INFORME DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, recaído en el proyecto de ley, en primer trámite constitucional, que modifica el artículo primero transitorio de la ley N° 20.410, para confirmar la vigencia inmediata de la norma que derogó la indemnización compensatoria por no pago de tarifa o peaje en obras concesionadas.

BOLETÍN Nº 8.861-09

_____

HONORABLE SENADO:

Vuestra Comisión de Obras Públicas tiene el honor de informaros respecto del proyecto de ley de la referencia, iniciado en Moción de la Honorable Senadora señora Alvear, de la cual se dio cuenta en sesión celebrada el día 2 de abril de 2013, oportunidad en que se dispuso su estudio por la Comisión de Obras Públicas.

A una o más de las sesiones en que se analizó esta iniciativa legal asistieron, además de los miembros de la Comisión, del Ministerio de Obras Públicas: la Ministra señora Loreto Silva, el Fiscal, señor Franco Devillaine, el Coordinador Legislativo, señor Luis Granier y el Asesor Normativo, señor Jorge Schleyer. Concurrieron, además, los asesores de la Honorable Senadora señora Soledad Alvear, señores Jorge Cash y Marcelo Drago.

- - -

Os hacemos presente que, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 127 del Reglamento de la Corporación, la Comisión discutió en general y en particular a la vez esta iniciativa de ley por tratarse de un proyecto de artículo único, y acordó, unánimemente, proponer al Excelentísimo señor Presidente que en la Sala sea considerado del mismo modo.

- - -

OBJETIVO DEL PROYECTO

Precisar que el texto vigente del artículo 42 de la Ley de Concesiones de Obras Públicas corresponde al de la norma sustitutiva contenida en la ley N° 20.410, evitando interpretaciones que atribuyen vigencia al texto así sustituido.

ANTECEDENTES

Para el debido estudio de este proyecto de ley, se han tenido en consideración, entre otros, los siguientes:

I.- ANTECEDENTES JURÍDICOS.-

1.- Decreto Supremo N° 900, del Ministerio de Obras Públicas, de 1996, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del Decreto con Fuerza de Ley N° 164, del Ministerio Obras Públicas, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas.

2. Ley N° 20.410, que modifica la Ley de Concesiones de Obras Públicas y otras normas que indica.

II.- ANTECEDENTES DE HECHO.-

La Moción que da origen a la presente iniciativa señala que mediante la ley N° 20.410 se sustituyó el artículo 42 de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, eliminándose la indemnización compensatoria a favor del concesionario a que estaba sujeto quien era condenado al pago de la tarifa o peaje en una vía concesionada, que era equivalente al mayor valor resultante de aplicar dos unidades tributarias mensuales o cuarenta veces el monto de lo no pagado.

Agrega que el nuevo contenido del artículo estableció un sistema más favorable para los usuarios de autopistas concesionadas, pero que algunos jueces de policía local han interpretado que es potestad de la empresa concesionaria el hacer aplicable la nueva disposición, basados en el tenor del artículo primero transitorio de la referida ley N° 20.420.

Señala que tal interpretación no atiende a la letra ni el espíritu de la ley N° 20.410, e indica que el texto y la historia del establecimiento la ley son claras en el sentido que el nuevo artículo 42 regiría in actum, no siéndole extensiva la vigencia condicional que para algunas de las disposiciones de la ley contempló el artículo primero transitorio.

Expresa que como resultado de la tramitación que tuvo la iniciativa, la sustitución del artículo 42 quedó incluida dentro de un proyecto que modificaba los procedimientos de asignación de concesiones y otros elementos de naturaleza muy diversa, para los que se consideró una disposición transitoria que reconocía la opción de los concesionarios de acogerse a la nueva regulación o de mantener el régimen vigente al momento de presentar sus ofertas. Agrega que claramente esa opción apuntaba a materias concesionales, procedimentales y contractuales que no dicen relación con el artículo 42 que versa sobre indemnizaciones compensatorias o multas a que está sujeto el usuario que no paga la tarifa por el uso de una vía concesionada.

Afirma que en cada ocasión que se ha recurrido ante la Corte de Apelaciones, por haberse aplicado la antigua disposición del artículo 42, ella ha señalado que corresponde considerar la nueva normativa y no el texto anterior ya sustituido, pues la disposición no discurre sobre una de aquellas materias cuyo régimen era optativo aceptar por parte de los concesionarios.

Finalmente indica que el solo hecho de plantearse dudas entre algunos jueces sobre la norma aplicable provoca dificultades y malestar entre una enorme cantidad de usuarios del sistema concesionado, que sienten la amenaza de ver multiplicadas sus eventuales deudas hasta en cuarenta veces, situación que se desea corregir mediante la presente iniciativa.

DISCUSIÓN EN GENERAL Y EN PARTICULAR

El texto del proyecto propuesto en la Moción es el que sigue:

“Modifíquese el artículo Primero Transitorio de la Ley 20.410 de la siguiente forma:

Agréguese un nuevo comienzo del artículo con la siguiente frase: "A excepción de las modificaciones al artículo 42, que regirá in actum,”.”.

Para una adecuada ilustración de la materia cabe tener presente que el tenor del artículo primero transitorio de la ley N° 20.410 es el siguiente:

“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, sobre que versan los numerales 17) y 18) del artículo 1° 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 que introduce este cuerpo legal a la ley Nº 18.290, de Tránsito; a la ley Nº 18.287, sobre Procedimiento ante los Juzgados de Policía Local; al decreto con fuerza de ley Nº 1, del Ministerio del Interior, de 2006, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley Nº 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, y al decreto Nº 307, del Ministerio de Justicia, de 1978, 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 Nº 900, del Ministerio de Obras Públicas, de 1996, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley Nº 164, del Ministerio de Obras Públicas, de 1991, 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, 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.”.

- - -

Al iniciar el estudio de esta iniciática legal vuestra Comisión tuvo presente que el Mensaje N° 358/355, que originó la ley N° 20.410, al explicar su contenido expresamente indicó que contemplaba modificaciones al sistema de cobro de tarifas por el uso de vías concesionadas para fortalecer su funcionamiento práctico, estableciendo procedimientos eficaces y sanciones proporcionales a los hechos infraccionales, y que para los usuarios morosos del sistema TAG proponía reemplazar la indemnización compensatoria a favor de la concesionaria, que ascendía a cuarenta veces el monto de lo adeudado.

Agregaba el Mensaje que coincidía en ese sentido con las modificaciones propuestas por los Honorables Senadores señora Alvear y señores Frei Ruiz-Tagle y Naranjo en mociones que se tramitaban refundidas en el Senado, y que también recogía el contenido de una moción, de los Honorables Senadores señores Gómez y Horvath, que plantea el término del procedimiento de cobro seguido en el Juzgados de Policía Local ante el pago de lo efectivamente adeudado, más intereses y costas.

El citado Mensaje finalmente expresaba que la iniciativa consideraba un régimen transitorio en virtud del cual las modificaciones no serían aplicables a los concesionarios existentes antes de la dictación de la ley o que habían presentado sus ofertas en forma previa a la misma, a menos que se acogieran al nuevo régimen y celebraren los respectivos convenios complementarios. Sin embargo, el propio Mensaje hacía presente que “el proyecto prevé la aplicación inmediata de algunas normas a los contratos de concesión vigentes, tales como:”… “el artículo 42 de la Ley de Concesiones y las normas relacionadas con la infracción al artículo 118 bis de la ley N° 18.290, de Tránsito.”.

A continuación vuestra Comisión escuchó al asesor de la Honorable Senadora Alvear señor Cash, quién solicitó dar a conocer los motivos tenidos en vista por su autora al presentar su iniciativa. Después de reiterar los fundamentos expuestos en la Moción indicó que ante las diferentes y contradictorias interpretaciones que de la ley hacen distintos juzgados de policía local, fenómeno que ha conocido la opinión pública, la Honorable Senadora ha propuesto una solución legislativa que recoja y aclare, en forma indubitada, cual fue el espíritu tenido en vista por el legislador al aprobar la ley N° 20.410, mediante una fórmula que sin duda puede perfeccionarse con ocasión de su discusión en la Comisión.

De esta forma, agregó, se busca dar certeza jurídica a los usuarios de las vías concesionadas y evitar que los propietarios de vehículos sigan siendo condenados al pago de sumas millonarias por el no pago de las tarifas, por montos que no guardan relación con lo efectivamente incumplido debido a una interpretación de la ley que, además, puede terminar generando desconfianza en las resoluciones de los tribunales

y descrédito del legislador, en cuanto se indica erróneamente que la ley no sería clara sobre el particular.

La señora Ministra de Obras Públicas expresó que al presentarse a trámite legislativo el proyecto que originó la ley N° 20.410, el Ejecutivo de la época proponía la sustitución del artículo 42 de la Ley de Concesiones de Obras Públicas y, en una disposición transitoria, expresamente señalaba que dicha enmienda regiría desde el momento de la publicación de la ley, sin que ella fuera parte del régimen que sería optativo adoptar para las concesiones ya existentes.

Sin embargo, agregó, producto del trámite legislativo la sustitución del artículo 42 y su referencia en el artículo transitorio se retiraron de la iniciativa para ser incorporada en mociones parlamentarias sobre la materia que ya estaban en trámite. Posteriormente, en el trámite de Comisión Mixta, en atención a que la iniciativa del Ejecutivo se encontraba en una etapa más avanzada, sus integrantes acordaron reincorporar la sustitución del artículo 42 con la redacción con que en definitiva fue aprobado, sin que expresamente se repusiera la mención que en el artículo primero transitorio se hacía del referido artículo como una de aquellas disposiciones de vigencia inmediata. Sin perjuicio de lo anterior, prosiguió, el Ejecutivo estima plenamente vigente y aplicable el actual texto del referido artículo 42, lo que resulta concordante con la historia fidedigna del establecimiento de la ley.

Finalmente coincidió con el propósito del proyecto en informe y manifestó el respaldo del Ejecutivo a la iniciativa, que estimó posible perfeccionar durante su discusión para precaver, en cuanto sea posible, nuevas interpretaciones contrapuestas que en definitiva desacreditan el funcionamiento de las concesiones viales.

Por su parte, el señor Fiscal del Ministerio de Obras Públicas estimó preferible aclarar en una nueva disposición la plena vigencia del artículo 42, en forma nítida y precisa, evitando modificar la disposición transitoria cuyo sentido podría encontrarse superado, debido a que tal norma establecía un plazo de tres meses para que los concesionarios ejercieran la opción que contempló, lapso ya largamente transcurrido.

El Honorable Senador señor Escalona expresó su acuerdo con el sentido de la moción y estimó procedente despachar la iniciativa a la brevedad, ya que la misma soluciona las dificultades surgidas respecto de las enmiendas que el legislador introdujo al citado artículo 42 con el propósito de evitar prácticas abusivas, respecto de quienes deben el pago por el uso de las vías concesionadas, y de asegurar, al mismo tiempo, que las empresas concesionarias puedan cobrar lo que realmente se les adeuda, sin perjuicio de la eventual sanción de los evasores.

El Honorable Senador señor García-Huidobro manifestó su acuerdo con la iniciativa en atención a que soluciona los problemas derivados de la diversa interpretación que han realizado los jueces al conocer de la materia, pese a que se trata de un problema que se entendía superado con la dictación de la ley N° 20.410. Además, con el propósito de dar celeridad a su despacho, solicitó a los representantes del Ejecutivo consensuar una propuesta que satisfaga el propósito de la autora y evite nuevas dudas interpretativas.

En la próxima sesión en que vuestra Comisión consideró esta iniciativa, el Coordinador Legislativo del Ministerio de Obras Públicas presentó la siguiente propuesta de dicha Secretaria de Estado:

“Agréguese el siguiente Artículo 42 bis al decreto N° 900, del Ministerio de Obras Públicas, del año 1996, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley N° 164, del Ministerio de Obras públicas, de 1991, Ley de concesiones de Obras públicas:

ARTÏCULO 42 bis. Respecto de hechos acaecidos con posterioridad a la entrada en vigencia de la ley 20.410, regirán las normas contenidas en el artículo 42 anterior; las modificaciones introducidas por la misma ley a la ley N° 18.290, de Tránsito; a la ley N° 18.287, sobre Procedimiento ante los Juzgados de Policía Local; al decreto con fuerza de ley N° 1, del Ministerio del Interior, de 2006, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, y al decreto N° 307, del Ministerio de Justicia, de 1978, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 15.231, sobre Organización y Atribuciones de los Juzgados de Policía Local.

Elimínese la letra a) del Artículo primero transitorio de las ley 20.410, del año 2010.”.

Al explicar esta proposición, expresó que la moción en debate tiene la finalidad de terminar con interpretaciones contradictorias, particularmente entre los Juzgados de Policía Local y las Cortes de Apelaciones, respecto del monto de las multa que corresponde aplicar a los usuarios que se desplazan por las vías concesionadas sin el TAG o sin pagar la tarifa respectiva al concesionario.

Agregó que las contrapuestas interpretaciones dicen relación con el monto de la multa vigente que consagra el artículo 42 de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, norma cuyo texto fue reemplazado en virtud de la ley N° 20.410 que contempló una nueva disposición que rebajó su monto. Señaló que en la norma reemplazada la multa equivalía al mayor valor resultante de aplicar dos unidades tributarias mensuales o cuarenta veces el pago incumplido, y que la nueva disposición

estableció que la multa sería equivalente a cinco veces el monto de lo condenado, que corresponde a lo adeudado más intereses y costas, lo que llega a quince veces en caso de reincidencia, con un tope de veinte unidades tributarias mensuales. Además, la nueva disposición permite eximirse del pago de la multa si el deudor paga al concesionario lo efectivamente adeudado más intereses corrientes y costas, antes que los autos queden para fallo.

Indicó que el problema parece tener su origen en que la ley N° 20.410, que contiene múltiples modificaciones, en un artículo transitorio contempló la opción de las concesionarias para que en el plazo de tres meses de su entrada en vigencia adhirieran al nuevo régimen o se mantuvieran bajo el sistema antes vigente, sin que ninguna concesionaria se acogiera a la nueva normativa.

Respecto de esa norma transitoria se generó una jurisprudencia contradictoria debido a que algún juez aplicaba la norma antigua suponiendo que su vigencia dependía de que el concesionario optara por el nuevo régimen y otros fallaban de acuerdo a la nueva disposición entendiendo que es de vigencia inmediata, produciéndose una disparidad de criterios que afecta la certeza jurídica que debiera existir para los usuarios de vías concesionadas.

En ese contexto surge esta moción con el propósito de aclarar por vía legislativa que el artículo 42, que contiene la multa aplicable a los infractores, operó desde el momento de la publicación de la ley.

Indicó que, como se señalara en una sesión anterior de la Comisión, el Ejecutivo comparte el fondo y los fundamentos de la iniciativa, sin perjuicio de estimar que la forma más apropiada no es modificar una norma transitoria de la ley N° 20.410, que contemplaba un plazo de tres meses para surtir sus efectos, y que ya parece inoperante.

Señaló que la letra a) del artículo primero transitorio de la referida ley indicó que las modificaciones introducidas a las leyes de Tránsito, de Procedimiento ante los Juzgados de Policía Local y de Municipalidades, operarían desde el momento de publicación de la ley, y que el Ejecutivo propone modificar directamente la Ley de Concesiones de Obras Públicas incorporando un artículo 42 bis, nuevo, que reiterando lo ya expresado en la citada letra a) mencione expresamente al artículo 42 entre aquellas disposiciones cuya vigencia se iniciaba desde la publicación de la ley N° 20.410.

A continuación, el Honorable Senador señor Sabag expresó que es de común ocurrencia que la interpretación de una norma, por parte de las diversas autoridades que deben aplicarla genere

resultados distintos y a veces contradictorios, pero que en este caso tiene perfecta claridad del sentido que la aprobación de la ley N° 20.410 tuvo para el legislador.

En efecto, agregó, el artículo 42 se sustituyó para eliminar la multa de hasta cuarenta veces que contemplaba, que resultaba excesiva y producía abusos para los usuarios y que, por otra parte, constituía un ingreso no considerado al momento de presentarse a una concesión, ya que la actividad y negocio del concesionario está determinado por el cobro de tarifas por circular por las vías que atiende, y cuya recaudación se protege adecuadamente en la ley. Agregó que los ingresos derivados del cobro de multas por montos infinitamente superiores a lo realmente adeudado por los evasores no es un elemento que determine el ingreso al sistema de concesiones, en que el inversionista proyecta su negocio teniendo presente los ingresos que originará el pago de una tarifa por sus servicios.

Después de analizar la disposición propuesta por el Ejecutivo vuestra Comisión, para precaver que la supresión de la letra a) del artículo primero transitorio de la ley N° 20.410 origine alguna nueva interpretación que altere el propósito tenido en vista para legislar, acordó no modificar la norma transitoria de la ley N° 20.410, respecto de todo lo cual concordaron los integrantes presentes de vuestra Comisión, y coincidieron los representantes del Ejecutivo y el asesor presente de la autora de la moción, de todo lo cual se solicitó dejar constancia.

Cerrado el debate el señor Presidente de la Comisión sometió a votación en general y en particular a la vez la iniciativa, con la siguiente redacción:

PROYECTO DE LEY

“Artículo único.- Introdúcese la siguiente modificación al decreto Nº 900, del Ministerio de Obras Públicas, de 1996, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley N° 164, del Ministerio de Obras Públicas, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas:

Agrégase el siguiente Artículo 42 bis, nuevo:

“Artículo 42 bis.- Respecto de hechos acaecidos con posterioridad a la entrada en vigencia de la ley N° 20.410, regirán las modificaciones introducidas por ese cuerpo legal al artículo 42 de esta ley; a la ley N° 18.290, de Tránsito; a la ley N° 18.287, sobre Procedimiento ante los Juzgados de Policía Local; al decreto con fuerza de ley N° 1, del Ministerio del Interior, de 2006, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de

Municipalidades, y al decreto N° 307, del Ministerio de Justicia, de 1978, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 15.231, sobre Organización y Atribuciones de los Juzgados de Policía Local.”.”.

Puesto en votación el proyecto de ley en la forma antes indicada, fue aprobado, en general y en particular, por la unanimidad de los miembros presentes de vuestra Comisión, Honorables Senadores señores Camilo Escalona Medina, Alejandro García-Huidobro Sanfuentes y Hosain Sabag Castillo.

- - -

TEXTO DEL PROYECTO

En conformidad con los acuerdos adoptados, vuestra Comisión de Obras Públicas tiene a honra proponeros aprobar el proyecto de ley en informe, en general y particular, en los siguientes términos:

PROYECTO DE LEY

“**Artículo único**.- Introdúcese la siguiente modificación al decreto Nº 900, del Ministerio de Obras Públicas, de 1996, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del decreto con fuerza de ley N° 164, del Ministerio de Obras Públicas, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas:

Agrégase el siguiente Artículo 42 bis, nuevo:

“Artículo 42 bis.- Respecto de hechos acaecidos con posterioridad a la entrada en vigencia de la ley N° 20.410, regirán las modificaciones introducidas por ese cuerpo legal al artículo 42 de esta ley; a la ley N° 18.290, de Tránsito; a la ley N° 18.287, sobre Procedimiento ante los Juzgados de Policía Local; al decreto con fuerza de ley N° 1, del Ministerio del Interior, de 2006, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 18.695, Orgánica Constitucional de Municipalidades, y al decreto N° 307, del Ministerio de Justicia, de 1978, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la ley N° 15.231, sobre Organización y Atribuciones de los Juzgados de Policía Local.”.”.

Acordado en sesiones celebras los días 10 de abril y 12 de junio, ambos de 2013, con asistencia de los Honorables Senadores señores Camilo Escalona Medina, Alejandro García-Huidobro Sanfuentes (Presidente), Antonio Horvath Kiss y Hosain Sabag Castillo.

Sala de la Comisión, a 18 de junio de 2013.

JUAN PABLO DURÁN G.
Secretario

RESUMEN EJECUTIVO

INFORME DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, ACERCA DEL PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA EL ARTÍCULO PRIMERO TRANSITORIO DE LA LEY N° 20.410, PARA CONFIRMAR LA VIGENCIA INMEDIATA DE LA NORMA QUE DEROGÓ LA INDEMNIZACIÓN COMPENSATORIA POR NO PAGO DE TARIFA O PEAJE EN OBRAS CONCESIONADAS.

(Boletín Nº 8.861-09)

I. OBJETIVO DEL PROYECTO PROPUESTO POR LA COMISIÓN: Precisar que el texto vigente del artículo 42 de la Ley de Concesiones de Obras Públicas corresponde al de la norma sustitutiva contenida en la ley N° 20.410, evitando interpretaciones que atribuyen vigencia al texto así sustituido.

II. ACUERDO: aprobado en general y en particular, por la unanimidad de los miembros presentes de la Comisión (3x0).

III. ESTRUCTURA DEL PROYECTO APROBADO POR LA COMISIÓN: consta de artículo único.

IV. NORMAS DE QUÓRUM ESPECIAL: no tiene.

V. URGENCIA: no tiene.

VI. ORIGEN INICIATIVA: Senado. Moción de la Honorable Senadora señora Alvear.

VII. TRÁMITE CONSTITUCIONAL: primero.

VIII. INICIO TRAMITACIÓN EN EL SENADO: 2 de abril de 2013.

X. TRÁMITE REGLAMENTARIO: primer informe, en general y particular. Pasa a la Sala.

XI. LEYES QUE SE MODIFICAN O QUE SE RELACIONAN CON LA MATERIA: 1.- Decreto Supremo N° 900 del Ministerio de Obras Públicas de 1996, que fija el texto refundido del Decreto con Fuerza de Ley N° 164, del Ministerio Obras Públicas, de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas; 2.- Ley N° 20.410, que modifica la Ley de Concesiones de Obras Públicas y otras normas que indica.

Valparaíso, 12 de junio de 2013.

JUAN PABLO DURAN G.
Secretario