundo, perteneciente a una Facultad de Economía o Economía y Administración, un tercero, perteneciente a una Facultad de Ciencias Jurídicas, y un cuarto, perteneciente a una Facultad de Arquitectura, que tenga estudios o especialización en urbanismo. Todos ellos de alguna de las universidades que hayan obtenido su acreditación institucional por un período de a lo menos cuatro años, de conformidad a lo dispuesto en la ley Nº 20.129. Al menos dos de los académicos deberán pertenecer a Universidades con sede principal en regiones distintas de la Metropolitana. Su designación y remoción será libremente efectuada por el Ministro de Obras Públicas.”

b) Sustituye el inciso segundo del artículo 1º bis, nuevo, de la ley de concesiones de obras públicas, por el siguiente:

“Este Consejo estará encargado de informar acerca del tipo de infraestructura que se desarrollará al amparo de esta ley, de los proyectos y modalidades de régimen concesional, teniendo en cuenta, entre otros antecedentes, los planes regionales de desarrollo urbano si estos existen, los planes reguladores comunales, intercomunales y metropolitanos en caso que estos existan; y la evaluación social aprobada por el organismo de planificación competente.”

c) Sustituye, en el inciso sexto del artículo 1º bis, nuevo, de la ley de concesiones de obras públicas, la coma (,) que sigue a la palabra mensuales, la segunda vez que aparece en su texto, por un punto seguido (.); y, a continuación de este punto seguido, para sustituir la frase “con tope máximo de 90 Unidades Tributarias Mensuales” por la siguiente:

“Con todo, el máximo que podrán percibir por ambos conceptos será de 90 Unidades Tributarias Mensuales por cada mes calendario.”

Número 3:

Incorpora una letra b) nueva, pasando las letras b) y c), a ser c) y d) respectivamente:

“b) Agrégase el siguiente nuevo inciso tercero en el artículo 2º, pasando sus actuales incisos tercero, cuarto, quinto, sexto y séptimo a ser sus nuevos incisos cuarto, quinto, sexto, séptimo y octavo:

“Sin perjuicio de lo señalado, la calificación de estas postulaciones deberá considerar el cumplimiento de lo establecido en los planes regionales de desarrollo urbano, los planes reguladores comunales, intercomunales y metropolitanos, siempre y cuando estos existan.”.”

Número 6:

a) Reemplaza su encabezado por el siguiente:

“6) Introdúcense las siguientes modificaciones al artículo 7º:”

b) Suprime, en la letra k) del artículo 7º de la ley de concesiones, la coma (,) y la conjunción “y” reemplazándolas por un punto final (.), quedando como inciso primero de la letra k); y se agrega el siguiente inciso segundo:

“Asimismo, consideraciones sobre el cumplimiento de lo establecido en los planes regionales de desarrollo urbano, los planes reguladores comunales, intercomunales y metropolitanos, y”.

Número 9:

Agrega en la letra a), que incorpora un nuevo inciso tercero en el artículo 21 de la ley de concesiones de obras públicas, a continuación del punto aparte (.) que pasa a ser punto seguido (.), la siguiente frase final:

“Esta información deberá ser publicada en el sitio electrónico del Ministerio de Obras Públicas, y actualizada mensualmente.”.

Número 10:

Sustituye el inciso segundo aprobado por el Senado, del numeral 2, del artículo 22 de la ley de concesiones de obras públicas, por el siguiente:

“Sin perjuicio de lo anterior, los contratistas de la concesionaria deberán estar inscritos en los Registros de Contratistas del Ministerio de Obras Públicas. No podrán ser contratistas, ni subcontratistas de un concesionario aquellas personas que se encuentren en la situación señalada en el artículo 28 bis de esta ley. Tanto los contratistas como sus subcontratistas no podrán iniciar obras sin que sus respectivos

contratos se encuentren formalizados, registrándose por el concesionario una copia de ellos ante el Ministerio.”.

Número 11, nuevo:

Introduce un número 11, nuevo, modificando correlativamente la numeración del texto aprobado por el Senado, del siguiente tenor:

“11) Modifícase el artículo 24°, pasando su actual inciso único a ser inciso segundo, agregándose el siguiente inciso primero:

“Al ejecutar el proyecto concesionado, el concesionario deberá dar cumplimiento a lo establecido en los planes regionales de desarrollo urbano, los planes reguladores comunales, intercomunales y metropolitanos en caso que estos existan.”.

Número 12 (ex 11):

Introduce, en la ley de concesiones de obras públicas, un nuevo artículo 28 bis, pasando el artículo 28 bis aprobado por el Senado (con idéntico texto), a ser 28 ter:

“Artículo 28 bis.- Declarado el incumplimiento grave del contrato de concesión, conforme al artículo anterior, la respectiva sociedad concesionaria y sus personas relacionadas no podrán postular a licitaciones ni participar en una nueva concesión. Se entenderá por personas relacionadas con la sociedad concesionaria las referidas en el artículo 100 de la ley 18.045, salvo los parientes indicados en su letra c).

Se entenderán también como personas relacionadas con la sociedad concesionaria, aquellas que lo hayan sido en cualquier momento de los dos años anteriores a la fecha de solicitud de declaración de incumplimiento grave.

La inhabilidad de la sociedad concesionaria y de sus personas relacionadas regirá por 10 años, contados desde la fecha en que sea dictada la sentencia que declara el incumplimiento grave, en cuyo caso los recursos que se entablen en su contra no suspenderán el cómputo del plazo de la inhabilidad ni sus efectos.”

Número 18 (ex 17):

Sustituye en el inciso noveno del artículo 36 de la ley de concesiones de obras públicas, la frase “en este inciso”, por la siguiente frase:

“precedentemente y aquellas del inciso octavo,”.

Número 19 (ex 18):

Suprime en el inciso décimo cuarto del artículo 36 bis, de la ley de concesiones de obras públicas, la palabra “ordinario”.

Número 24, nuevo:

Agrega el siguiente número 24), nuevo:

“24) Sustitúyese el artículo 42° por el siguiente:

“Artículo 42.- Cuando el usuario de una obra dada en concesión no cumpla con el pago de su tarifa o peaje, el concesionario podrá cobrarlo judicialmente, reajustado según la variación del Índice de Precios al Consumidor, más los intereses máximos convencionales y las costas. Será competente para conocer del cobro judicial, de acuerdo al procedimiento establecido en la ley Nº 18.287, el juez de policía local del territorio del domicilio del usuario. Se considerará usuario a la persona a cuyo nombre esté inscrito el vehículo y su domicilio será el anotado en el Registro de Vehículos Motorizados.

El juez, al condenar al pago en los términos señalados en el inciso anterior, aplicará al deudor una multa de 1,5 a 3 unidades tributarias mensuales. En caso de reincidencia, acreditada por cualquier medio fidedigno, el juez impondrá una multa de 3 a 10 unidades tributarias mensuales. Tratándose de reincidencias posteriores, el juez aplicará una multa de 11 a 20 unidades tributarias mensuales. Para los efectos de la reincidencia, se considerarán solamente las sentencias ejecutoriadas de condena dictadas en el período de 2 años anteriores a la fecha de inicio del respectivo proceso. Si las multas no fueren pagadas, se anotarán en el Registro de Multas de Tránsito no pagadas, en la forma, plazos y para todos los efectos que establece la ley Nº 18.287.

Con todo, el deudor podrá eximirse de la aplicación de las multas dispuestas en el inciso precedente, si paga el monto efectivamente adeudado más los intereses corrientes y las costas a la concesionaria, antes de que los autos queden para fallo.

El cincuenta por ciento de estas multas ingresará al Fondo Común Municipal, pasando el cincuenta por ciento restante a beneficio de la municipalidad a que perteneciere el juzgado de policía local en que se hubiere sentenciado la condena.

En el juzgamiento de estas infracciones, constituirán medios de prueba las fotografías, filmaciones y cualquier otro medio técnico que el Ministerio de Obras Públicas hubiese autorizado para el control del incumplimiento de los pagos tarifarios”.

IX.- TEXTO DEL PROYECTO DE LEY

APROBADO.

En mérito de las consideraciones anteriores y de las que, en su oportunidad, os podrá añadir el señor Diputado informante, vuestra Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones os recomienda la aprobación del siguiente

PROYECTO DE LEY:

“Artículo 1º.- Introdúcense las siguientes modificaciones en el Decreto Nº 900, de 1996, del Ministerio de Obras Públicas, que Fija el Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado del DFL MOP Nº164, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas:

1) Sustitúyese el artículo 1º, por el siguiente:

“Artículo 1º.- La ejecución, reparación, conservación o explotación de obras públicas fiscales, por el sistema establecido en el artículo 87 del decreto supremo Nº294, de 1984, del Ministerio de Obras Públicas, las licitaciones y concesiones que deban otorgarse, ya se trate de la explotación de las obras y servicios; del uso y goce sobre bienes nacionales de uso público o fiscales, destinados a desarrollar las áreas de servicios que se convengan; de la provisión de equipamiento o la prestación de servicios asociados, se regirán por las normas establecidas en el presente decreto con fuerza de ley, su reglamento y las bases de la licitación de cada contrato en particular, que el Ministerio de Obras Públicas elabore al efecto.

Las concesiones que se otorguen contemplarán la obligación del concesionario de cumplir, durante toda la vigencia de la concesión, con los niveles de servicio, estándares técnicos o ambos, establecidos en las respectivas bases de licitación, para las diferentes etapas y condiciones de la concesión.”.

2) Introdúcese el siguiente artículo 1º bis, nuevo:

“Artículo 1º bis.- Habrá un Consejo de Concesiones, de carácter consultivo, integrado por:

1) El Ministro de Obras Públicas, quien lo presidirá;

2) Un consejero de libre designación y remoción del Ministro de Obras Públicas;

3) Cuatro consejeros. El primero será un académico perteneciente a una Facultad de Ingeniería Civil; un

segundo, perteneciente a una Facultad de Economía o Economía y Administración, un tercero, perteneciente a una Facultad de Ciencias Jurídicas, y un cuarto, perteneciente a una Facultad de Arquitectura, que tenga estudios o especialización en urbanismo. Todos ellos de alguna de las universidades que hayan obtenido su acreditación institucional por un período de a lo menos cuatro años, de conformidad a lo dispuesto en la ley N° 20.129. Al menos dos de los académicos deberán pertenecer a Universidades con sede principal en regiones distintas de la Metropolitana. Su designación y remoción será libremente efectuada por el Ministro de Obras Públicas.

Este Consejo estará encargado de informar acerca del tipo de infraestructura que se desarrollará al amparo de esta ley, de los proyectos y modalidades de régimen concesional, teniendo en cuenta, entre otros antecedentes, los planes regionales de desarrollo urbano si estos existen, los planes reguladores comunales, intercomunales y metropolitanos en caso que estos existan; y la evaluación social aprobada por el organismo de planificación competente.

Serán oídos en este Consejo los Ministerios mandantes de obras que se entreguen en concesión, cuando se trate de temas atinentes a éstas. Adicionalmente, el Consejo solicitará la opinión de otros Ministros y demás autoridades de gobierno y administración del Estado, si así lo estimare conveniente de acuerdo con la naturaleza del asunto de que se trate, con el fin de colaborar en la coordinación que deberá existir entre las entidades públicas que participan en los diferentes tipos de concesiones.

Las autoridades referidas en el inciso anterior deberán asistir a las reuniones en que sean requeridas por el Consejo personalmente o por medio de un representante nombrado con estos fines, investido de plenos poderes.

A los consejeros designados conforme a los numerales 2 y 3 de este artículo, les serán aplicables las normas sobre inhabilidades e incompatibilidades administrativas establecidas en los artículos 54, 55 y 56 de la ley N° 18.575, Orgánica Constitucional sobre Bases Generales de la Administración del Estado. Si alguno de los consejeros designados de conformidad a este inciso incurriere, durante el ejercicio del cargo, en alguna de las circunstancias inhabilitantes señaladas precedentemente, cesará de inmediato en sus funciones.

Salvo el Ministro de Obras Públicas, los integrantes permanentes del Consejo tendrán derecho a percibir un honorario mensual de 30 Unidades Tributarias Mensuales. Además, percibirán por su asistencia a cada sesión del Consejo, un honorario de 30 Unidades Tributarias Mensuales. Con todo, el máximo que podrán percibir por ambos conceptos será de 90 Unidades Tributarias Mensuales por cada mes calendario.

El Ministerio de Obras Públicas deberá requerir, informe previo del Consejo de Concesiones, en los siguientes casos:

- a) Declarar de interés público los proyectos de iniciativa privada;
- b) Determinar que un proyecto de iniciativa privada sea ejecutado con un mecanismo distinto al de concesiones de acuerdo al artículo 2º de esta ley;
- c) Analizar los proyectos de iniciativa pública que se considerará ejecutar mediante el sistema de concesión regulado en esta ley;
- d) Establecer la excepción contenida en el artículo 19 inciso quinto, parte final;
- e) Contratar las nuevas inversiones y obras, bajo las condiciones excepcionales que dispone el artículo 20 bis, y
- f) Analizar las modalidades del régimen concesional de los proyectos que se someterán a licitación pública, debiendo considerar la evaluación social aprobada por el organismo de planificación competente.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso precedente, el Ministerio de Obras Públicas podrá solicitar informe al Consejo de Concesiones respecto a las siguientes materias:

- a) Cumplido el plazo de una concesión, analizar la procedencia de su nueva licitación;
- b) Modificar las características de las obras y servicios contratados de acuerdo al artículo 19;
- c) Modificar las características de las obras y servicios contratados de acuerdo al artículo 20, en cuyo caso el informe del Consejo de Concesiones deberá referirse al costo de las ampliaciones y su compensación;
- d) Declarado un incumplimiento grave conforme al artículo 28 de esta ley, analizar la conveniencia de realizar una nueva licitación y sus condiciones, por el período que le reste o si continúa como obra pública fiscal;
- e) Poner término anticipado a la concesión conforme al artículo ter de esta ley, y
- f) Toda otra materia que el Ministro de Obras Públicas someta a consideración del Consejo de Concesiones.

Los informes del Consejo de Concesiones serán fundados y públicos y deberán ser evacuados dentro del plazo que fije el Ministro de Obras Públicas, el que no podrá ser superior a 60 días contados desde la fecha de su requerimiento; cuando vencido el plazo, no se hubiere evacuado el respectivo informe, se procederá sin la opinión consultiva del Consejo de Concesiones.

El Reglamento de esta ley establecerá las normas relativas a la citación del Consejo de Concesiones, quórum para constituirse y para adoptar acuerdos y demás normas sobre su funcionamiento.”

3) Modifícase el artículo 2º de la siguiente forma:

a) Introdúcese en el inciso segundo a continuación del punto (.) final, la siguiente frase:

“El reglamento establecerá los criterios para la calificación de estas postulaciones.

b) Agrégase el siguiente nuevo inciso tercero en el artículo 2º, pasando sus actuales incisos tercero, cuarto, quinto, sexto y séptimo a ser sus nuevos incisos cuarto, quinto, sexto, séptimo y octavo:

“Sin perjuicio de lo señalado, la calificación de estas postulaciones deberá considerar el cumplimiento de lo establecido en los planes regionales de desarrollo urbano, los planes reguladores comunales, intercomunales y metropolitanos, siempre y cuando estos existan.”

c) Introdúcese en el inciso cuarto (ex tercero) a continuación del punto (.) final, la siguiente frase:

“Sin perjuicio de lo anterior, el Ministerio de Obras Públicas podrá requerir la financiación conjunta de los estudios necesarios, de acuerdo a lo señalado en el artículo 6º bis, en el caso que decida utilizar el mecanismo de precalificación.”.

d) Sustitúyese en su inciso final la expresión “Los estudios preinversionales y los proyectos”, por:

“Los proyectos”.

4) Derógase el artículo 5º.

5) Introdúcese el siguiente artículo 6º bis, nuevo:

“Artículo 6º bis.- El Ministerio de Obras Públicas podrá efectuar un llamado a precalificación de licitantes a fin de seleccionar, mediante un proceso compuesto por una o varias etapas, a los interesados que cumplan con los requisitos uniformes, objetivos y razonables que se establezcan en las respectivas bases de precalificación, los que sólo podrán referirse a aspectos jurídicos, de capacidad financiera o técnica, de experiencia, resultados en otras obras encargadas en el pasado, cumplimiento histórico de la normativa laboral y de seguridad social y responsabilidad del interesado o de sus personas relacionadas.

Además, tratándose de proyectos de iniciativa pública o privada que sean multifuncionales y que revistan un elevado grado de complejidad, tales como cárceles, hospitales, autopistas urbanas u otros similares, las bases de precalificación

podrán exigir otros requisitos objetivos y necesarios para participar en proyectos de esta naturaleza, en tanto no constituyan elementos arbitrarios y resguarden la igualdad de trato entre los participantes de este proceso. Asimismo, las bases de precalificación podrán contemplar un procedimiento y un período de tiempo para que los precalificados propongan al Ministerio de Obras Públicas las mejoras, adiciones o ajustes que estimen conveniente incluir en el diseño del proyecto definitivo, mediante presentaciones que tendrán carácter público. Durante dicho procedimiento, dentro del plazo establecido en las bases de precalificación, los precalificados y el Ministerio de Obras Públicas podrán formularse consultas y solicitudes de aclaración. El Ministerio de Obras Públicas podrá solicitar al efecto la realización de estudios adicionales, los que se regirán por lo establecido en el inciso siguiente. Con todos estos antecedentes, el Ministerio de Obras Públicas podrá perfeccionar y armonizar los niveles de servicio y estándares técnicos del proyecto. El Ministerio de Obras Públicas, dentro del plazo fijado en las bases de precalificación, comunicará los contenidos adicionales o ajustes que serán incorporados en las bases de licitación.

Las bases de precalificación podrán establecer que los precalificados concurren por partes iguales al financiamiento de los estudios que el Ministerio de Obras Públicas considere necesarios para elaborar las bases de licitación, individualizando los estudios y su valor. La realización de tales estudios deberá ser contratada por el Ministerio de Obras Públicas a entidades independientes, con competencia en la materia de que se trate.

El Ministerio de Obras Públicas elaborará las bases de licitación dentro del plazo establecido en las bases de precalificación, y procederá a la selección del adjudicatario con arreglo a lo dispuesto en el artículo 7º de esta ley y sus normas complementarias.

El adjudicatario de la licitación deberá reembolsar a los licitantes el monto aportado por éstos para el financiamiento de los estudios que se hubieren contratado de conformidad a lo previsto en el inciso tercero de este artículo, en la forma, modo y plazo establecidos en las bases de precalificación. Dicho reembolso será de cargo del Ministerio de Obras Públicas si éste se desistiere de la licitación una vez efectuada la precalificación o declarare desierta la licitación por razones fundadas.”

6) Introdúcense las siguientes modificaciones al artículo 7º:

a) Suprímese la coma (,) y la conjunción “y” al final del inciso único de la letra k), reemplazándolas por un punto final (.), quedando como inciso primero de la letra k); y se agrega el siguiente inciso segundo:

“Asimismo, consideraciones sobre el cumplimiento de lo establecido en los planes regionales de desarrollo

urbano, los planes reguladores comunales, intercomunales y metropolitanos, y”.

b) Sustitúyese la letra l) por la siguiente:

“l) ingresos totales de la concesión calculados de acuerdo a lo establecido en las bases de licitación. Este factor de licitación no podrá ser utilizado en conjunto con ninguno de los factores señalados en las letras a), b) o i) anteriores.”.

7) Sustitúyense los artículos 19 y 20, por los siguientes:

“Artículo 19.- El Concesionario podrá solicitar compensación en caso de acto sobreviniente de autoridad con potestad pública que así lo justifique, sólo cuando, copulativamente, cumpla los siguientes requisitos: el acto se produzca con posterioridad a la adjudicación de la licitación de la concesión; no haya podido ser previsto al tiempo de su adjudicación; no constituya una norma legal o administrativa dictada con efectos generales, que exceda el ámbito de la industria de la concesión de que se trate y altere significativamente el régimen económico del contrato.

La inversión del concesionario para cumplir con los niveles de servicio y estándares técnicos establecidos en las bases de licitación y en el contrato de concesión, no será susceptible de compensación económica adicional a la considerada en dichos instrumentos, salvo para los casos excepcionales en que así se hubiere previsto en las bases de licitación.

El Ministerio de Obras Públicas podrá 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, o por otras razones de interés público debidamente fundadas. Como consecuencia de ello, deberá compensar económicamente al concesionario cuando corresponda, por los costos adicionales en que éste incurriere por tal concepto.

Las bases de licitación establecerán el monto máximo de la inversión que el concesionario podrá estar obligado a realizar en virtud de lo dispuesto en el inciso precedente, así como el plazo máximo dentro del cual el Ministerio podrá ordenar la modificación de las obras en concesión. En todo caso el monto máximo de estas nuevas inversiones no podrá exceder el quince por ciento del presupuesto oficial de la obra, ni podrá ser requerida en una fecha posterior al cumplimiento de las tres cuartas partes del plazo total de la concesión, salvo los casos de expreso acuerdo por escrito con la sociedad concesionaria.

Si el valor de estas inversiones adicionales, durante la etapa de explotación, excediera el cinco por ciento del presupuesto oficial de la obra o correspondiere a una suma superior a cien mil unidades de fomento, su ejecución deberá ser licitada por el concesionario, bajo la supervisión del Ministerio de

Obras Públicas, en la forma que establezca el Reglamento, en cuyo caso el valor de las inversiones que se compensarán al concesionario será el que resulte de la licitación, a lo que se sumará un monto adicional a título de costos de administración del contrato, que será determinado en las bases de licitación. El Ministerio tendrá un plazo de 60 días para aprobar o manifestar sus observaciones a las bases respectivas, contados desde la recepción de éstas. Transcurrido ese plazo sin que el Ministerio se haya pronunciado, se entenderán aceptadas. Con todo, por razones fundadas, contenidas en las bases de licitación, previo informe del Consejo de Concesiones, podrá establecerse una excepción a la obligatoriedad de la licitación de las obras adicionales en las condiciones anteriormente descritas.

Las compensaciones económicas referidas en los incisos anteriores de este artículo deberán expresarse en los siguientes factores: subsidios entregados por el Estado, pagos voluntarios efectuados directamente al concesionario por terceros a quienes les interese el desarrollo de la obra, modificación del valor presente de los ingresos totales de la concesión, alteración del plazo de la concesión, modificación de las tarifas u otro factor del régimen económico de la concesión pactado. Se podrán utilizar uno o varios de esos factores a la vez.

En el caso de los incisos tercero, cuarto y quinto de este artículo, el cálculo de las compensaciones y el ajuste de los parámetros mencionados en el inciso anterior, deberá siempre efectuarse de manera tal de obtener que el valor presente neto del proyecto adicional sea igual a cero, todo ello considerando la tasa de descuento aplicable y el efecto económico que el proyecto adicional pueda tener en el proyecto original, incluido el mayor riesgo que pueda agregar al mismo. La tasa de descuento aplicable será calculada sobre la base de la tasa de interés promedio vigente para instrumentos de deuda consistentes con el plazo de la inversión, ajustada por el riesgo relevante del proyecto adicional y por el que corresponda a los mecanismos de indemnización que se apliquen. Si existiera discrepancia sobre la tasa de descuento aplicable, las partes podrán recurrir a los órganos establecidos en los artículos 36 y 36 bis. Para estos efectos, se entiende por proyecto adicional el derivado directamente de la modificación de las características de las obras y servicios contratados.

Todas las modificaciones al contrato original para incluir obras adicionales, que separada o conjuntamente superen el cinco por ciento del presupuesto oficial de la obra, y siempre que tal porcentaje corresponda a una suma superior a cincuenta mil unidades de fomento, deberán contar con un informe de la respectiva Dirección del Ministerio de Obras Públicas sobre el impacto de la modificación en los niveles de servicio originalmente comprometidos, en la valoración de las inversiones a realizar, y en el respeto de la proporcionalidad y equivalencia de las prestaciones económicas mutuas y de las estructuras y niveles tarifarios previstos en el contrato de concesión.

Las modificaciones que se incorporen a la concesión en virtud de lo dispuesto en este artículo se harán por decreto supremo fundado del Ministerio de Obras Públicas, el que deberá llevar, además, la firma del Ministro de Hacienda.”

Artículo 20.- El Ministerio de Obras Públicas y el concesionario podrán acordar la modificación de 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 del correspondiente convenio complementario al contrato de concesión.

Las bases de licitación establecerán el monto máximo de la inversión que el Ministerio de Obras Públicas y el concesionario podrán establecer de común acuerdo, así como el plazo máximo dentro del cual podrán realizarse modificaciones de las obras en concesión. En todo caso, el monto máximo de estas nuevas inversiones en la etapa de construcción, no podrá exceder el veinticinco por ciento del presupuesto oficial de la obra. Con todo, durante la etapa de explotación, cuando el valor de estas inversiones exceda el cinco por ciento del presupuesto oficial de la obra o correspondiere a una suma superior a cincuenta mil unidades de fomento, su ejecución se efectuará de conformidad a lo dispuesto en el inciso tercero y siguientes del artículo precedente. Esta restricción no se aplicará para nuevas inversiones que sean financiadas íntegramente por el concesionario y que no den lugar a compensaciones.

Las compensaciones que se acordaren en favor del concesionario se regirán íntegramente por lo dispuesto en los incisos sexto y séptimo del artículo 19 de esta ley.

La aprobación del respectivo convenio complementario se hará mediante decreto supremo fundado del Ministerio de Obras Públicas, que deberá llevar, además, la firma del Ministro de Hacienda, previo informe de la respectiva Dirección sobre el impacto de la modificación en los niveles de servicio originalmente comprometidos, en la valoración de las inversiones a realizar, y en el respeto de la proporcionalidad de las prestaciones económicas mutuas y de las estructuras y niveles tarifarios previstos en el contrato de concesión.”

8) Agrégase un artículo 20 bis, nuevo, del siguiente tenor:

“Artículo 20 bis.- Excepcionalmente, durante la etapa de construcción y por razones de interés público debidamente fundadas, cuando una obra concesionada requiriere de rediseño o complementación, de tal modo que el total de las inversiones adicionales necesarias durante dicha etapa, incluidos los costos de mantención, operación y conservación, superen el veinticinco por ciento del presupuesto oficial de la obra, tales inversiones adicionales y modificaciones de obras podrán ser

contratadas por el Ministerio de Obras Públicas con el Concesionario, una vez cumplidas las siguientes condiciones:

1) Que los hechos y circunstancias que dan lugar a la necesidad de rediseño o complementación se produzcan con posterioridad a la adjudicación de la concesión y no hayan podido ser previstos al tiempo de su adjudicación;

2) Que por razones de experiencia, comportamiento, desempeño, impactos sociales y ambientales, economías de gestión o economías de escala, sea más eficiente adjudicar las nuevas obras al concesionario original;

3) Que se haya acordado específicamente el diseño, características técnicas y niveles de servicio que deberán cumplir las obras objeto de rediseño o complementación;

4) Que se hayan acordado las compensaciones por la ejecución de las obras objeto de rediseño o complementación y que dichas compensaciones estén regidas íntegramente por lo dispuesto en los incisos sexto y séptimo del artículo 19 de esta ley, y

5) Que el Panel Técnico establecido en el artículo 36 de esta ley, se pronuncie explícitamente con su recomendación favorable al acuerdo entre el Ministerio de Obras Públicas y el Concesionario, sobre la base de la concurrencia de los requisitos señalados en los numerales 1), 2) y 4) de este artículo, y de las diferencias que se producirían en caso de aplicar lo dispuesto en el artículo 28 ter de esta ley. En todo caso, el Panel Técnico podrá realizar recomendaciones de manera previa a su pronunciamiento definitivo.

Cumplidos los requisitos anteriores, todos los antecedentes deberán ponerse a disposición del Consejo de Concesiones, para que informe al Ministerio de Obras Públicas, sobre la conveniencia de proceder a acordar las nuevas inversiones y obras bajo las condiciones antes señaladas.

Las modificaciones que se incorporen a la Concesión en virtud de lo dispuesto en este artículo, se harán por Decreto Supremo fundado del Ministerio de Obras Públicas, el que deberá llevar, además, la firma del Ministro de Hacienda.”.

9) Modifícase su artículo 21, de la siguiente forma:

a) Intercálase el siguiente inciso tercero, nuevo, pasando el actual inciso tercero a ser cuarto, y así sucesivamente:

“Con todo, las concesionarias deberán, mensualmente, presentar al Ministerio de Obras Públicas información sobre los pagos realizados a los contratistas. La misma obligación pesará sobre los contratistas respecto a los subcontratistas. Esta información deberá ser publicada en el sitio electrónico del Ministerio de Obras Públicas, y actualizada mensualmente.”

b) Agrégase, en su inciso sexto, a continuación del punto aparte (.), que pasa a ser punto seguido (.), la siguiente oración:

“Si el acreedor prendario no cumpliera con dichos requisitos, deberá contar con un operador calificado en los plazos y términos que se establecen en las bases de licitación”.

10) Agréganse como incisos segundo y tercero del número 2 del artículo 22, los siguientes:

“Sin perjuicio de lo anterior, los contratistas de la concesionaria deberán estar inscritos en los Registros de Contratistas del Ministerio de Obras Públicas. No podrán ser contratistas, ni subcontratistas de un concesionario aquellas personas que se encuentren en la situación señalada en el artículo 28 bis de esta ley. Tanto los contratistas como sus subcontratistas no podrán iniciar obras sin que sus respectivos contratos se encuentren formalizados, registrándose por el concesionario una copia de ellos ante el Ministerio.

Las controversias que se susciten entre el concesionario y los contratistas o entre éstos y sus subcontratistas, con motivo de la aplicación, interpretación o ejecución de los contratos celebrados entre ellos con ocasión de la ejecución de la obra, podrán ser conocidas y resueltas por árbitros que determinarán sus normas de procedimiento, garantizando siempre un justo y racional procedimiento o debido proceso y pronunciarán sentencia definitiva con aplicación estricta de la ley; en tal caso, los árbitros sólo podrán ser designados, de común acuerdo por las partes, de entre aquéllos que formen parte de una entidad de mediación, conciliación y arbitraje existente en el país o, en su defecto, se desempeñará como árbitro quien fuere designado conforme a lo dispuesto en el artículo 232 del Código Orgánico de Tribunales.”.

11) Modifícase el artículo 24°, pasando su actual inciso único a ser inciso segundo, agregándose el siguiente inciso primero:

“Al ejecutar el proyecto concesionado, el concesionario deberá dar cumplimiento a lo establecido en los planes regionales de desarrollo urbano, los planes reguladores comunales, intercomunales y metropolitanos en caso que estos existan.”

12) Sustitúyese el artículo 28, por el siguiente:

“Artículo 28.- La declaración de incumplimiento grave del contrato de concesión deberá ser solicitada, fundándose en alguna de las causales establecidas en el respectivo contrato o bases de licitación, por el Ministerio de Obras Públicas a la Comisión Arbitral establecida en el artículo 36 bis de esta ley.

Declarado el incumplimiento grave del contrato por la Comisión Arbitral, el Ministerio de Obras Públicas procederá a designar un interventor, que sólo tendrá las facultades

necesarias para velar por el cumplimiento del contrato de concesión, siéndole aplicables las normas del artículo 207, números 1 al 5 del Libro IV del Código de Comercio. Este interventor responderá de culpa levísima.

Dentro del plazo de 120 días, contado desde la declaración del incumplimiento grave, el Ministerio de Obras Públicas, previa aprobación del Ministerio de Hacienda, determinará si procederá a licitar públicamente el contrato de concesión por el plazo que le reste.

El proceso de licitación, en caso que se optare por ella, deberá efectuarse dentro del plazo de 90 días desde que se determine que se relicitará el contrato, y el monto recaudado producto de ella será de propiedad del concesionario original, sin perjuicio de lo señalado en el inciso sexto de este artículo. Las bases de la licitación deberán establecer los requisitos que habrá de cumplir el nuevo concesionario los que, en ningún caso, podrán ser más gravosos que los impuestos al concesionario original, salvo que, mediante pronunciamiento del Consejo de Concesiones, y en virtud de nuevos antecedentes, dichos requisitos se revelen insuficientes para acometer la obra. En el primer llamado a licitación, el mínimo de las posturas no podrá ser inferior a los dos tercios de la deuda contraída por el concesionario. A falta de interesados se efectuará una segunda licitación, sin mínimo, en un plazo de 90 días desde que se haya declarado desierta la primera licitación.

Si se determinare no licitar públicamente el contrato de concesión por el plazo que le reste, el Ministerio de Obras Públicas, sin perjuicio de lo señalado en el inciso sexto de este artículo, deberá pagar al concesionario el valor de las inversiones necesarias para la prestación del servicio, que efectivamente hayan sido realizadas por el concesionario, y que no hayan sido amortizadas, más los costos financieros normales del mercado pertinente a tales inversiones, debidamente acreditados, incluidos los reajustes e intereses devengados hasta el momento en que se haga efectivo el pago. El monto del pago será fijado por acuerdo entre el Ministerio de Obras Públicas y el concesionario, previa aprobación del Ministerio de Hacienda, dentro de los 60 días siguientes a la fecha en que se haya determinado la no relicitación del contrato. A falta de acuerdo, total o parcial, la determinación del monto controvertido del pago será llevado a la recomendación del Panel Técnico establecido en el artículo 36, dentro de los 10 días siguientes al vencimiento del plazo establecido para fijar el monto por mutuo acuerdo. Si la recomendación no fuese acogida por las partes, el monto será fijado por la Comisión Arbitral, conforme al procedimiento del artículo 36 bis, siempre que el concesionario requiera por escrito su intervención dentro de un plazo de 10 días contados desde la notificación de la recomendación del Panel Técnico. Si se produjere acuerdo en un monto parcial, la forma de pago de ese monto podrá ser acordada inmediatamente por escrito, previa aprobación del Ministerio de Hacienda, reservándose el conocimiento de lo disputado para la Comisión Arbitral. No habiéndose alcanzado

acuerdo, si el concesionario no recurriere al Panel Técnico, o a la Comisión Arbitral, dentro de los plazos establecidos en este inciso, se entenderá aceptado por el concesionario el monto más alto que el Ministerio de Obras Públicas le hubiere ofrecido en la forma contemplada en el Reglamento durante el curso de la negociación.

La declaración de incumplimiento grave hará exigibles los créditos que se encuentren garantizados con la prenda establecida en el artículo 43 de esta ley. Dichos créditos se harán efectivos sobre el producto de la licitación o sobre el pago que deba efectuar el Ministerio de Obras Públicas, según el caso, con preferencia a cualquier otro crédito.

En el caso que durante la intervención la sociedad concesionaria hubiere contratado créditos con la aprobación de los acreedores indicados en el inciso anterior, y dichos créditos fueren exigibles, ellos se harán efectivos en el producto de la licitación o en el pago antes referido con preferencia a los garantizados con la prenda especial de concesión de obra pública. En su caso, y luego de deducir los créditos señalados en este inciso, del producto de la licitación se descontarán además los gastos acreditados en que el Ministerio de Obras Públicas hubiere incurrido para la realización de la misma.”

13) Introdúcense los nuevos artículos 28 bis y 28 ter*:

“Artículo 28 bis.- Declarado el incumplimiento grave del contrato de concesión, conforme al artículo anterior, la respectiva sociedad concesionaria y sus personas relacionadas no podrán postular a licitaciones ni participar en una nueva concesión. Se entenderá por personas relacionadas con la sociedad concesionaria las referidas en el artículo 100 de la ley 18.045, salvo los parientes indicados en su letra c).

Se entenderán también como personas relacionadas con la sociedad concesionaria, aquellas que lo hayan sido en cualquier momento de los dos años anteriores a la fecha de solicitud de declaración de incumplimiento grave.

La inhabilidad de la sociedad concesionaria y de sus personas relacionadas regirá por 10 años, contados desde la fecha en que sea dictada la sentencia que declara el incumplimiento grave, en cuyo caso los recursos que se entablen en su contra no suspenderán el cómputo del plazo de la inhabilidad ni sus efectos.”.

“Artículo 28 ter.- Si el interés público así lo exigiere, el Presidente de la República, previo informe del Consejo de Concesiones y mediante decreto fundado del Ministerio de Obras Públicas, que deberá llevar, además, la firma del Ministro de

* En virtud de la incorporación, mediante una indicación en la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados, del nuevo artículo 28 ter, las menciones hechas inicialmente en el texto del proyecto de ley, aprobado por el Senado al artículo 28 bis, se entenderán hechas al artículo 28 ter, y corregidas en consecuencia.

Hacienda, podrá poner término anticipado a la concesión cuando un cambio de circunstancias hiciere innecesaria la obra o servicio para la satisfacción de las necesidades públicas, o demandare su rediseño o complementación de tal modo que las inversiones adicionales necesarias para adecuar la obra a las nuevas condiciones superen el veinticinco por ciento del presupuesto oficial de la obra. Esta potestad podrá ejercerse exclusivamente durante la etapa de construcción.

El decreto supremo que declare el término anticipado, señalará el plazo y condiciones en que el concesionario deberá hacer entrega de la obra al Ministerio de Obras Públicas.

El concesionario tendrá derecho a una indemnización equivalente al valor de las inversiones, que siendo necesarias para la prestación del servicio conforme al contrato, hayan sido efectivamente realizadas, excluidos los gastos financieros, llevado a valor futuro al momento en que se acuerde el pago. A ello, se adicionará un porcentaje del valor presente de los beneficios netos esperados del negocio concesionado, correspondiente a la fracción de la inversión del proyecto realizada por el concesionario hasta la fecha de término anticipado.

Al monto total del pago acordado, se sumarán los reajustes e intereses correspondientes hasta la fecha en que se haga efectivo este pago.

Para la determinación del valor futuro de las inversiones realizadas se considerará como tasa de descuento, la tasa de costo de capital ponderado relevante para el negocio de acuerdo con los criterios definidos al efecto en las bases de licitación. Para la determinación del valor presente de los beneficios netos esperados del negocio concesionado se utilizará la tasa de descuento ajustada, de tal forma que considere el riesgo en los flujos futuros inherentes a la concesión y su distribución en el tiempo. El procedimiento a aplicar y la correspondiente fórmula de cálculo se establecerán en las bases de licitación.

El monto de la indemnización será fijado por acuerdo entre el Ministerio de Obras Públicas y el concesionario, y aprobado por el Ministerio de Hacienda, dentro de los 60 días siguientes a la fecha de publicación del decreto respectivo.

A falta de acuerdo, total o parcial, sobre el monto de la indemnización o de cualquiera de sus factores de cálculo, la controversia será llevada a la recomendación del Panel Técnico establecido en el artículo 36, dentro de los 10 días siguientes al vencimiento del plazo establecido para fijar el monto por mutuo acuerdo. Si la recomendación no fuese acogida por las partes, la controversia será resuelta por la Comisión Arbitral, conforme al procedimiento del artículo 36 bis, siempre que el concesionario requiera por escrito su intervención dentro de un plazo de 10 días contados desde la notificación de la recomendación del Panel Técnico. Si se produjere acuerdo en un monto parcial, la forma de

pago de ese monto podrá ser acordada inmediatamente por escrito, reservándose el conocimiento de lo disputado para la Comisión Arbitral. No habiéndose alcanzado acuerdo, si el concesionario no recurriere al Panel Técnico, o a la Comisión Arbitral dentro de los plazos establecidos en este inciso, se entenderá aceptado por el concesionario el monto más alto que el Ministerio de Obras Públicas le hubiere ofrecido en la forma contemplada en el reglamento durante el curso de la negociación.

La terminación anticipada de la concesión hará exigibles los créditos garantizados con la prenda establecida en el artículo 43, los que se harán efectivos sobre la indemnización recibida por el concesionario con preferencia a cualquier otro crédito.

Cuando correspondiere, el Ministerio de Obras Públicas, previo informe del Consejo de Concesiones, determinará si el proyecto reformulado será nuevamente entregado en concesión o ejecutado en la forma establecida en el artículo 86 del decreto con fuerza de ley N° 850, del Ministerio de Obras Públicas, de 1998. Habiéndose puesto término anticipado a la concesión por un cambio de circunstancias que demandare su rediseño o complementación a través de inversiones adicionales que superen el veinticinco por ciento del presupuesto oficial de la obra, y siempre que el Ministerio de Obras Públicas resuelva ejecutarla dentro de los tres años siguientes a la fecha del término anticipado, el proyecto reformulado deberá entregarse en concesión mediante licitación pública.”.

14) Sustitúyese el artículo 29, por el siguiente:

“Artículo 29.- Las bases de licitación deberán indicar explícitamente los niveles de servicio exigidos para la etapa de explotación, sus respectivos indicadores y las sanciones.

Corresponderá al Ministerio de Obras Públicas, la inspección y vigilancia del cumplimiento por parte del concesionario de sus obligaciones, tanto en la fase de construcción como en la de explotación de la obra.

En caso de incumplimiento, el Ministerio podrá imponer al concesionario las sanciones y multas que el reglamento y las bases de licitación establezcan, sin perjuicio del derecho del concesionario para recurrir a los mecanismos a que se refiere el artículo 36 bis de esta ley.”.

15) Modifícase el artículo 30, de la siguiente forma:

a) Sustitúyase la expresión “conciliadora” por “*arbitral*”.

b) Reemplázase la referencia al artículo “36” por “36 bis”.

c) Elimínase el número 1, pasando los actuales números 2 y 3 a ser números 1 y 2, respectivamente.

16) Introdúcese el siguiente artículo 30 bis, nuevo:

“Artículo 30 bis.- Durante la vigencia del contrato de concesión, el Ministerio de Obras Públicas, a objeto de verificar la buena marcha de la concesión y el debido cumplimiento de las obligaciones del concesionario, podrá requerir de éste la entrega de la información de los subcontratos que haya celebrado para la ejecución de la obra y la prestación del servicio, e información cierta relativa a su contabilidad, gestión empresarial y sistemas de atención a usuarios. Los antecedentes recibidos deberán ser mantenidos bajo reserva. La negativa o demora injustificada en la entrega de los antecedentes requeridos y la entrega de información manifiestamente inexacta o no fidedigna se sancionarán con las multas establecidas en el Reglamento.

Asimismo, el Ministerio de Obras Públicas, mediante resolución fundada, podrá requerir al concesionario que efectúe, bajo apercibimiento de multas, auditorías para comprobar la veracidad y exactitud de las informaciones que se le hayan proporcionado. El auditor deberá ser aprobado por el Ministerio de Obras Públicas, y su contratación y financiamiento corresponderá al concesionario requerido.

Tan pronto tenga noticia de su ocurrencia, el concesionario deberá informar al Ministerio de Obras Públicas de cualquier hecho o circunstancia relevante que afecte o pueda afectar el normal desarrollo de las obras, en la fase de construcción, o bien la correcta prestación del servicio conforme con los niveles de servicio y estándares técnicos establecidos en las respectivas bases de licitación, en la fase de explotación. La infracción de esta obligación será sancionada con las multas establecidas en el Reglamento.”.

17) Agrégase, en el encabezado del Capítulo X, a continuación de la voz “Indemnizaciones”, la frase siguiente: “y *Resolución de Controversias*”.

18) Sustitúyese el artículo 36, por el siguiente:

“Artículo 36.- Las discrepancias de carácter técnico o económico que se produzcan entre las partes durante la ejecución del contrato de concesión, podrán someterse a la consideración de un Panel Técnico a solicitud de cualquiera de ellas.

El Panel Técnico, que no ejercerá jurisdicción, deberá emitir, de acuerdo con el procedimiento público establecido en el Reglamento, una recomendación técnica, debidamente fundada, dentro de un plazo de 30 días corridos, prorrogable por una vez, contado desde la presentación de la discrepancia. La recomendación será notificada a las partes y no tendrá carácter vinculante para ellas.

La recomendación del Panel no obstará a la facultad del concesionario para accionar posteriormente ante la Comisión Arbitral o la Corte de Apelaciones de Santiago, aunque la controversia recaiga sobre los mismos hechos. En tal caso, la recomendación podrá ser considerada por la Comisión Arbitral o la Corte de Apelaciones como un antecedente para la dictación de su sentencia.

Podrán someterse a la consideración del Panel Técnico las discrepancias que se produzcan en relación con:

1.- La evaluación técnica y económica de las inversiones realizadas por el concesionario, de su estado de avance, de sus costos y plazos, conforme a los niveles de servicios y estándares técnicos establecidos para la respectiva concesión.

2.- La determinación de la existencia de costos adicionales y sus causas económicas, técnicas o de gestión, o de otros hechos o circunstancias que técnicamente afecten o puedan afectar el normal desarrollo de las obras durante la etapa de construcción.

3.- La definición de que el valor de las inversiones haya sobrepasado alguno de los límites establecidos en los artículos 19, 20 y 28 ter de esta ley.

4.- La determinación de los efectos económicos que tendría en la concesión la realización de obras adicionales.

5.- La determinación técnica de la tasa de descuento, riesgo del negocio, costos financieros y demás factores económicos que sea necesario establecer para calcular las compensaciones económicas correspondientes al concesionario, en caso de terminación anticipada del contrato de concesión, de realización de obras adicionales o de cualquier otro evento que contemple la ley y que requiera de esos cálculos.

6.- Las demás discrepancias técnicas o económicas que las partes de un contrato de concesión tengan entre sí con motivo de la ejecución del contrato o de la aplicación técnica o económica de la normativa aplicable a dicho contrato y que, de común acuerdo, sometan a su consideración, así como las demás que indique la ley.

La presentación de una discrepancia ante el Panel Técnico referida a la dictación de una resolución del Ministerio de Obras Públicas, no suspenderá sus efectos.

El Panel Técnico podrá solicitar a los concesionarios y al Ministerio de Obras Públicas aquellos antecedentes que estime necesarios en relación a los aspectos técnicos y económicos de los contratos de concesión durante la etapa de construcción.

El Panel Técnico estará integrado por los siguientes profesionales, que deberán tener una destacada

trayectoria profesional o académica, en las materias técnicas, económicas o jurídicas del sector de concesiones de infraestructura, según el caso: dos abogados; dos ingenieros y un profesional especializado en ciencias económicas o financieras. Dichos profesionales no podrán estar, ni haber estado en los doce meses previos a su designación, relacionados con empresas concesionarias de obras públicas, sea como directores, trabajadores, asesores independientes, accionistas, o titulares de derechos en ellas o en sus matrices, filiales, coligantes o coligadas, o con empresas constructoras o de ingeniería subcontratistas de los concesionarios; ni podrán estar, ni haber estado en los doce meses previos a su designación, relacionados con el Ministerio de Obras Públicas, ser dependientes del mismo u otros servicios públicos o prestar servicios remunerados al Ministerio de Obras Públicas o a otros servicios públicos vinculados directa o indirectamente a la actividad de concesiones. Las inhabilidades e incompatibilidades establecidas en este inciso, se mantendrán respecto de cada integrante, hasta un año después de haber terminado su período.

Los integrantes del Panel Técnico serán nombrados por el Consejo de Alta Dirección Pública, establecido en la ley N°19.882, mediante concurso público de antecedentes, fundado en condiciones objetivas, transparentes y no discriminatorias. En el marco del concurso, el Consejo de Alta Dirección Pública deberá constatar la idoneidad de los profesionales elegidos y la ausencia de inhabilidades e incompatibilidades que les afecten. El concurso deberá cumplir con el procedimiento establecido en el Reglamento de esta ley y desarrollarse en un plazo máximo de 60 días corridos. El nombramiento de los integrantes así designados se efectuará mediante resolución del Ministerio de Obras Públicas.

Los integrantes del Panel Técnico, permanecerán seis años en sus cargos, y no podrán ser designados para períodos sucesivos. Su renovación se efectuará parcialmente cada tres años, empezando por los dos abogados. Las designaciones señaladas precedentemente y aquellas del inciso octavo, serán efectuadas en listas únicas por el Consejo de Alta Dirección Pública, con acuerdo de cuatro quintos de sus integrantes.

El Panel contará con un secretario abogado que tendrá las funciones que fije el Reglamento y será de dedicación exclusiva, pudiendo ejercer actividades académicas en universidades reconocidas por el Estado.

Una vez constituido, el Panel Técnico elegirá de entre sus integrantes al miembro que lo presidirá por los siguientes tres años. El presidente será de dedicación exclusiva, pudiendo ejercer actividades académicas en universidades reconocidas por el Estado. El quórum mínimo para sesionar será de tres de sus integrantes, a lo menos dos de los cuales no deberán ser abogados si se tratare de discrepancias generadas durante el período de construcción, y los acuerdos se adoptarán por simple mayoría, decidiendo el voto del presidente en caso de empate.

El Ministerio de Obras Públicas financiará los gastos de administración y funcionamiento del Panel Técnico y la mitad del monto de los honorarios de sus integrantes, incluyéndolos en las partidas correspondientes de la Ley de Presupuestos. La mitad restante de los honorarios señalados será solventada por los concesionarios regidos por esta ley, según la prorrata definida en el Reglamento. La remuneración mensual del Presidente corresponderá a una suma equivalente a ciento cincuenta unidades tributarias mensuales, más veinticinco unidades tributarias mensuales por cada sesión, con un tope total de trescientas unidades tributarias mensuales; la de los demás integrantes del Panel corresponderá a una suma mensual equivalente a cien unidades tributarias mensuales, más veinte unidades tributarias mensuales por cada sesión, con un tope total de doscientas unidades tributarias mensuales; y la de su secretario abogado corresponderá a una suma equivalente a ciento cincuenta unidades tributarias mensuales.

El Panel Técnico se constituirá y dictará las normas de su funcionamiento.”

19) Introdúcese el siguiente artículo 36 bis, nuevo:

“Artículo 36 bis.- Las controversias o reclamaciones que se produzcan con motivo de la interpretación o aplicación del contrato de concesión o a que dé lugar su ejecución, podrán ser llevadas por las partes al conocimiento de una Comisión Arbitral o de la Corte de Apelaciones de Santiago; el Ministerio de Obras Públicas sólo podrá recurrir ante la Comisión Arbitral una vez que se haya autorizado la puesta en servicio definitiva de la obra, salvo la declaración de incumplimiento grave a que se refiere el artículo 28, la que podrá ser solicitada en cualquier momento. Los aspectos técnicos o económicos de una controversia podrán ser llevados a conocimiento de la Comisión Arbitral, o de la Corte de Apelaciones, sólo cuando hayan sido sometidos previamente al conocimiento y recomendación del Panel Técnico.

La Comisión Arbitral estará integrada por tres profesionales universitarios, de los cuales al menos dos serán abogados y uno de éstos la presidirá. Los integrantes serán nombrados de común acuerdo por las partes a partir de dos nóminas de expertos, la primera de ellas compuesta por abogados y confeccionada al efecto por la Corte Suprema y la segunda, compuesta por profesionales designados por el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, mediante concurso público de antecedentes, fundado en condiciones objetivas, transparentes y no discriminatorias. En el marco del concurso, tanto la Corte Suprema como el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, deberán constatar la idoneidad de los profesionales elegidos y la ausencia de inhabilidades e incompatibilidades que les afecten.

El concurso deberá cumplir con el procedimiento establecido en el Reglamento de esta ley y desarrollarse en un plazo máximo de 60 días corridos.

Las nóminas de expertos estarán conformadas, la primera de ellas, por veinte abogados y, la segunda, por diez profesionales universitarios de áreas ligadas a la economía, la ingeniería o la construcción, y sólo podrán figurar y permanecer en ellas quienes tengan una destacada actividad profesional o académica en sus respectivas áreas de desempeño, acrediten a lo menos diez años de ejercicio profesional; y no estén relacionados con empresas concesionarias de obras públicas, sea como directores, trabajadores, asesores independientes, accionistas, o titulares de derechos en ellas o en sus matrices, filiales, coligantes o coligadas, o con empresas constructoras o de ingeniería subcontratistas de los concesionarios, ni haberlo estado en los doce meses previos a su designación. Asimismo, no podrán estar relacionados con el Ministerio de Obras Públicas, ser dependientes del mismo u otros servicios públicos o prestar servicios remunerados al Ministerio de Obras Públicas o a otros servicios públicos vinculados directa o indirectamente a la actividad de concesiones, ni haberlo estado en los doce meses previos a su designación. El Reglamento establecerá las formalidades para su nombramiento.

Las dos nóminas de expertos se renovarán parcialmente cada cinco años mediante nuevo concurso público de antecedentes, no pudiendo figurar ningún profesional en ella por más de quince años consecutivos o discontinuos, sin perjuicio de lo dispuesto en el inciso siguiente. A falta de acuerdo de las partes en uno o más integrantes, su nombramiento será efectuado por sorteo ante el secretario del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia de entre los candidatos incluidos en las nóminas.

Los integrantes de la Comisión deberán ser designados al inicio de la respectiva concesión y la Comisión a su vez deberá quedar constituida dentro de los 30 días siguientes a dicha designación. Sus integrantes permanecerán en el cargo durante toda la vigencia del respectivo contrato de concesión. No obstante, podrán ser reemplazados de común acuerdo, cuando ello sea necesario o se estime conveniente, o a solicitud de cualquiera de las partes, por una sola vez, siempre que hubieren transcurrido más de tres años desde la fecha de su nombramiento y no estuvieren conociendo de una reclamación. Ello, sin perjuicio de las inhabilidades e incapacidades sobrevinientes que pudieren afectar a alguno de los integrantes, en cuyo caso se aplicará para el nombramiento de su reemplazante el procedimiento establecido en el inciso anterior.

Los integrantes de la Comisión serán remunerados por el respectivo concesionario y el Ministerio de Obras Públicas, por partes iguales, en la forma y con los límites que establezca el Reglamento.

La Comisión, en cuanto se designen sus integrantes y se constituya, deberá determinar el modo en que se le formularán las reclamaciones y el mecanismo de notificación que ella empleará para poner en conocimiento de las partes las resoluciones

o decisiones que emita, y dictará las demás normas de procedimiento que estime pertinentes. Entre estas últimas se encontrarán las que regulen la audiencia de las partes y aquellas correspondientes a los mecanismos para recibir las pruebas y antecedentes que las partes aporten.

Salvo disposición en contrario de esta ley, las partes deberán formular sus reclamaciones a la Comisión dentro del plazo de dos años contados desde la puesta en servicio definitiva de la obra, si el hecho o ejecución del acto que las motiva ocurriese durante la etapa de construcción, y de dos años contados desde la ocurrencia del hecho o desde que hubieren tenido noticia del mismo si así se acreditare fehacientemente, si este ocurriese en etapa de explotación.

Sin perjuicio de lo anterior y de lo establecido en los artículos 28 y 28 ter, el plazo para reclamar contra resoluciones del Ministerio de Obras Públicas será de un año, el que se reducirá a 120 días en el caso de resoluciones que impongan multas, plazo que en todo caso se suspenderá por la interposición de los correspondientes recursos de reposición o jerárquico, hasta su resolución. Vencidos estos plazos prescribirá la acción.

Los acreedores prendarios de la prenda sin desplazamiento establecida en el artículo 43 de esta ley, serán admitidos en los procedimientos a que diere lugar el funcionamiento de esta Comisión, en calidad de terceros independientes.

Sometido un asunto a su conocimiento y hasta antes de la citación para oír sentencia, la Comisión podrá llamar a conciliación, de oficio o a solicitud de alguna de las partes, y proponer, oralmente o por escrito, bases de arreglo dentro de los 30 días corridos siguientes a aquél en que se notifique la resolución que llama a conciliación.

La Comisión Arbitral tendrá las facultades de árbitro arbitrador en cuanto al procedimiento y apreciará la prueba conforme a las reglas de la sana crítica, admitiendo además de los medios de prueba indicados en el artículo 341 del Código de Procedimiento Civil, cualquier otro medio, indicio o antecedente que, en concepto de la Comisión, sea apto para establecer los hechos sustanciales, pertinentes y controvertidos. La Comisión tendrá un plazo de 60 días hábiles, contado desde que se cite a las partes al efecto, para dictar sentencia definitiva con arreglo a derecho, la que será fundada, y deberá enunciar las consideraciones de hecho, de derecho, técnicas y económicas sobre cuya base se haya pronunciado.

La sentencia definitiva no será susceptible de recurso alguno.

La sentencia definitiva y todos los escritos, documentos y actuaciones de cualquier especie que se presenten o verifiquen en el curso del procedimiento, serán publicados en la forma que establezca el Reglamento.

En caso que se optare por recurrir ante la Corte de Apelaciones, según lo dispuesto en el inciso primero de este artículo, se aplicará el procedimiento establecido en los artículos 69 a 71 de la ley N° 18.840, Orgánica Constitucional del Banco Central de Chile, y a las siguientes disposiciones:

1.- No será exigible boleta de consignación.

2.- El traslado del recurso se dará al Director General de Obras Públicas.

Lo dispuesto en este artículo es sin perjuicio de las atribuciones del Poder Judicial y de la Contraloría General de la República.”.

20) Agrégase el siguiente artículo 36 ter, nuevo:

“Artículo 36 ter.- El concesionario sólo podrá solicitar la suspensión de los efectos del acto administrativo reclamado, ante la Comisión Arbitral desde que se encuentre constituida de conformidad con el artículo 36 bis, o ante la Corte de Apelaciones de Santiago, en su caso.

Dicha solicitud se tramitará con audiencia del Ministerio y para decretarla deberán existir motivos graves y calificados, debiendo acompañarse comprobantes que constituyan a lo menos presunción grave del derecho que se reclama.

Sin perjuicio de lo anterior, la Comisión Arbitral no podrá, en caso alguno, autorizar o disponer la paralización de la construcción de las obras o de la prestación del servicio por un plazo superior a sesenta días, sea directamente o mediante la suspensión de los efectos de un acto del Ministerio de Obras Públicas, a menos que existiere acuerdo entre las partes en cuanto a mantener dicha paralización.”.

21) Modifícase el artículo 37, de la siguiente forma:

a) Reemplázase, en el inciso primero, la expresión “conciliadora” por “*arbitral*”.

b) Sustitúyese el inciso tercero, por el siguiente:

“Autorizada la designación del interventor, se entenderá haber incumplimiento grave del contrato de concesión y se procederá según lo dispuesto en los incisos segundo y siguientes del artículo 28 de esta ley.”.

c) Elimínase el inciso quinto.

22) Modifícase el inciso segundo del artículo 38, de la siguiente forma:

a) Elimínase la oración “ni inferior a la mitad de dicho monto en segunda subasta”, y la coma (,) que la precede.

b) Sustitúyese la voz “tercera” por “segunda”.

23) Modifícase el artículo 39, de la siguiente manera:

a) Sustitúyese en el inciso primero del artículo 39, la expresión “a desarrollar áreas de servicio”, por la siguiente oración: “al desarrollo de áreas de servicio, a la provisión de equipamiento o a la prestación de servicios asociados”.

b) Agrégase, en el inciso segundo, entre las expresiones “toda obra pública,” y “salvo el caso”, la siguiente expresión: “la provisión de su equipamiento o la prestación de servicios asociados,”.

24) Sustitúyese el artículo 42° por el siguiente:

“Artículo 42.- Cuando el usuario de una obra dada en concesión no cumpla con el pago de su tarifa o peaje, el concesionario podrá cobrarlo judicialmente, reajustado según la variación del Índice de Precios al Consumidor, más los intereses máximos convencionales y las costas. Será competente para conocer del cobro judicial, de acuerdo al procedimiento establecido en la ley N° 18.287, el juez de policía local del territorio del domicilio del usuario. Se considerará usuario a la persona a cuyo nombre esté inscrito el vehículo y su domicilio será el anotado en el Registro de Vehículos Motorizados.

El juez, al condenar al pago en los términos señalados en el inciso anterior, aplicará al deudor una multa de 1,5 a 3 unidades tributarias mensuales. En caso de reincidencia, acreditada por cualquier medio fidedigno, el juez impondrá una multa de 3 a 10 unidades tributarias mensuales. Tratándose de reincidencias posteriores, el juez aplicará una multa de 11 a 20 unidades tributarias mensuales. Para los efectos de la reincidencia, se considerarán solamente las sentencias ejecutoriadas de condena dictadas en el período de 2 años anteriores a la fecha de inicio del respectivo proceso. Si las multas no fueren pagadas, se anotarán en el Registro de Multas de Tránsito no pagadas, en la forma, plazos y para todos los efectos que establece la ley N° 18.287.

Con todo, el deudor podrá eximirse de la aplicación de las multas dispuestas en el inciso precedente, si paga el monto efectivamente adeudado más los intereses corrientes y las costas a la concesionaria, antes de que los autos queden para fallo.

El cincuenta por ciento de estas multas ingresará al Fondo Común Municipal, pasando el cincuenta por ciento restante a beneficio de la municipalidad a que pertenezca el juzgado de policía local en que se hubiere sentenciado la condena.

En el juzgamiento de estas infracciones, constituirán medios de prueba las fotografías, filmaciones y cualquier otro medio técnico que el Ministerio de Obras Públicas hubiese autorizado para el control del incumplimiento de los pagos tarifarios.”

Artículo 2º.- Intercálase, en el inciso primero del artículo 118 bis de la ley Nº 18.290, Ley de Tránsito, las siguientes expresiones:

1) En la primera oración, intercálase entre las expresiones “dispositivo electrónico” y “u otro sistema”, la voz siguiente: “habilitado”.

2) En la segunda, intercálase entre las expresiones “sancionada” y “de conformidad”, la siguiente expresión: “con una multa de una unidad tributaria mensual y para todos los efectos se entenderá como una infracción grave”.

Artículo 3º.- Introdúcense las siguientes modificaciones en la ley Nº 18.287, sobre Procedimiento ante los Juzgados de Policía Local:

1) Modifícase el artículo 3º, de la siguiente forma:

a) Agrégase, en el inciso primero, a continuación del punto aparte (.), que pasa a ser punto seguido (.), la oración siguiente:

“Tratándose de la infracción a la prohibición establecida en el inciso primero del artículo 118 bis de la ley Nº 18.290, se procederá de conformidad con lo dispuesto en el artículo 43 bis de la presente ley.”.

b) Elimínase, en el inciso tercero, la oración que comienza con “Sin embargo” y concluye con “en un lugar visible de éste”.

2) Introdúcese el siguiente artículo 16 ter, nuevo:

“Art. 16 ter.- Tratándose de cobros judiciales de que conozca un Juez de Policía Local, el deudor podrá ponerle término hasta antes de la notificación de la sentencia definitiva que se dicte en dicha sede, mediante el pago del monto efectivamente adeudado más intereses y costas, el cual deberá consignarse en la cuenta corriente de dicho Tribunal, y el que le deberá ser entregado al acreedor sin más trámite.”.

3) Agrégase, en el artículo 22, el siguiente inciso quinto, nuevo, pasando los actuales incisos quinto, sexto y séptimo a ser incisos sexto, séptimo y octavo, respectivamente:

“Lo dispuesto en los incisos tercero y cuarto precedentes no regirá respecto de la infracción a la prohibición establecida en el inciso primero del artículo 118 bis de la Ley de Tránsito. Respecto de esta infracción se aplicará lo dispuesto en el artículo 43 bis de la presente ley.”.

4) Agrégase, en el inciso cuarto del artículo 24, entre la frase “lo enterará en su totalidad directamente al Fondo Común Municipal” y el punto seguido (.), la siguiente frase: “, a menos que se trate de multas impuestas por infracción a la prohibición establecida en el inciso primero del artículo 118 bis de la ley N° 18.290, en cuyo caso sólo enterará el 50% al Fondo Común Municipal, debiendo remitir el 50% restante a la Municipalidad donde tiene asiento el Juzgado de Policía Local que impuso la multa.”.

5) Introdúcese el siguiente artículo 43 bis, nuevo:

“Artículo 43 bis.- La infracción a la prohibición establecida en el inciso primero del artículo 118 bis de la ley N° 18.290, se someterá a las siguientes reglas:

1.- Los funcionarios autorizados que la sorprendan enviarán una constancia de la misma por medio de archivos digitales al Director de la Unidad de Administración y Finanzas o quien haga sus veces, de la Municipalidad respectiva, para efectos de su comunicación al infractor y su previo cobro en sede administrativa.

2.- El Director de la Unidad de Administración y Finanzas, comunicará la constancia al infractor, mediante carta certificada con su firma electrónica dirigida al domicilio que éste tenga anotado en el Registro de Vehículos Motorizados, o en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros o en otro registro que lleve el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Para estos efectos, se aplicará respecto del Director de la Unidad de Administración y Finanzas, lo dispuesto en los incisos cuarto y quinto del artículo 3° de esta ley. En esta comunicación deberá constar, a lo menos, la individualización de su destinatario y, si se supiere, el número de su cédula de identidad; la comunicación de la infracción que se le imputa y el lugar, día y hora en que se habría cometido, con indicación de la constancia referida en el numeral anterior; la placa patente y clase del vehículo involucrado; la multa que fuere legalmente procedente por dicha infracción; y, la posibilidad de concurrir a la Tesorería Municipal respectiva a pagar la multa correspondiente, reducido su valor en un 30%, dentro de quinto día de recibida la carta certificada.

3.- Si el infractor efectuare oportunamente el pago referido en el número 2 anterior, se entenderá que acepta la infracción y la imposición de la multa en los términos de los incisos tercero y cuarto del artículo 22 de esta ley, y la Municipalidad respectiva procederá, en relación con los fondos así recaudados, de conformidad a lo establecido en el N° 6 del inciso tercero del artículo

14 de la ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades. En caso contrario, el Director de la Unidad de Administración y Finanzas, pudiendo utilizar su firma electrónica, denunciará la infracción al tribunal competente, acompañando todos los antecedentes que obraren en su poder.

4.- Recibida la denuncia por el tribunal competente, éste citará al infractor en los términos previstos en el inciso tercero del artículo 3°, pudiendo utilizar tanto el Juez como el Secretario su firma electrónica, entendiéndose practicada esta diligencia cuando la respectiva carta certificada sea dejada en un lugar visible del domicilio del infractor. La denuncia se tramitará conforme a las reglas generales establecidas en esta ley.”.

Artículo 4°.- Introdúcense las siguientes modificaciones en el inciso primero del artículo 55 del Decreto N° 307 de 1978, del Ministerio de Justicia, que Fijó el Texto Refundido, Coordinado y Sistematizado de la Ley N° 15.231, sobre Organización y Atribuciones de los Juzgados de Policía Local:

1) Sustitúyese la voz “segundo” por “tercero”.

2) Agrégase, a continuación de la expresión “Fondo Común Municipal”, la oración siguiente: “o a éste y a la Municipalidad respectiva, según corresponda”.

Artículo 5°.- Agrégase en el N° 6 del inciso tercero del artículo 14 del Decreto con Fuerza de Ley N° 1, de 2006, que Fija el Texto Refundido, Coordinado, Sistematizado y Actualizado de la Ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, a continuación del punto aparte (.), que pasa a ser punto seguido (.), el siguiente texto:

“Con todo, tratándose de las multas impuestas por infracción a la prohibición establecida en el inciso primero del artículo 118 bis de la ley N° 18.290, sólo el cincuenta por ciento de lo recaudado ingresará al Fondo Común Municipal, pasando el cincuenta por ciento restante a beneficio municipal.”.

Artículo Primero Transitorio.- Las normas de esta ley no serán aplicables respecto de los contratos de concesión resultantes de procesos de licitación cuyas ofertas se hayan presentado con anterioridad a la entrada en vigencia de la misma, salvo a aquellos concesionarios, que dentro del plazo de los tres meses siguientes a esa fecha, opten por la aplicación de las normas de esta ley a sus respectivos contratos. Para esos efectos, los concesionarios y el Ministerio de Obras Públicas deberán suscribir un convenio complementario que fije los niveles de servicio y estándares técnicos correspondientes.

Podrán asimismo los concesionarios que lo deseen optar, dentro del mismo plazo, porque se les apliquen conjuntamente las normas contenidas en los artículos 36 y 36 bis de esta ley.

Con todo, respecto de las concesiones de aquellos concesionarios que no ejercieren la opción señalada en el inciso anterior, seguirán rigiendo las normas legales vigentes a la fecha del perfeccionamiento de los respectivos contratos de concesión, salvo las excepciones establecidas a continuación:

a) Sólo respecto de hechos acaecidos con posterioridad a la entrada en vigencia de esta ley, regirán las modificaciones introducidas por esta ley a la ley N° 18.290, Ley de Tránsito; a la ley N° 18.287, sobre Procedimiento ante los Juzgados de Policía Local; al decreto con fuerza de ley N° 1, de 2006, que fija el texto refundido, coordinado, sistematizado y actualizado de la ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades; y al decreto N° 307, de 1978, del Ministerio de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 15.231, sobre Organización y Atribuciones de los Juzgados de Policía Local.

b) Las normas contenidas en el inciso noveno del artículo 36 bis y en el artículo 36 ter del decreto con fuerza de ley 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, en su texto introducido por esta ley; en el primero de los casos, respecto de hechos acaecidos con posterioridad a la entrada en vigencia de esta ley; en el segundo de los casos, sólo respecto de aquellas solicitudes o reclamaciones sometidas al conocimiento de la Comisión Arbitral con posterioridad a la fecha de entrada en vigencia de la presente ley.

c) En caso de suscribirse convenios complementarios que impliquen un incremento de los niveles de servicio, estos convenios deberán contener explícitamente los nuevos niveles de servicio, estándares técnicos, o ambos, en su caso, y las sanciones correspondientes en caso de no cumplimiento.

Artículo Segundo Transitorio.- Durante los dos primeros años de vigencia de esta ley, el Ministerio de Obras Públicas soportará la totalidad de los costos correspondientes a los honorarios de los integrantes del Panel Técnico, monto que se reducirá a los dos tercios de estos honorarios durante el tercer año de vigencia de esta ley. En este último caso, corresponderá a los concesionarios de obras públicas regidos por esta ley financiar la diferencia, según la prorrata definida en el Reglamento.”.

Se designó Diputado Informante al señor **Jaime Quintana Hernández.**

SALA DE LA COMISIÓN, a 30 de abril de 2009.

Tratado y acordado, conforme se consigna en las actas de fechas 8, 12, 13, 15 y 20 de enero; 17 y 31 de marzo 7, 14 y 28 de abril de 2009, con la asistencia de los Diputados señores Hales, don Patricio (Presidente), Alvarado, don Claudio; Espinoza, don Fidel; García, don René Manuel, García-Huidobro, don Alejandro; Hernández, don Javier; Latorre, don Juan Carlos; Quintana, don Jaime; Monckeberg, don Cristián; Sabag, don Jorge; Uriarte, don Gonzalo; Venegas, don Mario, y Venegas, don Samuel.

Se adjunta al presente informe, un texto comparado que contiene los textos legales vigentes, el proyecto aprobado por el H. Senado, las modificaciones introducidas por la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones y el texto final aprobado por esta Comisión.

PATRICIO ÁLVAREZ VALENZUELA
Secretario de la Comisión.