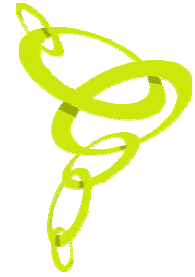


INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN DE LA
INFRAESTRUCTURA REGIONAL SURAMERICANA
IIRSA



SISTEMA DE CONCESIONES DE CHILE Y SU DESARROLLO FUTURO

CAMILO SANCHEZ D
COORDINADOR AREA TECNICA
DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS - CHILE





Agenda

- Contexto y Origen del Sistema
- Marco Jurídico
- Fortalezas del Sistema
- Ciclo de Vida de un Proyecto
- Principales Conclusiones



Contexto

- Iniciada la **década del noventa** nuestro país comenzó a evidenciar un **crecimiento económico más sostenido y un considerable aumento de la inversión Estatal en políticas sociales**. No obstante, en la medida que Chile abría nuevamente sus puertas a los exigentes mercados internacionales y crecían las oportunidades para cada chileno, aquel impulso modernizador se enfrentaba a la **precaria infraestructura pública existente** entonces.
- Aquella dificultad inicial y la necesidad de orientar los recursos públicos a nuevas áreas de inversión social, llevó al Estado de Chile a poner práctica un **innovador sistema de Concesiones, sustentado en una Alianza Público-Privada que permitiría inicialmente desarrollar importantes planes de conectividad vial y aeroportuaria**. A través de esta vía, por primera vez se hacía partícipe al sector privado en los procesos de inversión, mantención y explotación de grandes obras públicas, por medio de un procedimiento que permitía al **sector privado financiar obras económicamente rentables, recuperando su inversión a través del cobro directo de una tarifa a los usuarios**.

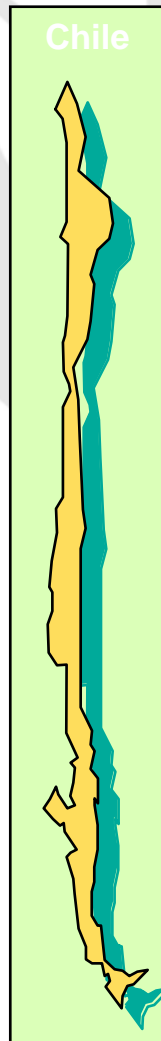


Contexto

- Amparado en la **Ley de Concesiones de Obras Públicas, promulgada en 1996** y con el acuerdo amplio de los sectores políticos del país, esta modalidad permitió al Ministerio de Obras Públicas (MOP), **otorgar en concesión toda obra fiscal y, en caso que la obra a concesionar fuese competencia de otro organismo del Estado, delegar a esta Cartera, mediante convenio mandato, la facultad de concesionarla.** Esta visión consensuada y la confianza demostrada en el modelo por importantes consorcios nacionales y extranjeros, consolidarían definitivamente al Sistema de Concesiones, y con él, la posibilidad de situar a nuestro país a la vanguardia en el desarrollo de infraestructura pública.
- Hoy Chile enfrenta a la oportunidad única de **materializar trascendentales obras de infraestructura pública y la posibilidad de proyectar una estrategia de integración territorial, de conexión internacional** y de transformar nuestros centros urbanos, convirtiéndolos en ciudades más amigables y con una mejor calidad de vida para cada uno de los chilenos.



Contexto



REQUERIMIENTOS DE DESARROLLO DE:

• Caminos y Carreteras	4.250
• Vialidad Urbana	2.000
• Tratamiento de Aguas	1.480
• Riego	370
• Puertos	450
• Ferrocarriles	470
• Aeropuertos	100
• Aguas Lluvias	200
• Agua Potable	950
• Equipamiento Comunitario	810

Estimación del Déficit de Inversión en Infraestructura (Inicios Década de los 90):

US\$ 11.080 millones



Marco Jurídico

GENERAL

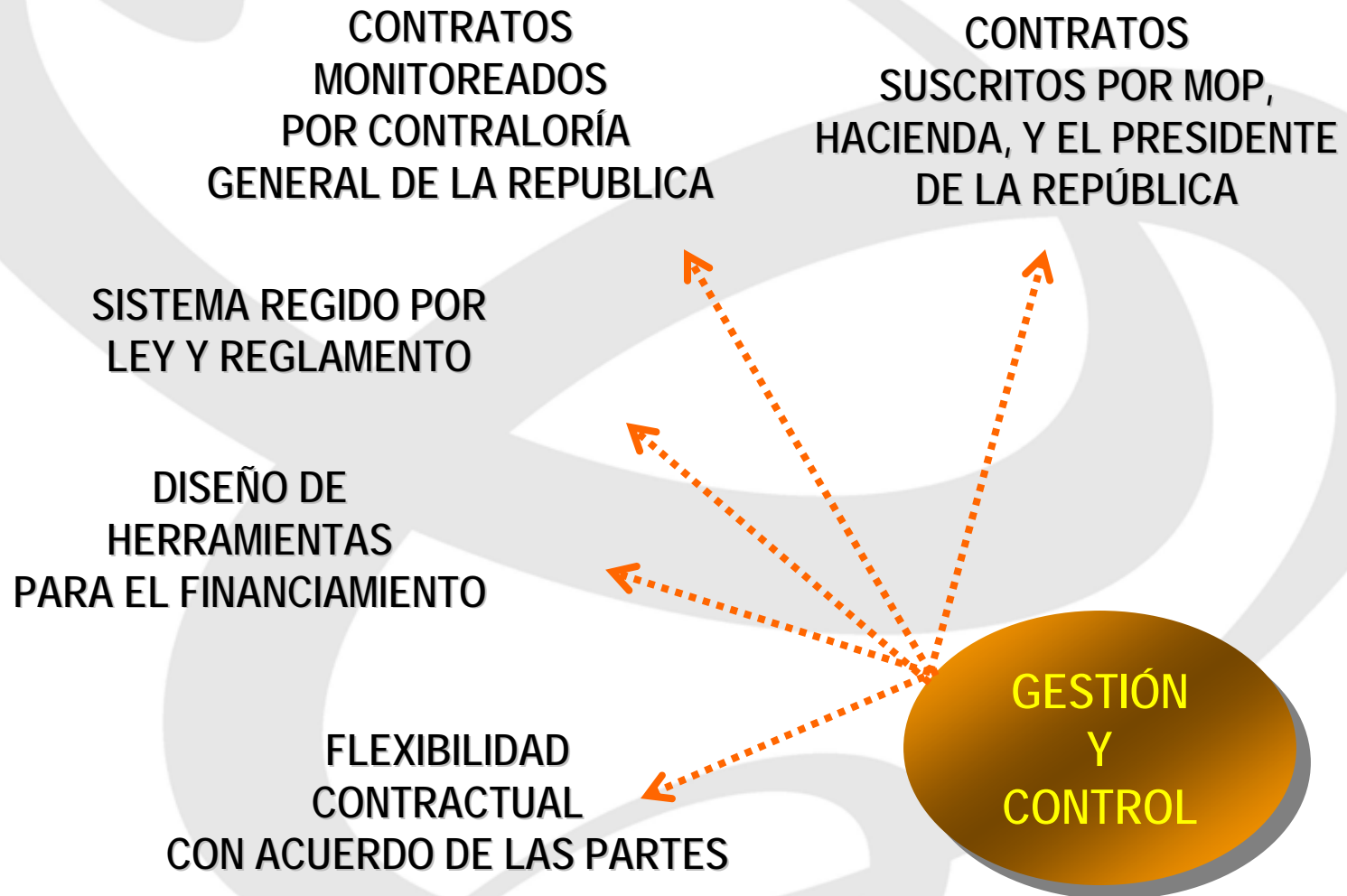
- **Ley Orgánica del Ministerio de Obras Públicas**
- **Ley y Reglamento de Concesiones de Obras Públicas**

PARTICULAR

- **Bases de Licitación y Circulares Aclaratorias**
- **Oferta Técnica y Económica del Concesionario**
- **Decreto Supremo de Adjudicación**



Fortalezas del Sistema





Fortalezas del Sistema

- **Resolución de Controversias a través de un sistema de Comisión Conciliadora**
- **Protección al Acreedor, posibilidades y estructura de prendas.**
- **Asignación de riesgos en cada etapa de la Concesión**

Licitación

Construcción

Explotación

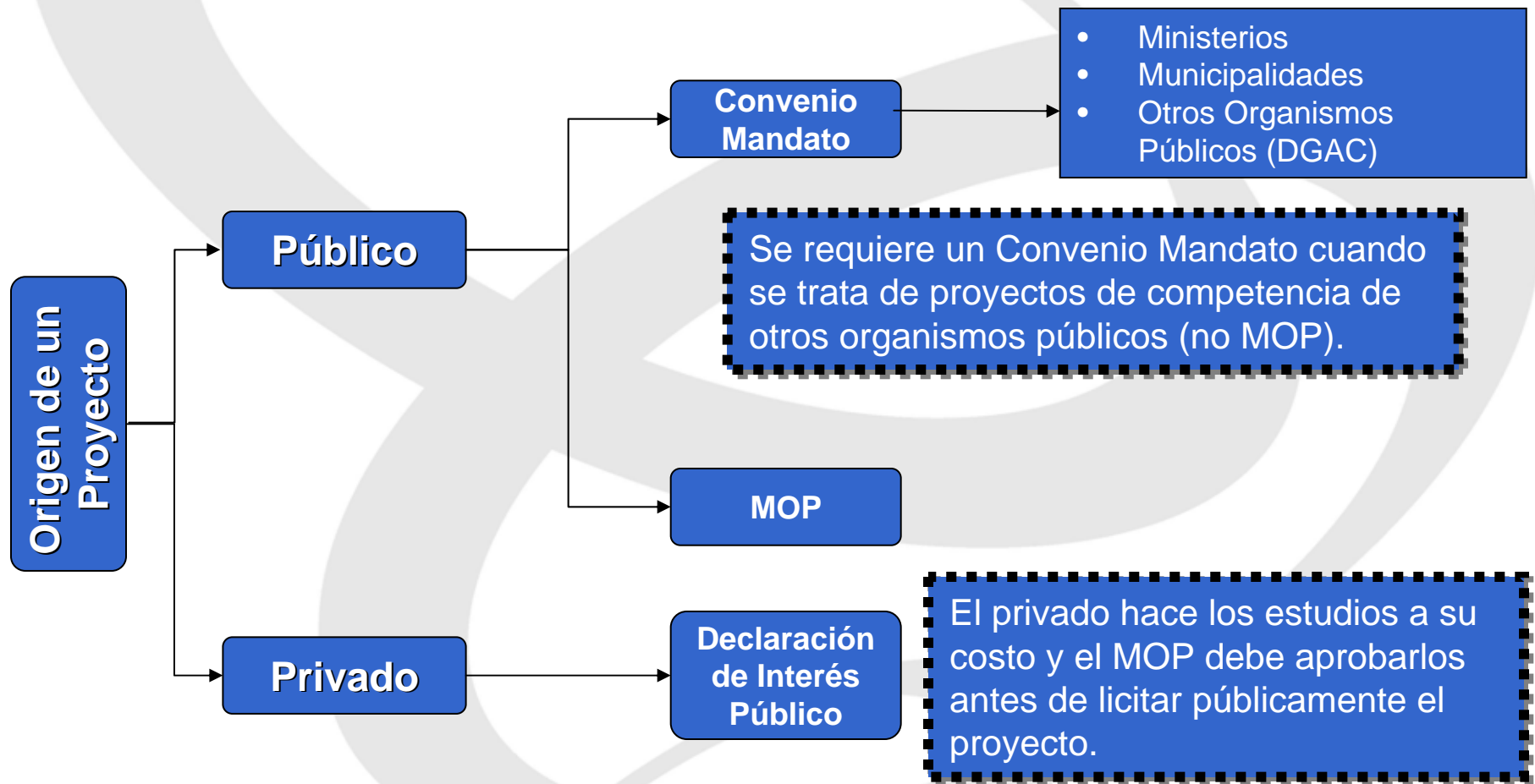


Principales elementos distintivos

- **Requisitos de capital mínimos exigidos a las Sociedades Concesionarias.**
- **Seguros contra daños a terceros y Seguros por Catástrofe.**
- **Procedimientos para la actualización de estándares de servicios en la etapa de explotación**



Origen de los proyectos



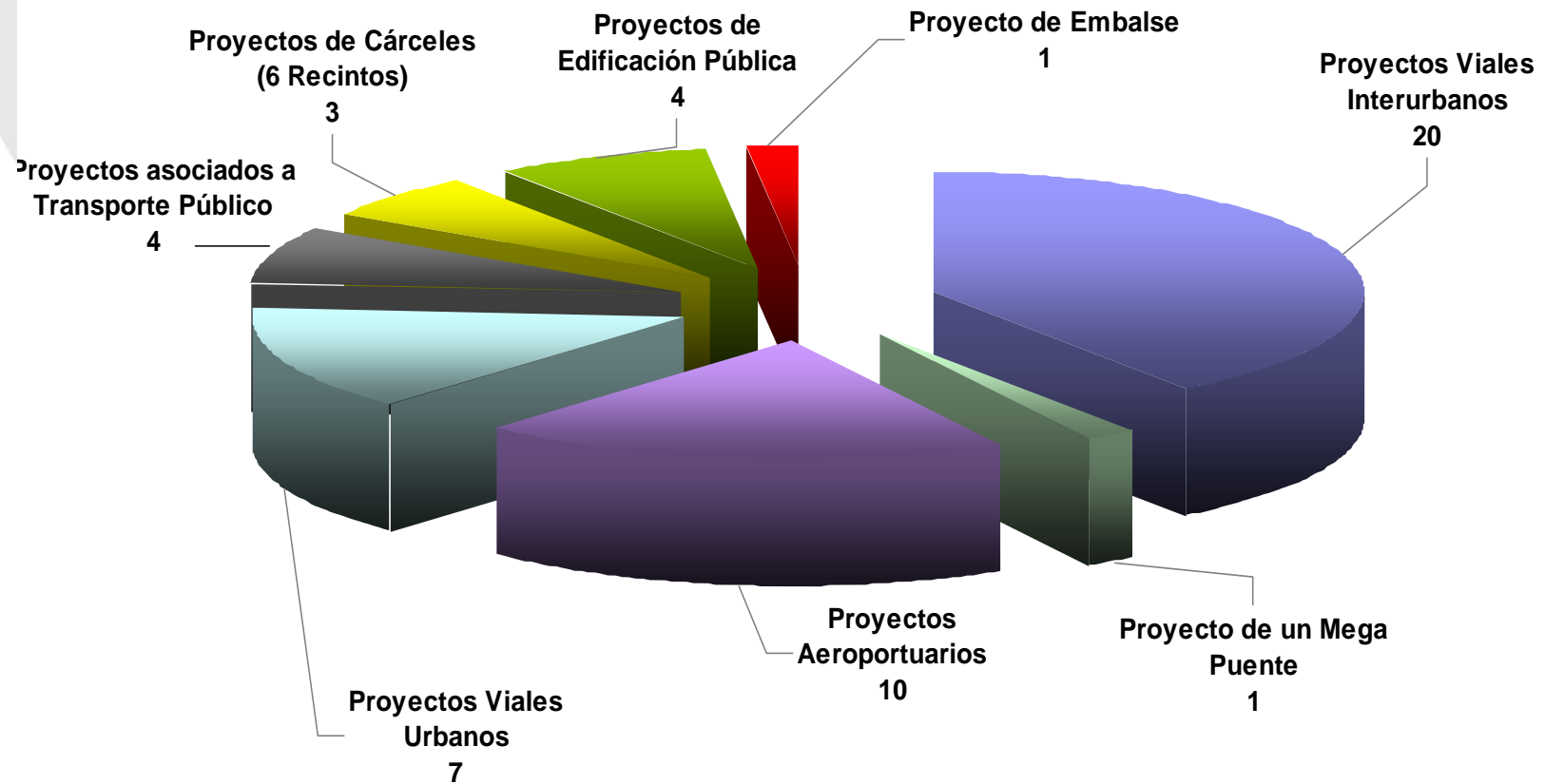


Ciclo de Vida de un Proyecto de Concesión

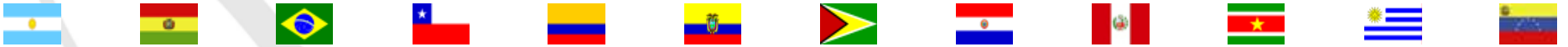
Desarrollo	Licitación	Construcción	Explotación
<p>Pre - Factibilidad y Factibilidad</p> <ul style="list-style-type: none"> • Técnica • Económica • Financiera • Política • Legal • Demanda y Evaluación Social • Ambiental y Territorial • Inversiones • Costos de O&M • Diseño de Negocio • Disponibilidad de Terrenos 	<p>Desarrollo de Bases de Licitación</p> <ul style="list-style-type: none"> • Detalle del Modelo de negocio • Diseño tratamiento de riesgos. • Definición aspectos regulatorios del contrato de concesión. • Derechos y obligaciones de la SC. • Precalificación , Proceso de Licitación y Adjudicación 	<p>Ejecución de Infraestructura Pública Adjudicada</p> <ul style="list-style-type: none"> • Control de Calidad Constructiva y administración de riesgos del contrato de concesión. 	<p>Fiscalización de la operación de la concesión</p> <ul style="list-style-type: none"> • Control de Ingresos y Flujos • Fiscalización de Niveles de Servicios comprometidos. • Fiscalización de la Mantenición • Relicitación de la Concesión



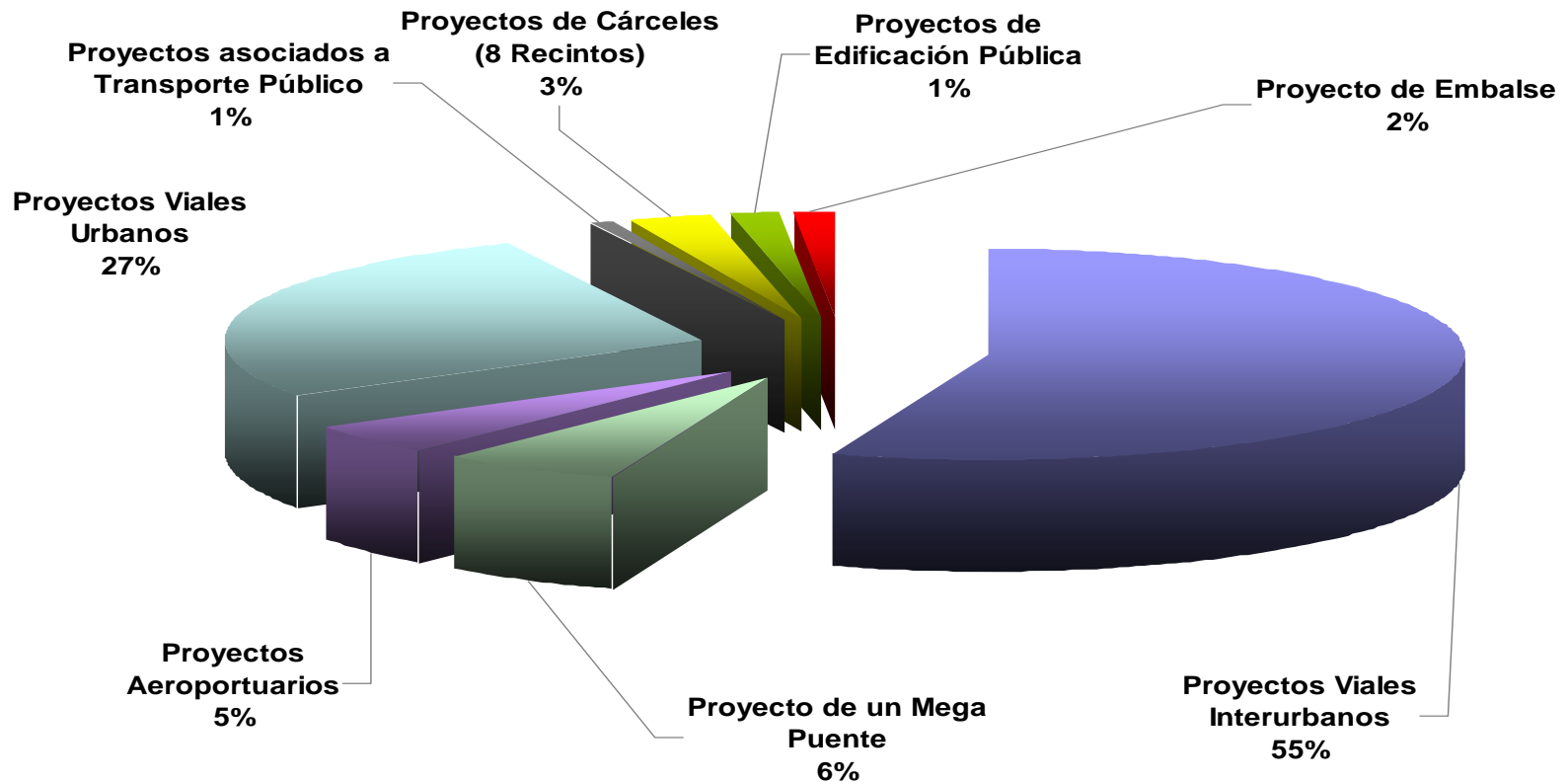
Tipología de Proyectos



Un Total de 52 Proyectos



Resultados en Cifras

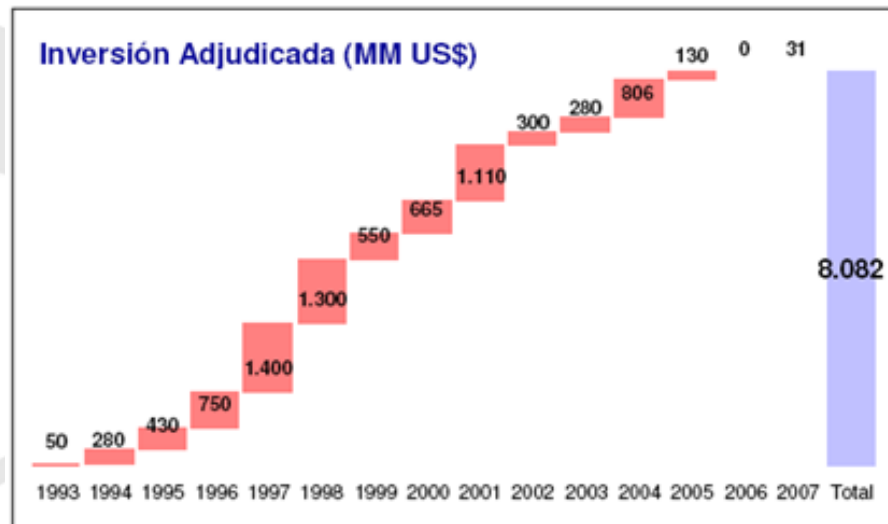


Un Monto del Orden de los 8.000 US\$ Millones de Inversión



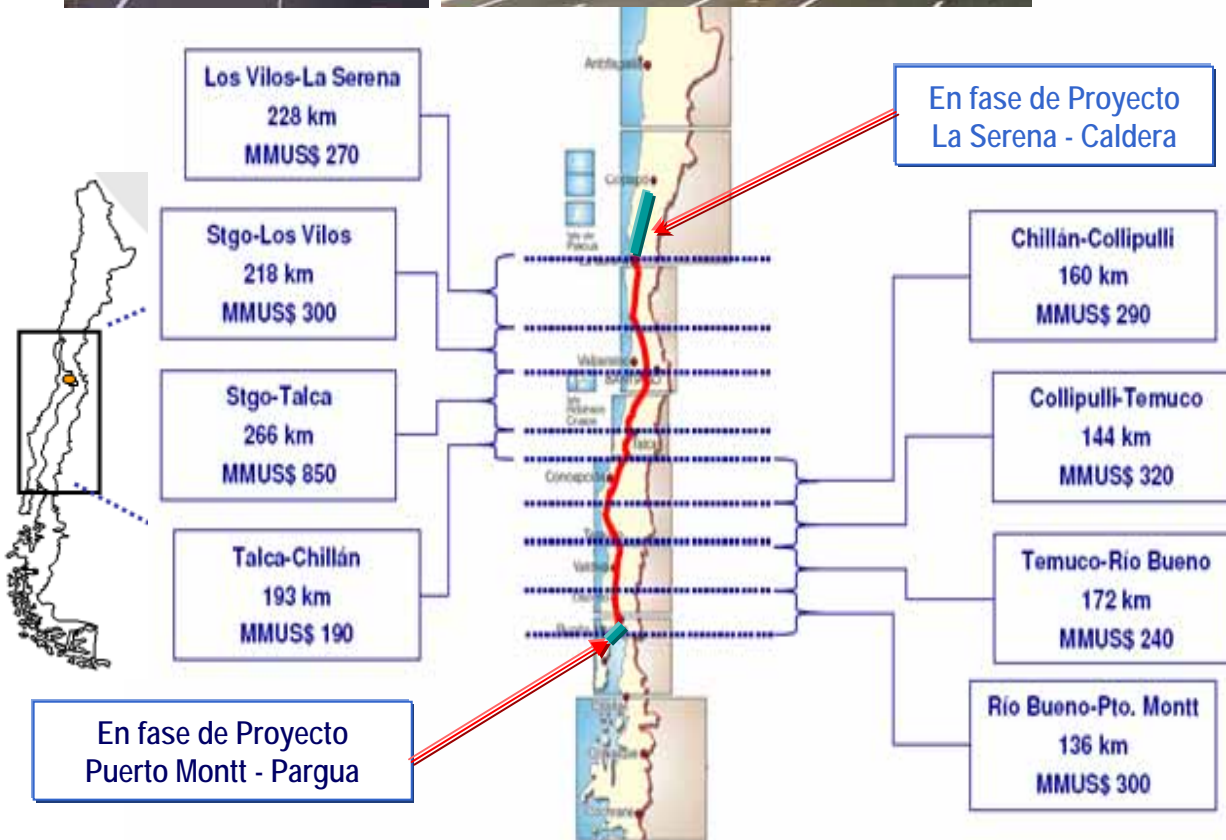
Proyectos adjudicados 1993 - 2007

Periodo 1993-2007:
52 Proyectos
US\$ 8.082 millones





Ejemplos: Ruta 5, eje Norte - Sur



1. Inversión: US\$2.350 millones tramo La Serena – Puerto Montt (1997 – 2002)
2. Conecta 90% de la población
3. 1.500 km en doble calzada, con pasos en desnivel y calles de servicio. Incluye by pass Rancagua y Temuco
4. Límite Velocidad: 120 km/hr
5. Tarifa uniforme en \$/km



Ejemplos: Ejes transversales

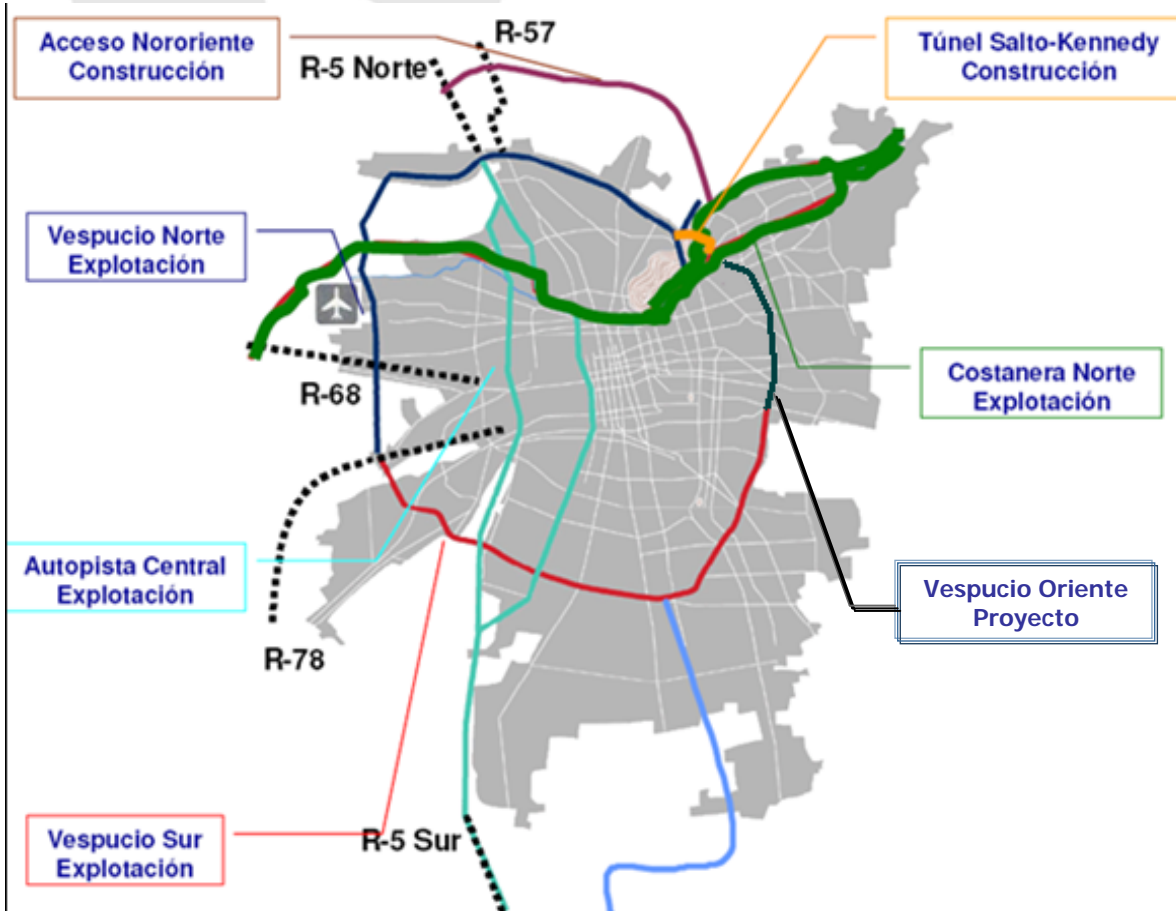
Inversión: US\$1.460 millones

- Acceso Norte a Concepción
- Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez
- Interconexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar
Ruta 68
- Red Vial Litoral Central
- Autopista Santiago - San Antonio (Ruta 78)
- Camino Santiago - Colina - Los Andes
- Camino de la Madera
- Camino Nogales - Puchuncaví
- Túnel El Melón
- Variante Melipilla
- Ruta Interportuaria Talcahuano-Penco por Isla Rocuant
- Camino Internacional Ruta 60 CH

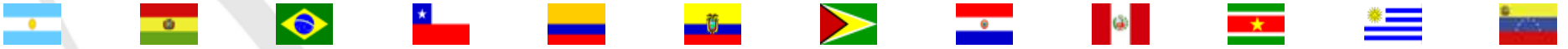




Ejemplos: de Concesiones Urbanas



- Total de 158 km de Autopistas con una Inversión Total de MMUS\$ 2.150
- Sistema de Dobles Calzadas de 3 Pistas por sentido.
- Velocidad de Diseño entre 80 km/hr y 100 km/hr.
- Sistema Electrónico de Cobro "Free Flow".
- Existen 3 diferentes niveles tarifarios
- Áreas de Atención de Emergencias, Señalética Variable, CCTV, Postes S.O.S.
- Vigilancia de la Ruta

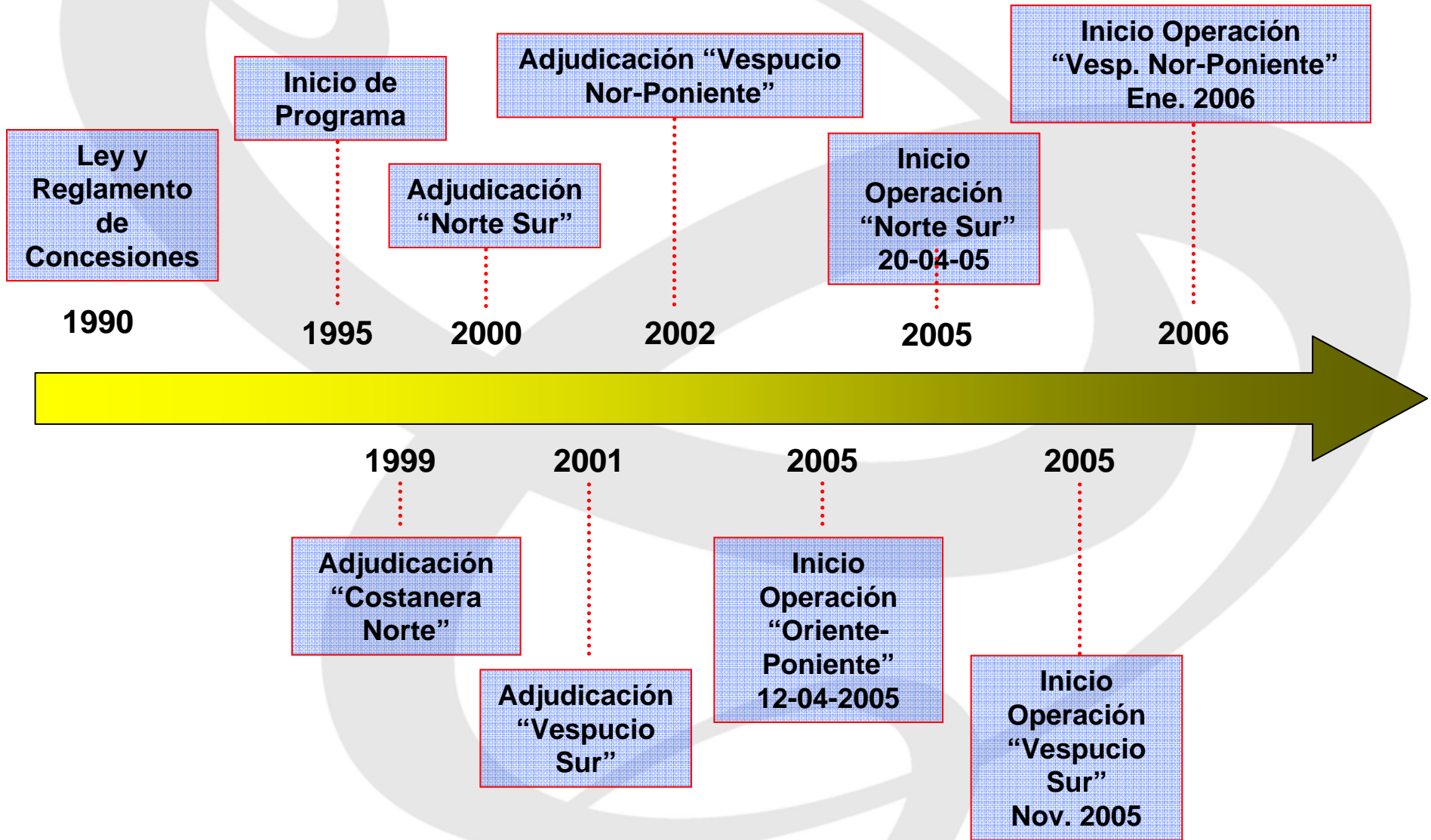


Secuencia Constructiva Proyecto Costanera Norte





Programa de Concesiones Urbanas





Principales conclusiones

- La asociación pública privada, impulsada por el Ministerio de Obras Públicas, es una estrategia que ha permitido al Estado, en el área de inversión de infraestructura pública, **liberar recursos, optimizar sus inversiones y potenciar el desarrollo productivo del país**. Desde el ámbito privado, se aportan los recursos económicos, la experiencia e innovación tecnológica y, **desde el Estado, se entregan los esquemas asociativos, instrumentos que facilitan el financiamiento y un marco legal que ha permitido sustentar una alianza a largo plazo**.
- Las normas jurídicas que reglamentan la provisión de infraestructura pública, a través del sistema de concesiones, están estipuladas en diversos cuerpos legales, especialmente la Ley de Concesiones (DS N° 900 de 1996 del Ministerio de Obras Públicas y su Reglamento, Decreto Supremo N° 956, de 1997). **Dicha normativa, aprobada ampliamente por todos los sectores políticos del país, regula la adjudicación, ejecución, reparación o conservación de las obras públicas otorgadas en concesión a privados**. La Ley de Concesiones establece que en los procesos de licitación pueden participar empresas nacionales y extranjeras.



Principales conclusiones

- **El esquema utilizado para la ejecución de los proyectos es el Sistema BOT (construir, operar y transferir, de sus siglas en inglés).** Para hacer posible este sistema, los ingresos percibidos deben ser superiores a la inversión realizada, tanto en obras como mantenimiento y operación de las mismas. **De igual forma, debe existir un sistema de garantías y seguros** que de confianza a todos los agentes que se relacionan con la construcción, operación y mantenimiento del contrato de concesión, **y un esquema financiero que permita diversificar los riesgos de la inversión.**
- En este sentido, el Sistema de Concesiones ha desarrollado un conjunto de instrumentos de financiamiento, entre los que destacan los **Ingresos Mínimos Garantizados, Bono de Infraestructura, Mecanismo de Cobertura Cambiaria y Mecanismo de Distribución de Ingresos.** Cabe señalar que todas las obras, construcciones e inversiones realizadas bajo esta modalidad pertenecen al Estado. Es decir, **la empresa adjudicataria tiene la concesión del servicio, pero no la propiedad de la obra.** De ahí que una vez terminado el periodo de concesión, el Estado puede llamar a una nueva licitación o administrarla directamente.



Principales conclusiones

- Por una parte, el desafío de nuevos proyectos concesionados radica en optimizar las bondades del sistema de operación Público Privado, **acercando esta modalidad a proyectos con menos retorno económico, pero de alta rentabilidad social.** En particular se **busca incorporar la mirada del servicio** que la Infraestructura debe proveer al usuario, añadiendo la participación ciudadana en su gestión y desarrollo. También es preocupación la apertura hacia otras áreas de la Infraestructura, lo que implica el desarrollo de nuevos modelos de negocio, incorporando aportes directos del Estado, en base a subsidios o tarifas garantizadas.
- Por otra, dada la necesidad de mejorar el nivel de servicio de la gran cantidad de proyectos en etapa de explotación y la proximidad de fechas de término de muchas concesiones, se imponen nuevos desafíos al marco legal y operativo que las rige. En particular, los procesos de modificación de contratos, ya sea por obras de mejoramiento o incorporación de nuevos niveles de servicio, hacen **imperativo revisar el sistema de modificación de contratos, siendo cada vez mas evidente la necesidad de agilizar, transparentar y flexibilizar los mecanismos de incorporación de mejoras e innovaciones.**



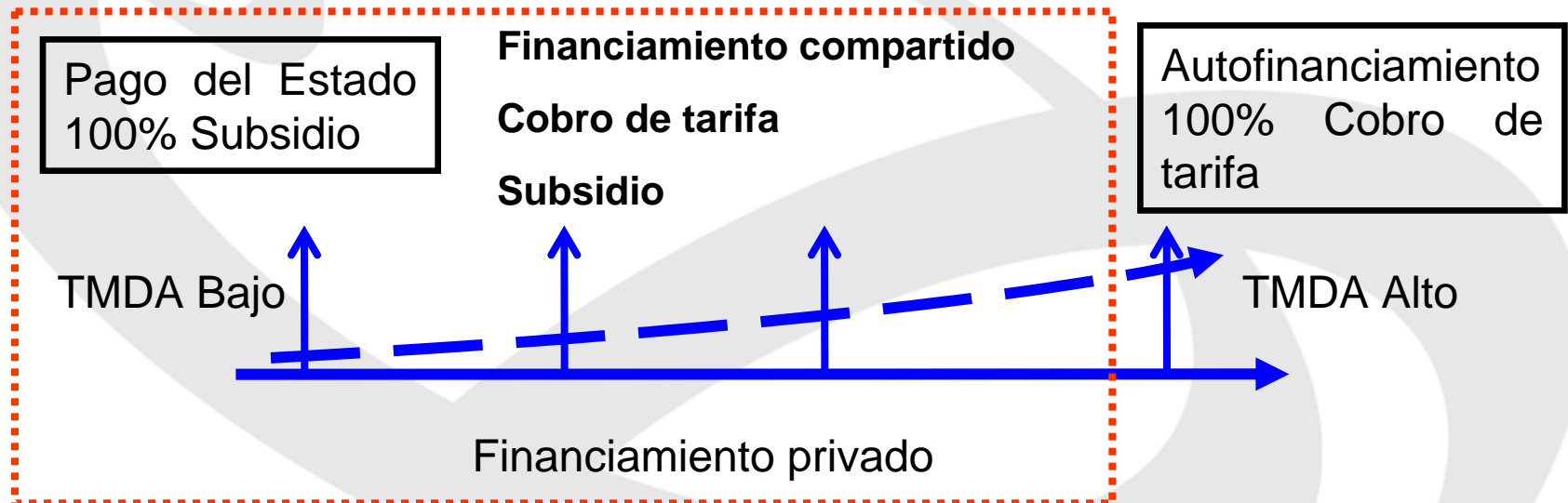
Nuevos modelos de Concesión

- **MODELO DE CONCESIÓN AUTOPISTAS INTERURBANAS**
- **MODELO DE CONCESIÓN TERMINALES AEROPORTUARIOS**
- **MODELO DE CONCESIÓN AUTOPISTAS URBANAS**
- **MODELO DE CONCESIÓN RECINTOS PENITENCIARIOS**
- **MODELO DE CONCESIÓN EMBALSES**
- **MODELO DE CONCESIÓN EDIFICACIÓN PÚBLICA**
- **MODELO DE CONCESIÓN COMPLEJOS HOSPITALARIOS**
- **MODELO DE CONCESIÓN CONECTIVIDAD MARITIMA**
- **MODELO DE CONCESIÓN DE CORREDORES URBANOS**
- **OTROS MODELOS DE CONCESIÓN**

Operando En desarrollo



Nuevos contratos de Infraestructura Vial



Proyectos con subsidio y alta componente de rehabilitación y mantenimiento

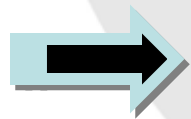
Cobro de Tarifa + Subsidio

Solo Subsidio (conservación de redes secundarias)





Evolución e Innovación



Diversificación de la Cartera

- Estadio Techado Parque O´Higgins
- Plaza de la Ciudadanía
- Centro de Justicia de Santiago
- Puerto Terrestre Los Andes
- Estaciones de Intercambio Modal

ESTRUCTURA DE FINANCIAMIENTO

- **Incorporación de nuevas estructuras de garantías**
- **Incentivar nuevas estructuras financieras**
- **Reuniones permanentes con bancos y entidades de financiamiento de largo plazo.**



Evolución e Innovación

Plan de Actualización de Concesiones Viales en Explotación

I. Programa de Seguridad Normativa:

Actualización del estándar de seguridad en 12 contratos de concesiones

II. Programa de Mejoramiento de Servicialidad

Mejoramiento de servicios en proyectos concesionados y su entorno (calles de servicio, enlaces, conectividad en general, iluminación, mitigaciones, saneamiento, etc.)

III. Programa de Grandes Obras

Ejecución de obras de gran envergadura:

Nuevo Puente Río Maipo, Mejoramiento Cuesta Las Chicas y Túnel Chacabuco II



Evolución e Innovación

Plan de Actualización de Concesiones Viales en Explotación

IV. Programa Renovación de Puentes Pre-existentes

Resuelve problemas de obsolescencia y vida útil de puentes antiguos

V. Programa Santiago Centro – Oriente

Soluciona nudo Lo Saldes - Rotonda Pérez Zújovic, Kennedy - Manquehue, conectividad Costanera Norte - Autopista Central, etc.

VI. Programa de Conversión de Accesos a Santiago en Autopistas Urbanas

Transforma estándar de accesos a Santiago a nivel de Autopista Urbana (Rutas 57, 68, 78, Santiago – Los Vilos y Santiago – Talca)



INICIATIVA PARA LA INTEGRACIÓN DE LA
INFRAESTRUCTURA REGIONAL
SURAMERICANA
IIRSA



SISTEMA DE CONCESIONES DE CHILE
Y SU DESARROLLO FUTURO



CAMILO SANCHEZ D
COORDINADOR AREA TECNICA
DIRECCION GENERAL DE OBRAS PUBLICAS
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS - CHILE