

**Universidad de Chile
Instituto de la Comunicación e Imagen
Escuela de Periodismo**

“EL NEGOCIO DE LAS CONCESIONES DE OBRAS PÚBLICAS EN CHILE”

Memoria para optar al Título de Periodista

Julia Muñoz Quilodrán

Profesora Guía: María Olivia Mönckeberg

DICIEMBRE 2010

SANTIAGO - CHILE

ÍNDICE

Prólogo.....	3
Capítulo I	
Un golpe bajo al ego construido.....	6
Capítulo II	
La historia del pacto público privado.....	15
Capítulo III	
Sociedades no tan anónimas.....	23
Capítulo IV	
La inversión española.....	41
Capítulo V	
El vocero de las concesionarias.....	49
Capítulo VI	
Telarañas público-privadas.....	58
Capítulo VII	
La renegociación de las concesiones.....	78
Capítulo VIII	
Una nueva ley mejora el sistema.....	85
Capítulo IX	
El inalcanzable señor Gatica.....	92
Anexos.....	99

PRÓLOGO

Los logros que Chile ha alcanzado en materia de infraestructura están a la vista. Estos avances fueron sin duda considerados para que el 15 de diciembre de 2009 el país alcanzara una de las metas más ambiciosas que se había propuesto en el ámbito de la política internacional en los últimos 20 años: el ingreso a la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económico (OCDE), formada por las más influyentes economías del mundo lideradas por Estados Unidos, Japón, Turquía y los países miembros de la Unión Europea.

Convertido en el miembro número 31 y el segundo país latinoamericano — después de México — en incorporarse a este selecto grupo de naciones, Chile consolidó así su categoría de país “desarrollado” ante el resto del mundo.

Este logro es resultado de largos años de trabajo en los que se han invertido cuantiosas sumas de dinero para conectar y embellecer el país y demostrar al resto de las naciones que Chile se encuentra a la altura del epíteto que lo calificó en algún momento como el “jaguar de Latinoamérica”. La fórmula ha sido una alianza pública-privada en que el Estado entrega una obra en concesión a una empresa privada que la construye, la explota y, posteriormente, la devuelve al poder público.

Modernos edificios públicos, puertos, aeropuertos, cárceles y autopistas se han construido en estos 17 años con los últimos estándares en tecnología, gracias a la intervención de las empresas privadas en la ejecución de estas obras. Hoy Chile cuenta con una red de autopistas que interconecta gran parte de su franja territorial y ostenta el título de ser uno de los primeros países en el mundo en implementar el dispositivo de cobro electrónico de peajes, denominado *TAG*.

Mi preocupación sobre este tema tuvo su punto de partida meses antes del terremoto de febrero de 2010, en la seguidilla de problemas que han enfrentado los usuarios de las autopistas urbanas concesionadas de Santiago, cuyos contratos no han sido del todo transparentes para el público. La motivación comenzó a crecer al avanzar en la investigación y descubrir que no sólo se trata de autopistas urbanas, sino de todo

un aparataje de obras que se han entregado en concesión a conglomerados que tienen inversiones en otras áreas de negocios. Al profundizar un poco más, nos encontramos con actores políticos y económicos que hoy por hoy están en el primer plano, como el propio Presidente de la República Sebastián Piñera; José Cox, su amigo y socio; Herman Chadwick, primo hermano del Primer Mandatario, y grandes familias chilenas que tienen participación en más de una sociedad concesionaria.

Otra cosa es sin estuco

Hasta ahí todo se veía aparentemente bien. Pero tenía que venir un terremoto para tomar el peso de lo mucho que hay que mejorar en materia de infraestructura pública y privada. Pese a las maravillas obtenidas, la iniciativa de las concesiones de obras públicas se ha trastocado en el tiempo. Lo que partió como una política social, se transformó en un negocio y se prestó para el lucro de empresarios chilenos y extranjeros, tras el bombo de una débil regulación en la negociación y renegociación de los contratos entre las concesionarias y el Ministerio de Obras Públicas (MOP).

Los próximos capítulos rescatan estudios que dan cuenta de los abultados montos renegociados en el sistema de concesiones de obras públicas, con cantidades que sobrepasan considerablemente los márgenes establecidos por la Ley. Se trata de inyecciones monetarias con fondos estatales que no son traspasadas a los usuarios en rebajas en los cobros de peajes o de impuestos asociados, y se convierten en ganancias netas para las empresas privadas.

En este contexto, aparecen también los estragos causados por el terremoto y las falencias que el remezón dejó a la vista, y que pusieron en tela de juicio la calidad con la que se han construido algunas obras públicas.

Se dan a conocer, asimismo, las estrechas redes de poder involucradas en el negocio de las concesiones, donde un mismo empresario es partícipe de distintas sociedades concesionarias; un grupo determinado controla a más de un tercio del negocio en el país; y una incesante puerta giratoria pone en evidencia conflictos de interés de colaboradores del actual gobierno.

Y por último, se hace un recuento de los errores que ha demostrado tener el sistema de concesiones y se exponen los puntos que la nueva Ley vino a subsanar, después de 17 años de la puesta en marcha oficial de las concesiones en Chile.

CAPÍTULO I

UN GOLPE BAJO AL EGO CONSTRUIDO

Termina la penúltima noche del Festival de la Canción de Viña del Mar. Son las 03:34 de la madrugada del sábado 27 de febrero de 2010, y también es el último día de las vacaciones de verano para estudiantes y trabajadores. La noche es joven y por las calles de las ciudades chilenas, encendidas por el ánimo de fin de semana, circulan todavía muchos peatones que se trasladan de un bar a otro o que regresan a sus casas tras unas horas de fiesta. Otros cuantos, reposan en sus camas, tranquilos, descansando tras una agotadora semana laboral.

De repente, acompañada de un apocalíptico ruido, la tierra comienza a moverse como un barco en medio de la tempestad. Muebles, techos y muros se derrumban acompañados por el fuerte chillido de la explosión de los vidrios en las ventanas y de la loza estrellándose contra el piso. Se corta la energía eléctrica, los autos pierden el rumbo y es imposible mantenerse erguido.

Hasta ahí llega la percepción inmediata de lo que medio país vivió en los casi tres minutos que duró el terremoto de 8.8 grados en la escala de Richter que azotó a la Zona Centro Sur de Chile. Desde ese violento despertar, nadie más pudo dormir y debieron pasar más de tres horas para que el alba despuntara, y atenuara la incertidumbre sobre los estragos que causó el sismo.

Aunque su epicentro fue en la Región del Bío-Bío, este fuerte movimiento telúrico afectó a la mitad de Chile. Las ciudades más expuestas fueron Concepción y Talca, lugares que con el paso de las semanas el Servicio Sismológico de Estados Unidos determinó como epicentros aparte; es decir, fueron dos temblores casi simultáneos¹.

Caminos cortados, puentes destruidos, aeropuertos fuera de servicio y edificios en el suelo fueron las primeras imágenes proyectadas cuando la televisión pudo retomar

¹ *Las Últimas Noticias*. 16 de abril de 2010. Reportaje “Asombrosa revelación: terremoto del 27 de febrero fue doble”, por la periodista Luciana Lechuga.

sus transmisiones. En las localidades costeras, el tsunami arrasó con personas, viviendas y embarcaciones.

Las cuantiosas pérdidas que dejó el desastre marcaron un retroceso para Chile. “Al menos tres años demorará la reconstrucción”, dijo en primera instancia la entonces Presidenta de la República, Michelle Bachelet a los distintos medios de comunicación casi una semana después de ocurrido el terremoto². A un mes y medio del cataclismo y con Sebastián Piñera en el gobierno, el ministro de Obras Públicas, Hernán de Solminihaq entregó cifras: 660 mil millones de pesos le costará al país la reconstrucción que estará centrada en conectividad, agua potable e infraestructura productiva, según publicó *La Nación* el 13 de abril de 2010.³

Pese a que en un principio se pensó que las obras más golpeadas con el terremoto serían las antiguas construcciones, que aún están en manos del Estado, las imágenes del desastre de la infraestructura en Chile correspondían en su mayoría a obras nuevas. Algunas de ellas han sido construidas bajo el sistema de concesiones y, según el MOP, fueron desarrolladas con los más altos estándares de calidad.

Un manifiesto de realidad

A mediados de noviembre de 2009, el Ministerio de Obras Públicas en conjunto con la Universidad Alberto Hurtado, encuestaron a los usuarios de las autopistas interregionales y urbanas de Chile acerca de la calidad del servicio prestado por las concesionarias. En esa oportunidad, según los datos publicados por la Organización de Consumidores y Usuarios (Odecu), la autopista Vespucio Norte alcanzó nota 6,4, y se convirtió en la carretera urbana concesionada mejor calificada del sondeo⁴. A esa altura ningún usuario imaginó que ésta sería una de las obras más afectadas con el terremoto del 27 de febrero.

² *La Nación*, 5 de marzo de 2010. “Bachelet: reconstrucción demorará tres o cuatro años” por Javiera Olivares.

³ *La Nación*, 13 de abril de 2010. “MOP destinará \$660 mil millones en reconstrucción” por Narayán Vila.

⁴ Organización de Consumidores y Usuarios (Odecu), 17 de noviembre de 2009. “Usuarios ponen nota a autopistas urbanas: Vespucio Norte logra la mejor calificación”.

Tres pasos superiores resultaron colapsados en Vespucio: Lo Echeveres, Lo Boza y Miraflores. El desplome dejó varios automóviles volcados y su resultado se reflejó en imágenes de los efectos del sismo en la Región Metropolitana. Por fortuna, no se registraron muertes.

Vespucio Norte Express fue, sin duda, la cara que resultó más sucia y lastimada de las autopistas urbanas. Su derrumbe afectó a las comunas de Cerrillos, Cerro Navia, Conchalí, Huechuraba, Maipú, Pudahuel, Quilicura, Recoleta y Renca, cuya movilidad estará reducida hasta fines de diciembre de 2010; para esa fecha la concesionaria estima que habrá reparado los daños sufridos.

El 21 de marzo de 2010 la empresa Vespucio Norte Express S.A., anunció a través de los medios de comunicación que “eximiría de todo cobro a quienes hayan usado la ruta entre el martes 27 de febrero y el 6 de marzo”, según publicó el sitio web de Radio Cooperativa.⁵ Aún así, los usuarios se manifestaron molestos a través de páginas de reclamos, como *reclamos.cl*⁶, donde la mayoría de las quejas apuntaron a los tacos y a la mala organización de la empresa para asistir a los automovilistas en las vías más afectadas, además de la continuidad de los cobros por un servicio que no es óptimo.

El ingeniero en tránsito de la Universidad Técnica del Estado, Jaime Bravo⁷ analiza el procedimiento de la concesionaria ante los usuarios: “Es pésima la canalización que hicieron del problema. Uno viene de la carretera Los Libertadores desde Los Andes, y llega a ser ridículo como empalma con Vespucio Norte. A mi me parece que el MOP debiera sacar la cara por los usuarios. No se puede cobrar por eso, si se cobra, es una falta de respeto. No me pueden cobrar por algo que no han reparado”.

El experto cree que puede haber indulgencia con las primeras obras que se realizaron en el escenario de ensayo y error, pero no con aquellas que han sido construidas bajo estándares probados, como Vespucio Norte. “Yo estoy de acuerdo con que las primeras autopistas concesionadas puedan tener falencias en materia de contratos, pero cuando estamos hablando de las últimas, debería haber estado

⁵ Radio Cooperativa, 21 de marzo de 2010. “Autopista Vespucio Norte anulará cobros de la semana posterior al terremoto”.

⁶ http://www.reclamos.cl/reclamo/2010/apr/autopista_vespucio_norte_cobros_de_tag

⁷ Entrevista realizada por la autora en junio de 2010.

sumamente resguardado el punto que indica que una autopista que no puede otorgar el servicio completo, tampoco puede cobrar; y si lo hace, debería ser retirada su concesión y aplicársele sanciones”, puntualiza Jaime Bravo.

Ruta 5, la columna vertebral

Conocida también como la Carretera Panamericana, la Ruta 5 es la columna vertebral y principal vía de comunicación terrestre en Chile. Se extiende entre el límite con Perú por el norte y la ciudad de Puerto Montt por el sur y según el informe 2009 del Departamento de Gestión Vial del MOP⁸, alcanza una longitud de 3.363,97 kilómetros.

Entre 1996 y 1998 el Ministerio de Obras Públicas dio fin al proceso de licitación para el mejoramiento de la antigua Ruta 5, entre las ciudades de La Serena y Puerto Montt, en una longitud total de 1.500 kilómetros, divididos en ocho tramos⁹. Desde La Serena hacia el sur, esta ruta fue entregada en concesión a ocho sociedades extranjeras. Entre ellas, la más relevante es el consorcio español Cintra Infraestructuras S.A.U que, tal como se describe en su sitio web¹⁰, “es uno de los principales promotores privados de infraestructuras de transporte en el mundo”.

Cintra Infraestructuras S.A.U., es la compañía madre de la empresa Cintra Chile Limitada, involucrada en cinco de las ocho sociedades concesionarias a cargo de la construcción de la más cara de todas las obras que se encuentran bajo el sistema de concesiones. La Ruta 5, según la Coordinación de Concesiones de Obras Públicas, contempla una inversión que supera los 92 millones de Unidades de Fomento (UF)¹¹.

⁸ Red Vial Nacional. Dimensionamiento y Características. Departamento de Gestión Vial, Diciembre de 2008 (editado en junio de 2009).

⁹ Patricia Henríquez. *Efectos Territoriales y Urbanísticos de la transformación de la Ruta 5 en Vía Concesionada de Acceso Controlado: El caso del Corredor de la Ruta 5 "Tramo Ercilla – Gorbea*. *Revista de Urbanismo*, N°6, Santiago de Chile, publicación electrónica editada por el Departamento de Urbanismo, F.A.U. de la Universidad de Chile, julio de 2002, I.S.S.N. 0717-5051. <http://revistaurbanismo.uchile.cl/n6/henriquez.html>. Aporte histórico extraído de la investigación mencionada.

¹⁰ www.cintra.es

¹¹ La cifra exacta es 92.972.169 de UF, según la Coordinación de Concesiones del MOP. Al 29 de abril de 2010 este monto equivale 1.955.204.714.070 pesos. UF valorada en 21.030 pesos, según información proporcionada por el Banco Central, en su sitio www.bcentral.cl.

Cintra Chile es socio mayorista de estos cinco consorcios, cuya oferta técnica total, sin considerar las renegociaciones, bordea los 49 millones de UF, según datos entregados por el MOP.

El primero de estos consorcios es la Autopista del Maipo Sociedad Concesionaria S.A., donde Cintra concentra el 99,9 por ciento de las acciones. El 0,0001 por ciento restante corresponde a Ferrovial Agromán Chile S. A. Esta obra es lejos la más cara de todas las autopistas de la Ruta 5; su inversión superó los 22 millones de UF¹² en su oferta técnica y es también la más extensa de todas, con una longitud de 266 kilómetros.

También se encuentra Talca - Chillán Sociedad Concesionaria S.A. Esta obra se extiende por 193 kilómetros y su oferta técnica superó los cinco millones y medio de UF¹³. Cintra Chile maneja el 67,6 por ciento de la propiedad accionaria de esta compañía y es socio controlador junto a Inverciones Sodeia Cinco S.A, titular del 23,5 por ciento; Sodeia Cinco S.A pertenece al grupo Larraín, liderado por Fernando Larraín Peña¹⁴, dueño y presidente del directorio de empresas Watt's S.A y de la empresa de servicios financieros Larraín Vial. Otro 8,5 por ciento de la propiedad pertenece a Ferrovial Agromán Latinoamérica Ltda. Y el 0,2 por ciento restante en manos de Ferrovial Agromán Empresa Constructora Ltda.

Cintra maneja, asimismo, el ciento por ciento de la propiedad de la Autopista del Bosque S.A que se conforma entre el 99,99 por ciento de Cintra Chile Ltda. y el 0,01 por ciento de Cintra Inversiones asesorías (Chile). Este tramo corresponde a 160 kilómetros entre Chillán y Collipulli, y su inversión original supera los siete millones de UF.¹⁵

¹² La cifra exacta es 22.448.875 UF, según la Coordinación de Concesiones del MOP. Al 10 de julio de 2010 este monto equivale a 476.522.269.625 pesos. UF valorada en 21.227 pesos, según información proporcionada por el Banco Central, en su sitio www.bcentral.cl.

¹³ La cifra exacta es 5.517.809 UF, según la Coordinación de Concesiones del MOP. Al 10 de julio de 2010 este monto equivale a 117.126.531.643 pesos. UF valorada en 21.227 pesos, según información proporcionada por el Banco Central, en su sitio www.bcentral.cl.

¹⁴ Fernando Larraín Peña es hermano de Carlos Larraín Peña, presidente de Renovación Nacional.

¹⁵ La cifra exacta es 7.417.801 UF, según la Coordinación de Concesiones del MOP. Al 10 de julio de 2010 este monto equivale a 157.457.661.827 pesos. UF valorada en 21.227 pesos, según información proporcionada por el Banco Central, en su sitio www.bcentral.cl.

También está la Ruta de la Araucanía Sociedad Concesionaria S.A., donde Cintra Chile maneja el 99,9 por ciento de las acciones. Su oferta técnica supera los seis millones de UF¹⁶ y su plazo de concesión dura 25 años. Durante ese tiempo, los usuarios deberán pagar por los 144 kilómetros que comprende el tramo que va desde Collipulli a Temuco.

Y por último, está la Ruta de los Ríos Sociedad Concesionaria S.A. donde Cintra Chile controla el 74 por ciento de la propiedad accionaria de una oferta técnica cercana a los siete millones de unidades de fomento. El 24 por ciento restante de la propiedad está en manos de Las Américas Administradora de Fondos de Inversiones del grupo Penta, uno de los Holdings empresariales más importantes de Chile en el negocio financiero de seguros, salud, previsión y actividad inmobiliaria¹⁷. Carlos Alberto Délano y Carlos Eugenio Lavín son los dos principales socios del Banco Penta. Carlos Alberto Délano, conocido como “el choclo”, es gran amigo del Presidente Sebastián Piñera y de su ministro de Educación Joaquín Lavín.

El presidente de las cuatro primeras sociedades concesionarias descritas anteriormente es el abogado y político Herman Chadwick Piñera, representante de Cintra en Chile, y presidente de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública (Copsa). (Ver capítulo sobre “El vocero de las concesionarias”).

Un agravante a la distancia

Igual que otras obras concesionadas, la Ruta 5 no estuvo al margen de los efectos del quinto terremoto más potente del planeta. El tramo 5 Sur, entre Santiago y Collipulli, se vio particularmente afectado, ya que se extiende en la zona donde se registró el epicentro del sismo de 8,8 grados Richter. Según la información publicada en *Emol*¹⁸ dos días después del desastre, los puntos más afectados fueron el paso nivel de Champa y el paso superior Hospital, en los kilómetros 46 y 48 de la Ruta 5 Sur,

¹⁶ La cifra exacta es 6.635.862 UF, según la Coordinación de Concesiones del MOP. Al 10 de julio de 2010 este monto equivale a 140.859.442.674 pesos. UF valorada en 21.227 pesos, según información proporcionada por el Banco Central, en su sitio www.bcentral.cl.

¹⁷ Información corporativa extraída del sitio del holding. <http://www.bancopenta.cl/grupo/grupo.php>

¹⁸ *Emol*, 1 de marzo de 2010, “Terremoto en Chile, cobertura especial”. www.emol.cl

respectivamente, además del colapso del enlace Chada, en el kilómetro 42 del Acceso Sur a Santiago.

En la Región de O'Higgins se hundió la calzada poniente en el sector de Peuco, en el kilómetro 60, además del desplazamiento de vigas en el *by pass* de Rancagua. En tanto, en la Región del Maule se desplomó el puente viejo del Río Claro; y el Puente Huaiquillo en Curicó sufrió un desplazamiento en el costado oriente.

Similar situación sufrieron los puentes Lircay, Achibueno, Colliguay Oriente, Perquillauquén, Nebuco y el paso superior de Ferrocarriles Copihue, en el kilómetro 334, que se desplomó completamente. Mientras, en la Región del Bío-Bío, se derrumbó el Puente Viejo sobre el río Bío-Bío y el puente Juan Pablo Segundo fue clausurado por el colapso sufrido.

Los cortes en la vía provocaron innumerables desvíos, que retrasaron los viajes de las personas que trataban de llegar hasta las regiones de El Maule y Bío-Bío para ver a sus familiares, con los que no podían comunicarse a causa del colapso de la telefonía fija y celular. El tiempo de viaje se disparó. Si con una ruta normal el viaje entre Santiago y Chillán demora cinco horas, en las dos semanas post terremoto se extendió hasta en 18 horas.

Alejandra Lagos trabaja como vendedora en una tienda de retail. Espera poder retomar su carrera de educación física, motivo que la hizo emigrar desde la Región del Bío-Bío hasta Santiago. Sus padres fueron afectados por el terremoto y ella recuerda lo complejo que fue ir a verlos al campo¹⁹.

“No sabía nada de mi familia. Habían pasado 24 horas desde el remezón y yo todavía no lograba comunicarme con mis padres que viven en una zona rural de El Carmen. No había buses, y si se habilita el servicio, todos comentaban que me tomaría un día entero llegar al campo, porque la ruta estaba cortada y llena de desvíos”, relata.

¹⁹ Entrevista realizada por la autora en agosto de 2010.

“Entonces, tomé la decisión de ir en mi moto. Era muy arriesgado, porque es una moto de calle, no apta para enfrentar terrenos inestables. Eché un bidón de bencina a mi espalda, para no quedarme desprovista en el camino y me fui al sur. Demoré alrededor de 10 horas en llegar, pese a que iba adelantando camino en algunos tacos”, agrega.

Hubo sectores donde el desastre se manifestó con mayor dureza. “De Rancagua no se podía salir, ni siquiera en moto podía adelantar. En Talca había un taco de horas. En muchas partes del camino, sólo un lado de la autopista era transitable, entonces, esas dos vías que quedaban disponibles se tenían que repartir para los que íbamos hacia el sur y los que venían desde allá. El proceso era tan lento que los conductores detenían sus vehículos, y se resignaban a esperar su turno para avanzar”, cuenta Alejandra y destaca la conciencia de los automovilistas ante la situación: “Lo bueno es que la gente entendía, y más que enojados por el taco, todos nos veíamos angustiados por llegar a nuestros destinos. Cuando llegué a mi casa, que estaba en el suelo, no podía creer el viaje que viví”.

En el aeropuerto

Más conocido como Aeropuerto Pudahuel por su ubicación en esa comuna, el Aeropuerto Arturo Merino Benítez es el terminal aéreo más importante de Chile. Su construcción data de 1961, cuando el Estado decidió edificarlo para reemplazar al ahora extinto Aeródromo de Cerrillos, que hasta era el principal aeropuerto en Chile, tanto en el ámbito comercial, como militar.

Tras una catástrofe nacional, las personas esperan contar con la vía más rápida de movilización para ver a sus familiares o para canalizar ayuda. Sin embargo, hasta el aeropuerto sucumbió al terremoto. Cayeron los cielos falsos, los aparatos de aire acondicionado, colapsaron luminarias y pasarelas. Tan graves fueron los trastornos que se debió suspender el tránsito de pasajeros por el Aeropuerto de Pudahuel durante tres días.

Con las rutas terrestres cortadas, la paralización del servicio aéreo acrecentó un caos que recién vino a mermar el martes 2 de marzo, cuando logró despegar el primer vuelo nacional tras el terremoto.²⁰

El aeropuerto Arturo Merino Benítez se entregó en concesión en junio de 1998 a la sociedad concesionaria SCL Terminal Aéreo Santiago S.A, que según información de su memoria anual 2009, está compuesta por los accionistas Agencias Universales S.A. con el 47,02 por ciento; Desarrollo de Concesiones Aeroportarias S.L del grupo español Albertis con el 14,77 por ciento; la firma española Contrata S.A. con el 14,77 por ciento; Inmobiliaria Parque Tres S.A con el 13,43 por ciento (del fondo de inversión inmobiliaria chileno Cimenta- Expansión), IVR Airport Services Ltda. con el 10 por ciento y Fomento Reconstrucciones y Contrata S.A. y Desarrollo de Concesiones Aeroportarias S.L con el 0,01 por ciento. Según publicó el diario *La Nación*, estas empresas comparten una fortuna de 58.183.886 dólares²¹.

El presidente del directorio de SCL Terminal Aéreo Santiago S.A es el abogado José Manuel Urenda Salamanca, vicepresidente de Empresas Navieras S.A. e hijo del ex senador UDI por Valparaíso, Beltrán Urenda.

En el directorio también se encuentra el ex ministro secretario general del gobierno de Patricio Aylwin, Enrique Correa, quien a su vez es director de la empresa Cimenta Hipotecario S.A.,²² perteneciente al grupo Cimenta creado por Sergio Cardone Solari, sobrino del patriarca de Falabella, Reinaldo Solari.

Otro personaje connotado es el ingeniero comercial de la Universidad de Chile, Antonio Tuset Jorratt, quien se desempeña como vicepresidente de la empresa salmonera Yadrán, que actualmente tiene diez concesiones marítimas en las regiones de Los Lagos y Aysén. Asimismo, es parte del directorio de Banmédica, controlado por Eduardo Fernández León, y el grupo Penta.

²⁰ *El Mercurio* (versión electrónica), 2 de marzo de 2010. “Esta mañana despegó del Aeropuerto de Santiago el primer vuelo nacional tras terremoto” por Iván Martinic.

²¹ *La Nación Domingo*, 14 de marzo de 2010. Reportaje “Concesionarias, empresarios: las fracturas del terremoto”, de Pamela Gutiérrez.

²² *La Nación Domingo*, 14 de marzo de 2010. Mismo reportaje.

CAPÍTULO II

LA HISTORIA DEL PACTO PÚBLICO PRIVADO

Con el regreso a la democracia y el reestablecimiento de los tres poderes del Estado, el gobierno de Patricio Aylwin revisó la situación por la que atravesaba el país después de 17 años de dictadura militar. Se encontró con las arcas fiscales debilitadas e incapaces de hacerse cargo simultáneamente de la construcción de infraestructura pública y de políticas sociales, como vivienda, salud y educación, todas tareas imperiosas para hacer crecer al país. Aunque había recursos para trabajar en las obras que más apremiaban en ese momento, existía una clase media y media baja menoscabada por el desempleo y la falta de capacitación²³.

Con una ardua faena por delante y una alicaída economía, aún golpeada por la crisis financiera de 1982, el Estado debió buscar un mecanismo que agilizar el proceso modernizador del país sin dejar de lado las necesidades básicas de la población. Así fue como en 1990 el ministro de Obras Públicas de la época, Carlos Hurtado Ruiz-Tagle, puso en marcha la elaboración de un plan que instituyó una alianza público-privada para agilizar el desarrollo de obras viales y de aeropuertos en el país.

A la sombra del empresariado

Antes de ser ministro de Obras Públicas de Aylwin, el ingeniero comercial de la Universidad de Chile, Carlos Hurtado Ruiz-Tagle, prestó servicios de consultoría a la Cámara Chilena de la Construcción (CChC). Desde ese gobierno mantuvo después un estrecho vínculo con esa entidad empresarial.

La CChC buscaba una solución al problema de la baja inversión pública en infraestructura, ya que como explica la cientista política Sabah Zrari en su ensayo *La política chilena de las concesiones viales: ¿mimetismo o singularidad institucional?*²⁴,

²³ Economic Commission for Latin America and the Caribbean (ECLAC). *The Economic experience of the last 15 years 1980-1995*. Santiago de Chile, 1999.

²⁴ Sabah Zrari. *La política chilena de las concesiones viales: ¿mimetismo o singularidad institucional?* Ensayo expuesto en el coloquio internacional GRESCH: “¿Chile de país modelado a país modelo?” realizado en la Biblioteca de Santiago de Chile el 5 y 6 de septiembre de 2007.

“en Chile como en muchos otros países, la prosperidad del sector de la construcción depende en gran medida de la evolución del gasto público y de las políticas públicas en general”.

Bajo la influencia del sector privado y con la asesoría directa de José Cox Donoso, empresario, ingeniero comercial y amigo cercano de Sebastián Piñera, Carlos Hurtado se convirtió en el principal impulsor de la asociación entre el Estado y las empresas privadas. Así, el ex secretario de Estado y sobrino de San Alberto Hurtado, logró que se promulgara la Ley N° 19.068 de Concesiones de Obras Públicas, que fue aprobada por unanimidad en el Congreso Nacional.

“Se contó con apoyo de gente que había pensado estos temas en la Cámara Chilena de la Construcción, con el respaldo desde luego del Presidente de la República, Patricio Aylwin. Un mérito también indiscutible fue el del Congreso. Se tuvo la suerte de contar con el apoyo de muchos parlamentarios de los más variados sectores”, dijo Hurtado a la ingeniero industrial Haidy Nevenka Blazevic, quien lo entrevistó para su memoria de título *Análisis crítico de la política de concesiones viales en Chile: balance y aprendizaje*²⁵.

Entre lo público y lo privado

Con esta nueva normativa el sector privado fue convocado a participar de concursos públicos mediante el sistema de concesiones BOT (de su denominación en inglés *Built, Operate and Transfer*), que según explica la Coordinación de Concesiones del MOP, corresponde a una de las modalidades de contrato de concesiones viales donde la empresa construye y financia el proyecto, después lo opera y cobra por el uso de las obras por un tiempo determinado, y posteriormente cuando ha terminado la concesión transfiere la infraestructura a manos del Estado.

²⁵ Haidy Blazevic Q. *Análisis crítico de la política de concesiones viales en Chile: Balance y aprendizaje*. Entrevista realizada al ex ministro Carlos Hurtado Ruiz- Tagle en la realización de su tesis para optar al grado de magíster en gestión y políticas públicas. Universidad de Chile. Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas, departamento de Ingeniería Industrial, Marzo de 2008.

Además, se creó la Coordinación General de Concesiones, dependiente del MOP, para administrar el naciente sistema.

“De esta forma, el Estado libera recursos públicos para destinarlos a proyectos con mayor valor estratégico para el país — pero que no tienen la demanda suficiente para despertar el interés de particulares — o de gran rentabilidad social, elemento esencial para combatir la pobreza”, explica el MOP en su publicación “Infraestructura pública y programa general de concesiones” en enero de 1998.²⁶ Así, Obras Públicas desarrolló sus políticas de infraestructura sobre la base de tres objetivos: infraestructura para el desarrollo productivo; para la integración internacional y para la integración social.

Según datos de la Cámara Chilena de la Construcción²⁷, en 1997, cuando aun estaban en carpeta los más importantes proyectos de infraestructura vial, Chile perdía casi dos mil millones de dólares por carencia de infraestructura²⁸. En tanto, cifras de la Comisión Económica para América Latina (Cepal), citadas por el MOP²⁹, indican que el mal estado de las carreteras le significaba al sector productivo un costo cercano a los 490 millones de dólares anuales, por las demoras en el camino, mayor gasto en los fletes y desgaste prematuro de los vehículos.

En este sentido, la primera área que desarrolló el Ministerio de Obras Públicas, fueron las concesiones viales para crear una red de carreteras con un estándar similar al existente en países desarrollados. Los proyectos pioneros fueron la Ruta 78, que une a Santiago y San Antonio; la Ruta 68, que enlaza a Santiago, Valparaíso y Viña del Mar; la Ruta 57, entre Santiago y Los Andes; el Camino Los Nogales- Puchuncaví en la Región de Valparaíso; el Túnel el Melón; el Camino de La Madera en la Región del Bío-Bío; y el acceso norte a Concepción. Además, se contemplaron ocho concesiones

²⁶Ministerio de Obras Públicas. *Infraestructura pública y programa general de concesiones*. Enero de 2008.

²⁷ Cámara Chilena de la Construcción. *Pérdidas anuales de competitividad por carencias de infraestructura vial*, 1997.

²⁸ La cifra exacta es 1.710 millones de dólares, según la CChC.

²⁹Ministerio de Obras Públicas. *Infraestructura pública y programa general de concesiones*. Enero de 2008.

para la Ruta 5, con una longitud de 1.509 kilómetros y una inversión superior a los dos mil millones de dólares, según la Coordinación de Concesiones del MOP.³⁰

Las concesiones urbanas fueron el segundo foco del MOP. Entre 1998 y 2000, la Coordinación de Concesiones asumió la primera fase de la circunvalación Américo Vespucio; el sistema Norte-Sur de Santiago; la Costanera Norte y el acceso al Aeropuerto Arturo Merino Benítez, con una inversión que alcanzaba los 924 millones de dólares.

La tercera área corresponde a las concesiones de aeropuertos. El objetivo era acoger el creciente flujo de pasajeros y de carga, nacional e internacional, y mejorar la infraestructura aeroportuaria existente en la red troncal de 15 aeropuertos nacionales, según la Coordinación de Concesiones del MOP. La intervención partió en terminales aéreas: Diego Aracena de Iquique; El Loa de Calama; La Florida de La Serena; Arturo Merino Benítez de Santiago; El Tepual de Puerto Montt; Carriel Sur de Concepción; y el Aeropuerto de Punta Arenas.

Por último, desarrollaron la cuarta área que es más amplia y tiene que ver con las concesiones sectoriales, para solucionar problemas sociales y ambientales, y generar espacios territoriales para el desarrollo urbano e inmobiliario. Los primeros proyectos que se asumieron fueron el saneamiento del canal El Morro en Talcahuano; la recuperación de la riberia del Río Bío-Bío; la creación del puerto terrestre El Sauce en Los Andes; y el Coliseo Parque O'Higgins en Santiago.

Ajustes en el camino

Igual que todo proyecto de largo plazo, el sistema de concesiones se ha ido reconfigurando con el tiempo. Entre 1991 y 2002, junto con haber sufrido una serie de “mutaciones”, la Ley de Concesiones transformó también el sistema financiero nacional para facilitar el endeudamiento de las empresas privadas.

³⁰ La cifra exacta es: 2.084 millones de dólares, según la Coordinación de Concesiones del MOP. www.concesiones.cl.

Uno de los cambios más relevantes en este ámbito fue la modificación de la Ley General de Bancos, para aumentar los préstamos a las empresas concesionarias y constructoras, que deben realizar grandes inversiones para ejecutar las obras que les son licitadas por el Estado.

Asimismo, se intervino la legislación de Administradoras de Fondos de Pensiones (AFP), fondos de inversión nacionales y extranjeros y compañías de seguros, además de modificar la Ley de Valores para que pudiesen participar del negocio y así facilitar la integración de las empresas privadas nacionales a las obras públicas.

Ya adentrados en el nuevo milenio, se aprobó la ley que regula el telepeaje, para asegurar el pago de las tarifas mediante un sistema electrónico denominado TAG.

Este dispositivo, que permite el cobro del peaje sin que el vehículo se detenga, causó impresiones de todo tipo. Una parte de los usuarios se manifestó conforme con la innovación. Sin embargo, la alegría mermó cuando se enteraron que sus deudas no pagas aumentaban en 40 veces el monto original.

El gobierno estudia la posibilidad de incorporar esta tecnología electromagnética en todas las autopistas concesionadas existentes a lo largo y ancho del país³¹, pero esta medida no se ha podido poner en práctica por la cantidad de recursos que requiere su implementación y por las modificaciones legales que deben aplicarse a los contratos de concesión.

El último gran cambio que experimentó el sistema, es la Ley N° 20.410, que modifica la Ley de Concesiones de Obras Pública. Se promulgó el 23 de diciembre de 2009. (Ver capítulo sobre la nueva Ley de Concesiones).

El escándalo de MOP-Gate

En 1997, cuando el ex seremi de Transportes, Héctor Peña Véliz, creó la consultora Gestión Ambiental y Territorial S.A. (Gate). Entre 1999 y 2000 Gate se adjudicó un contrato con la Coordinación General de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas por 1.440 millones de pesos para realizar labores administrativas,

³¹ *La Tercera*, 10 de agosto de 2009. Crónica “TAG en regiones: MOP alista plan para unificar cobros y eliminar peajes”, por el periodista Francisco Fuentes.

jurídicas y medioambientales, según detalla el diario *La Tercera*.³² El pacto duró 18 meses y se dividió en dos pagos de 966 y 474 millones de pesos respectivamente.

A fines de agosto de 2000, la secretaria de la consultora, Sara Oliva, dijo haber sido asaltada por dos sujetos en la comuna de Providencia, quienes la obligaron a girar un cheque por 190 millones de pesos de la empresa Gate. En septiembre de ese año, la investigación realizada por orden del 17 Juzgado del Crimen de Santiago terminó con la detención de Oliva y de su madre, Marta Martínez, quien fue cómplice de su hija para inventar el robo y así apropiarse del dinero. Según los registros del diario *La Tercera*, cuando las mujeres fueron detenidas, la madre de Sara Oliva dijo “ya van a saber todo lo que pasa en esa oficina”, y aseguró que el dinero sustraído estaba destinado a financiar las campañas políticas de la Concertación.

En mayo de 2001, se supo de una boleta de honorarios a nombre del entonces fiscal del MOP, Aliro Verdugo, quien recibió un pago por 721 mil pesos de la consultora Gate por concepto de asesorías. Tras el inicio de un sumario administrativo, se confirmó que Verdugo recibió un total de 12 millones de pesos por parte de la consultora.

La situación era cada vez más confusa en el MOP. Después de una investigación realizada por la Contraloría General de la República, se detectó que existían gastos que no correspondían a la licitación y el MOP no pudo especificar cuáles fueron los trabajos que la empresa Gate realizó. Por esa razón, el entonces ministro de Obras Públicas, Carlos Cruz, informó el inicio de un sumario administrativo para aclarar las responsabilidades tras el escándalo, que se empezó a ejecutar a partir del 25 de setiembre de 2001.

Después de un año de sumario, el matutino de Copesa tuvo acceso a documentos que acreditan que Héctor Peña Véliz emitió un cheque por 450 mil pesos desde su cuenta personal en el Banco de Santander al ex subsecretario de Transportes, Patricio

³² *La Tercera*, 18 de noviembre de 2002. “Los hitos que han marcado el escándalo Gate-MOP”.

Tombolini, quien fue procesado por el caso Coimas³³, de cuya investigación estuvo a cargo el juez Carlos Aránguiz.

Asimismo, Peña Véliz destinó otro documento desde la cuenta de su empresa en el Banco Estado, por 2 millones 450 mil pesos a nombre del ex jefe de gabinete del ex ministro Cruz, Alejandro Chaparro. Entre los otros involucrados, también se encuentra el ex subsecretario de Telecomunicaciones, Cristián Nicolai; el ex director de Obras Hidráulicas del MOP, Eduardo Bartholin, y la ex directora de Arquitectura del MOP, Ivania Goles.

Por la complejidad del caso, la Corte Suprema encargó la investigación de MOP-Gate a la ministra en visita Gloria Ana Chevesich, quien asumió el sumario 21 de enero del año 2003. En ese año, a la jueza le encomendaron la investigación de una de las aristas de MOP-Gate; el caso MOP-Ciade.

Chevesich comenzó a indagar un contrato por 270 millones de pesos firmado en 2001 entre el Ministerio de Obras Públicas y el Centro de Investigación Aplicada para el Desarrollo de la Empresa (Ciade), de la Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas de la Universidad de Chile. Según la Contraloría, el MOP contrató al Ciade para el diseño de un nuevo sistema de evaluación de propuestas en las Secretarías Regionales Ministeriales (Seremis) de la cartera. Sin embargo, según publicó el diario *La Tercera*, estos dineros fueron desviados al pago de sobresueldos de 13 seremis.³⁴

El final de la investigación sobre MOP-Ciade concluyó que se defraudó al fisco por casi 180 millones de pesos³⁵ tras la firma de tres contratos de aguas lluvias encargados a Ciade. En total, 33 funcionarios del MOP recibieron sobresueldos, por algo más de 240 millones de pesos³⁶, según publicó el diario *El Mercurio*, en agosto de 2009.³⁷ En ese mes, la Corte Suprema sentenció a 541 días de presidio remitido a

³³ Patricio Tombolini fue acusado en 2002 por solicitar al empresario Carlos Filippi la suma de 15 millones de pesos para autorizar la ampliación de su negocio de plantas de revisión técnica, y por tres millones de pesos para la campaña política de Ernesto Velasco. En julio de 2004, el juez Carlos Aránguiz lo condenó por el delito de cohecho, a permanecer tres años y un día en la cárcel. En mayo de 2007, Tombolini fue absuelto por la Segunda Sala de la Corte Suprema, según informó el diario *El Mercurio* en la crónica “Suprema Absuelve a Patricio Tombolini en caso coimas” del 10 de mayo de 2007.

³⁴ *La Tercera*, 2 de mayo de 2003. “28 procesados por caso MOP-Ciade”.

³⁵ La cifra exacta es 179.016.547 de pesos.

³⁶ La cifra exacta es 240.397.537 de pesos.

³⁷ *El Mercurio*, 13 de agosto de 2009. “MOP-Ciade: Suprema confirmó condenas por desvíos de platas para pagar sobresueldos”.

Eduardo Bartholin, ex director de Obras Hidráulicas del MOP; a Gonzalo Castillo, ex jefe de gabinete de la subsecretaría; y a Nassir Sapag Chaín, ex director del Ciade, quien fue procesado como coautor de fraude al fisco y autor de estafa al fisco. Asimismo, se confirmó la pena de 41 días remitidos para Armando Álvarez, ex director económico de la Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas de la Universidad de Chile.

Cuatro años después de asumir el caso MOP-Gate, según publica el diario *El Mercurio*, la jueza Gloria Ana Chevesich absolvió a Sara Oliva y a su madre por el supuesto autorrobo a la empresa Gate S.A. La sentencia fue confirmada por la Corte Suprema.³⁸ Sin embargo, la magistrado condenó a Sara Oliva a 541 días de presidio remitido por el delito de giro doloso de cheques. Este fallo fue la primera resolución a la que se llegó tras los inicios de la investigación.

El jueves 1 de julio de 2010, la jueza Chevesich culminó siete años de búsqueda e interrogatorios sobre el caso MOP-Gate y entregó su dictamen final. Determinó que el fisco fue defraudado en un total de 1.253 millones de pesos por la sobrevaloración de contratos, ocultamiento de costos y la triangulación de dineros para el pago de estos sobresueldos.

En un documento de más de mil páginas, la ministra consideró acusaciones contra 31 personas. 14 de ellas fueron condenas, y la lista de sentenciados la encabezó el ex ministro de Obras Públicas de Ricardo Lagos, Carlos Cruz, quien debe cumplir tres años de pena remitida y pagar una multa de más de 799 millones de pesos, por el delito de fraude al fisco.

El ex jefe de Finanzas de la Dirección de Concesiones de Obras Públicas, Sergio Cortés, fue condenado a cinco años con el beneficio de la libertad vigilada. En tanto, Héctor Peña Veliz, recibió 60 días de pena remitida.

³⁸ *El Mercurio*, 7 de noviembre de 2007. “Suprema confirma absolución en caso que detonó el escándalo MOP”, por Cinthya Carvajal.

CAPÍTULO III

SOCIEDADES NO TAN ANÓNIMAS

Ya no impresiona escuchar que Chile es un país donde la distribución de la riqueza es desigual y que el monto promedio per cápita que se registra en las estadísticas internacionales es muy diferente de la realidad que viven millones de habitantes. Simultáneamente, complejas redes económicas se entretajan en esa micro sociedad del 10 por ciento más rico de la población chilena que concentra el poder económico.

Por la gran cantidad de dinero que manejan, las concesiones de obras públicas son un área apetecida por los más grandes grupos económicos que directa o indirectamente se involucran en una o más sociedades. Entre ellos, hay personajes connotados, que merece la pena destacar, ya que su presencia en el negocio de las concesiones no responde al azar. Distintas aristas políticas se unen a un solo brazo económico para conformar sociedades anónimas, en las que si se escarba un poco, se puede encontrar la presencia de interesantes actores. He aquí los más destacados:

■ Carlos Hurtado RuizTagle

Ingeniero comercial de la Universidad de Chile y doctor en economía de la Universidad de Harvard. Carlos Hurtado Ruiz- Tagle está casado con la bibliotecaria y apicultora Leonor Larraín, y tienen seis hijos: José María, Carlos, Victoria, Catalina, Isabel Margarita y María Inés. Además, es cuñado del senador DC Andrés Zaldívar, quien está casado con Inés Hurtado Ruiz- Tagle.

Hurtado fue ministro de Obras Públicas durante el gobierno de Patricio Aylwin entre 1990 y 1994 y precursor del sistema de concesiones de obras públicas en Chile. Ya en la cartera ministerial, mantenía relación con la Cámara Chilena de la Construcción (CChC), la entidad empresarial que reúne a sociedades constructoras e inmobiliarias, para la que había prestado servicios como consultor antes de desempeñarse como titular de Obras Públicas.

Posteriormente, diseñó la política de concesiones viales a través de un proyecto que fue aprobado por unanimidad en el Congreso Nacional en 1991. Esta iniciativa aplaudida por el sector privado, le significó recibir en 2004 el premio Infraestructura, que entrega el Colegio de Ingenieros de Chile y un reconocimiento por parte del MOP en enero de 2010, por su aporte a las obras públicas³⁹. Otro de sus logros ha sido dar el puntapié inicial al proceso de privatización de las empresas sanitarias en Chile; previamente debió convencer al Parlamento para su aprobación.

Los negocios son lo suyo y así lo ha demostrado desde la adolescencia. Según el reportaje “Carlos Hurtado Ruiz-Tagle sin concesiones” de la *Revista Ingenieros*⁴⁰, el economista tenía sólo 14 años cuando hizo su primer negocio. Con el apoyo de su padre y en sociedad con un empleado del fundo familiar, importó cien vacunos. Con las ganancias obtenidas se compró una moto. “Obviamente, el capital no era mío, pero me hice cargo de la operación del negocio”, reconoce Hurtado en el reportaje. De ahí en adelante, su currículum habla por sí solo.

Su olfato empresarial está respaldado por el desempeño que ha tenido en la presidencia de empresas como Entel; Microsystem Chile- Argentina; Chilevisión; y la compañía procesadora de molibdeno, Molymer. Esta trayectoria ha hecho que Carlos Hurtado haya desarrollado una incomparable capacidad de lobby. Creó su propia empresa consultora Soluciones Integrales S.A., que le ha permitido asesorar a distintas entidades, entre las que se cuenta la Sociedad de Fomento Fabril, el Banco Mundial, el Banco Interamericano de Desarrollo y la Confederación de la Producción y del Comercio (CPC).

Carlos Hurtado compartió el directorio en Entel y Molymer con su primo, Juan Hurtado Vicuña, quien junto a sus hermanos Juan José, Pedro, José Ignacio, Nicolás, María Mercedes⁴¹ y María Victoria⁴², forman parte de uno de los grupos económicos más poderosos de Chile, con la propiedad de Entel, Pucobre, Almendral y Pacífico V

³⁹ Comunicado de prensa del MOP, 30 de enero de 2010. “MOP condecora a destacadas personalidades por su aporte a las obras públicas”.

⁴⁰ Revista Ingenieros del Colegio de Ingenieros de Chile. Edición 179 julio-septiembre de 2006. “Carlos Hurtado Ruiz-Tagle sin concesiones”

⁴¹ María Mercedes Hurtado está casada con Ricardo Rivadeneira, primer presidente de Renovación nacional. Ellos son padres de Ignacio Rivadeneira Hurtado, uno de los más cercanos asesores del Presidente Sebastián Piñera.

⁴² María Victoria Hurtado está casada con Carlos Larraín Peña, presidente de Renovación Nacional.

Región, según publica el reportaje de *La Tercera* “El sello que transformó a los hermanos Hurtado Vicuña en uno de los mayores grupos chilenos”⁴³

Según el perfil que realizó María Olivia Mönckeberg, Premio Nacional de Periodismo 2009, en su libro *Los Magnates de la prensa*, Carlos Hurtado perteneció al pequeño Partido Alianza Liberal (PAL) que se integró al primer gobierno concertacionista⁴⁴. Sin embargo, después confesó en una entrevista realizada por Juan Cristóbal Villalobos en *La Tercera* que en la elección presidencial de 2005 votó por Sebastián Piñera⁴⁵.

De hecho, según complementa la periodista María Olivia Mönckeberg, la incorporación de Hurtado a Chilevisión fue decidida por Piñera tras la operación de “fideicomiso voluntario” emprendida en abril de 2009⁴⁶.

■ Ricardo Lagos Escobar

Antes de convertirse en Presidente de la República el 11 de marzo del año 2000, Ricardo Lagos fue ministro de Educación durante el mandato de Patricio Aylwin y sucesor de Carlos Hurtado en el Ministerio de Obras Públicas entre 1994 y 1998, durante la Presidencia de Eduardo Frei Ruiz-Tagle.

Tanto en su cargo de ministro como en el de Primer Mandatario, las obras públicas fueron un tema central de su administración. De hecho, durante su período gubernamental se desató el auge de las concesiones viales, donde se adjudicaron las obras de transformación total de la Ruta 5, el principal corredor de transporte del país, y se licitaron los proyectos de las autopistas concesionadas de Santiago.

Sin embargo, pese al desarrollo alcanzado, su período estuvo también marcado por escándalos. Entre ellos, se encuentra el caso MOP-Gate, en el que se defraudó al Fisco con la sobrevaloración de contratos, ocultamiento de gastos y alteración de

⁴³ *La Tercera*, 3 de agosto de 2008. “El sello que transformó a los hermanos Hurtado Vicuña en uno de los mayores grupos chilenos”.

⁴⁴ María Olivia Mönckeberg P. *Los Magnates de la prensa. Concentración de los medios de comunicación en Chile*. Editorial Random House Mondadori, Debate, año 2009.

⁴⁵ *La Tercera*, 17 de mayo de 2009. “No es bueno que un Presidente sea dueño de un canal”. Entrevista de Juan Cristóbal Villalobos.

⁴⁶ María Olivia Mönckeberg P. *Los Magnates de la prensa. Concentración de los medios de comunicación en Chile*. Editorial Random House Mondadori, Debate, año 2009.

dineros para el pago de sobresueldos y las irregularidades con la que se llevaron a cabo las renegociaciones de los contratos de las concesiones, según describe el diario *La Nación*⁴⁷.

Las réplicas de este sismo al interior del MOP aún se hacen sentir, ya que el 4 de marzo de 2010 el ex Presidente fue interrogado en su casa por la jueza Gloria Ana Chevesich, quien tuvo a cargo la investigación de este caso, hasta que el 1 de julio de 2010 entregó su veredicto de tres años de presidio remitido para el ex ministro Carlos Cruz. En la oportunidad, Ricardo Lagos negó rotundamente que se hubieran entregado sobresueldos durante su Ministerio⁴⁸.

El gobierno de Lagos concentra el 78,5 por ciento de los montos renegociados entre el MOP y las empresas privadas, sin un ente mediador⁴⁹ que regularizara las inyecciones de dinero a las empresas privadas a cargo de las concesiones de obras públicas, según el estudio *La Renegociación de las Concesiones y la nueva Ley*, realizado por los economistas Eduardo Engel, Ronald Fischer, Alexander Galétovic y Manuel Hermosilla.

■ Sebastian Piñera

Economista e inversionista, el actual Presidente de Chile, Sebastián Piñera, de 61 años de edad, ha construido una fortuna individual que supera los dos mil doscientos millones de dólares, según la revista estadounidense *Forbes*, que en enero de 2010 lo incorporó en la lista de millonarios más poderosos del mundo, una vez que duplicara su fortuna desde que fue electo Presidente el 17 de enero⁵⁰.

Casado con Cecilia Morel y padre de cuatro hijos: Magdalena, Cecilia, Juan Sebastián y Cristóbal; Sebastián Piñera se ha destacado por el fuerte respaldo familiar que tuvo en sus dos candidaturas presidenciales.

⁴⁷ *La Nación*, 1 de julio de 2010. “Mop-Gate: condenado por fraude el ex ministro Cruz”.

⁴⁸ CNN Chile, 4 de marzo de 2010. “Caso MOP-Gate: Lagos negó pago de sobresueldos”.

⁴⁹ Eduardo Engel, Ronald Fischer, Alexander Galétovic, Manuel Hermosilla. “*La Renegociación de las concesiones y la nueva Ley*”. Centro de Estudio Públicos (CEP), Agosto de 2008.

⁵⁰ *La Nación*, 28 de enero de 2010. “Sebastián Piñera entra en la lista Forbes de los ricos más poderosos”.

Entre sus numerosas propiedades, hasta antes de ser electo Presidente, se contaba su participación en cerca de 40 sociedades accionarias, entre las que destacan Chilevisión, Blanco y Negro y LAN Airlines, en las que tenía el 100; un 16,08 y un 26 por ciento de las acciones respectivamente.

Como candidato a la Presidencia de la República, Piñera fue muy cuestionado por sus posesiones. Por eso, tal como narra la periodista María Olivia Mönckeberg en *Los Magnates de la Prensa*⁵¹, el empresario “anunció el 25 de abril de 2009 su decisión de entregar sus bienes a un denominado fideicomiso privado. La fórmula legal la había estudiado durante dos años el abogado UDI Fernando Barros, el mismo que defendió a Pinochet en Londres”. En esa operación, el candidato entregó más de 1.200 millones de dólares para que fueran administrados por los fondos de inversión Celfin, Larraín Vial, Moneda y Bice, según publicaron los medios de prensa nacional.⁵²

Después de la segunda vuelta presidencial del 17 de enero de 2010, cuando Piñera se impuso con el 51,6 por ciento de los votos sobre el demócrata cristiano Eduardo Frei Ruiz-Tagle, debió movilizarse, no tan rápidamente como hubiera querido la oposición, para deshacerse de algunas de sus posesiones más conocidas.

A mediados de febrero, vendió el 15 por ciento de sus títulos en LAN, recibiendo por ello 500 millones de dólares por parte del grupo empresarial Cueto. El periodista Manuel Salazar detalla en su libro *Sebastián Piñera*, que el actual Presidente mantiene vínculos de amistad y negocios con esa familia hace más de cuatro décadas y ha sido socio con ellos a través de Bancard y Valle Escondido⁵³, además de la línea aérea, a la que los Cueto se incorporaron en 1994⁵⁴.

Otros 375 millones de dólares de su propiedad en LAN fueron rematados en la Bolsa de Comercio.

⁵¹ María Olivia Mönckeberg P. *Los Magnates de la Prensa. Concentración de los medios de comunicación en Chile*. Editorial Random House Mondadori, Debate, 2009.

⁵² Teletrece Online Chile, 26 de abril de 2009. “Piñera presenta fórmula de fideicomiso ciego y mantiene LAN y Chilevisión”; *El Mercurio*, 26 de abril de 2009. “Piñera se desliga de sus empresas y empieza nueva etapa de su campaña”.

⁵³ Manuel Salazar. *Sebastián Piñera*. Editorial Momentum, 2009.

⁵⁴ *La Tercera*, 11 de julio de 2004. “Piñera y Cueto quieren que Lan pase a la segunda generación” por Fernando Vega.

El miércoles 24 de marzo de 2010, trece días después de haber asumido su mandato, Piñera entregó el 8 por ciento de Lan al grupo chileno Bethia - holding ligado a Liliana Solari, dueña principal de Falabella - por 425 millones de dólares. Al día siguiente, vendió el tres por ciento restante a la corredora de bolsa chilena Celfin Capital, una de las firmas encargadas de administrar los bienes pertenecientes a Inversiones Santa Cecilia y Axxion, dos de las sociedades que concentran la fortuna del Presidente y que estaban involucradas en la aerolínea⁵⁵.

En el contexto de la venta de sus acciones, Piñera dijo en *La entrevista del domingo* de Televisión Nacional que no tiene pensado desprenderse de Blanco y Negro, la sociedad anónima deportiva que controla el club Colo Colo. “Renuncié al igual que Gabriel Ruiz Tagle (ahora subsecretario de Deportes) al directorio, pero nos hemos mantenido en la propiedad”⁵⁶.

El 24 de agosto de 2010, Gabriel Ruiz Tagle se desprendió del 24,5 por ciento de las acciones del club deportivo que estaban en su poder. La transacción no dejó de causar polémica, ya que los títulos quedaron en manos del empresario Hernán Levy Arensburg, consuegro del Presidente Sebastián Piñera⁵⁷.

Un complejo negocio

Sebastián Piñera pagó en 2005 un total de 24 millones de dólares por Chilevisión, pero según explica la periodista Nancy Castillo en el matutino *La Tercera*, durante los cinco años bajo su gestión, la estación televisiva se convirtió en la principal competencia de Televisión Nacional en niveles de audiencia y en utilidades. Sólo en 2009 las ganancias del canal bordearon los 15 millones de dólares.⁵⁸ Se trata de una mina de oro de la que el Presidente también debe deshacerse. Y así lo prometió en su campaña presidencial.

⁵⁵ María Olivia Monckeberg P. *Los Magnates de la Prensa. Concentración de los medios de comunicación en Chile*. Editorial Random House Mondadori, Debate, 2009.

⁵⁶ Televisión Nacional de Chile (TVN). *La entrevista del domingo*, 21 de marzo de 2010. Entrevista al Presidente Sebastián Piñera por el periodista Mauricio Bustamante.

⁵⁷ *La Nación*, 24 de agosto de 2010. “Ruiz Tagle defiende “transparencia” en venta de Colo Colo”.

⁵⁸ *La Tercera*, 14 de mayo de 2010. “Piñera Opta por vender Chilevisión a fondo local y ejecutivos de TV” por Nancy Castillo.

Al principio, el entonces candidato habló de traspasar la propiedad de CHV a una fundación sin fines de lucro de la que incluso avanzó un trámite y un nombre: “Cultura y Sociedad”. La noticia fue publicada por *La Tercera*, donde se especifica que el 27 de enero de 2010, el ministro de Justicia de esa fecha, Carlos Maldonado “aprobó la modificación de estatutos de la "Fundación Futuro y Sociedad", que a partir de ese minuto cambiaría su nombre a “Fundación Cultura y Sociedad” y vería modificada las actividades para la que fue creada”⁵⁹.

Las críticas afloraron de inmediato: “Esto de traspasar Chilevisión a una fundación es como cambiarse el dinero de un bolsillo a otro”, dijo el entonces presidente del Partido Socialista, Fulvio Rossi a *La Nación* el día siguiente de la publicación del matutino de Álvaro Saieh⁶⁰. La idea de la fundación quedó hasta ahí.

El 15 de mayo de 2010, *La Tercera* publicaba la venta del canal privado al grupo chileno Linzor Capital.⁶¹ El negocio implicaría más de 130 millones de dólares por parte del fondo de inversión liderado por Tim Purcell, miembro del “círculo de hierro” del grupo Angelini, donde participa como director de Celulosa Arauco y Cruz del Sur, según lo describe la periodista Antonieta de la Fuente en la revista *Qué Pasa*.⁶²

Hasta ahí se trataba de un caso cerrado. Sin embargo, el director del Instituto de Asuntos Públicos de la Universidad de Chile y ex ministro Secretario General de la Presidencia de Ricardo Lagos, Eduardo Dockendorff, afirmó que en la transacción con Piñera, Linzor sólo recibiría el usufructo, pero no la propiedad del canal, según el reportaje de la periodista Francisca Skoknic de la revista *Ciper*.⁶³ Pese a que la Universidad de Chile no tiene la propiedad del Chilevisión, es titular de la concesión de la señal televisiva hasta el año 2018, eso le entrega poder ante una eventual renovación del contrato en esa fecha. Tras un estudio jurídico del asunto, abortó el traspaso del canal a Linzor Capital.

⁵⁹ *La Tercera*, 7 de febrero de 2010. “Piñera pone en marcha y define rol de fundación que controlará Chilevisión”, por Christian Rendic y Nancy Castillo.

⁶⁰ *La Nación*, 8 de febrero de 2010. “Chilevisión: Piñerismo enfrenta críticas por Fundación”.

⁶¹ *La Tercera*, 15 de mayo de 2010. “Bancard oficializa venta de CHV a Linzor Capital”.

⁶² *Qué Pasa*, 21 de mayo de 2010. Reportaje “¿Quién es Tim Purcell?”, por Antonieta de la Fuente.

⁶³ *Centro de Investigación Periodística e Información Periodística (CIPER)*, 16 de junio de 2010. “Los documentos de la Universidad de Chile que complican la venta de Chilevisión”. Reportaje de la periodista Francisca Skoknic.

Después de dos meses de una tensa y controvertida espera, el 24 de agosto de 2010⁶⁴ un comunicado de prensa emitido por Bancard Inversiones, anunció la venta del cien por ciento de las acciones de Red de Televisión Chilevisión S.A. A Inversiones Turner International II Ltda., perteneciente a pertenece a Turner Broadcasting System Inc, una sociedad del grupo Time Warner que, entre otras propiedades tiene los canales HBO, TNT y CNN. Aunque el comunicado no detalla el precio, distintos medios publicaron una cifra que asciende a los 140 millones de dólares.

En las concesiones

En 1993, Sebastián Piñera, junto a su amigo José Cox fundaron CMB-PRIME Administradora de Fondos de Inversión⁶⁵. Si bien su participación es minoritaria y no es miembro controlador, Sebastian Piñera figura con el 8,33 por ciento de la propiedad accionaria a través de Inversiones Ultima Esperanza Limitada, según la memoria anual 2009 de la compañía.

CMB participa en cinco sociedades concesionarias que actualmente tienen sus proyectos en explotación⁶⁶ y que tienen a su cargo la construcción de aeropuertos, rutas viales, puertos y obras de infraestructura pública, de acuerdo a la información entregada en el sitio web de la sociedad.⁶⁷

Según la Coordinación de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas⁶⁸, CMB está involucrado en tres terminales aéreas: Aeropuerto Regional de Atacama S.A., donde opera a través de Inversiones Aeropuertarias Atacama S.A., con el 50 por ciento de la propiedad; el Aeropuerto Presidente Carlos Ibáñez del Campo en Punta Arenas, donde maneja el 30 por ciento de la compañía a través de CMB Prime AFI; y el Aeropuerto Carriel Sur de Concepción, donde controla el 42,50 por ciento de la

⁶⁴ Bancard Inversiones Ltda., 24 de agosto de 2010. Comunicado de prensa “Bancard Inversiones Limitada acuerda venta de Red de Televisión Chilevisión S.A.”.

⁶⁵ *Estrategia*, 21 de abril de 2008. “Los Samurai en los negocios de Sebastian Piñera”.

⁶⁶ La Coordinación de Concesiones de Obras Públicas clasifica las obras en tres ítemes: nuevos proyectos, proyectos en construcción y proyectos en explotación. En la actualidad, la mayor parte de ellos, corresponde a proyectos que se encuentran en explotación.

⁶⁷ www.cmbprime.cl

⁶⁸ Coordinación de Concesiones del MOP www.concesiones.cl.

propiedad, a través de Fondo de Inversión Prime Infraestructuras, y otro 7,50 por ciento mediante Inversiones Aeroportuarias Atacama. S.A.

En el campo de las Rutas transversales, CMB está presente en la Sociedad Concesionaria Camino Los Nogales Puchuncaví con el 50 por ciento de la propiedad que opera el Camino Nogales Puchuncaví S.A., y en Camino de la Madera Sociedad Concesionaria S.A. con el 26,49 por ciento de las acciones. Sebastián Piñera tiene también un 1,41 por ciento de la sociedad, a través de Inversiones Última Esperanza S.A.

Asimismo, CMB participa en la Autopista Santiago- Las Rejas, como infraestructura para el Transantiago, de acuerdo a *Los Magnates de la Prensa* de la periodista María Olivia Mönckeberg⁶⁹; y en terminal de pasajeros y de carga Aeropuerto Diego Aracena de Iquique, a cargo de la Concesionaria Chucumata S.A., cuya concesión terminó en 2008.

Según la memoria anual de 2009 de estas sociedades concesionarias, cinco de estas obras las comparte con la empresa constructora Belfi S.A., que pertenece a la familia Elgueta.

Entre sus prioridades

Mientras fue candidato a la Presidencia de Chile, Piñera levantó una propuesta política sustentada en el fortalecimiento de la empresa privada y centrada en el desarrollo de la infraestructura. En su programa de gobierno aseguraba que “las concesiones de obras públicas han perdido dinamismo en los últimos años, no sólo porque ya se han hecho las obras más trascendentales, sino porque, desgraciadamente, la visión estratégica del gobierno ha cambiado”⁷⁰.

⁶⁹ María Olivia Mönckeberg P. *Los Magnates de la Prensa. Concentración de los medios de comunicación en Chile*. Editorial Debate, 2009.

⁷⁰ Programa de Gobierno de Sebastián Piñera para las presidenciales 2010. *Una Infraestructura para el siglo XXI*.

En este contexto, planteó cinco propuestas relacionadas con el sistema de concesiones para clarificar y potenciar la institucionalidad del sistema; extender la industria de las concesiones a otros sectores como la construcción y operación de hospitales, establecimientos educacionales, transporte público y centros turísticos; aumentar la inversión en infraestructura de aguas lluvias; impulsar obras de riego; y desarrollar nuevas obras sanitarias en el tratamiento de aguas servidas y de desechos industriales.

Para sacar adelante sus ideas, Sebastián Piñera se rodeó de distintos actores de la esfera política y económica. Uno de ellos es Felipe Morandé, hasta marzo de 2010 decano de la Facultad de Economía y Negocios de la Universidad de Chile y desde esa fecha, ministro de Transportes y Telecomunicaciones. Morandé fue uno de los líderes del grupo Tantauco, que alcanzó cerca de mil integrantes encargados de asesorar al entonces candidato a la Presidencia en todas las áreas programáticas.

■ José Gabriel Cox Donoso

Ingeniero comercial, empresario, socio y amigo de Sebastián Piñera por casi 30 años. Desde que Piñera lo reclutara para el banco de inversión Citicorp a principios de los '80, José Cox Donoso figura de manera muy reiterada en el negocio de las concesiones chilenas.

Piloto civil y amante de las estadísticas, “el mayor administrador de fondos de desarrollo de empresas en Chile anda en moto, es ignaciano, sus amigos le dicen Joe y, aunque se le indica como cercano a la DC, él se autodefine como un liberal progresista que defiende la supremacía de la economía de mercado”⁷¹, lo describía el periodista Fernando Vega en septiembre de 2003.

José Cox es el tercero de ocho hermanos. Su padre es el abogado Cristián Cox y su madre Ana Donoso. Egresó del Colegio San Ignacio en 1971, y posteriormente estudió Ingeniería Comercial en la Universidad Católica. Después se casó con Loreto Alcaíno, con quien tiene tres hijos.

⁷¹ *La Tercera*, 21 de septiembre de 2003. Reportaje “José Cox: el multifacético financista de los proyectos sin historia”, por Fernando Vega.

En el ámbito político, Cox tuvo algún acercamiento a la Concertación cuando asesoró a Alejandro Foxley en el Ministerio de Hacienda y a Carlos Hurtado en Obras Públicas. Pero prima su antigua amistad con el actual Presidente Sebastián Piñera, con quien se relaciona económica, profesional y políticamente. Ha tenido misiones tan importantes, como administrar los fondos de la campaña presidencial y manejar la venta de LAN Chile y Chilevisión. Asimismo, en 2009, el entonces candidato presidencial lo designó a él y al ingeniero civil de la UC, Ignacio del Río, para buscar una solución financiera al Transantiago, según la periodista Verónica Moreno de *La Tercera*.⁷²

Desde Citicorp, Cox ha venido participando activamente en la mayoría de los negocios de Sebastián Piñera. Según el periodista Manuel Salazar, a Cox se lo puede ver participando en Bancard, Citicorp & Santiago Agente de Valores, Inversiones Santa Cecilia y Axxion⁷³. Sin duda un hombre de la total confianza del Presidente. Incluso tienen oficina en el mismo edificio: Apoquindo 3.000. Piñera en el piso 18 y Cox en el 16.

En el ámbito de los negocios, Cox es el presidente del comité de directores de LAN, pertenece al directorio de CTR Chile Networks S.A., donde comparte acciones con la familia Piñera y otros inversionistas y es miembro del directorio de CMB-PRIME Administradora de Fondos de Inversión S.A. Allí participa a través de Asesorías e Inversiones Ilihue Ltda., socio mayoritario, que concentra el 30 por ciento de la propiedad. En este fondo participa Sebastian Piñera, mediante Inversiones Ultima Esperanza Limitada con el 8,33 por ciento de los títulos.

José Cox es el presidente de dos de las cinco sociedades concesionarias que maneja CMB PRIME: Camino de la Madera Sociedad Concesionaria S.A. a cargo de la ruta con este mismo nombre en Concepción y Camino Los Nogales Puchuncaví S.A.

⁷² *La Tercera*, 28 de marzo de 2010. Reportaje “El rol clave de José Cox en la venta de activos de Sebastián Piñera”, por Verónica Moreno.

⁷³ Manuel Salazar. *Sebastián Piñera*. Editorial Momentum, 2009.

■ Ricardo Bachelet, más socio que primo

Nadie dijo que la política, la parentela y los negocios van en una misma dirección. Claro es el ejemplo de Ricardo Bachelet, quien es ingeniero civil, primo de la ex Presidenta Michelle Bachelet, pero amigo y socio del Presidente Sebastián Piñera. Una contradicción si se le mira desde es punto de vista político. Lo cierto es que Ricardo, quien es pariente de la ex Mandataria a través de su padre que era primo del general de aviación Alberto Bachelet, sólo se liga a ella a través del apellido, ya que sus afinidades comerciales y políticas tienen otro norte.

Un estrecho vínculo empresarial une a Ricardo Bachelet con Sebastián Piñera y José Cox desde 1988, cuando estos dos últimos lo invitaron a participar en la sociedad de inversión CMB, una compañía cuyo destino era transar papeles de deuda externa y que posteriormente incursionaría en la administración de fondos de inversión.

Esta empresa hoy se llama CMB-PRIME Administradora de Fondos de Inversión S.A., en la que Ricardo Bachelet maneja el 21,67 por ciento de la propiedad según la memoria anual 2009 de esta compañía. Si bien Bachelet no es presidente de ninguno de los directorios de las sociedades concesionarias que controla CMB-PRIME, el ingeniero está presente en la vicepresidencia de tres compañías: Aeropuerto Regional Atacama S.A., Austral Sociedad Concesionaria S.A. y Aerosur S.A. También pertenece al directorio de otras dos firmas donde su compañía tiene al menos la mitad de las acciones: Camino de La Madera; y Camino Nogales Puchuncaví S.A.

Aparte de CMB, Ricardo Bachelet se liga a Piñera y a Cox en el ámbito de la construcción. Participan juntos en Plaza Forestal, un lote de 400 departamentos en tres torres con vista al Parque Forestal en Calle Loreto, junto al río Mapocho en la comuna de Recoleta, en el que han invertido más de 25 millones de dólares.

También comandan un proyecto de departamentos en Vitacura llamado Las Nieves, ubicado en esa calle con Los Acantos que alcanza los 14 millones de dólares de

inversión; y en otro de tres edificios de 11 pisos cada uno, ubicado en Avenida Las Condes a la altura del 12.200, en el que invirtieron más de 30 millones de dólares⁷⁴.

El primero de estos tres proyectos fue desarrollado en conjunto con la constructora Echeverría e Izquierdo, perteneciente al ex presidente de la Cámara Chilena de la Construcción, Fernando Echeverría Vial, quien actualmente ocupa el cargo de Intendente de la Región Metropolitana de Santiago.

Además Ricardo Bachelet, según el periodista Manuel Salazar, construyó los edificios San Sebastián, Studio, Málaga, Enrique Foster y Hendaya en las comunas del sector oriente de Santiago, en los que Sebastián Piñera participa a través de Inversiones Ultima Esperanza y Las Bandurrias Ltda.⁷⁵

■ Víctor Bezanilla Saavedra

Víctor es el mayor de los ocho hermanos Bezanilla Saavedra y controla el 37,5 por ciento de la propiedad de la empresa constructora Besalco S.A.

A la fecha, esta compañía fundada en 1944 por Víctor Bezanilla Salinas, se ha adjudicado concesiones de obras públicas relacionadas con la construcción de cárceles, rutas transversales, edificios públicos y embalses. Dentro de la de edificación de recintos carcelarios, Besalco participa en la construcción de la infraestructura penitenciaria del Grupo I, que abarca las ciudades de Iquique, La Serena y Rancagua, donde maneja el 33.3 por ciento de la propiedad de la Sociedad Concesionaria Bass S.A. que tiene a cargo dicha obra.

En el terreno de las rutas transversales, Besalco está presente en las obras de Variante Melipilla; esa ruta se extiende desde esta comuna hasta la localidad de San Pedro, donde maneja el ciento por ciento de la Sociedad Concesionaria Melipilla S.A., mediante el uno por ciento de Besalco S.A., y el 99 por ciento de Besalco Concesiones S.A.

⁷⁴ *La Tercera*, 12 de febrero de 2006. “El primo de Michelle Bachelet que es socio y amigo de Piñera”.

⁷⁵ Manuel Salazar. *Sebastián Piñera*. Editorial Momentum, 2009.

Figura, además, en la Sociedad Concesionaria Autopista Interportuaria S.A. que construye la vía entre Talcahuano y Penco en la Región del Bío-Bío. Igual que en la firma anterior, Besalco maneja el ciento por ciento de la sociedad presidida por Víctor Besanilla Saavedra.

Besalco también tiene un 33 por ciento de participación en las obras del embalse Convento Viejo, en el Estero Chimbarongo de la Región del Libertador Bernardo O'Higgins. En esa compañía es socio igualitario con las empresas Brotec y Belfi, las que integran la sociedad concesionaria con el mismo nombre que en diciembre de 2009 demandó al Ministerio de Obras Públicas por “no haber entregado a tiempo y forma” los derechos de aprovechamiento de agua en el sector⁷⁶. La multa que exigen en primera instancia es de 28 millones de dólares y ha sido gestionada por la abogada y ahora subsecretaria de Obras Públicas, Loreto Silva.

Dentro de las concesiones de Besalco también se cuenta Plaza Las Condes S.A. que tiene a cargo la construcción del Centro Cívico Las Condes, con una inversión de 23 millones de dólares, y la construcción de la segunda pista y repavimentación de la pista principal del Aeropuerto Arturo Merino Benítez.

La filial Besalco Concesiones continúa participando de los procesos de licitación de obras públicas y municipales. De hecho, en enero de 2010 el consorcio integrado por Besalco, Icafal y Belfi, se adjudicó la concesión de la Ruta 66 Camino de la Fruta, con una inversión que sobrepasa los 340 millones de dólares.

Víctor Bezanilla fue multado en la misma oportunidad en que la Superintendencia de Valores y Seguros castigó a Sebastián Piñera y a Juan José Cueto por uso de información privilegiada en 2007. En el caso de Bezanilla Saavedra, la sanción alcanzó las 50 unidades de fomento por haber adquirido a través de la sociedad Tora Construcciones S.A., la cantidad de 1.200 acciones de Besalco S.A., por un monto de 2,23 millones de dólares el 25 de julio de 2006, “en circunstancias que en su calidad de director, al momento en que realizó la compra, conocía en detalle los estados

⁷⁶ *Diario Financiero*, 2 de diciembre de 2009. “Firma demanda al MOP por derechos de agua”.

financieros de esa sociedad (al segundo trimestre de 2006), los cuales no eran de público conocimiento", detalla la resolución de la SVS que dieron a conocer los medios de prensa a mediados de 2007⁷⁷.

■ Enrique Elgueta Galmez

Enrique Elgueta es constructor civil de la Universidad Católica, hijo de Enrique Elgueta Guérin, quien en 1948 fundó la empresa constructora Belfi.

Esta firma familiar nació con el propósito de dedicarse a la construcción de viviendas y obras sanitarias, pero con el paso de los años, el negocio se amplió a todas las áreas de la ingeniería. Entre sus obras se cuenta la edificación de túneles, concesiones de caminos, puertos, obras hidráulicas y sanitarias, instalaciones eléctricas y puentes. Belfi mantiene la propiedad dentro de la familia y ha tenido una exitosa trayectoria.

En la oficina principal, ubicada en Puerta del Sol 55, Las Condes, trabajan unas 60 personas. "En general nuestra gente lleva muchos años en la empresa, por lo que hay una relación muy directa y cercana", contó Enrique Elgueta — don Quico, como le dicen sus trabajadores — al diario *Estrategia*.⁷⁸

Según la memoria anual de 2009 de la Sociedad Concesionaria Aeropuerto Regional de Atacama S.A., Enrique Elgueta concentra el mayor porcentaje de inversión como persona natural dentro de la empresa familiar, con un 14 por ciento de participación en Inversiones y Construcciones Belfi Ltda., mayor accionista de la Empresa Constructora Belfi S.A.

Belfi está presente en cinco sociedades concesionarias: el Aeropuerto Regional de Atacama S.A., donde participa con el 50 por ciento de las acciones; Austral Sociedad Concesionaria S.A. con el 20 por ciento; Aerosur S.A., con el 50 por ciento. Enrique Elgueta preside el directorio de estas tres compañías y es vicepresidente de la Sociedad Concesionaria Camino Los Nogales- Puchuncaví donde Belfi maneja el 50 por ciento

⁷⁷ *El Mercurio*, 6 de julio de 2007. "SVS multa a Piñera con \$363 millones por compra de acciones de Lan".

⁷⁸ *Estrategia*, 12 de noviembre de 2007. "Belfi aterrizará en Argentina, Uruguay, Perú y Colombia".

de la propiedad, y Camino de la Madera Sociedad Concesionaria con el 34 por ciento de los títulos. En ellas, Belfi comparte acciones con CMB-PRIME Administradora de Fondos de Inversión S.A.

Según el *Diario Financiero*, actualmente Belfi tiene una nutrida cartera de proyectos inmobiliarios y de concesiones viales, portuarias y aeroportuarias en Chile y el exterior. A fines de enero de 2010, en sociedad con el fondo de inversiones CMB Prime, compró un terreno de ocho mil metros cuadrados en el sector Alonso de Córdova, en Las Condes, donde desarrollará un proyecto de oficinas. Esta adquisición involucró unas 400⁷⁹ mil UF⁸⁰. Además, Elgueta dijo que, la firma compró otro terreno - de forma particular- en el sector de Carol Urzúa, Las Condes, también para oficinas. A ese se suma otro paño en la zona de Apoquindo y Tomás Moro, de unos cuatro mil metros cuadrados, para desarrollar viviendas.

Conflicto de intereses en el MOP

El martes 23 de marzo 2010, un par de días antes de que Sebastián Piñera asumiera como Presidente de la República, el periodista Daniel Matamala de Canal 13 realizó un revelador reportaje para el programa *Chile Debate*, que dejó al descubierto los serios conflictos de interés de algunos miembros del gabinete del nuevo Mandatario. Muchos de ellos, particularmente las autoridades a cargo del Ministerio de Obras Públicas, habían tenido vínculo directo con las mismas entidades privadas que hoy son su contraparte.

Uno de los casos más llamativos es el del nuevo coordinador de concesiones del MOP, Mauricio Gatica Sotomayor, quien hasta antes de su nombramiento en el cargo público era gerente general de la Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A., empresa que tiene adjudicada la concesión de la Ruta 68 y, al mismo tiempo, era vicepresidente de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública AG. (Copsa).

⁷⁹ La cifra en dólares alcanza los 17.202.014,10 dólares. Precio del dólar \$495, según el Banco Central de Chile para el día 12 de septiembre de 2010.

⁸⁰ *Diario Financiero*, 17 de febrero de 2010. “Belfi entra al negocio de oficinas y mira concesiones portuarias”.

Caso similar es el de la subsecretaria de Obras Públicas, Loreto Silva quien fue fiscal de Copsa y, tal como lo indica su currículum expuesto en la página web del MOP, ha sido abogada de la Cámara Chilena de la Construcción (CChC) y participó de la redacción de la Ley de Concesiones. Asimismo, como se señaló anteriormente, fue abogada a cargo de una querrela que interpuso la Sociedad Concesionaria Convento Viejo contra el MOP por 28 millones de dólares. Dicho sea de paso, esta rencilla fue liderada por el entonces gerente general del embalse Convento Viejo, Patricio Lahsen, quien fue nombrado Director General de Obras Públicas y que renunció a los dos meses por “diferencias insalvables con la subsecretaria del MOP, Loreto Silva”.⁸¹

Esta situación deja en evidencia el poder que tienen las redes económicas en Chile, más aún cuando gobierna un Presidente estrechamente vinculado a los grupos económicos del país. Pero hay otro asunto: según lo que establece la Ley de Probidad Administrativa, debido a sus intereses personales, estas autoridades están obligadas a abstenerse de tomar cualquier decisión que involucre a las empresas a las que hayan prestado servicios profesionales en los últimos dos años.

La Ley constituye motivo de “abstención, por contravenir especialmente el principio de probidad, intervenir, en razón de sus funciones, en asuntos en que se tenga interés personal o en que lo tengan el cónyuge, hijos, adoptados o parientes hasta el tercer grado de consanguinidad y segundo de afinidad inclusive. Asimismo, lo constituye participar en decisiones en que exista cualquier circunstancia que le reste imparcialidad”.⁸²

A esta lista de concatenaciones de poder y conflictos de interés se suma el intendente metropolitano, Fernando Echeverría Vial, ingeniero civil de la Universidad Católica, militante de Renovación Nacional, presidente de la Cámara Chilena de la Construcción entre 2002 y 2004 y socio de la constructora Echeverría Izquierdo. Esta empresa construyó los edificios Altos de Huechuraba en Santiago, Alto Arauco II y

⁸¹ *El Mercurio*, 15 de mayo de 2010. “MOP: nuevo cambio tras pugna interna”.

⁸² DFL 19.653 que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 18.575 Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado. Número 6 del artículo 62 del Título III.

Castellón en Concepción, tres edificaciones que sufrieron graves daños tras el terremoto del 27 de febrero, al punto que Alto Arauco II tiene un decreto de demolición.

Ya en sus primeras apariciones públicas, los nexos de poder que lo anteceden delatan al intendente. En un reportaje del *Centro de Información e Investigación Periodística (CIPER)*, se da cuenta del acto público del 16 de marzo de 2010 en que Echeverría firmó un acuerdo con la Cámara Chilena de la Construcción para que evaluara los daños de las viviendas capitalinas, delegando este trabajo a esta agrupación gremial, pese a que la mayoría de las constructoras de los inmuebles, que podrían resultar responsables, están asociadas a ella.⁸³

⁸³ *Centro de Información e Investigación Periodística (CIPER)*, 18 de Marzo de 2010. Reportaje “Los vínculos de Piñera con las empresas de los edificios dañados: Los hombres del Presidente”, de Francisca Skoknic y Juan Pablo Figueroa.

CAPÍTULO IV

LA INVERSION ESPAÑOLA

A mediados de los '90, Chile y sus vecinos países latinoamericanos comenzaron a percibir la llegada de grandes empresas españolas destinadas a invertir en distintas áreas de la economía. Al principio se las pudo ver incursionar en el sector financiero, de telecomunicaciones y de infraestructura, sin embargo, con la firma de acuerdos internacionales, se logró establecer un vínculo con los mercados del “primer mundo” y se acomodaron las condiciones para que invirtieran en esta parte del planeta.

Según el economista español, Ramón Casilda Béjar en su artículo *La década dorada 1990-2000 Inversiones directas españolas en América Latina*⁸⁴, el factor que movió a ese país a invertir en esta parte del continente fue “la ventaja competitiva derivada de una comunidad cultural compartida, fruto del idioma; el impagable recurso que cobra cada vez más valor económico, que permite transitar en un mercado de 450 millones de personas, permitiendo a su vez, adaptar con rapidez productos, tecnología y modalidades de gestión”.

Con el paso de los años en Chile comenzaron a hacerse comunes los nombres de empresas como Endesa, Telefónica, Santander, YPF y BBVA. Pero la incursión de la nación ibérica en el mercado nacional se hizo notar verdaderamente tras la firma del Acuerdo de Asociación con la Unión Europea por parte de Chile. Esta alianza entró en vigencia en 2003 y no solo significó un enlace en el ámbito comercial, sino en el diálogo político y en la cooperación entre naciones. Las concesiones de obras públicas son uno de los puntos principales que se abordan en este acuerdo, donde se establece que “las Partes asegurarán la apertura efectiva y recíproca de sus mercados de contratación pública.”⁸⁵

⁸⁴ Ramón Casilda Béjar. *La década dorada 1990-2000 Inversiones directas españolas en América Latina*. España, Diciembre de 2003.

⁸⁵ Organización de Estados Americanos (OEA), Sistema de Información de Comercio Exterior. “Acuerdo por el que se establece una asociación entre la Comunidad Europea y sus Estados Miembros, por una parte, y la República de Chile, por la otra”. Enero de 2003.

Además, en 2003 se estrecharon lazos entre Chile y España a través del Comité Empresarial Chileno- Español de la Sociedad de Fomento Fabril (Sofofa), liderado por Herman Chadwick Piñera. (Ver capítulo sobre “El vocero de las concesionarias).

A partir del nuevo milenio, con la llegada de las empresas españolas a este mercado, Chile empezó a experimentar el auge de las concesiones de obras públicas, que alcanzó su esplendor en el gobierno de Ricardo Lagos Escobar. Actualmente, los conglomerados hispanos están presentes en más de la mitad de los proyectos que el Ministerio de Obras Públicas ha licitado hasta junio de 2010. También hay empresas mexicanas y estadounidenses, pero si se hace un conteo de la propiedad de los proyectos, los grupos que manejan más de una sociedad concesionaria y que más dinero tienen invertido, provienen de España, según la información que publica la Coordinación de Concesiones del MOP⁸⁶.

■ Acsa, una de las pioneras

La empresa española Acsa se fundó en 1959 y, según la información que entrega en su sitio web, su actividad estuvo dedicada al mantenimiento de la red de agua potable de Barcelona. A fines de los ‘90, la compañía optó por incursionar en las obras de infraestructura, de edificación y de servicios. Esta iniciativa triplicó su volumen de facturación entre 1998 y 2003.

Desde 2005, la empresa pertenece al Grupo Sorigué, compuesto por alrededor de 20 empresas relacionadas con el sector de la construcción y de servicios básicos. Sorigué, se dedica a la fabricación de mezclas asfálticas, obras civiles y edificación. En los últimos años, Acsa ha incrementado en un 20 por ciento su volumen de facturación, y ha alcanzado los 434 millones de euros. Dispone de sedes en Madrid y Barcelona y tiene delegaciones en otras siete ciudades del territorio español, según informa la compañía.⁸⁷

En Chile, su filial es Acsa Obras e Infraestructuras S.A.; en ella maneja el 25, 6 por ciento de la concesionaria Intermodal La Cisterna S.A. Esta sociedad está encargada

⁸⁶ Coordinación de Concesiones del MOP. www.concesiones.cl

⁸⁷ www.acsa.es

de la construcción de la estación de intercambio modal La Cisterna. La obra supera los 57 mil metros cuadrados⁸⁸, y se ubica entre la Gran Avenida José Miguel Carrera, Avenida Américo Vespucio y calle Ossa.

En este proyecto, Acsa es socio de Celfin Concesiones I, de Celfin Capital, entidad que administra los dineros del “fideicomiso privado” que Sebastián Piñera anunció en abril de 2009, mientras era candidato a la Presidencia⁸⁹. Según la memoria anual 2009, Intermodal La Cisterna S.A. es presidida por Juan Antonio Gálmez Puig, ex dueño de la tienda Almacenes París, y actual concesionario acuícola en el negocio de la salmonicultura.⁹⁰

■ Albertis, un negocio transversal

EL grupo español Albertis se dedica a la construcción de autopistas, infraestructura de telecomunicaciones, aeropuertos y estacionamientos. Está presente en 18 países y más de la mitad de sus ingresos se genera fuera de España, según las cifras oficiales que publica la compañía en su sitio web.⁹¹

En América, Albertis trabaja en el negocio de autopistas en Colombia, Puerto Rico, Argentina y Chile. El 26 de junio de 2009, esta compañía compró los derechos de participación en concesiones al grupo español Itínere en el mercado de las concesiones, tanto en España como en Chile⁹².

En este país, Albertis tiene el ciento por ciento de la sociedad concesionaria El Elqui S.A. Esta compañía es responsable de un tramo de 229 kilómetros de la Ruta 5 Norte, que se extiende entre Los Vilos y La Serena. Además, controla de manera indirecta el 14,77 por ciento -a través de Desarrollo de Concesiones Aeroportuarias

⁸⁸ La cifra exacta es 57.396 metros cuadrados, según la Memoria Anual 2009 de la concesionaria Intermodal La Cisterna S.A.

⁸⁹ *El Mercurio*, 26 de abril de 2009. “Piñera se desliga de sus empresas e inicia una nueva etapa de su campaña”.

⁹⁰ *Estrategia*, 5 de diciembre de 2007. “Hermanos Gálmez potenciarán negocio salmonero y de factoring”.

⁹¹ www.albertis.com

⁹² Comunicado de prensa de Albertis. 26 de junio de 2009. “Albertis culmina la compra de participaciones de Itínere en sociedades de España y Chile”.

(DCA)- de la sociedad SCL, que gestiona desde 1999 la concesión del aeropuerto Pudahuel de Santiago.

En las rutas transversales, según la memoria anual 2009⁹³ de la empresa, Albertis maneja el 50 por ciento de la propiedad de Rutas del Pacífico S.A., que tiene a cargo la interconexión vial de 131 kilómetros, entre Santiago, Valparaíso y Viña del Mar. En las rutas urbanas, controla Autopista Central S.A., con el 50 por ciento de la propiedad: un 25 por ciento representado en Inversora de Infraestructuras S.L., y el otro 25 por ciento, mediante Inversiones Nosedal S.A.

Albertis también es dueña a través de su filial Saba Aparcamientos S.A., del 99,99 por ciento de la sociedad concesionaria de la Plaza de la Ciudadanía.

■ **Obrascón Huarte Lain S.A. (OHL)**

OHL es uno de los mayores referentes españoles en el negocio de la construcción, las concesiones y medio ambiente. Con más de 90 años de experiencia, está presente en más de 20 países de cuatro continentes. En Chile, la empresa OHL es representada por su filial OHL Concesiones Chile, que a su vez, controla Infraestructura Dos Mil S.A.

Esta empresa tiene inversiones en la sociedad concesionaria Autopista del Sol S.A., donde maneja el ciento por ciento de la propiedad. Según la memoria anual 2009⁹⁴ de Autopista del Sol S.A., esta concesión está a cargo del diseño, construcción y explotación de un camino troncal en doble calzada de 104 kilómetros, más tres caminos secundarios en calzada simple, que unen Santiago con la ciudad y puerto de San Antonio y los balnearios del litoral central.

OHL también es dueño del ciento por ciento de Autopista Los Libertadores S.A., mediante Infraestructura Dos Mil S.A., y de OHL Concesiones Chile S.A. Este contrato comprende la construcción, conservación y explotación de la Ruta 57-Ch, que une

⁹³ Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A. Memoria Anual 2009, enviada a la Superintendencia de Valores y Seguros (SVS).

⁹⁴ Sociedad Concesionaria Autopista del Sol S.A. Memoria anual 2009, enviada a la Superintendencia de Valores y Seguros (SVS).

Santiago con Colina y la Ruta 60, al oriente de Los Andes, en una extensión de 80 kilómetros. Esta es la vía más importante al Paso Los Libertadores, la principal ruta terrestre de conexión entre Chile Argentina, según se explica en la memoria anual 2009 de la compañía⁹⁵.

Otra importante inversión de OHL es el camino internacional Ruta 60- Ch., cuya construcción, conservación y explotación está a cargo de la sociedad concesionaria Autopista de los Andes S.A. Igual que en las dos obras anteriores, este grupo español maneja el ciento por ciento de la propiedad. Este proyecto tiene una extensión de 91 kilómetros que comienzan al oriente de la ciudad de Los Andes, al término de la Ruta 57, y termina en el enlace Peñablanca, en la Región de Valparaíso.

Su cuarta concesión en Chile está relacionada con la infraestructura pública y es una de las más importantes. A mediados de 2004, se constituyó la sociedad entre OHL Andina S.A. y OHL Agencia en Chile, que estuvo encargada de la construcción del Centro de Justicia de Santiago.

Con un presupuesto que bordea los tres millones y medio de UF⁹⁶, apenas se adjudicó la obra, la compañía comenzó a trabajar contra el reloj; la construcción de este edificio se enmarca en el contexto de la entrada en vigencia de la Reforma Procesal Penal en Santiago, y el 16 de junio de 2005, era el plazo límite para la implementación de este sistema. Para esa fecha, debían estar listos los edificios que albergarían los Tribunales de Justicia, el Ministerio Público y la Defensoría Penal Pública.

Según el reportaje “Centro de Justicia de Santiago. Caso cerrado”, de la periodista de la revista de construcción *BIT*, Daniela Maldonado⁹⁷, esta obra se construyó en 380 días. Un récord, si se toma en cuenta que se trata de una de las edificaciones públicas más importantes de los últimos 50 años, con una superficie

⁹⁵ Sociedad Concesionaria Los Libertadores S.A. Memoria anual 2009, enviada a la Superintendencia de Valores y Seguros (SVS).

⁹⁶ La cifra exacta es 3.354.000 UF, según datos aportados por la Coordinación de Concesiones del MOP.

⁹⁷ Revista *BIT*, mayo de 2007. Reportaje “Centro de Justicia de Santiago. Caso cerrado”, por Daniela Maldonado.

construida que bordea los 120 mil metros cuadrados⁹⁸, dentro de un terreno de 4,5 hectáreas, según la Coordinación de Concesiones del MOP.

Tan monumental es la obra, como las polémicas que ocasionó su construcción. Problemas con la edificación y diferencias contractuales entre el MOP y OHL, retrasaron la entrega del edificio, cuyos estándares aún son materia de investigación.

“Suprema no recibirá en Centro de Justicia por fallas estructurales” tituló el diario *La Nación* el 5 de abril de 2007⁹⁹. La crónica da cuenta de la pugna existente entre el Ministerio de Obras Públicas y la concesionaria OHL, por las malas condiciones de ventilación en el inmueble, la falta de espacios para el trabajo y las fallas estructurales del edificio. “Yo creo que hay que zanjar la fecha de arreglo. Esto llega a tal punto en que algunas salas durante el verano marcaron temperaturas muy altas (40 grados) y solucionar la climatización en todo el Centro de Justicia no es fácil y es caro”, dijo en esa oportunidad el entonces presidente de la Corte Suprema, Enrique Tapia.

El conflicto provocó que la Contraloría General de la República iniciara una investigación en agosto de 2009 por eventuales irregularidades en el Centro de Justicia. Según publicó el matutino *La Tercera*, el Estado tuvo que aportar más de 50 millones de dólares como pago a la constructora OHL por los retrasos y el aumento posterior del costo de la obra¹⁰⁰.

■ Ferrovial, la empresa madre

Esta empresa familiar fue fundada en 1952 por Rafael del Pino, quien llegó a convertirse en uno de los hombres más ricos de España. En 2007, la revista *Forbes* lo ubicó en el lugar 79 de la lista de multimillonarios en el mundo¹⁰¹. Del Pino partió como suministrador de material para la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (Renfe).

⁹⁸ La superficie exacta es 118.462 metros cuadrados. De ellos, 115.000 corresponden al Centro de Justicia y el resto, a la infraestructura necesaria para la operación de servicios comerciales asociados al funcionamiento de los Tribunales de Justicia y público general, según la Coordinación de Concesiones del MOP.

⁹⁹ *La Nación*, 5 de abril de 2007. “Suprema no recibirá en Centro de Justicia por fallas estructurales”.

¹⁰⁰ *La Tercera*, 19 de agosto de 2009. “Contraloría Investiga al MOP por construcción del Centro de Justicia”.

¹⁰¹ *Forbes*, 3 de agosto de 2007. Rafael del Pino y familia.

Según el reportaje “El patriarca de la construcción” del diario *El Mundo* de España¹⁰², el presupuesto de la empresa apenas permitía cubrir los gastos del material que importaba de Alemania. Pero gracias a ese contrato, que mantuvo por 16 años, Ferrovial logró abrirse camino y optar más tarde por obras de envergadura, como la ampliación de los metros de Madrid y Barcelona.

Pese a la muerte del patriarca en junio de 2008¹⁰³, Ferrovial pasó a ser el mayor gestor privado de infraestructuras de transporte del mundo y un proveedor líder de servicios, según la información que entrega la empresa en su portal corporativo¹⁰⁴. Es una de las firmas españolas con mayor presencia en el mundo; tiene inversiones en 49 países, una plantilla que supera las cien mil personas y unos activos de 48.200 millones de euros. Preside Ferrovial Rafael del Pino Calvo-Sotelo, el hijo mayor del fallecido empresario.

Actualmente, Ferrovial gestiona las autopistas Chicago Skyway en Estados Unidos, Autema en España y 407ETR en Canadá, y el Aeropuerto Internacional de Heathrow, el terminal aéreo con mayor actividad y conexiones en el Reino Unido. Además, presta servicios urbanos a más de 800 municipios en España y a millones de personas que utilizan el metro en Londres y Madrid.

En Chile, el representante de Ferrovial es su filial Cintra, a través de Cintra Chile, con la que se fusionó en octubre de 2009 y potenció el negocio de la infraestructura vial, según publicó el portal de noticias español *El Mundo*¹⁰⁵. En el negocio de las concesiones, Ferrovial interviene en cinco de las ocho sociedades concesionarias que tienen a cargo la construcción, explotación y mantenimiento de la Ruta 5, columna vertebral del sistema vial chileno.

¹⁰² *El Mundo de España*, 14 de febrero de 1999. Reportaje “El patriarca de la construcción”, por los periodistas Julián González y Álvaro Tizón.

¹⁰³ Agencia de comunicaciones *EFE*, 15 de junio de 2008. “Muere Rafael del Pino, fundador de Ferrovial”.

¹⁰⁴ www.ferrovial.es

¹⁰⁵ *El Mundo* de España, 20 de octubre de 2009. “Ferrovial estrena la fusión con Cintra renovando su imagen”.

Cintra Chile es presidida por el abogado Herman Chadwick Piñera, quién además es el representante de todas las empresas concesionarias a través de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública (Copsa).

La Ruta 5 es el medio terrestre que conecta al país. Ahora es concesionada y lo fue cuando era pública. En ella han viajado muchas personas que pueden contar lo que significa haber transitado por este largo corredor antes que fuera intervenido por las empresas privadas. Laura Quilodrán es una de ellas. A sus 58 años, esta mujer oriunda de la región del Bío-Bío, ha trabajado en distintas ciudades chilenas como asesora del hogar. Primero lo hizo en Concepción, después en Santiago y de allí partió a Antofagasta¹⁰⁶. Ahora, desde la quietud de su casa en el campo, narra como fueron sus viajes por la Ruta 5 antes de ser concesionada.

“Me fui a Antofagasta en 1976, me llevó una familia de profesores que buscaban una nana sureña. Con ellos trabajé por más de tres años. Nunca podré olvidar ese primer viaje. Salimos de la Estación Mapocho a las 11 de la mañana. Tomamos un camino interminable, que en algunas partes tenía asfalto y en otras sólo ripio. El bus saltaba y ni si quiera se podía conciliar el sueño por el ruido y el movimiento de la máquina.”, recuerda Laura Quilodrán.

Para Laura, los arreglos que se hicieron en esta ruta, aparte de la comodidad y de la reducción de los tiempos, cambiaron también la experiencia del viajero: “Esa vez fue un tremendo viaje, demoramos 23 horas en llegar a Antofagasta. Fue agotador. Ahora que el camino está bueno quisiera ir de nuevo para comparar los tiempos y la comodidad, ya que esos años era un suplicio viajar, sólo lo hacía porque debía visitar a mi familia”.

Las empresas españolas tienen a su cargo la construcción de las principales vías terrestres chilenas. No sólo construyen para mejorar la imagen de país, sus obras influyen directamente en la calidad de vida de las personas. De ahí la importancia de conocer quiénes tienen esa responsabilidad.

¹⁰⁶ Entrevista realizada por la autora en julio de 2010.

CAPÍTULO V

EL VOCERO DE LAS CONCESIONARIAS

Herman Chadwick Piñera es una figura que tiene una extensa historia familiar y día a día le añade más elementos a su curriculum. Como abogado, dirigente gremial y miembro del partido Unión Demócrata Independiente (UDI), Chadwick ha participado en una serie de instituciones en las que ha ganado liderazgo, con una ordenada metodología en el trabajo y con el respaldo de su numeroso clan familiar. Una de sus responsabilidades actuales es la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública (Copsa), donde representa a las empresas privadas que están involucradas en el sistema de concesiones en Chile.

El periodista Manuel Salazar lo describe como un hombre elegante en el libro que retrata a su primo hermano, *Sebastián Piñera*¹⁰⁷. Su buen gusto en el vestir es un atributo que lo caracteriza, señalan sus conocidos.

Historias entre Chadwick y Piñera

Los Chadwick llegaron a Chile allá por el 1820. El pionero fue el ingeniero británico Thomas Chadwick, quien se estableció en la Región de Coquimbo, donde hizo fortuna trabajando en la minería. Su nieto, Roberto Chadwick Castro se casó con Adriana Valdés Astaburuaga, con quien tuvo diez hijos: Roberto, Herman, Tomás, Jorge, Lucía, Adriana, María, José, Francisco y Luis¹⁰⁸.

Los Chadwick Valdés vivieron por mucho tiempo en La Serena en una casa de 30 dormitorios, ubicada en la calle Los Carreras 271, que en 1981 fue declarada Monumento Nacional¹⁰⁹. Muy cerca de ellos vivía José Manuel Piñera Figueroa, su esposa Elena Carvalho Castillo y sus hijos Marie Louise, Bernardino, José, padre del Presidente Sebastián Piñera, y Paulette.

¹⁰⁷ Manuel Salazar. *Sebastian Piñera*. Editorial Momentum, año 2009.

¹⁰⁸ *La Nación Domingo*. 28 de marzo de 2004. Reportaje “La importancia de llamarse Chadwick” del periodista Felipe Saleh.

¹⁰⁹ Consejo de Monumentos Nacionales. www.monumentos.cl consultado el 17 de junio de 2010.

En una ciudad aún pequeña en esa época, no bastó mucho tiempo para que los Chadwick y los Piñera se relacionaran y dieran paso a una dinastía de empresarios y políticos que en la actualidad figuran en el gobierno, el Parlamento y en importantes sociedades de empresarios que tiene bajo su poder suculentos negocios. Después de unos años, Herman Chadwick Valdés contrajo matrimonio con Paulette Piñera, una mujer considerada “liberal” para ese tiempo, quien según relata el periodista Manuel Salazar, participaba junto a su hermano José de la Falange Nacional¹¹⁰, el partido que antecedió a la Democracia Cristiana.

Siguiendo la prolífica tradición familiar, los Chadwick Piñera concibieron ocho hijos: Herman, casado con María Irene Larraín Herrera; María Paula, casada con Patricio Fernández Barros; María Teresa, casada con el ex ministro de la Secretaría General de la Presidencia de Michelle Bachelet, José Antonio Viera-Gallo Quesney; María Trinidad, casada con el psicólogo Juan Dittborn; María Elena, casada con Hernán Fleischmann Echeñique; Andrés, diputado UDI por la Región de O’Higgins, casado con María Victoria Costa Vega; María Margarita, casada con Alfonso Edwards y María Carolina.

Este clan es dueño de una fortuna que acuñó Herman Chadwick Valdés, a quien sus nietos cariñosamente lo llaman “El Pacha”. Trabajó en el Poder Judicial como Oficial Cuarto en el Segundo Juzgado Civil de Santiago y como notario; en 1977 Augusto Pinochet lo nombró Conservador de Bienes Raíces de Santiago, uno de los cargos públicos mejor remunerados en Chile.

Una familia pluralista

Pese a la diversidad política de sus miembros, los Chadwick Piñera son una familia muy unida. De hecho nunca se han querido deshacer de la parcela Santa Trinidad, una propiedad de dos hectáreas que tienen en la calle La Viña en pleno barrio San Damian, en Las Condes. La abuela Paulette Piñera, quien ya cumplió 95 años de edad, es quien la administra y allí se ha casado la mayoría de los sobrinos y se celebran los cumpleaños de hijos y nietos.

¹¹⁰ Manuel Salazar. *Sebastian Piñera*. Editorial Momentum, año 2009.

Tal es la tradición familiar, que el Presidente Sebastián Piñera debió cambiar su agenda el viernes 16 de abril de 2010 para asistir al cumpleaños de su primo hermano, Herman Chadwick Piñera, según relata la periodista Catalina Allendes en “Los primos (más) hermanos del Presidente Piñera”, en la revista *Capital*¹¹¹.

El pluralismo fluye en la familia, desde los patriarcas hasta las generaciones más jóvenes. De hecho, entre los “renuevos” está el mayor de los nietos, Patricio Fernández Chadwick, fundador de la revista *The Clinic*. También figura Herman Chadwick Larraín, abogado y síndico de quiebras de los casos Aerocontinente e Inverlink, y María Irene Chadwick Larraín, ex concejal UDI por Maipú y actual jefa de programación de Sebastián Piñera.

Representando el alero socialista y artístico de la familia están las hijas de José Antonio Vera -Gallo, actual miembro del Tribunal Constitucional, y María Teresa Chadwick, ex secretaria ejecutiva del Consejo Nacional para el Control de Estupefacientes (Conace). María Teresa Viera-Gallo Chadwick fue candidata PS a concejala por Santiago en 2008; su hermana Manuela es artista plástica; y María José es periodista y escritora.

En tanto, los hermanos Camila y Andrés Chadwick Costa, hijos del diputado UDI Andrés Chadwick Piñera y de María Victoria Costa, tampoco han seguido el ideal político de su padre y de su tío Herman. Camila Chadwick Costa trabajó en el comando del ex candidato presidencial Marco Enríquez-Ominami, y su hermano Andrés, es cineasta.¹¹²

Entre los negocios y la política

Herman es el hijo mayor de la familia Chadwick Piñera. Egresó de la carrera de Derecho de la Universidad Católica en 1968. Desde entonces se ha especializado en las

¹¹¹ Revista *Capital*, 4 de mayo de 2010. Reportaje “Los primos (más) hermanos del presidente Piñera”, por Catalina Allendes.

¹¹² Revista *Capital*, 4 de mayo de 2010. Reportaje “Los primos (más) hermanos del presidente Piñera”, por Catalina Allendes; Revista *Sábado de El Mercurio*, 25 de noviembre de 2006. Reportaje “Los Chadwick Piñera: Grupo de Familia” de la periodista Margarita Serrano.

áreas corporativas, comerciales, adquisiciones y negociaciones, derecho administrativo y concesiones e infraestructura, según se consigna en su currículum¹¹³.

Pese a los vaivenes del terreno, Herman Chadwick se ha movido como su primo Sebastián en los negocios y la política. A los 36 años, se convirtió en el alcalde más joven de la comuna de Providencia, tras ser designado por Augusto Pinochet, en 1981. Ocho años más tarde se presentó como candidato a senador por la UDI en la Región de Coquimbo, pero perdió la elección ante el DC Ricardo Hormazábal Sánchez y el RN Alberto Cooper Valencia. En 2001, tras no poder participar en la contienda senatorial por la Región de Atacama, el entonces Presidente Ricardo Lagos lo designó miembro del Consejo Nacional de Televisión (CNTV). Desde 2001 es vicepresidente del CNTV y ante la renuncia de Jorge Navarrete Martínez en abril de 2010, Chadwick quedó de presidente subrogante del organismo.

Uno de sus negocios familiares más importantes es el Estudio Chadwick & Aldunate Abogados, ubicado en el piso seis de la avenida El Golf 40, en Las Condes. Allí comparte propiedad con otros 25 abogados, según el reportaje de la revista *Capital* “Los primos (más) hermanos del presidente Piñera”¹¹⁴. Herman es uno de los miembros principales del bufete que se formó tras la fusión entre las oficinas Aldunate y Compañía y Chadwick y Cía.

Según se especifica en su currículum, Chadwick ha sido consejero de la Sociedad Nacional de Minería y de la Sociedad de Fomento Fabril (Sofofa). Actualmente, es miembro del consejo editorial del Consorcio Periodístico de Chile, Copesa, holding comunicacional que como describe la periodista María Olivia Mönckeberg en su libro *Los Magnates de La Prensa*¹¹⁵, es controlado por el empresario Álvaro Saieh Bendeck. Copesa publica los matutinos *La Tercera*, *La Cuarta* y *La Hora*, *El Diario de Concepción*, además de las revistas *Qué Pasa* y *Paula*; asimismo, a través

¹¹³ Chadwick y Aldunate Abogados. www.chya.cl

¹¹⁴ Revista *Capital*, 4 de mayo de 2010. Reportaje “Los primos (más) hermanos del presidente Piñera”, por Catalina Allendes.

¹¹⁵ María Olivia Mönckeberg P. *Los Magnates de la prensa. Concentración de los medios de comunicación en Chile*. Editorial Random House Mondadori, Debate, año 2009.

del grupo Dial es dueño de las radios Duna, Carolina, Beethoven, Disney, Zero, y Paula¹¹⁶.

En otra área de actividad, Herman Chadwick es el presidente de la junta directiva la Universidad de Las Américas, como indica la información publicada en el portal institucional de la casa de estudios¹¹⁷. La Universidad de Las Américas es parte del grupo Laureate Internacional, al que pertenecen la Universidad Andrés Bello, la Universidad de Viña del Mar y el Instituto profesional AIEP.

En el pacto público-privado

Desde que fue nombrado presidente del Comité Empresarial Chile- España en 2003 por la Sofofa¹¹⁸, Herman Chadwick estrechó fuertes lazos con los empresarios provenientes del país ibérico. Primero comenzó a relacionarse como abogado, al asesorar a los agentes comerciales españoles que llegaban a instalarse a Chile. Pero según el reportaje “La conexión española de Herman Chadwick” del *Diario Financiero*¹¹⁹, la verdadera aproximación con el empresariado español se gestó cuando debió reemplazar a Juan Claro¹²⁰, en ese tiempo presidente de la Sofofa, en un viaje a España con una delegación de pequeños y medianos empresarios. Su gestión fue aplaudida en ese país y dio pie para la creación del Comité empresarial Chileno-Español.

De ahí en adelante sus gestiones entre las empresas españolas y el gobierno fueron recurrentes. Uno de tantos ejemplos es el lobby que hizo a favor de la planta de tratamientos de aguas servidas La Farfana, en Maipú. Tras la inauguración en 2003 de esta planta sanitaria de Aguas Andinas, filial chilena de la empresa española Agbar (Aguas Barcelona), se generó un problema ambiental y social a causa de los malos olores que despedía el recinto. La molestia de los vecinos llegó a La Moneda, pero

¹¹⁶ Información proporcionada por el Grupo Copesa en su sitio web www.copesa.cl.

¹¹⁷ www.uamericas.cl/junta-directiva

¹¹⁸ Comunicado de prensa de Sofofa, 2 de octubre de 2003. “Se constituye nueva directiva del Comité Empresarial Chile- España”.

¹¹⁹ *Diario Financiero*, 17 de agosto de 2007. “La Conexión española de Herman Chadwick”.

¹²⁰ Juan Claro fue presidente de la Sofofa entre 2001 y 2005. Comunicado de prensa de Sofofa, 25 de junio de 2003. “Juan Claro, reelegido como presidente de Sofofa”.

Chadwick acudió ante el ex Presidente Ricardo Lagos e intercedió ante el Mandatario para que no se pusiera fin al negocio.

Según se detalla en *Diario Financiero*¹²¹, entre los amigos españoles más cercanos de Herman Chadwick está Ángel Simón Grimaldos, actual presidente ejecutivo del grupo hispano Agbar, según información corporativa de la compañía¹²². También hizo muy buenas migas con el actual consejero delegado de Cintra, Enrique Díaz-Rato, y con el dueño de la empresa Rafael del Pino, quien falleció en junio de 2008.

Estos nexos lo transformaron en el presidente de la empresa de concesiones Cintra Chile Limitada, filial del grupo Cintra España, que según detalla en su página web, es uno de los principales promotores privados de proyectos de infraestructura de transporte en el mundo, y cuenta con más de 35 años de gestión y presencia en países como España, Portugal, Irlanda, Chile, Canadá y Estados Unidos.¹²³ En Chile, esta empresa ha construido más de 900 kilómetros de la Ruta 5, con una inversión que supera los 1.470 millones de dólares¹²⁴.

Herman Chadwick preside cuatro de las cinco sociedades concesionarias en las que Cintra Chile tiene el control de la propiedad: Autopista del Maipo Sociedad Concesionaria S.A., que construyó el tramo entre Santiago y Talca y el acceso sur a la capital; Talca-Chillán Sociedad Concesionaria S.A.; Autopista del Bosque S.A., que parte en Chillán Viejo y finaliza en Collipulli; Ruta de la Araucanía Sociedad Concesionario S.A. que abarca el trayecto entre Collipulli y Temuco; Ruta de los Ríos Sociedad Concesionaria S.A., que va desde Temuco a Río Bueno; y es director de Aeropuerto Cerro Moreno S.A., en Antofagasta.

Los tramos que cubre Cintra Chile corresponden a más de la mitad de la Ruta 5, una de las concesiones más importantes del país y en la que se han invertido montos que

¹²¹ *Diario Financiero*, 17 de agosto de 2007. “La Conexión española de Herman Chadwick”.

¹²² Equipo directivo de Agbar. www.agbar.es

¹²³ www.cintrachile.com

¹²⁴ La suma total de las cinco sociedades concesionarias asciende a los \$1602.931.124, según el monto de la oferta técnica original estipulado en la Coordinación de Concesiones. www.concesiones.cl. Los más de 100 millones de dólares restantes, corresponden al aporte que han hecho las otras empresas con las que Cintra Chile está asociada para la construcción de estas obras.

superan los 70 millones de UF¹²⁵. Actualmente la Ruta 5 tiene ocho proyectos en explotación, cinco de ellos son manejados por sociedades lideradas por Cintra Chile, según la Coordinación de Concesiones del MOP.

Por este poderoso lazo con el mundo de las concesiones de obras públicas, Herman Chadwick fue nombrado en 2006 presidente de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública (Copsa). Este cargo lo convirtió en el mayor referente del área en el país y en el principal interlocutor de las concesionarias ante el gobierno y la comunidad.

A principios de 2010 Chadwick fue reelegido para presidir la agrupación por dos años más. Este período ha traído consigo dos desafíos adicionales: la reconstrucción de las obras afectadas por el terremoto del 27 de febrero y asimilar la nueva Ley de Concesiones.

Chadwick y la nueva Ley

Cuando Eduardo Bitrán fue nombrado ministro de Obras Públicas por la ex Presidenta Michelle Bachelet en marzo de 2006, llevaba consigo una iniciativa orientada a mejorar las deficiencias de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, que hasta esa fecha permitió a los empresarios hacer negocios redondos con las renegociaciones de los contratos que ya estaban adjudicados.

Aparte de la corrección de las elevadas cantidades que se cobraban a los infractores del peaje en las autopistas urbanas que se registran a través del TAG, este proyecto traía consigo la idea de crear un consejo de concesiones de carácter consultivo. Su labor sería entregar un veredicto sobre la factibilidad de los contratos antes de ser adjudicados a las empresas privadas. Este último punto no causó ninguna gracia en el mundo de los empresarios y menos al representante de las concesionarias, Herman Chadwick.

¹²⁵ La cifra exacta es 71.885.711UF, que corresponde a la sumatoria de las ofertas técnicas originales de los proyectos, según información publicada por la Coordinación de Concesiones del MOP.

En noviembre de 2007, el abogado se enfrascó en una discusión con el académico de la Universidad de Los Andes e investigador del Centro de Estudios Públicos (CEP), Alexander Galetovic, quien criticó el antiguo sistema de concesiones basado en el estudio “La Renegociación de las concesiones en Chile” que realizó en conjunto con los economistas Eduardo Engel, Ronald Fischer y Manuel Herosilla¹²⁶. Según la información entregada por el periodista Darío Zambra en el reportaje “Los guardianes de los huevos de oro” publicado en el diario *La Nación*¹²⁷, El altercado tuvo lugar en el seminario “Concesiones 2.0”, organizado por la Universidad Católica.

En esa oportunidad, Alexander Galetovic criticó el sistema de concesiones en Chile y dio cuenta del evidente negocio que había detrás de las renegociaciones de los proyectos que se licitaban de forma poco transparente al no existir una tercera entidad que hiciera de intermediario entre el MOP y las concesionarias. Chadwick bajó el perfil a las cifras entregadas por el experto y le dijo: “Alex, lo que tú planteas lo haces desde la academia, desde la universidad. Yo podría hacerte preguntas de la parte social y política que quizá no tengan respuestas económicas. Tus propuestas son economicistas, pero otra cosa es con guitarra”¹²⁸.

Galetovic y sus colegas sostenían que “los cambios legales son necesarios, porque el sistema, pese a que ha tenido éxito en mejorar la infraestructura del transporte, adolece de serias falencias”, según detalla el periodista Manuel Salazar en su libro *Sebastián Piñera*¹²⁹.

La modificación enviada al Congreso por la ex Presidenta Michelle Bachelet a mediados de 2007 tuvo un amplio apoyo en la Cámara de Diputados. El 28 de julio de 2009, respaldó la iniciativa legal con 103 votos a favor y dos abstenciones¹³⁰. Sin embargo, los parlamentarios de las distintas bancadas criticaron que la opinión de los municipios no fuera considerada y que la participación ciudadana no estuviera

¹²⁶ Este estudio es abordado en profundidad en el capítulo VII de este reportaje.

¹²⁷ *La Nación*, 31 de octubre de 2008. Reportaje “Los guardianes de los huevos de oro” del periodista Darío Zambra.

¹²⁸ *La Nación*, 31 de octubre de 2008. Reportaje “Los guardianes de los huevos de oro” del periodista Darío Zambra.

¹²⁹ Manuel Salazar. *Sebastian Piñera*. Editorial Momentum, año 2009.

¹³⁰ Coordinación de Concesiones de MOP, 28 de julio de 2009. “Diputados aprueban nueva Ley de Concesiones de Obras Públicas”.

debidamente resguardada. Como se podrá ver en el capítulo VIII de esta memoria referida a la nueva Ley de Concesiones, estas apreciaciones no fueron acogidas.

Zancadilla en el Congreso

En enero de 2008, cuando había logrado que su proyecto de reforma a Ley de Concesiones avanzara dentro de las discusiones parlamentarias, el ministro Eduardo Bitrán fue removido de su cargo. Lo reemplazó por el también militante del PPD, Sergio Bitar.

La reforma estaba a punto de ser votada en el Congreso, pero el 13 de agosto de 2008, el senador DC Hosain Sabag, hizo que el proyecto volviera a ser analizado por la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones que él integra¹³¹. Según lo describen los periodistas Darío Zambra y Manuel Salazar en sus respectivas investigaciones, Sabag es uno de los parlamentarios considerados como “cercano” a las concesionarias. Gracias al lobby realizado por el senador, el negocio estaba a salvo y Chadwick podía respirar tranquilo, al menos por un tiempo.

Sin embargo, tras largas jornadas de discusión en una comisión mixta entre senadores y diputados, el proyecto llegó a puerto y el 22 de diciembre de 2009, Michelle Bachelet promulgó la Ley N° 20.410, que modifica la Ley de Concesiones de Obras Públicas¹³². Herman Chadwick estuvo presente en la ceremonia y allí dijo: “La ley apunta hacia un sistema más eficiente y transparente”. Pero advirtió que de todas maneras “la industria estará atenta a problemas relacionados a un nuevo sistema de solución de controversias o con las modificaciones al artículo 42 que reduce las sanciones a los morosos o evasores del TAG”, según se publicó en el comunicado que emitió Copsa un día después del evento.¹³³

¹³¹ *La Nación*, 31 de octubre de 2008. Reportaje “Los guardianes de los huevos de oro” del periodista Darío Zambra.

¹³² *Diario Financiero*, 22 de diciembre de 2009. “Bachelet promulgó nueva Ley de Concesiones”.

¹³³ Copsa, 23 de diciembre de 2009. “COPSA asiste a promulgación de modificación a la Ley de Concesiones”. www.copsa.cl

CAPITULO VI

TELARAÑAS PUBLICO-PRIVADAS

Con la renovación de la infraestructura vial de Santiago, esta ciudad se ha convertido en un centro que aparentemente encaja dentro de los cánones de los países desarrollados. Todo un aparataje de autopistas concesionadas se ha desplegado en torno a la urbe y ha permitido a los usuarios experimentar una notable disminución en los tiempos de desplazamiento entre un extremo y otro de la capital. Pero estos avances se han visto paulatinamente y van de la mano con las necesidades viales propias del crecimiento de la ciudad.

En 1992, la población de la Región Metropolitana ascendía a 5.257.937 de habitantes, según el Censo de Población y Vivienda realizado por el Instituto Nacional de Estadísticas (INE).¹³⁴ En 1591, después de 50 años de su fundación, la capital de Chile ocupaba una superficie territorial de 218 hectáreas. Hacia 1990 la expansión de Santiago llevó a la ciudad a ocupar 70.000 hectáreas; se había prolongado hasta la precordillera y hacia la superficie plana del sector poniente que originalmente se destinaba a la agricultura.

Cuando se aproximaba el nuevo milenio, el crecimiento sostenido de la ciudad hizo necesario adecuar las condiciones para el desplazamiento de la población, mejorando la red vial que estructura Santiago a través de seis autopistas urbanas de alto estándar. De esta forma, en 1995 se diseñó el primer programa de concesiones de autopistas urbanas impulsado por el Ministerio de Obras Públicas.

En julio de 2001, después de seis años de espera, se puso la primera piedra de la Autopista Central, una construcción que posteriormente se transformaría en una red de autopistas urbanas concesionadas que atraviesan la Región Metropolitana, uniendo sus extremos y acortando considerablemente los tiempos de viaje de los automovilistas que pueden pagar por este servicio privado. A esta altura, la población de Santiago alcanzaba los seis millones de habitantes, según el Censo 2002 efectuado por el INE.¹³⁵

¹³⁴ Instituto Nacional de Estadísticas (INE) Censo de Población y Vivienda de 1992.

¹³⁵ Instituto Nacional de Estadísticas (INE) Censo de Población y Vivienda de 2002.

El cambio fue drástico y muy positivo para aquellas personas que se mueven de un extremo a otro de la capital entre el centro cívico de la megalópolis y las ciudades satélites por las que la población ha optado en estos últimos años. Sin embargo, existen sectores en los que la iniciativa de reforma vial urbana no ha sido tan aplaudida, debido a la intervención territorial derivada de estos megaproyectos. Son las dos caras de la moneda, la lucha constante entre el progreso y el costo que trae asociado se reflejan nuevamente en estas estructuras que vinieron a marcar un hito en la forma de desplazarse en Santiago.

La primogénita

A fines de 2004 afloraron los primeros resultados de este proyecto de vialidad urbana con la inauguración de la primera carretera concesionada de Santiago: la Autopista Central. Esta obra tuvo una inversión superior a los 16 millones 500 mil Unidades de Fomento (UF)¹³⁶, lo que a la fecha de inicio de la concesión en 2001 equivalía a más de 455 mil millones de dólares¹³⁷. La arteria cruza la Región Metropolitana de Norte a Sur en una extensión total de 61 kilómetros de longitud, a través de sus ejes Norte – Sur y General Velásquez.

Según la memoria anual 2009 de la empresa, la propiedad de la concesionaria Autopista Central S.A. está conformada por la constructora sueca Skanska Infrastructure Development (Chile), dueña del 50 por ciento de las acciones; otro 25 por ciento está en poder de Inversora Infraestructuras S.L, en la que participa el gigante español de infraestructuras Albertis S.A. Su gerente general es Enrique Calcagni, presidente del directorio de Autopista Central. El 25 por ciento restante pertenece a Inversiones Nosedal S.A., también representada por Calcagni.

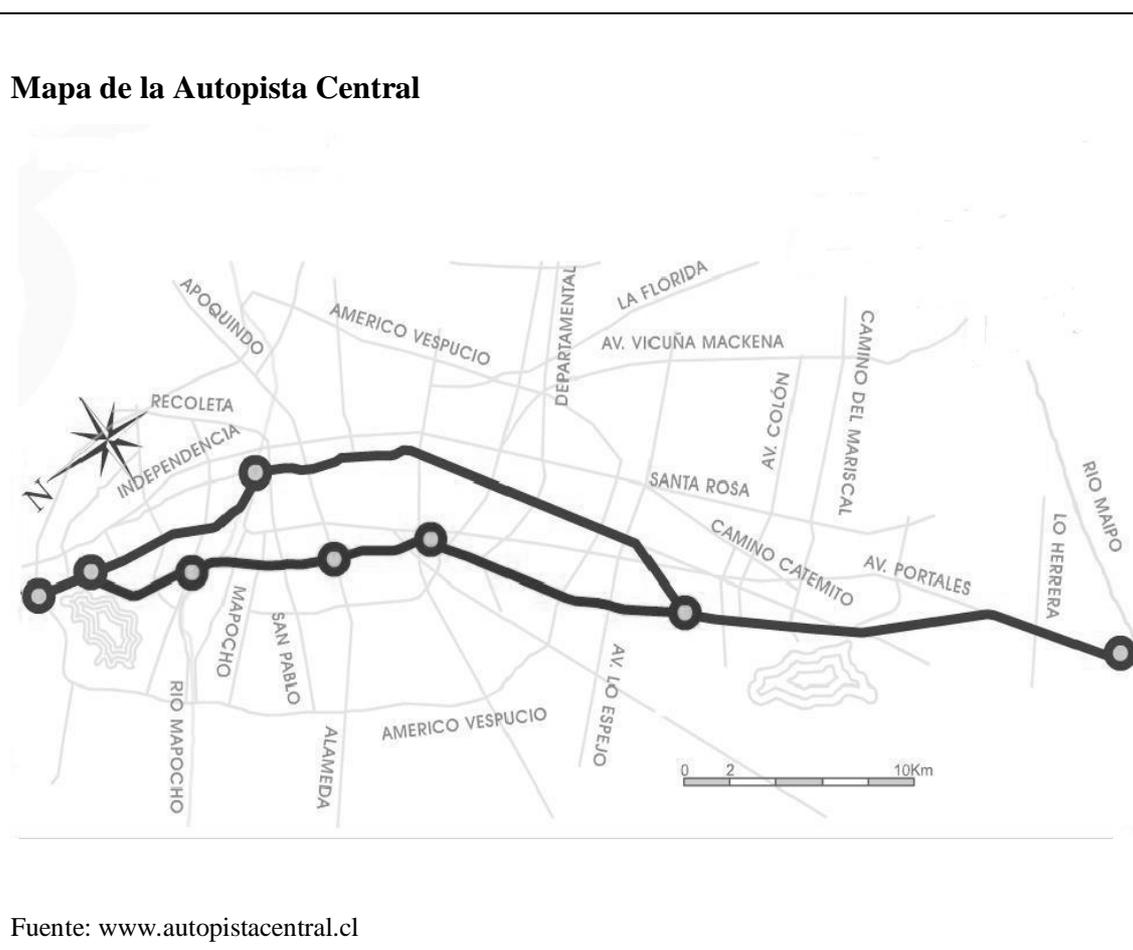
El área metropolitana de influencia de esta autopista es el sector poniente de la capital, donde atraviesa las comunas de Quilicura, Conchalí, Independencia, Recoleta, Quinta Normal, Santiago, Estación Central, Pedro Aguirre Cerda, Cerrillos, Lo Espejo, San Miguel, La Cisterna, El Bosque y San Bernardo.¹³⁸

¹³⁶ La cifra exacta es 16.616.690 UF.

¹³⁷ Sitio web oficial de la Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A.
http://www.autopistacentral.cl/quienes_somos/index.php.

¹³⁸ Memoria Anual 2009 de la Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A.

El eje Norte – Sur tiene una longitud de 39, 5 kilómetros y se extiende desde la ribera norte del Río Maipo por el sur, hasta la Circunvalación de Américo Vespucio, por el norte, en el sector de Quilicura. La carretera cruza 10 de las 14 comunas que involucran sus 61 kilómetros de largo. En tanto, el Eje General Velásquez se extiende por 21 kilómetros entre la Ruta 5 Sur, hasta ensamblar con la Ruta 5 Norte; pasando por nueve comunas de la Región Metropolitana.



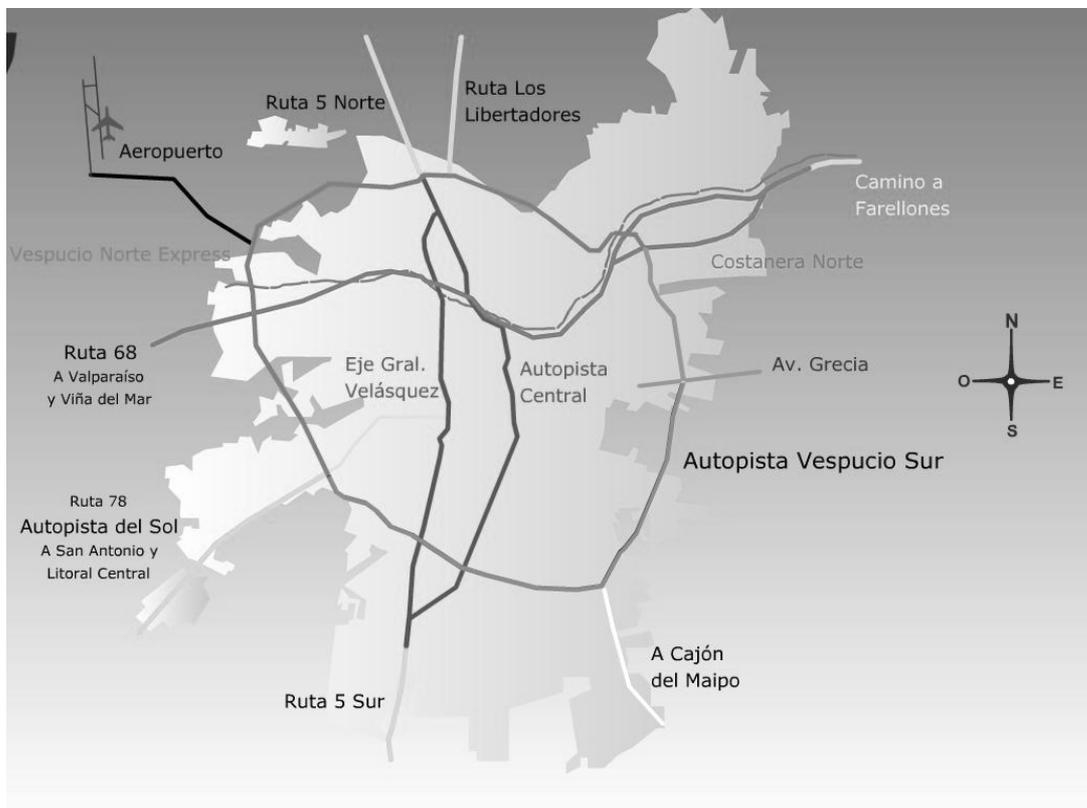
En lo que respecta a la seguridad, según informa el Ministerio de Obras Públicas en su sitio web¹³⁹, la Autopista Central cuenta con 2.000 postes de iluminación, 101 citófonos de emergencia S.O.S., áreas de servicios, ambulancias, primeros auxilios, asistencia mecánica en la ruta y un sistema cerrado de televisión con 60 cámaras de vigilancia. El pago de peaje se extenderá por 30 años, que es el período que dura el contrato de concesión que firmó la empresa con el Estado.

¹³⁹Coordinación de Concesiones del MOP. www.concesiones.cl.

Una nueva arteria para la modernización

En noviembre de 2005, poco menos de un año después de la puesta en marcha de la Autopista Central inaugurada en diciembre de 2004, se puso a disposición del público la Autopista Vespucio Sur. Esta avenida capitalina une las comunas de Maipú y Peñalolén, pasando por el núcleo de Macul, La Florida, La Granja, San Ramón, La Cisterna, Lo Espejo y Cerrillos.

Mapa de la Autopista Vespucio Sur



Fuente: www.vespuciosur.cl

Su construcción estuvo a cargo de la sociedad concesionaria Vespucio Sur S.A.; esa compañía está integrada por Autostrade Urbane de Chile S.A., perteneciente al grupo italiano Atlantia Sias uno de los mayores operadores de autopistas concesionadas de Europa y el Mundo con un 50 por ciento de la propiedad accionaria. Un 47,4 por

ciento está en poder de la compañía española Acciona Concesiones Chile S.A., y el 2,6 por ciento restante corresponde a - Acciona S.A.¹⁴⁰

Con una oferta técnica de diez millones 350 mil UF, Vespucio Sur se levantó en una longitud de 25,5 kilómetros que se extienden entre la Ruta 78 Autopista del Sol y la Rotonda de la Avenida Grecia, siguiendo la circunvalación de la Avenida Américo Vespucio. Igual que la Autopista Central, casi el ciento por ciento de esta avenida concesionada fue construida en superficie; deja así divididas a la mitad las comunas por las que atraviesa.

Esta moderna arteria cuenta con 15 pórticos de cobro automático de peajes, 29 pasarelas peatonales y su sistema de seguridad está inserto en el estándar que se ha contemplado para todas las carreteras urbanas concesionadas de la Región Metropolitana. La diferencia con otras radica en su período de concesión que tiene una duración máxima de 38 años. Durante ese tiempo los usuarios deberán pagar tributo por usarla.

Las generaciones mayores pudieron conocer otra forma de transitar por esta autopista. Hilda Méndez tiene 75 años y lejos de la velocidad y de la ajetreada vida que llevan los más jóvenes, analiza la evolución que ha tenido la ciudad.

“Llegué a vivir a Santiago en 1957, junto a mi madre y hermana. En ese tiempo la mayoría de las comunas periféricas de Santiago que hoy conocemos con casas, edificios y anchas autopistas, eran zonas rurales, donde los lugareños hacían chacras. Las calles no tenían pavimento, y muchas zonas en invierno quedaban cortadas porque todo era un barrial donde las pocas micros que habían no podían ingresar”¹⁴¹, comenta.

A mediados del siglo pasado, la mayoría de las viviendas santiaguinas se construían en amplios terrenos. Hilda Méndez recuerda esa holgura con nostalgia: “Llegamos a vivir cerca del paradero 25 de la Gran Avenida, y me acuerdo que Américo Vespucio era una calle más, con harto tránsito, pero nunca imaginé que se llegaría a transformar en la tremenda avenida en la que hoy se convirtió. En sus laderas, los propietarios eran dueños de terrenos grandes, pero hoy esas tierras son parte de la

¹⁴⁰ Información proporcionada por la Superintendencia de Valores y Seguros.

¹⁴¹ Entrevista realizada por la autora en julio de 2010.

autopista. Botaron casas por lado y lado de Vespucio y las que quedaron en pie ahora se emplazan en un pellizco de tierra. Ni la sombra de lo que era antes”, concluye.

Cobertura en el sector norte de Santiago

Después de la puesta en marcha del Transantiago – megaproyecto de locomoción colectiva desarrollado por gobierno del ex Presidente Ricardo Lagos y llevado a cabo por la ex Presidenta Michelle Bachelet – se inauguró la Costanera Norte que estuvo a disposición del público en noviembre de 2006.

Mapa de la Costanera Norte



Fuente: www.costaneranorte.cl

La Costanera Norte es la segunda carretera urbana más extensa, al cubrir una franja de 42,5 kilómetros de longitud. Une los sectores oriente, centro y poniente de Santiago, a través de sus dos ejes: Kennedy y Oriente- Poniente. En total, recorre 12 comunas; pasa por Lo Barnechea, Vitacura, Providencia, Recoleta, Santiago, Independencia, Quinta Normal, Renca, Cerro Navia, Pudahuel, Las Condes y Vitacura.

Esta obra fue construida por la sociedad concesionaria Costanera Norte S.A., cuya propiedad es controlada en un ciento por ciento por el gigante italiano Atlantia Sias. Autopista Do Pacífico S.A., controlado por Autostrade Sudamérica SRL, perteneciente a Atlantia Sias, que es titular del 99,99 por ciento de las acciones. El otro 0,01 por ciento está bajo el poder de Autostrade Sudamérica SRL.¹⁴²

La oferta técnica para este proyecto bordeó los 14 millones de UF¹⁴³, lo que a la fecha de la adjudicación correspondía a más de 384.000 millones de dólares. Costanera Norte tiene un plazo promedio de concesión de 30 años y aunque sus normas de calidad están insertas en los mismos sistemas de seguridad vial y de gestión de tráfico que el resto de las autopistas urbanas, la distinguen su mantención, sus túneles, el tipo y precio de los vehículos que circulan por ella.

Vespucio Norte Express

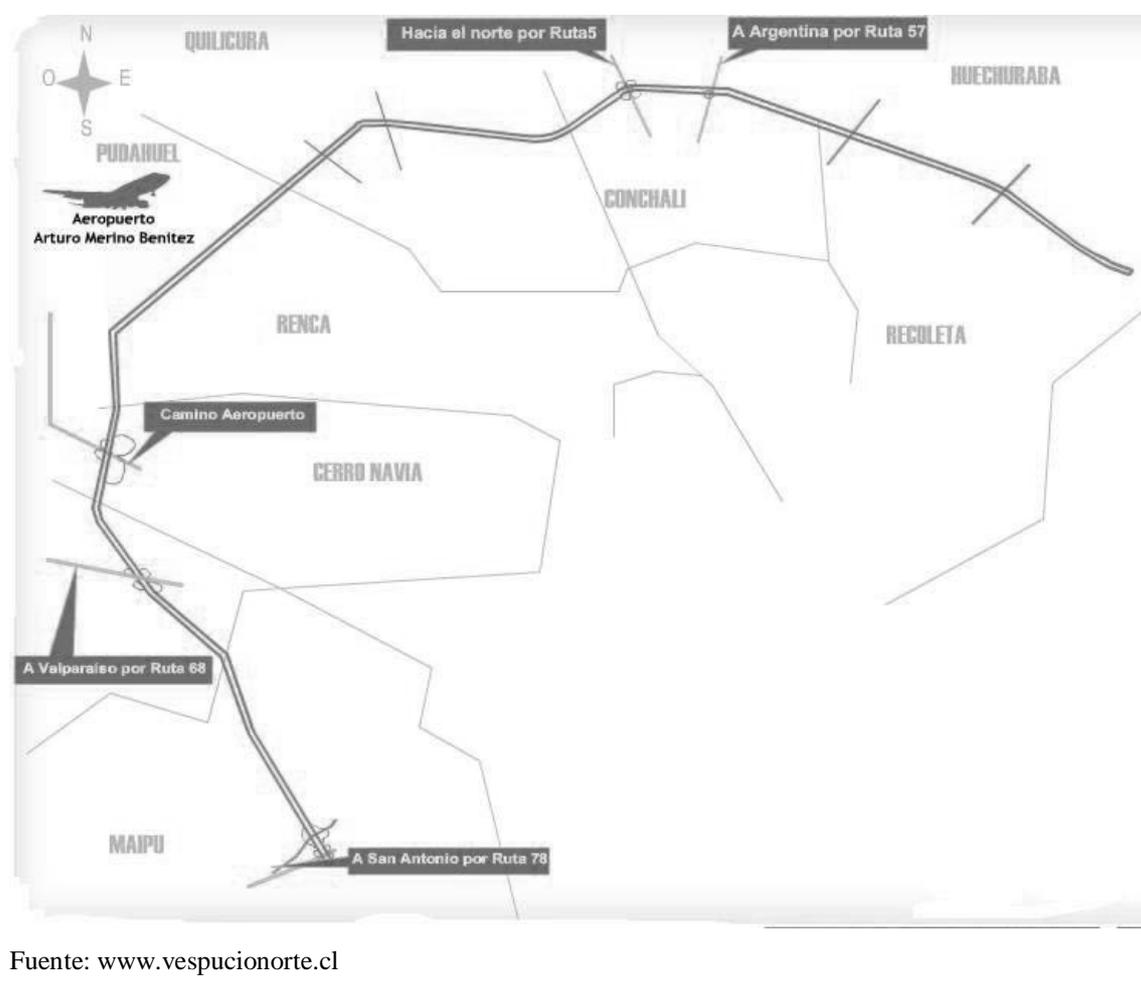
La tercera de las autopistas metropolitanas es Vespucio Norte Express, que corresponde al anillo norte de la ya antigua circunvalación Américo Vespucio. Fue puesta en servicio en agosto de 2006. Tiene una longitud de 29 kilómetros, con tres pistas por sentido que atraviesan las comunas de Cerrillos, Cerro Navia, Conchalí, Huechuraba, Maipú, Pudahuel, Quilicura, Recoleta y Renca. Se extiende desde la Avenida El Salto en Huechuraba hasta la intersección con la Ruta 78 Autopista del Sol, en Maipú.

¹⁴² Información proporcionada por la Superintendencia de Valores y Seguros al 25 de abril de 2010.

¹⁴³ La cifra exacta fue de 13.875.000 UF, según información publicada en el sitio web de la Coordinación de Concesiones. www.concesiones.cl.

Para compensar la intervención espacial y territorial, esta autopista cuenta con cuatro puentes, 25 pasarelas peatonales, además de 20 estructuras entre pasos a desnivel, enlaces y vallas segregatorias¹⁴⁴ para las vías expresas.

Mapa de la Autopista Vespucio Norte Express



Esta obra está a cargo de la concesionaria Vespucio Norte Express, que la constituyen tres grupos económicos extranjeros: la empresa constructora española ACS, ex Dragados, que tiene el 46,48 por ciento de la propiedad; el grupo alemán Hochtief PPP Solutions Chile Ltda., con un 45,45 por ciento y, en menor proporción, Cofides (Compañía Española de Financiación del Desarrollo), con un 8,07 por ciento.¹⁴⁵

Según la información entregada por la periodista Pamela Gutiérrez en el reportaje publicado por *La Nación* domingo el 14 de marzo de 2010 “Concesionarias,

¹⁴⁴ Las vallas segregatorias son elementos de contención que se extienden a lo largo de la autopista para evitar el cruce de peatones y animales por las vías expresas.

¹⁴⁵ Información proporcionada por la Superintendencia de Valores y Seguros.

empresarios: las fracturas del terremoto”¹⁴⁶, ACS es una compañía española presidida por Florentino Pérez, quien además es presidente del club deportivo Real Madrid. Pérez es uno de los hombres más ricos de España, y está ubicado en el lugar 397 de la revista *Forbes*.

Pese a los estragos sufridos por el terremoto del 27 de febrero de 2010 y a ser la autopista urbana más afectada por el sismo, a esta sociedad concesionaria le quedan ganancias para rato; las obras recién serán traspasadas al Estado después de 30 años, cuando expire el plazo que tiene la empresa para recuperar la inversión realizada.

EL TAG

En diciembre de 2002 se abrió un nuevo capítulo en la historia de las concesiones de obras públicas en Chile con la aprobación de la Ley de Telepeajes o peaje *free flow* (de flujo libre). Con esta normativa, un revolucionario dispositivo electrónico denominando TAG o Televía vendría a facilitar el trabajo de las empresas concesionarias a cargo de las autopistas urbanas de Santiago; valiéndose de este nuevo pasaporte estas autopistas urbanas cuentan con un mecanismo más ágil y preciso para el cobro de los derechos de circulación a cada uno de los automovilistas que utilizan las vías privadas.

Este aparato va conectado al parabrisas del automóvil e identifica las pasadas del vehículo a través de señales magnéticas capturadas por los pórticos de cobro instalados a lo largo de la ruta. En Santiago ha operado desde 2004, tras la inauguración de la Autopista Central.

La posibilidad de cobrar sin la necesidad de que el automóvil se detenga y permitir al usuario circular a una velocidad promedio de 100 kilómetros por hora, ha convertido al TAG en un atractivo sistema del que Chile es pionero en Sudamérica. Los resultados logrados han llevado a las empresas concesionarias a plantearse la idea de eliminar los cobros tradicionales de peaje, para reemplazarlos por un TAG interurbano,

¹⁴⁶ *La Nación Domingo*, 14 de marzo de 2010. Reportaje “Concesionarias, empresarios: las fracturas del terremoto”, de Pamela Gutiérrez.

lo que reduciría considerablemente los tacos que se producen en determinados puntos de la Ruta 5 y 68 en días festivos y fines de semana largos.

Sin embargo, el objeto que parece ser “una maravilla” para los empresarios de las concesionarias, no ha sido percibido de la misma forma por el público. Al menos, no del todo. Los usuarios no están dispuestos a pagar por un dispositivo a través del cual se les cobra el peaje, si la empresa no lo proporciona de manera gratuita.

Este nascente malestar tomó forma y se agudizó cuando a fines de 2008 los automovilistas se enteraron a través de los medios de comunicación que el TAG no sería “eterno”, ya que se debería cambiar cada cinco años; en ese período se termina la vida útil de este aparato. Por esta reposición el usuario está obligado a pagar poco más de una Unidad de Fomento, en 2008 ese monto se tradujo en unos 25.000 pesos. Si bien, a primera vista la suma no es extremadamente alta, la molestia masiva se generó porque ni el Ministerio de Obras Públicas ni las empresas concesionarias dejaron claro el detalle de que había que pagarlo cuando se pusieron en marcha de las autopistas concesionadas.

Otro de los puntos que tampoco se explicitó a los usuarios en su momento fue el cobro de 40 veces el monto de la deuda para los morosos del TAG. Los automovilistas recién vinieron a enterarse de esta normativa cuando llegaron facturas a su casa por abultadas sumas que excedían con creces sus deudas originales. Afortunadamente, a fines de 2009 se legisló para modificar ésta y otras medidas de la Ley de Concesiones que no favorecían a los usuarios, estableciendo una rebaja de 40 a 15 veces el monto adeudado; pero esta mejora no dejó del todo conformes a los automovilistas.

En una pequeña plaza ubicada en la intersección de la avenida Bellavista con la calle del Arzobispo en la comuna de Providencia, Vicente Faúndez atiende a los medios de comunicación que en los últimos años lo han visitado más de una vez para que se pronuncie sobre la situación de las autopistas concesionadas de Santiago. Desde allí, el presidente de la agrupación Automovilistas Unidos de Chile -que actualmente se encuentra desarrollado un plan estratégico para masificarse y asesorar a los automovilistas que no cuentan con un organismo que los proteja ante el negocio de las concesionarias- se encarga de recordar las molestias de la gente a la que representa hace

ya siete años, cuando fundó el gremio. Y tiene mucho que comentar sobre los abultados cobros de las multas a los morosos¹⁴⁷.

“Nosotros siempre hemos dicho que el cobro justo sería el que se cobra por cualquier deuda que uno tiene ya sea en una multitienda o en un banco, aplicando el máximo de interés que exige la ley. No veo por qué tanto beneficio para las empresas concesionarias que castigan a los usuarios aplicando sus propias normas. Sin duda les dieron los contratos en bandeja”, dice. Y añade que la principal molestia de los usuarios es no haber sido tomados en cuenta al momento de idear este sistema.

“El origen del problema es que cuando comenzaron las concesiones, sólo se reunieron las concesionarias y el Estado, dejando de lado a cualquier entidad ciudadana que podría haber opinado, dar ideas o interferir un poco de modo que facilitaran la vida del usuario, que al final de cuentas es un cliente”, argumenta Faúndez.

A punto de ebullición

Pero las multas excesivas no son los únicos imprevistos asociados al TAG. La paciencia de los usuarios llegó al borde, cuando se anunció el aumento del valor de los peajes en horarios de saturación para evitar el colapso en las desembocaduras de las autopistas a las calles tradicionales de la capital. El problema es que ni aún así se han podido extinguir los “cuellos de botella” que se producen, por ejemplo, en la salida de la Autopista Central hacia la Avenida Santa María.

Según Faúndez, “esa es otra regalía que les dieron a las concesionarias en esos contratos que hicieron a cuatro paredes sin tomarle parecer a los usuarios, que en el fondo son las personas afectadas. Se supone que hicieron las autopistas para que el flujo fuera más rápido, más expedito y ha sido todo lo contrario, doblando o triplicando además del tiempo, la tarifa que deberíamos pagar normalmente”.

A esto se suma la molestia de los motociclistas que alegan por el cobro indiscriminado que se hace a estos medios de transporte, que por cierto son más

¹⁴⁷ Entrevista realizada por la autora en mayo de 2010.

pequeños que un automóvil. Francisco Sandoval¹⁴⁸, joven vendedor que utiliza su motoneta para desplazarse por la autopista Vespucio Sur hasta su trabajo en el mall Plaza Oeste ha sufrido las consecuencias del cobro indiscriminado que la concesionaria hace a estos vehículos.

Considera “una injusticia que se cobre la misma tarifa a una moto que a un automóvil, tomando en cuenta que estamos hablando de volúmenes completamente distintos”. Agrega Francisco Sandoval que “tampoco es justo que en ciertos sectores, donde se terminan las vías alternativas, se tenga que pagar peajes porque no queda otra que entrar a la autopista concesionada”.

El problema de las vías alternativas se viene acarreado desde que se pusieron en marcha las autopistas concesionadas en Chile. A principios de 2007, el entonces ministro de Obras Públicas, Eduardo Bitrán, hizo un recorrido detectando las falencias de este sistema y al instante, las voces políticas se hicieron escuchar. Los juicios más categóricos provinieron del ex vicepresidente de la Cámara Alta, senador Jaime Naranjo: “Nadie realmente objetivo puede desconocer que las vías alternativas, que por Ley deben existir para quienes no desean transitar por las autopistas concesionadas, en su gran mayoría se encuentran deterioradas, son poco claras o simplemente no existen”, alegó el parlamentario. “El sólo hecho de que el ministro Bitrán realizara este recorrido, nos demuestra que alguien no realizó su trabajo cuando correspondía, ya que esta revisión debió ser efectuada antes que el MOP autorizara a las autopistas empezar a cobrar”, agregó en el departamento de prensa del Congreso Nacional el 4 de enero de 2007.¹⁴⁹

Sin embargo, estas quejas sólo quedaron en los registros de prensa, porque para el cumplimiento de esta necesidad no se ha legislado y actualmente la situación sigue igual para los conductores. “No hay vías adyacentes que tengan la misma calidad que teníamos antes. En muchos tramos simplemente se corta la caletera. O entras o tienes que ir a darte la vuelta a otro lado, en desvíos que cuestan kilómetros y tiempo”,

¹⁴⁸ Entrevista realizada por la autora en enero de 2010.

¹⁴⁹ Departamento de Prensa del Senado de la república de Chile, 4 de enero de 2007. “Plantean que autopistas no cobren en lugares en que no existen vías alternativas”.

corroborar Vicente Faúndez, mientras sigue enumerando los detalles que van en desmedro de los usuarios.

No meta la mano ahí

Los propietarios de un vehículo en Chile actualmente se encuentran con un importante dilema. No basta con tener el dinero para comprarlo, ya que los crecientes costos asociados al combustible, mantención y peaje arrojan cifras negativas a la hora de configurar el presupuesto familiar. Sin embargo, pese a las adversas condiciones, el número de automóviles que transita por las vías concesionadas aumenta cada año. Según las estadísticas de transporte arrojadas por el Instituto Nacional de Estadística (INE), en el año 2006 pasó un total de 154.413.241 de vehículos por las plazas de peaje existentes en Chile, mientras que en 2009, la cifra aumentó a 194.899.350¹⁵⁰.

“El automovilista, lamentablemente, se ha transformado en una caja *redbank* para las autoridades. Te sacan dinero por el permiso de circulación, revisiones técnicas, el seguro obligatorio que antes no existía, en los partes empadronados que muchas veces son injustos, parquímetros, estacionamientos concesionados, autopistas concesionadas, carreteras. El Estado está delegando todo, pasándolo a terceros, pero los que estamos financiando esto al fin y al cabo somos nosotros. Y nosotros tenemos conciencia de que hay recursos para que el Estado pueda abordar esos costos”, puntualiza Vicente Faúndez.

En lo que respecta a la discriminación de tarifas, las rutas interregionales, que también son concesionadas, cobra un porcentaje menor a los motociclistas dependiendo del horario en el que transiten. Por ejemplo, en la ruta 68 en un día de semana hábil un peaje cuesta 1.500 pesos para un automóvil y sólo 450 pesos para motos y motonetas. Las autopistas concesionadas de Santiago, en cambio, no han hecho una distinción y han obligado a los usuarios a tomar una vía alternativa, a comprar un pase diario o simplemente a pagar el valor total del peaje arrojado por el TAG. Un detalle no menor, si se toma en cuenta que en los últimos cuatro años se duplicó la cantidad de

¹⁵⁰ Instituto Nacional de Estadísticas (INE). Estadísticas económicas, sector de transporte. Tránsito de vehículos controlados en plazas de peajes por tipo de vehículos, marzo de 2010.

motocicletas que se registraron en las plazas de peajes. Si en 2006 se contabilizó un total de 467.669 motos, en 2009 la cifra se disparó a 1.055.906¹⁵¹.

El pase diario es el medio al que pueden recurrir los automovilistas que viajan desde otras regiones del país hacia Santiago o para aquellas personas que no tienen instalado el dispositivo electrónico en sus vehículos. Sin embargo, pese a ser una opción rápida para los usuarios, este permiso tiene un tiempo limitado de uso de 24 horas calendario, lo que significa que este pase se vence cuando el reloj marca las 00:00 horas y no cuando han pasado 24 horas desde que se utilizó por primera vez.

“Una tarde, cuando aún no tenía incorporado el TAG en mi moto, dispositivo que por cierto, no está disponible en la concesionaria Vespucio Sur para facilitar su adquisición y que la gente cumpla con la obligación de pagar el peaje, debí usar un pase diario, que me costó 4.700 pesos, y que solamente me sirvió para un par de pasadas antes de las 00:00 horas, cuando se venció”, comenta el motociclista Francisco Sandoval.

Los costos sociales

Si bien la implementación de las autopistas urbanas ha significado un gran avance para Santiago en términos de imagen y conectividad, su construcción ha comprometido el deterioro de zonas históricas dentro de la ciudad, el medioambiente y ha cortado algunas comunas por la mitad.

La encargada de la unidad de Territorio y Medio Ambiente de la Coordinación de Concesiones, María Angélica Arellano, dice que se toma en cuenta la opinión de los vecinos ante los nuevos proyectos: “Nosotros vemos las consultas ciudadanas en conjunto con los jefes de proyectos y de los inspectores fiscales, dependiendo de la etapa en que esté el proyecto. Vamos al terreno y tenemos encuentros sociales con las autoridades y además con los vecinos, haciendo reuniones que se realizan a través del municipio”¹⁵².

¹⁵¹ Instituto Nacional de Estadísticas (INE). Estadísticas económicas, sector de transporte. Tránsito de vehículos controlados en plazas de peajes por tipo de vehículos, marzo de 2010.

¹⁵² Entrevista realizada por la autora en julio de 2010.

Sin embargo, hay organizaciones ciudadanas y juntas de vecinos que dicen no haber sido tomados en cuenta al momento de reclamar por un determinado proyecto. Ejemplo de ellos son los vecinos del barrio Pedro de Valdivia Norte. Ellos se opusieron férreamente a la construcción del túnel San Cristóbal. Sin embargo éste se llevó a cabo y dejó completamente aislado a Boris Zlatar, quien vive hace 45 años en la cuadra de los Conquistadores con Avenida El Cerro, y ahora está obligado a cruzar el túnel todas las veces que sale de su casa en su vehículo.

Otro caso de intervención espacial es la Autopista Central y las 14 comunas del sector poniente de Santiago por las que atraviesa. En ese tramo están los municipios más pobres e involucran un total de 1.779.581 habitantes, según el censo 2002. Esta autopista ha dejado poblaciones completamente separadas por una ancha franja de tres pistas por sentido, construida en superficie y que sólo permite el paso de las personas a través de 39 pasarelas peatonales.

Construir las autopistas urbanas en superficie significa una menor inversión para las empresas concesionarias, por lo que han preferido este sistema en lugar de optar por los túneles que no intervienen el paisaje ni la vida de barrio en las comunas. El mismo mecanismo de construcción en superficie se quiso emplear con la Autopista Vespucio Oriente, que corresponde a la extensión de la autopista Vespucio Sur desde la rotonda Grecia hasta El Salto para unirse con la autopista Vespucio Norte Express y así cerrar el anillo de Vespucio.

Sin embargo, este económico proyecto se encontró esta vez con la fuerte oposición de los vecinos de La Reina y Ñuñoa, quienes apoyados por las autoridades de sus municipios, lograron detener el proyecto de Vespucio Oriente en superficie, generando un retraso en las obras que deberían reestudiarse para cumplir con los estándares exigidos por la comunidad.

“Una autopista en superficie altera drásticamente y de manera irreversible la integración cultural de la imagen y el sello comunitario que tienen algunos barrios y, por lo tanto, nosotros manifestamos públicamente nuestra oposición categórica a este modelo. Además, viene a responder a una necesidad de vialidad y no de urbanismo y

paisaje que es lo que realmente compone a una ciudad”, explica Francisco Olea, concejal del Partido Socialista por La Reina¹⁵³. Junto a la concejala Adriana Muñoz del Partido Por la Democracia, Olea ha participado activamente en la gestión de consultas ciudadanas dentro de su comuna para rescatar la opinión de los vecinos al respecto.

Si bien Olea reconoce el valor que tiene la construcción de estas autopistas para la ciudad, sostiene que la propuesta de La Reina y de Ñuñoa siempre será la autopista subterránea, o al menos una “trinchera cubierta con loza” que afecte lo menos posible la estética del lugar. Esta última alternativa corresponde a un foso destapado en el que se construirá la autopista, que no se alzarán sobre la superficie para no intervenir la conexión de los barrios por lo que atraviese.

“Queremos una trinchera cubierta que debe incorporar un parque del nivel de lo que requiere el cambio climático, que cumpla con la necesidad de mantener las áreas verdes, paisajismo asociado a arbolado urbano y ciclovías”, sostiene el concejal Olea.



Fuente: fotografía tomada por la autora en julio de 2010.

¹⁵³ Entrevista realizada por la autora en diciembre de 2009.

Cuando a mediados de 2007 esas comunas se pronunciaron y su voz fue escuchada por las empresas concesionarias, los entonces diputados del Partido Por la Democracia (PPD) Carolina Tohá, Jorge Insunza, Ramón Farías y el independiente Tucapel Jiménez declararon ante los medios de comunicación su apoyo al entonces ministro de Obras Públicas, Eduardo Bitrán, para construir la autopista Américo Vespucio Oriente en superficie.

Y defendiendo a las comunas con menos recursos el 31 de agosto de 2007 la ex vocera de gobierno, Carolina Tohá declaró a *El Mercurio* que es "tremendamente injusto que en los sectores de menores ingresos se instalen obras de calidad inferior y en los de mayores presupuestos que tienen mayor capacidad de presión, se ejecuten proyectos carísimos y que los paguen los más pobres o que tengan que sufrir el detrimento de recursos públicos productos de esas obras"¹⁵⁴.

El concejal Francisco Olea admite que ha habido privilegios para las comunas que integran el "cono de plata", haciendo alusión a la denominación que él hace de las comunas del sector oriente de la capital. Sin embargo, señala que los reproches no debieran estar orientados a estas diferencias, argumentando que "son los parlamentarios los que tienen el deber de legislar para que exista un sistema de concesiones mucho más integrador" y que es ahí donde debe radicar el debate.

En este contexto, el concejal Olea añade que si el resto de las comunas no alegan por sus derechos ante estas imponentes empresas, se debe a "problemas de la política pública implementada y un déficit de participación. Nosotros creemos que los actores de las comunidades, las redes, las organizaciones, los grupos ambientalistas tienen que jugar un rol fundamental para hacerse escuchar y ésta es la tarea de la sociedad civil organizada. Por lo tanto, no nos podemos sentir culpables de que en La Reina o Ñuñoa se estén movilizand o en torno a este tema".

En el MOP tienen otra opinión. Valentina Flores, jefa de la Unidad de Comunicaciones de la Coordinación de Concesiones asegura que "jamás hubo una

¹⁵⁴ *El Mercurio*, 31 de agosto de 2007. "Diputados Oficialistas apoyan construcción de autopista Vespucio Oriente en Superficie".

pugna con los vecinos de la Reina o Ñuñoa, ellos solos se inventaron el problema de Vespucio Oriente en Superficie”¹⁵⁵.

En tanto, la jefa de la unidad de Territorio y medioambiente de la Coordinación, María Angélica Arellano, dice que aun no se puede discutir sobre la base de un proyecto que aún se encuentra en desarrollo¹⁵⁶: “Yo por lo menos lo que veo es que todavía se está estudiando el proyecto, entonces lo que sale en la prensa no refleja el trabajo que se está desarrollando en concesiones. Acá se esta desplegando un trabajo de campo, en comunicación con los municipios, y eso se va incorporando dentro del estudio de los proyectos” dice Arellano, y agrega que “a veces hay mucha publicidad que surge en periodos eleccionarios, siempre aparecen este tipo de personas que son más agitadores, y de repente no reflejan el verdadero trabajo que se está haciendo con los municipios y con la comunidad”.

Responsabilidades compartidas

Pero no todas las irregularidades deben ser atribuidas a las empresas que prestan el servicio, también hay una cuota de responsabilidad de los usuarios, quienes ingeniosamente, tal como se caracteriza al “buen chileno”, se las arreglan para hacer pillerías y eximirse de los cobros. Es el caso de las personas que tapan las patentes de los vehículos para no ser captados por las cámaras de seguridad que registran las infracciones y así evitar las multas.

Otra de las situaciones que caracterizan el mal comportamiento de los usuarios es la panne de bencina, más conocida como “la panne del tonto” que según el presidente de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública (Copsa), Herman Chadwick “es uno de los problemas más complicados que tienen hoy día las autopistas, pero es un problema que también tienen las calles de Santiago”¹⁵⁷.

Si bien en 2006 el diputado del Partido Por la Democracia, Patricio Hales propuso modificar la Ley de Tránsito estableciendo un cobro que iba de 0,5 a 1 Unidad

¹⁵⁵ Entrevista realizada por la autora en mayo de 2010.

¹⁵⁶ Conversación sostenida con la autora en julio de 2010.

¹⁵⁷ *La Tercera* 8 de septiembre de 2008. “Autopistas concesionadas podrían pedir sanciones para pannes de bencina”.

Tributaria Mensual (UTM) a quienes incurrieran en la falta, la iniciativa fue rechazada por la Cámara de Diputados por ser considerada una infracción menos grave.

Otro dato interesante es la cantidad de accidentes de tránsito que se registran anualmente en Chile. Sólo en 2009 hubo un total de 56.330 siniestros, según la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (Conaset)¹⁵⁸. De esa cantidad, 2.226 corresponden a las autopistas concesionadas.

Desde la puesta en marcha de este sistema en Santiago, se sumó un agravante: la falta de semáforos y la distancia que hay entre las pasarelas peatonales que conectan un lado de otro de una comuna separada por tres pistas por sentido. A modo de ejemplo, el eje Norte-Sur de la Autopista Central tiene una longitud de 39,6 kilómetros, a lo largo de los cuales se distribuyen 19 pasarelas peatonales, es decir, que se debe caminar más de 2 kilómetros para volver a tener acceso a cruzar al otro lado de la ancha carretera.

La situación anterior ha acrecentado la imprudencia de los peatones, quienes atraviesan las autopistas en los lugares donde no está permitido, exponiendo sus vidas y las de los conductores que transitan a una velocidad promedio de 100 kilómetros por hora. Lo preocupante es que estos actos tienen consecuencias, ya que según la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, en 2009 se registró un total de 325 peatones muertos en Chile a causa de actitudes imprudentes al momento de cruzar la calle.

Aunque a simple vista, la responsabilidad de estos actos recae directamente en quienes los cometen, el ingeniero en tránsito de la Universidad Técnica del Estado, Jaime Bravo, tiene otro punto de vista¹⁵⁹: “En este país no se educa a la población. Ni los peatones ni los automovilistas saben usar las autopistas, porque no existe una verdadera campaña para orientar a los usuarios. ¿Cómo suponen que la gente que no ha circulado nunca en una autopista donde la velocidad promedio es de 100 kilómetros por hora, lo va a hacer en correctas condiciones si no entiende de procesos de detención, de acercamiento y de cambios de velocidad?”, dice el experto. Y añade que las autoridades

¹⁵⁸ Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (Conaset). Estadísticas generales de los siniestros de tránsito y víctimas por región año 2009.

¹⁵⁹ Entrevista realizada por la autora en junio de 2010.

“están más preocupadas de cómo se le cobran las multas a la gente que de enseñarles a utilizar correctamente este nuevo sistema”.

Pero también hay conductores ebrios que pierden la noción del espacio y que incluso se les da vuelta el norte, circulando en sentido contrario de las pistas. También están aquellos que corren a exceso de velocidad o que hacen carreras clandestinas e improvisadas los viernes por la noche. Por último, no menos graves son los accidentes que se han registrado a causa de personas que se dedican a tirar piedras desde las pasarelas peatonales hacia los vehículos en circulación y aquellos que roban la infraestructura de las autopistas, como las barreras acústicas o las rejas de fierro.

Jaime Bravo reconoce estas faltas, pero afirma que “la primera condición de un empresario privado, que tiene a cargo una autopista y que cobra por kilómetros o por entrar a usarla, debe tener un control sobre esa vía. Entonces no pueden quejarse porque una señora borracha se metió contra el tránsito, porque ellos tienen detectores inductivos en las centrales para ver cuando un vehículo no está circulando correctamente. Esos dispositivos se usan en todas las autopistas del mundo y no sólo se emplean para detectar el problema, sino para corregirlo”, señala.

En este mismo contexto, el experto en tránsito explica: “Las autopistas son corredores sellados, que con una buena gestión se puede administrar y controlar todo”. Y ejemplifica: “En San Paul, Minnesota, tú tienes autopistas con cámaras de alta definición, que si se mete una cucaracha a la autopista tu la puedes captar inmediatamente y quitarla de allí”.

CAPÍTULO VII

LA RENEGOCIACIÓN DE LAS CONCESIONES

Con el paso del tiempo, las concesiones han sufrido ciertas mutaciones, no sólo en las reformas legales de la normativa que las rige, sino también en el ámbito económico.

Como en el diseño de los proyectos no se contemplan los detalles que surgen en la construcción de las obras, se deben efectuar ciertas inyecciones de recursos a las ofertas económicas originales, a través de los procesos de renegociación entre el Ministerio de Obras Públicas que ordena el trabajo y las empresas concesionarias encargadas de su ejecución. En muchos de estos casos, las sumas que se agregan al servicio son enormes y superan los márgenes establecidos por la Ley; sin embargo, las empresas tienen muy claro que existen vacíos legales que permiten excederse sin cargar con ningún tipo de responsabilidad.

Pendiente de esta situación, el ingeniero civil matemático de la Universidad de Chile y profesor de la Universidad de Yale, Eduardo Engel, junto a su par, Ronald Fischer, profesor titular del departamento de Ingeniería Industrial de la Universidad de Chile; al ingeniero comercial de la Universidad Católica, Alexander Galetovic; y al economista de la Universidad Northwestern de Estados Unidos, Manuel Hermosilla, hicieron un seguimiento de la renegociación en las 50 concesiones que se adjudicaron entre los años 1993 y 2006¹⁶⁰ en Chile. Para el estudio tomaron información pública entregada por el Estado.

Este documento titulado “La renegociación de las concesiones y la nueva Ley” deja en evidencia las altas cantidades de dinero que están en juego en estos procesos y las obras donde más incidencia tiene esta ambigua práctica. Los fundamentos de esta investigación pueden ser comprobados a través de los datos que entrega el MOP en su página web¹⁶¹, donde se pueden comparar los números, fechas y nombres entregados.

¹⁶⁰ Eduardo Engel, Ronald Fischer, Alexander Galetovic, Manuel Hermosilla. *La Renegociación de las concesiones y la nueva Ley*. Centro de Estudios Públicos, septiembre de 2008.

¹⁶¹ Coordinación de Concesiones del MOP. www.concesiones.cl

Las cifras bajo el asfalto

Según la Investigación de Engel, Fischer, Galetovic y Hermosilla, hasta el año 2007 se adjudicaron 50 concesiones entre carreteras urbanas e interurbanas, aeropuertos, embalses, cárceles e infraestructura para el Transantiago. En su estudio, los especialistas consideraron tanto las renegociaciones hechas a puertas cerradas entre el Ministerio y las empresas concesionarias; y aquellas en que existieron conciliaciones y arbitrajes de expertos e independientes.

Uno de los primeros datos que llama la atención es que el 25 por ciento del monto total invertido en las concesiones llevadas a cabo hasta ese año correspondió a fondos derivados de la renegociación. Si las ofertas técnicas originales ascendían a 8.460 millones de dólares, otros 2.810 millones se sumaron sólo por concepto de modificaciones improvisadas en los contratos.

Asimismo, los fondos más abultados los concentran las autopistas urbanas e interurbanas que a esa fecha sumaban 26 de las 50 obras adjudicadas, y cuya inversión reunía más de 250 millones de unidades de fomento de los 281.964.874 de UF invertidos en la totalidad de las obras.

En mayo del año 2010 el total de autopistas concesionadas ascendía a 33 carreteras, con la suma de los tramos Santiago Talca y acceso sur a Santiago, Vallenar Caldera, y Puerto Montt Pargua de la Ruta 5; acceso vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez de autopistas urbanas; Ruta 60 CH, tramo Coronel Tres Pinos, Camino de la Fruta y Autopistas de la Región de Antofagasta en el caso de las rutas transversales¹⁶². Éstas son obras en construcción que no están exentas de ser renegociadas.

De hecho el contrato del tramo Santiago Talca y acceso sur a Santiago de la Ruta 5, que está a cargo de la concesionaria Autopista del Maipo S.A. de propiedad de Cintra Chile, manejada por Herman Chadwick Piñera, corresponde a una de ellas. La

¹⁶² Coordinación de Concesiones del MOP. www.concesiones.cl

oferta técnica de este proyecto supera los 22 millones de UF¹⁶³, pero fue modificada al incorporar nuevos requerimientos a las obras; estos cambios aumentaron también los gastos al añadir facturas por más de 1.400 millones de UF al total del contrato original, según consta el *Diario Oficial* del viernes 11 de julio de 2008.¹⁶⁴

Al escudriñar un poco más, es posible detectar que lo mismo ocurre en las rutas transversales y en el resto de los formatos dentro de los que se insertan las concesiones de obras públicas que quedaron fuera del estudio de estos cuatro expertos. Otro ejemplo es el caso de la modificación de las obras de la Ruta 60 CH que se extiende entre Los Andes y Limache en la Región de Valparaíso, en la que también se modificaron las obras por un tope de 288.711 UF, según la circular aclaratoria de la Dirección General de Obras Públicas que se publicó en mayo de 2007 en la Coordinación de Concesiones del MOP.¹⁶⁵

Para esta reiterada y evidente práctica, la respuesta del ingeniero civil matemático y doctor en economía de la Universidad de Pennsylvania, Ronald Fischer¹⁶⁶, es que “los proyectos no están bien diseñados, por lo tanto hay que hacerles cambios y las empresas saben que eso ocurre, y les interesa que eso pase porque en definitiva son las renegociaciones, las que les dejan dinero, pues en esa parte del proceso no existen competidores”. Y en lo que al MOP respecta, el experto es enfático: “No hay un interés por hacer las cosas bien, porque simplemente las puede modificar en el camino”.

En el estudio del que participa Ronald Fischer se da cuenta, además, que el total de las renegociaciones sumaron 148 en los trece años que abarcó el sondeo. Es decir, en promedio, se hicieron tres modificaciones por cada concesión. De ellas, la Ruta 5 lidera el ranking con un promedio de 6,5 renegociaciones en un mismo proyecto; la cifra es considerable si se toma en cuenta que se trata del área más costosa de todas las obras concesionadas.

¹⁶³ La cifra exacta es 22.448.875 UF, según la Coordinación de Concesiones del MOP. Al 10 de julio de 2010 este monto equivale a 476.522.269.625 pesos. UF valorada en 21.227 pesos, según información proporcionada por el Banco Central, en su sitio www.bcentral.cl.

¹⁶⁴ *Diario Oficial de la República de Chile*, 11 de julio de 2008.

¹⁶⁵ Dirección General de Obras Públicas. Oficina de Partes, 14 de mayo de 2007.

¹⁶⁶ Entrevista realizada por la autora en diciembre de 2009.

La Ruta 5 concentra más de un tercio de la toda la inversión que se ha hecho en concesiones en Chile y alcanza un total de 92.972.169 Unidades de Fomento¹⁶⁷, sin contar las obras de Talca y acceso sur a Santiago; Vallenar-Caldera; y Puerto Montt-Pargua, que se encuentran en construcción y que superan los 33 millones de UF.¹⁶⁸

Las vías del negocio

Según explican Engel y sus colegas en su estudio sobre las renegociaciones¹⁶⁹, hasta antes de que se promulgara la nueva Ley de Concesiones en diciembre de 2009¹⁷⁰, existían dos maneras para llevar a cabo la repactación económica de los proyectos en concesión.

Una de ellas corresponde a una negociación bilateral entre el Ministerio de Obras Públicas y la empresa concesionaria, donde no está presente ningún ente regulador. Si llegan a acuerdo, los resultados se transforman en un convenio complementario que modifica el contrato de concesión original e indica los montos que una parte debe pagarle a la otra.

Si bien esta alternativa se ha utilizado en poco más de la mitad de las obras concesionadas, el 83 por ciento de los montos transferidos corresponde a una negociación bilateral; alcanza a 58.134.554 Unidades de Fomento de los más de 70 millones de UF que abarca el total de las obras inscritas en este sistema. Distintos son los motivos que pueden llevar a una empresa concesionaria o al MOP a renegociar de esta forma. Fischer y compañía dicen en el análisis de su estudio que los más frecuentes corresponden a la modificación de las obras originalmente contratadas, a la incorporación de obras adicionales y a cambios en los cronogramas o la fecha de la puesta en marcha del servicio.

¹⁶⁷ www.concesiones.cl

¹⁶⁸ Según la Coordinación de Concesiones del MOP, la Ruta 5 tiene en construcción los tramos Santiago – Talca y acceso sur a Santiago, Vallenar – Caldera, y Puerto Montt – Pargua. La suma de la oferta técnica de estas tres obras asciende a 33.038.075 UF.

¹⁶⁹ Eduardo Engel, Ronald Ficher, Alexander Galetovic, Manuel Hermosilla. *La Renegociación de las concesiones y la nueva Ley*. Centro de Estudios Públicos, septiembre de 2008, ya citado.

¹⁷⁰ Ley 20.410 modifica la ley de concesiones de obras públicas y otras normas que indica. Entró en vigencia el 20 de enero de 2010.

La segunda alternativa que se cita en el estudio de Fischer, Engel, Galetovic y Hermosilla se emplea cuando el MOP y el concesionario no llegan a arreglo y deben acudir a una comisión, que intenta un acuerdo entre las partes. En caso de fracasar, esta instancia simplemente arbitra. Generalmente opera cuando la concesionaria pide una indemnización por perjuicios causado por situaciones que no estaban bajo su control y que encarecen el proyecto original.

Pero de cualquier forma que se lleve a cabo la renegociación, las flexibilidades de la Ley de Concesiones permiten a las empresas y al MOP actuar dentro de los márgenes. De hecho, basta con poner atención en el segundo párrafo del artículo 19 de la antigua Ley de Concesiones, donde se aborda la solicitud de financiamiento extraordinario por parte de las sociedades concesionarias al Ministerio de Obras Públicas, para darse cuenta del carácter moldeable que tiene esta norma. En ese enunciado se deja a disposición de lo que establezca cada base de licitación el monto que se puede renegociar. Si no se especifica, éste será de un 15 por ciento.

“Si las bases nada dicen a este respecto, 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”¹⁷¹.

Así también lo explica Ronald Fischer¹⁷². “Las concesiones están llenas de excepciones. Esto le permite a las empresas que el acto de renegociar no sea ilegal. Cuando se hizo la Ley, los privados estaban preocupados de que el Estado no les fuera a exigir muchas cosas demás. Entonces pusieron este límite para no excederse en el quince por ciento del monto original, pero el Estado se puso muy generoso con las empresas ampliando esta demarcación de acuerdo a las necesidades de cada concesionario”.

Los excesos quedan demostrados cuando Fischer y sus pares economistas hacen la operación matemática en el análisis de su investigación. Si se toma en cuenta que el total de la inversión presupuestada en la oferta técnica de los proyectos es de 211 UF y

¹⁷¹ DFL MOP N° 164. Ley General de Concesiones de Obras Públicas, artículo 19.

¹⁷² Entrevista realizada por la autora en diciembre de 2009.

el la suma de dinero adicional alcanza las 70 UF, los montos renegociados son equivalentes al 33 por ciento de la inversión original, cifra que dobla al 15 por ciento establecido en la ley.

Los aportes extraordinarios se entregan especialmente en las carreteras urbanas e interurbanas, donde más de un cuarto de su inversión total corresponde a dineros concedidos después de que el presupuesto de origen fue aprobado. De éstas, las autopistas urbanas son las que coronan los montos obtenidos por renegociación, al alcanzar un 35 por ciento extra de financiamiento a través de esta vía, instalándose sobre el 23 por ciento de la Ruta 5 y el 17 por ciento que reciben las carreteras interurbanas.

Quien da más

Si bien las concesiones de obras públicas forman parte de un sistema que nació al alero del gobierno de Patricio Aylwin, el auge de este mecanismo se vivió entre los años 2000 y 2006, cuando Ricardo Lagos Escobar era el Presidente de la República. Bajo su mandato también se constató la mayor cantidad de renegociaciones, concentrando el 78 por ciento de los acuerdos bilaterales, pese a que su gobierno cubre menos de la mitad del período en que Fischer y sus colegas elaboraron su estudio.

Ricardo Lagos también debió enfrentar posteriormente escándalos, como el caso MOP-Gate, y los sobresueldos asignados a los altos mandos del Ministerio de Obras Públicas.

En tanto, durante el mandato de Eduardo Frei sólo se renegóció un 5,6 por ciento de los montos totales de las concesiones, y en el gobierno de Michelle Bachelet, hasta 2007, se contabilizó un 15,8 por ciento de aportes extraordinarios a las obras concesionadas.

Cheques a fecha

La más común de las modalidades de compensación después de un acuerdo entre el Estado y la concesionaria es un pago del Ministerio de Obras Públicas que puede ser inmediato o diferido.

Esto último quiere decir que si el gobierno de turno opta por pagar en cuotas a la concesionaria, puede traspasar la deuda a gobiernos futuros. Aún así, en “La Renegociación de las Concesiones y la Nueva Ley” se aclara que “los montos que el Estado se compromete a pagar no son autorizados por el Congreso cuando se discute la Ley de Presupuestos. La solicitud de los montos se hará en el futuro, cuando el Estado ya se ha comprometido contractualmente a pagarle al concesionario”¹⁷³.

Cuando el caso corresponde a una inversión bilateral, sólo el 35 por ciento del total comprometido deberá ser entregado por el gobierno que ha renegociado el contrato. La pesada mochila¹⁷⁴ que porta el resto de la deuda deberá ser cargada por futuras administraciones o por los mismos usuarios, a quienes poco se les consulta a la hora de renegociar un proyecto.

¹⁷³ Eduardo Engel, Ronald Ficher, Alexander Galetovic, Manuel Hermosilla. *La Renegociación de las concesiones y la nueva Ley*. Centro de Estudios Públicos, septiembre de 2008, ya citado.

¹⁷⁴ *Centro de Investigación e Información Periodística (Cipper)*, 23 de diciembre de 2008. Reportaje “Las cuentas del MOP otra vez bajo la lupa”, de Pedro Ramírez.

CAPÍTULO VIII

UNA NUEVA LEY MEJORA EL SISTEMA

En 1996 se promulgó la Ley de Concesiones de Obras Públicas en Chile, que fijó el texto refundido de 1991¹⁷⁵, que nació de la primera legislación que se hizo para crear el sistema de concesiones en Chile. Esta normativa reguló las alianzas público-privadas que se hicieron hasta el 22 de diciembre de 2009, cuando la ex Presidenta Michelle Bachelet promulgó la Ley N° 20.410, que modifica la Ley de Concesiones de Obras Públicas.

Conciente de los vacíos legales que se venían reflejando en las licitaciones de los proyectos y la renegociación de los contratos, además de las multas que se venían aplicando a los usuarios en las obras viales concesionadas, el 4 de julio de 2007 la ex Mandataria envió al Congreso Nacional un proyecto de Ley destinado a mejorar la norma.

Bachelet dijo en el encabezado del mensaje presidencial con el que presentó la iniciativa: “El aumento significativo 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 sustantivas en los procesos, instrumentos y sistemas de gestión de la obra pública”¹⁷⁶.

Con las reglas claras

Hasta hace poco las empresas concesionarias podían solicitar al Ministerio de Obras Públicas hacer cambios a los proyectos y contratos después de haberlos firmado; obviamente lo hacían en conocimiento de las reglas originales establecidas en las bases de licitación. Esta franquicia significó la entrega de recursos adicionales a las empresas privadas, como se describe en el capítulo “La renegociación de las concesiones”.

¹⁷⁵ 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.

¹⁷⁶ Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. Historia de la Ley N° 20.410. Modifica la Ley de Concesiones de Obras Públicas y otras normas que indica. Mensaje presidencial.

Este es el primer detalle que viene a subsanar la nueva Ley, donde se establece que las concesionarias deberán cumplir con todos los patrones de servicio establecidos en el contrato para cada una de las etapas de la concesión, dando por hecho que al momento de adjudicarse el proyecto, la empresa privada asume todas las obras, recursos y plazos que allí están estipulados.

El artículo primero de la nueva Carta especifica: “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.”¹⁷⁷

Consejo de concesiones

Con el fin de orientar las políticas de concesiones de obras públicas y de asesorarse por expertos antes de tomar una decisión, la nueva Ley de Concesiones establece la creación de un Consejo de Concesiones que es presidido por el ministro de Obras Públicas, quien cuenta con un consejero al que puede designar y remover libremente.

Pero el fuerte de este consejo es que está integrado por otros cuatro consejeros expertos, los que deben ser académicos de las facultades de Ingeniería Civil, Economía, Ciencias Jurídicas y Arquitectura respectivamente. Además, deben provenir de universidades que hayan obtenido su acreditación institucional por un período de a lo menos cuatro años, y, al menos dos de ellas, tener su casa central en regiones distintas a la Metropolitana.

Como se trata de un organismo de carácter consultivo, su misión es informar sobre el tipo de infraestructura que se desarrollará al amparo de la ley, de los proyectos y de las particularidades del sistema de concesiones obedeciendo a las disciplinas que

¹⁷⁷ Ley N° 20.410, que modifica la Ley de Concesiones de Obras Públicas. Artículo 1°.

cada experto maneja. En su actuar, los consejeros deben tener en cuenta los planes regionales de desarrollo urbano y los planes reguladores comunales, intercomunales y metropolitanos, y la evaluación social aprobada por el organismo de planificación competente.

El MOP deberá acudir al Consejo de Concesiones para definir si es o no de interés público un proyecto de iniciativa privada. De este modo, se busca evitar la existencia de intereses creados, pese a que toda inversión privada termina directa o indirectamente beneficiando a un grupo económico en particular.

Entre otros casos, el consejo también debe pronunciarse cuando corresponde analizar proyectos de iniciativa pública; contratar nuevas inversiones y obras excepcionales; modificar las características de las obras y los servicios contratados; analizar la conveniencia de una nueva licitación en obras que ya han estado bajo concesión; y poner término anticipado a los contratos.

Los informes del Consejo de Concesiones son públicos y deben ser entregados en un máximo de dos meses, desde la fecha en que se solicitó la asesoría. En caso de no cumplir con el plazo, la concesión se entregará sin la opinión de los expertos.

No más recortes

Hasta la promulgación de la nueva Ley, las empresas concesionarias podían solicitar compensaciones económicas al MOP por diversos motivos y que no estaban establecidos en la Carta. Así se expresaba en la antigua Ley.

“El Ministerio de Obras Públicas, desde que se perfeccione el contrato, podrá modificar, por razones de interés público, las características de las obras y servicios contratados y, como consecuencia, deberá compensar al concesionario con las indemnizaciones necesarias en caso de perjuicio, acordando con aquél indemnizaciones que podrán expresarse en el plazo de la concesión, en las tarifas, en los aportes o

subsidios o en otros factores del régimen económico de la concesión pactados, pudiendo utilizar uno o varios de esos factores a la vez”.¹⁷⁸

De acuerdo a la nueva ley en cambio, se establecen las hipótesis que permiten al concesionario solicitar una compensación económica por inversiones no contempladas originalmente. Esta corrección deja más claros los motivos de los aportes adicionales, lo que facilitará el trabajo del MOP, de las empresas privadas y hará más transparentes ante la opinión pública las justificaciones para estas reinyecciones de dinero.

De este modo, en el primer párrafo del artículo 19 de la nueva Ley expresa que “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”¹⁷⁹.

Pero no sólo eso se corrige, también se esclarece que no habrá compensación económica adicional para los gastos asociados a estándares técnicos y niveles de servicio en los que deba incurrir el concesionario, pues se entiende que estos compromisos han sido asumidos al momento de la firma del contrato con el Ministerio de Obras Públicas, según lo que manifiesta el artículo primero de la nueva Ley.¹⁸⁰

Mayor transparencia

Igual que en la antigua Ley, el Ministerio de Obras Públicas tiene la facultad para modificar las características de las obras y servicios contratados para incrementar los niveles de servicios y estándares técnicos establecidos en las bases de licitación y después, por supuesto, debe indemnizar a la empresa por los gastos que se suman; sin embargo, si esto ocurre en la etapa de explotación del proyecto, que es cuando afecta

¹⁷⁸ 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. Artículo 19.

¹⁷⁹ Ley N° 20.410, que modifica la Ley de Concesiones de Obras Públicas. Artículo 19.

¹⁸⁰ Ley N° 20.410, que modifica la Ley de Concesiones de Obras Públicas. Artículo 1°.

directamente a los usuarios, los montos adicionales no pueden exceder en un cinco por ciento del presupuesto oficial de la obra o superar las cien mil unidades de fomento. En caso de que se supere esta barrera en inversiones, las nuevas obras deberán ser licitadas por el concesionario bajo la supervisión del Ministerio de Obras Públicas.

Al mismo tiempo, la Ley indica que estas compensaciones “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”¹⁸¹.

El capital humano no queda fuera de las modificaciones a la norma. Otro de los grandes ítemes que se trabajaron en esta nueva Ley tiene que ver con la transparencia de los pagos que se realizan a quienes desarrollan los trabajos y las condiciones de sus contratos. De este modo, las empresas concesionarias deberán presentar mensualmente ante el MOP la información sobre los pagos realizados a los contratistas y subcontratistas; estos datos deberán ser publicados en la página web del ministerio.

Para iniciar las obras es necesario que tanto contratistas como subcontratistas tengan firmado su contrato. La norma, además, exige que esta dotación de trabajadores deba estar inscrita en el registro de contratistas del Ministerio de Obras Públicas.

A esta condición se suma el establecimiento de un nuevo protocolo para la solución de problemas que existan entre las empresas concesionarias y los contratistas; éste consiste en un arbitraje obligatorio entendido como un derecho para los trabajadores. Así lo indica el segundo párrafo del artículo 22 de la Ley N° 20.410: “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

¹⁸¹ Ley N° 20.410, que modifica la Ley de Concesiones de Obras Públicas. Artículo 19.

siempre un justo y racional procedimiento o debido proceso, y pronunciarán sentencia definitiva con aplicación estricta de la ley”.

Rebajas para morosos del TAG

Una de las mejoras de la Ley que más afecta a los usuarios es la rebaja del castigo a los deudores morosos del TAG en las autopistas concesionadas de Santiago. Se trata de una de las medidas más aplaudidas por los automovilistas, que no estaban nada contentos con las 40 veces que automáticamente crecía el monto de su deuda si se atrasaban en el pago de sus peajes electrónicos.

La antigua normativa, que causó más de un dolor de cabeza, establecía que “cuando un usuario de una obra dada en concesión incumpla el pago de su tarifa o peaje, el concesionario tendrá derecho a cobrarla judicialmente. Será competente para conocer de ella el Juez de Policía Local del territorio en que se produjo el hecho, el cual deberá, al ordenar dicho pago, imponer al condenado una indemnización compensatoria en favor del concesionario, de un valor equivalente a cuarenta veces el pago incumplido, más el reajuste según el índice de Precios al Consumidor entre la fecha del incumplimiento y la del pago efectivo o bien, el valor equivalente a dos unidades tributarias mensuales, estando obligado a aplicar el mayor valor.”¹⁸²

Éste párrafo traspasó los márgenes de la política y los negocios y se convirtió en un tópico de interés público cuando los usuarios se percataron que estas líneas tenían el poder para castigar severamente sus bolsillos si osaban atrasarse en el pago de sus peajes electrónicos.

Conciente de ese malestar, la ex Presidenta Michelle Bachelet incorporó en su propuesta una rebaja sustancial en las multas y, si antes era el Juzgado de Policía Local del territorio en que se producía la falta el que llevara la causa, ahora se trata del juzgado correspondiente al domicilio del usuario infractor. Esto evitará la concentración

¹⁸² 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. Artículo 42.

de las causas y agilizará los procesos, situación que va en directo beneficio tanto de los usuarios como de las concesionarias.

De esta forma, el nuevo artículo 42 de la Ley de concesiones quedó así: “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”¹⁸³.

Más abajo agrega que “cuando el juez condene al pago en los términos señalados en el inciso anterior, además de lo debido, aplicará una multa de cinco veces el monto de lo condenado. En caso de reincidencia, esta multa aumentará a quince veces el monto de lo condenado. En ambos casos, la multa no podrá exceder de veinte unidades tributarias mensuales”¹⁸⁴.

Para las reincidencias se contemplarán las infracciones cometidas en un período de tres años anteriores a la fecha del respectivo proceso. Y “si las multas no fueron pagadas, se anotarán en el Registro de Multas de Tránsito no pagas, en la forma, plazos y para todos los efectos que establece la ley N° 18.287. En caso alguno las multas aplicadas podrán ser pagadas si no se acredita haber pagado previamente el capital adeudado más los intereses y las costas determinados en la sentencia condenatoria respectiva”¹⁸⁵.

Si antes el destino de los dineros de estas multas eran arcas de las respectivas empresas concesionarias, ahora se repartirán de la siguiente forma: el 50 por ciento ingresará al Fondo Común Municipal y la otra mitad al municipio al que pertenece el Juzgado de policía local donde se haya dictado la condena.

¹⁸³ Ley N° 20.410, que modifica la Ley de Concesiones de Obras Públicas. Artículo 42. Primer Párrafo.

¹⁸⁴ Ley N° 20.410, que modifica la Ley de Concesiones de Obras Públicas. Artículo 42. Segundo Párrafo.

¹⁸⁵ Ley N° 20.410, que modifica la Ley de Concesiones de Obras Públicas. Artículo 42. Idem.

CAPITULO IX

EL INALCANZABLE SEÑOR GATICA

Con el objeto de conocer más de cerca el trabajo que ha venido realizando la Coordinación de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas, me contacté con el Departamento de Comunicaciones de este organismo para pedir una cita con el nuevo coordinador de concesiones del gobierno de Sebastián Piñera, Mauricio Gatica¹⁸⁶. La idea era conversar a cerca de la evolución que han tenido las concesiones de obras públicas desde que se implementaron como política de Estado hasta la fecha, y evaluar los aspectos positivos y negativos que implica este sistema.

Para concertar esa entrevista, llamé al departamento de comunicaciones del MOP, donde me respondieron que primero debía enviar una solicitud por escrito a la Oficina de Información, Reclamos y Sugerencias (OIRS) de este organismo. Envié mi petición y a los días siguientes recibí un correo electrónico de la periodista de la Coordinación de Concesiones, Carolina Ortega, quien me pidió enviar un cuestionario con las preguntas que pensaba realizar al coordinador y explicarle otra vez el motivo de mi solicitud.

Aunque no es éste el mecanismo ideal para llegar a un entrevistado, no cuestioné esta nueva petición y accedí. Esos trámites parecían estar dentro de lo “esperable” de la burocracia con la que se atiende a las personas en muchos organismos públicos. Sin embargo, pese a que cumplí con las condiciones que me pidieron, la periodista Carolina Ortega me puso otro requisito: hablar primero con la periodista Valentina Flores, jefa la unidad de comunicaciones de la coordinación. Veía que el acceso a la fuente oficial se hacía difícil, pero a esa altura ya había dedicado mucho tiempo y esfuerzo para conseguir mi objetivo, y no lo dejaría de lado por esta nueva barrera comunicacional.

Conversé con Valentina Flores, pero le insistí que mi finalidad era contactar a la autoridad máxima de la coordinación, Mauricio Gatica. Ella me señaló que al cabo de

¹⁸⁶ Antes de asumir el cargo de Coordinador, Mauricio Gatica era gerente general de la empresa concesionaria de la Ruta 68 y fue vicepresidente de La Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública, Copsa.

una semana me conseguiría la entrevista con el coordinador. La llamé durante un mes, pero nunca más pude contactarla.

Un tercer profesional apareció en escena: Un periodista muy amable, llamado Ricardo Lagos. Con él también insistí en la necesidad de entrevistar a Gatica, pero me indicó que la agenda del coordinador era tan “estrecha”, que era imposible pedirle 15 minutos de su tiempo para destinarlos a conversar con esta memorista.

Al final, después de acudir dos veces al piso 7 de Merced 753, donde están emplazadas las oficinas de la Coordinación de Concesiones, por cansancio conseguí conversar con la jefa de la Unidad de Medio Ambiente y Territorio, María Angélica Arellano. Con ella, al menos pude aclarar algunas dudas sobre las consultas ciudadanas y sobre el compromiso medioambiental del MOP ante los nuevos proyectos que se entregan en concesión. Con Gatica jamás pude hablar.

Consultas ciudadanas

No hay interés por atender las ideas ni las consultas de las personas. Y pese a que las autoridades y las publicaciones que realiza el MOP declaran que periódicamente se hacen levantamientos de ideas a través de consultas ciudadanas, basta realizar una somera revisión de los archivos de prensa para darse cuenta que las personas directamente afectadas, ya sea por la construcción de las obras en zonas residenciales o por los costos del uso de estas infraestructuras, no opinan lo mismo.

Algunos titulares a modo de ejemplo: “Túnel San Cristóbal está totalmente operativo y los vecinos del sector continúan disconformes”, *La Tercera*, 7 de marzo de 2009¹⁸⁷; “Masiva protesta contra construcción de Vespucio Oriente en Superficie”, *El Mercurio*, 26 de agosto de 2006¹⁸⁸; “Vecinos de Los Ángeles protestan contra

¹⁸⁷ “Los vecinos del sector no ven beneficios en el proyecto. Desde su inicio, protestaron por el efecto negativo que tendría la existencia de un túnel en un barrio residencial, y ahora, son cada vez más los que quieren cambiarse de casa, ya sean arrendatarios o propietarios”.

¹⁸⁸ “En el sector de Plaza Egaña se congregaron unos 300 manifestantes con lienzos y pancartas, para expresar su rechazo a la posibilidad de que dicha vía de alta velocidad sea construida sobre la superficie. Según los vecinos, esto dañaría irremediablemente la calidad de vida de los habitantes de toda la zona comprendida entre Príncipe de Gales y Avenida Grecia”.

concesionaria de Ruta 5 Sur por daños sin reparar en la vía”, Bío-Bío La Radio, 27 de Julio de 2010¹⁸⁹; “Vecinos protestan por problemas con Autopista Central”, *La Segunda*, 26 de agosto de 2004¹⁹⁰.

Esta molestia se personaliza en las declaraciones del representante de Automovilistas Unidos de Chile, Vicente Faúndez¹⁹¹, quien plantea que el principal problema de los usuarios es que “cuando comenzó el sistema de concesiones, sólo se reunieron las concesionarias y el Estado, dejando de lado a cualquier entidad ciudadana que podría haber opinado, dar ideas o interferir un poco de modo que facilitaran la vida del usuario, que al final es un cliente”.

En tanto, según el ingeniero civil matemático de la Universidad de Chile, Ronald Fischer¹⁹², “ahora último se toma mas en cuenta la opinión de la ciudadanía. Lo malo es que no se saben emplear los procedimientos, ya que se escuchan más bien los reclamos de las personas cuando las obras ya están realizadas en lugar de hacerlas participar en el diseño de los proyectos”.

El único camino

Cuando se adoptó el mecanismo de las concesiones, el Estado argumentó las necesidades más urgentes que tenía el país a principios de los '90. Sin embargo, a casi dos décadas de la implementación de esta política público-privada, la economía chilena ha evolucionado y las prioridades han ido cambiando en el tiempo. Si al principio el objetivo apuntaba a destinar los fondos estatales a la amplificación de políticas sociales en salud, vivienda y educación, ahora la prioridad en la política de concesiones es el negocio que hay detrás de este sistema.

La sociedad civil percibe estos cambios de intereses. Y pese a lo escasas que son las reuniones vecinales que el MOP organiza con las personas que se ven afectadas con

¹⁸⁹ “A juicio de los vecinos, la concesionaria ha incumplido varios puntos después del terremoto, ya que un paso que había por debajo de la carretera, que era una especie de túnel sufrió severos daños que aún no son reparados. A 5 meses de ocurrido el terremoto, la empresa aún no les ha ofrecido una solución, lo que según los pobladores pone en riesgo sus vidas cada vez que cruzan por la calzada de la vía”.

¹⁹⁰ “Los vecinos aseguran que se han visto perjudicados por la instalación de un pórtico que los obligaría a cancelar el pago de peajes cada vez que salgan de sus domicilios a realizar trámites cotidianos”.

¹⁹¹ Entrevista realizada por la autora en mayo de 2010.

¹⁹² Entrevista realizada por la autora en diciembre de 2009.

un determinado proyecto, la jefa de la Unidad de Medioambiente y Territorio de la Coordinación de Concesiones, María Angélica Arellano¹⁹³ comenta: “Nos hemos encontrado con situaciones muy complejas, en general cuando recién estaban construyendo las concesiones, siempre éramos bienvenidos. Pero ahora que la gente sabe que hay mucha más infraestructura de la que había antes, ya se empiezan a poner mas complicados”.

El acceso a la información y la misma experiencia han ido demostrando a los usuarios que el Estado tiene otros medios y más recursos para solventar las necesidades de infraestructura pública. No obstante, las concesiones siguen siendo el único método que se aplica a la construcción de nuevas obras para el país.

Vicente Faúndez señala algunos cálculos superficiales que él ha sacado en calidad de usuario: “De la noche a la mañana dicen vamos a concesionar para que el país progrese, pero nosotros investigando nos damos cuenta que no, porque basta con saber que con lo que pagamos en puro permiso de circulación cada año, podríamos hacer cuatro autopistas centrales todos los años”.

El MOP ha impreso un sello de exclusividad a las obras realizadas bajo el sistema de concesiones en Chile. Cuando no se tiene la oportunidad de observar lo que ocurre con el resto del mundo, es probable que la mayoría crea que estas modernas estructuras representan el grado máximo de vanguardia. Sin embargo, hay personas que han salido y han visto otras formas de construir y de cobrar a los usuarios.

Con su vasta experiencia como ingeniero en tránsito, Jaime Bravo ha monitoreado las políticas de obras públicas en otras partes del mundo y no está de acuerdo con los cobros que se realizan a los usuarios a cambio de la “moderna infraestructura” que se vende a través de los peajes en Chile.

“A la gente se le ha estado diciendo que las autopistas concesionadas chilenas son únicas. En Guayaquil se han hecho autopistas donde no se paga ni un peso y son del mismo estándar y de mejor calidad incluso que las que hay aquí en Santiago. Es

¹⁹³ Entrevista realizada por la autora en julio de 2010.

cosa de recorrer nuestros países vecinos. En Argentina, entre los tramos de Mendoza y San Luis uno no paga más de dos dólares por recorrer casi 800 kilómetros y me da vergüenza cuando yo tengo que pagar casi 15 o 20 dólares por recorrer 120 o 150 kilómetros en autopistas concesionadas en Chile”, dice Bravo.

La veta se amplía a la salud y educación

En junio de 2009 la empresa española San José-Tecnocontrol se adjudicó la concesión de los hospitales de Maipú y La Florida. Se trata de los dos primeros centros asistenciales del país que serán construidos bajo este sistema público-privado. Según el diario *El Mercurio*¹⁹⁴, la concesión de ambos hospitales contempla el diseño, construcción, provisión y montaje del equipamiento industrial, además del mantenimiento de la infraestructura y la prestación de los servicios no clínicos de apoyo. Estas obras, cuya inversión bordea los 230 millones de dólares, debieran estar terminadas en 2012.

La idea se venía gestando desde hacía tiempo y estas dos comunas de la Región Metropolitana son sólo el punto de partida de toda una gama de proyectos que se encuentran archivados en el MOP. Según la Coordinación de Concesiones¹⁹⁵, para el período 2011-2013 se tiene prevista la concesión de los hospitales de Antofagasta; de Curicó; de Cauquenes; Salvador; Sótero del Río y Félix Bulnes.

El gremio acepta la concesión de los hospitales, siempre que la gestión clínica no se deje en manos de los privados. Así lo manifiesta el doctor Pablo Rodríguez, presidente del Colegio Médico de Chile en la revista *Vida Médica*¹⁹⁶: “La experiencia internacional demuestra que cualquiera sea la modalidad que se utilice para edificar, la gestión hospitalaria (clínica y administrativa) siempre debe estar en manos de un sistema público de salud. Ello permite integrar redes de atención en los diferentes niveles y privilegiar la concepción sanitaria por sobre la financiera”.

¹⁹⁴ *El Mercurio*, 12 de junio de 2009. “Compañía española se adjudica concesión de hospitales de Maipú y La Florida”.

¹⁹⁵ Coordinación de Concesiones del MOP. Cartera De proyectos. www.concesiones.cl.

¹⁹⁶ *Vida Médica*, junio –agosto de 2010. Volumen 62, Nº 2. “El Colegio Médico y las concesiones en salud”.

En lo que respecta a los establecimientos educacionales, después del terremoto del 27 de febrero y en el contexto del plan de reconstrucción, el Presidente Sebastián Piñera y su ministro de Educación, Joaquín Lavín anunciaron su interés por entregar en concesión a empresas privadas la construcción de los colegios afectados por el sismo, y de nuevos establecimientos que se levanten en los próximos años, según consigna el diario *La Segunda*¹⁹⁷.

El Estado se lava las manos

Así, de forma paulatina y sigilosa, el gobierno continúa dejando propiedades y responsabilidades públicas en manos de las empresas privadas. Cada día que pasa aumenta el costo de la vida en Chile, y ésta política no contribuye a bajar los índices de inflación y pobreza. El sistema de concesiones ha ido arrasando de a poco con todos los bienes que antes eran de acceso público y el Estado lava sus manos y descarga la responsabilidad en los mismos usuarios, quienes deben pagar por el derecho a utilizar estas propiedades ahora privadas.

El objetivo de las empresas es vender, generar dinero y crecer. Ésa es su razón de ser y pese a que a veces no toman decisiones éticas, cumplen con su propósito y no es tan impresionante que ellos pongan elevados costos para los usuarios. Lo que sí impresiona y decepciona es que el Estado no se haga cargo de su responsabilidad de velar por todos los chilenos y deje que estas empresas se enriquezcan en el límite de lo permitido a costa del pago injusto de todos los chilenos. ¿Cómo es posible que nadie en el MOP se haya percatado que en el artículo 42 de la Ley de Concesiones se establecía que los morosos del TAG debían pagar 40 veces el valor de su deuda? Se trataba de un castigo descabellado, que ni las entidades bancarias aplican a sus deudores. Pese a que este monto bajó a cinco veces la deuda la primera vez, y a 15 veces si es un acto reiterado, sigue siendo un cobro elevado y sin asidero.

Después de la investigación bibliográfica y de las entrevistas realizadas, se puede concluir que el individuo común y corriente está desprotegido en Chile ante el creciente negocio de las concesiones. El Estado sólo busca ampliar el espectro de bienes

¹⁹⁷ *La Segunda*, 12 de abril de 2010. “Gobierno anuncia nueva fórmula para la reconstrucción: concesión de colegios”.

que se pueden privatizar para deshacerse de su responsabilidad sobre ellos. No se advierte interés en las personas, sólo en aquellos que pueden pagar por los caros servicios que prestan. El Ministerio de Obras Públicas hace creer a la gente que su expropiación es el costo que deben pagar para que el país alcance los niveles de desarrollo requeridos internacionalmente, mientras que en otros países ese mismo desarrollo se logra sin sacar un peso del bolsillo de los usuarios.

Se inyectan recursos a las empresas concesionarias que pasan directo al bolsillo de sus accionistas, mientras los usuarios se muestran escépticos frente a la posibilidad de una rebaja en los costos de los peajes.

Un promedio de 25 años dura la concesión de las obras viales en Chile. Pero no se ha dejado claro a los usuarios que esos 25 años pueden multiplicarse eternamente, porque tal como señala la jefa de la unidad de comunicaciones de la Coordinación de Concesiones, Valentina Flores¹⁹⁸ “cuando se termine la concesión, habrá que volver a concesionar las obras, ya que pasado este tiempo, la infraestructura estará deteriorada y necesitará reparación y mantención”.

Si bien han mejorado la calidad de vida de las personas que pueden pagar por la comodidad que prestan, las concesiones de obras públicas son un agujero negro que poco a poco está atrapando todos los servicios públicos. Es de esperar que estos 17 años de ensayo y error hayan sido suficientes para madurar el sistema, y así los próximos proyectos que se lleven a cabo se desarrollen en un contexto de mayor transparencia y que sean de utilidad para todos los estratos socioeconómicos.

¹⁹⁸ Conversación con la autora en mayo de 2010.

ANEXOS

I.- BIBLIOGRAFÍA

Libros

Eduardo Engel, Ronald Fischer, Alexander Galetovic, Manuel Hermosilla. “*La Renegociación de las concesiones y la nueva Ley*”. Centro de Estudio Públicos (CEP), Agosto de 2008.

Haidy Blazevic Q. *Análisis crítico de la política de concesiones viales en Chile: Balance y aprendizaje*. Entrevista realizada al ex ministro Carlos Hurtado Ruiz- Tagle en la realización de su tesis para optar al grado de magíster en gestión y políticas públicas. Universidad de Chile. Facultad de Ciencias Físicas y Matemáticas, departamento de Ingeniería Industrial, Marzo de 2008.

Manuel Salazar. *Sebastián Piñera*. Editorial Momentum, 2009.

María Olivia Mönckeberg P. *Los Magnates de la prensa. Concentración de los medios de comunicación en Chile*. Editorial Random House Mondadori, Debate, año 2009.

Documentos

Red Vial Nacional. Dimensionamiento y Características. Departamento de Gestión Vial, Diciembre de 2008 (editado en junio de 2009).

Patricia Henríquez. *Efectos Territoriales y Urbanísticos de la transformación de la Ruta 5 en Vía Concesionada de Acceso Controlado: El caso del Corredor de la Ruta 5 "Tramo Ercilla – Gorbea*. *Revista de Urbanismo*, N° 6, Santiago de Chile, publicación electrónica editada por el Departamento de Urbanismo, F.A.U. de la Universidad de Chile, julio de 2002, I.S.S.N. 0717-5051.

Sabah Zrari. *La política chilena de las concesiones viales: ¿mimetismo o singularidad institucional?* Ensayo expuesto en el coloquio internacional GRESCH: “¿Chile de país modelado a país modelo?” realizado en la Biblioteca de Santiago de Chile el 5 y 6 de septiembre de 2007.

Bancard Inversiones Ltda., 24 de agosto de 2010. Comunicado de prensa “Bancard Inversiones Limitada acuerda venta de Red de Televisión Chilevisión S.A.”.

Programa de Gobierno de Sebastián Piñera para las presidenciales 2010. *Una Infraestructura para el siglo XXI*.

Ramón Casilda Béjas. *La década dorada 1990-2000 Inversiones directas españolas en América Latina*. España, Diciembre de 2003.

Organización de Estados Americanos (OEA), Sistema de Información de Comercio Exterior. “Acuerdo por el que se establece una asociación entre la Comunidad Europea

y sus Estados Miembros, por una parte, y la República de Chile, por la otra”. Enero de 2003.

Comunicado de prensa de Albertis. 26 de junio de 2009. “Albertis culmina la compra de participaciones de Itínere en sociedades de España y Chile”.

Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A. Memoria Anual 2009, enviada a la Superintendencia de Valores y Seguros (SVS).

Sociedad Concesionaria Autopista del Sol S.A. Memoria anual 2009, enviada a la Superintendencia de Valores y Seguros (SVS).

Sociedad Concesionaria Los Libertadores S.A. Memoria anual 2009, enviada a la Superintendencia de Valores y Seguros (SVS).

Comunicado de prensa de la Sociedad de Fomento Fabril (Sofofa), 2 de octubre de 2003. “Se constituye nueva directiva del Comité Empresarial Chile- España”.

Copsa, 23 de diciembre de 2009. “COPSA asiste a promulgación de modificación a la Ley de Concesiones”.

Instituto Nacional de Estadísticas (INE) Censo de Población y Vivienda de 1992.

Instituto Nacional de Estadísticas (INE) Censo de Población y Vivienda de 2002.

Coordinación de Concesiones de MOP, 28 de julio de 2009. “Diputados aprueban nueva Ley de Concesiones de Obras Públicas”.

Comunicado de prensa de la Sociedad de Fomento Fabril (Sofofa), 25 de junio de 2003. “Juan Claro, reelegido como presidente de Sofofa”.

Comunicado de prensa del MOP, 30 de enero de 2010. “MOP condecora a destacadas personalidades por su aporte a las obras públicas”.

Revista Ingenieros del Colegio de Ingenieros de Chile. Edición 179 julio-septiembre de 2006. “Carlos Hurtado Ruiz-Tagle sin concesiones”

Ministerio de Obras Públicas. *Infraestructura pública y programa general de concesiones*. Enero de 2008.

Cámara Chilena de la Construcción. *Pérdidas anuales de competitividad por carencias de infraestructura vial*, 1997.

Memoria Anual 2009 de la Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A.

Departamento de Prensa del Senado de la república de Chile, 4 de enero de 2007. “Plantean que autopistas no cobren en lugares en que no existen vías alternativas”.

Instituto Nacional de Estadísticas (INE). Estadísticas económicas, sector de transporte. Tránsito de vehículos controlados en plazas de peajes por tipo de vehículos, marzo de 2010.

Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (Conaset). Estadísticas generales de los siniestros de tránsito y víctimas por región año 2009.

Diario Oficial de la República de Chile, 11 de julio de 2008.

Dirección General de Obras Públicas. Oficina de Partes, 14 de mayo de 2007.

Ley 20.410 que modifica la Ley de Concesiones de obras públicas y otras normas que indica. Entró en vigencia el 20 de enero de 2010.

DFL MOP N° 164. Ley General de Concesiones de Obras Públicas, artículo 19.

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.

Biblioteca del Congreso Nacional de Chile. Historia de la Ley N° 20.410. Modifica la Ley de Concesiones de Obras Públicas y otras normas que indica. Mensaje presidencial.

Ley N° 20.410, que modifica la Ley de Concesiones de Obras Públicas. Artículo 1°.

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. Artículo 19.

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. Artículo 42.

Organización de Consumidores y Usuarios (Odecu), 17 de noviembre de 2009. “Usuarios ponen nota a autopistas urbanas: Vespucio Norte logra la mejor calificación”.

Prensa

Las Últimas Noticias. 16 de abril de 2010. Reportaje “Asombrosa revelación: terremoto del 27 de febrero fue doble”, por la periodista Luciana Lechuga.

La Nación, 5 de marzo de 2010. “Bachelet: reconstrucción demorará tres o cuatro años” por Javiera Olivares.

La Nación, 13 de abril de 2010. “MOP destinará \$660 mil millones en reconstrucción” por Narayán Vila.

Radio Cooperativa, 21 de marzo de 2010. “Autopista Vespucio Norte anulará cobros de la semana posterior al terremoto”.

La Tercera, 11 de julio de 2004. “Piñera y Cueto quieren que Lan pase a la segunda generación” por Fernando Vega.

Televisión Nacional de Chile (TVN). *La entrevista del domingo*, 21 de marzo de 2010. Entrevista al Presidente Sebastián Piñera por el periodista Mauricio Bustamante.

La Nación, 24 de agosto de 2010. “Ruiz Tagle defiende “transparencia” en venta de Colo Colo”.

La Tercera, 14 de mayo de 2010. “Piñera Opta por vender Chilevisión a fondo local y ejecutivos de TV” por Nancy Castillo.

La Tercera, 7 de febrero de 2010. “Piñera pone en marcha y define rol de fundación que controlará Chilevisión”, por Christian Rendic y Nancy Castillo.

La Nación, 8 de febrero de 2010. “Chilevisión: Piñerismo enfrenta críticas por Fundación”.

La Tercera, 15 de mayo de 2010. “Bancard oficializa venta de CHV a Linzor Capital”.

Qué Pasa, 21 de mayo de 2010. Reportaje “¿Quién es Tim Purcell?”, por Antonieta de la Fuente.

Centro de Investigación Periodística e Información Periodística (CIPER), 16 de junio de 2010. “Los documentos de la Universidad de Chile que complican la venta de Chilevisión”. Reportaje de la periodista Francisca Skoknic.

Estrategia, 21 de abril de 2008. “Los Samurai en los negocios de Sebastian Piñera”.

La Tercera, 21 de septiembre de 2003. “José Cox: el multifacético financista de los proyectos sin historia”. Reportaje realizado por el periodista Fernando Vega.

La Tercera, 28 de marzo de 2010. Reportaje “El rol clave de José Cox en la venta de activos de Sebastián Piñera”, por Verónica Moreno.

La Tercera, 12 de febrero de 2006. “El primo de Michelle Bachelet que es socio y amigo de Piñera”.

Diario Financiero, 2 de diciembre de 2009. “Firma demanda al MOP por derechos de agua”.

El Mercurio, 6 de julio de 2007. “SVS multa a Piñera con \$363 millones por compra de acciones de Lan”.

Estrategia, 12 de noviembre de 2007. “Belfi aterrizará en Argentina, Uruguay, Perú y Colombia”.

Diario Financiero, 17 de febrero de 2010. “Belfi entra al negocio de oficinas y mira concesiones portuarias”.

El Mercurio, 15 de mayo de 2010. “MOP: nuevo cambio tras pugna interna”.

Centro de Información e Investigación Periodística (CIPER), 18 de Marzo de 2010. Reportaje “Los vínculos de Piñera con las empresas de los edificios dañados: Los hombres del Presidente”, de Francisca Skoknic y Juan Pablo Figueroa.

El Mercurio, 26 de abril de 2009. “Piñera se desliga de sus empresas e inicia una nueva etapa de su campaña”.

Estrategia, 5 de diciembre de 2007. “Hermanos Gálmez potenciarán negocio salmonero y de factoring”.

Revista *BIT*, mayo de 2007. Reportaje “Centro de Justicia de Santiago. Caso cerrado”, por Daniela Maldonado.

La Nación, 5 de abril de 2007. “Suprema no recibirá en Centro de Justicia por fallas estructurales”.

La Tercera, 19 de agosto de 2009. “Contraloría Investiga al MOP por construcción del Centro de Justicia”.

Forbes, 3 de agosto de 2007. Rafael del Pino y familia.

El Mundo, España, 14 de febrero de 1999. Reportaje “El patriarca de la construcción”, por los periodistas Julián González y Álvaro Tizón.

Agencia de comunicaciones *EFE*, 15 de junio de 2008. “Muere Rafael del Pino, fundador de Ferrovial”.

El Mundo, España, 20 de octubre de 2009. “Ferrovial estrena la fusión con Cintra renovando su imagen”.

La Nación Domingo. 28 de marzo de 2004. Reportaje “La importancia de llamarse Chadwick”, por Felipe Saleh.

Revista *Capital*, 4 de mayo de 2010. Reportaje “Los primos (más) hermanos del presidente Piñera”, por Catalina Allendes.

Revista *Sábado* de *El Mercurio*, 25 de noviembre de 2006. Reportaje “Los Chadwick Piñera: Grupo de Familia” de la periodista Margarita Serrano.

Diario Financiero, 17 de agosto de 2007. “La Conexión española de Herman Chadwick”.

La Nación, 31 de octubre de 2008. Reportaje “Los guardianes de los huevos de oro” del periodista Darío Zambra.

Diario Financiero, 22 de diciembre de 2009. “Bachelet promulgó nueva Ley de Concesiones”.

La Nación Domingo, 14 de marzo de 2010. Reportaje “Concesionarias, empresarios: las fracturas del terremoto”, de Pamela Gutiérrez.

El Mercurio, 31 de agosto de 2007. “Diputados Oficialistas apoyan construcción de autopista Vespucio Oriente en Superficie”.

La Tercera 8 de septiembre de 2008. “Autopistas concesionadas podrían pedir sanciones para pannes de bencina”.

Centro de Investigación e Información Periodística (CIPER), 23 de diciembre de 2008. Reportaje “Las cuentas del MOP otra vez bajo la lupa”, de Pedro Ramírez.

El Mercurio, 12 de junio de 2009. “Compañía española se adjudica concesión de hospitales de Maipú y La Florida”.

Vida Médica, junio –agosto de 2010. Volumen 62, Nº 2. “El Colegio Médico y las concesiones en salud”.

La Segunda, 12 de abril de 2010. “Gobierno anuncia nueva fórmula para la reconstrucción: concesión de colegios”.

El Mercurio, 26 de abril de 2009. “Piñera se desliga de sus empresas y empieza nueva etapa de su campaña”.

Internet

http://www.reclamos.cl/reclamo/2010/apr/autopista_vespucio_norte_cobros_de_tag

Portal electrónico de noticias *Emol*, 1 de marzo de 2010, www.emol.cl

Teletrece Online Chile, 26 de abril de 2009. “Piñera presenta fórmula de fideicomiso ciego y mantiene LAN y Chilevisión”.www.teletrece.canal13.cl

Consejo de Monumentos Nacionales. www.monumentos.cl, consultado el 17 de junio de 2010.

Chadwick y Aldunate Abogados. www.chya.cl

Sitio Web oficial de la Sociedad Concesionaria Autopista Central S.A. http://www.autopistacentral.cl/quienes_somos/index.php.

Sitio Web de la compañía CMB Prime: www.cmbprime.cl

Sitio Web de la empresa ACSA: www.acsa.es

Sitio Web de la empresa Albertis: www.albertis.com

Sitio Web de la empresa Ferrovial: www.ferrovial.es

Sitio Web de la Universidad de Las Américas: www.uamericas.cl/junta-directiva

Sitio Web de la empresa española Cintra: www.cintra.es

Sitio Web del Banco Central de Chile: www.bcentral.cl.

II.- MINUTA CON LAS EMPRESAS CONCESIONARIAS DE OBRAS PÚBLICAS

Fuente: Superintendencia de Valores y Seguros www.svs.cl

Edificación Pública			
Sociedad Concesionaria	Proyecto	Principales Accionistas	Directorio
Intermodal La Cisterna S.A.	Estación de Intercambio Modal La Cisterna	-Fondo de Inversión Privado Celfin Concesiones I con el 74,4%. -Acsa Obras e Infraestructuras S. A. con el 25,6%.	Juan Antonio Gálmez Puig (Presidente), Ramón Aige Sánchez Juan Andrés Camus Camus Rodrigo González González Alejandro Sáenz Llorente José Miguel Gálmez Puig Ignacio Clariana Ruedas
Plaza de la Ciudadanía	Plaza de la Ciudadanía	-Saba Aparcamientos S.A. con el 99,99%. -Albertis Infraestructura Chile Ltda. Con el 0,01%.	Josep Canós Ciurana (Presidente). Nacionalidad: Español. Jordi Diez Diez Ricardo Fornesa Rebes Alberto Perreau de Pinnick Ballesta María del Pilar Jiménez Espejo Elisenda Mestre Ramentol
Arena Bicentenario S.A.	Estadio Techado Parque O'Higgins	- Hiller Inversiones Ltda. con el 99,04% de participación - Inversiones Santa María Ltda. Con el 0,96% de participación.	Peter Michael Hiller Hirschkron (Presidente) Paola Andrea Hiller Gostling Mauricio Retamales Carrasco Mario Patricio Muñoz Salinas Marcelo Moretic Cademartori
Centro de Justicia de Santiago S.A.	Centro de Justicia de Santiago	- OHL Andina S.A., con 1 acción y el 0.001% de participación. - OHL Agencia en Chile con 999.999 acciones y el 99.999 % de participación.	Antonio Jané Rodríguez (presidente), Marcelo Eissman Rieutord Antonio García Ballovar Víctor Ríos Salas Jorge Aubinel Herrera Manuel González Durán
Infraestructura Penitenciaria			
Sociedad Concesionaria BAS S.A.	Programa de Infraestructura Penitenciaria Grupo I (Iquique - La Serena -	- Besalco S. A. Con el 33, 3% de participación. - Sodexho Chile S. A. Con el 33,3% de la participación. - Sociedad de Concesiones Chile Ltda. Con el 33,23% de	Carlos Fuenzalida Inostroza (presidente). Ingeniero Civil. Rafael Lira Patrick Boulier Edwin Negrón Claudio Fullio

	Rancagua)	la participación. - Astaldi S.p.A con el 0,11% de la participación.	Adrián Héctor Suárez.
Infraestructura Penitenciaria Grupo Tres S.A.	Programa de Infraestructura Penitenciaria Grupo III (Santiago 1, Valdivia, Puerto Montt)	-Constructora VCGP Chile S. A. Con el 51,01% de las acciones. -Constructora Vinci Chile Ltda. Con el 48,99% de las acciones.	Christian Cassayre (Presidente). Jean Francois Ravix Jean Louis Dupoirieux Gonzalo Valenzuela Federico Allendes
Aeropuertos			
Aerotas S.A.	Terminal de Pasajeros y Carga Aeropuerto	-Tecsa Concesiones S. A. Con un 49% de la participación. - Inversiones Arrigoni S. A Con un 45, 25%. - Ingeniería y construcciones el Sifón Ltda. Con un 4,75%. - Empresa Constructora Tecsa S. A. Con el 1%.	Enrique Loehnert Coster (Presidente) Otto Kunz Vittorio Arrigoni Dante Arrigoni Leonardo Daneri
Aeropuerto Cerro Moreno Sociedad Concesionaria S.A.	Aeropuerto Cerro Moreno de Antofagasta	-Ferrovia Aeroportos S. A con el 99, 999 % de las acciones. -Ferrovia Agromán Chile S. A con el 1%.	Herman Chadwick Piñera (presidente) Eduardo Escala Belén Castro Jiménez Francisco Baraño Díaz Javier Pérez Fortea
Concesión Aeropuerto La Florida S.A. Concesión Aeropuerto El Loa S.A. Concesión Aeropuerto El Tepual S.A.	Terminal de Pasajeros Aeropuerto La Florida de La Serena Terminal de Pasajeros Aeropuerto El Loa de Calama	- A-Por Chile S.A. con el 99,99%. - Mariano Valle Ponce, con el 0,01%.	Mariano Valle Ponce Metín de Mizrahi Dinar Marcelo Pérez Oliveira Urs Brutsch Samuel Levy Benveniste
Aeropuerto Regional de Atacama S.A.	Nuevo Aeropuerto Regional de Atacama, Tercera Región	- Empresa Constructora Belfi S.A. Con el 50% de las acciones. - Inversiones aeroportuarias Atacama S.A. con el 50%.	Enrique Elgueta Gálmez (Presidente). Constructor civil. Ricardo Bachelet Artiguez (vicepresidente) Fernando Elgueta Gálmez Fernando Perramont Sánchez Felipe Ovalle Pacheco
SCL Terminal Aéreo Santiago	Aeropuerto Arturo Merino	-Agencias Universale S.A.	José Manuel Urenda Salamanca

S.A.	Benítez de Santiago	<p>con el 47,02%</p> <p>-Desarrollo de Concesiones Aeroportarias S.L con el 14,77%.</p> <p>-Global Vía Infraestructuras S.A., con el 14,77%.</p> <p>-Inmobiliaria Parque Tres S.A. con el 13,43%.</p> <p>-YVR Airport Services Ltda. Con el 10%.</p> <p>- Global Vía S.A. y Desarrollo de Concesiones Aeroportarias S.L. con el 0,01%</p>	<p>(presidente)</p> <p>Franco Montalbetti Moltedo (vicepresidente)</p> <p>Antonio Tusset Jorrat</p> <p>Enrique Correa Ríos</p> <p>Fernando del Campo García</p> <p>Crlosdel Río Carcaño</p> <p>George Casey</p>
Austral Sociedad Concesionaria S.A.	Aeropuerto Presidente Carlos Ibáñez del Campo	<p>-CMB Prime AFI S.A. por el FIDE CMB prime. Con el 30%.</p> <p>-Las Américas AFI S.A. por el FIDE Las Américas Emergentes con el 30%.</p> <p>-Lan Chile S.A. con el 20%.</p> <p>-Empresa constructora Belfi S.A. con el 20%.</p>	<p>Enrique Elgueta Gálmez (Presidente).</p> <p>Ricardo Bachelet Artigues (Vicepresidente)</p> <p>Fernando Perramont Sánchez</p> <p>Horacio Peña Novoa</p> <p>Fernando Elgueta Gálmez</p> <p>Felipe Arriagada</p> <p>Miguel Samaniego</p>
Aerosur S.A.	Aeropuerto Carriel Sur de Concepción	<p>-Fondo de Inversión Prime-Infraestructura con el 42,50%.</p> <p>- Empresa Constructora Belfi S. A con el 50%.</p> <p>-Inversiones Aeroportuarias Atacama S.A. con el 7,50%.</p>	<p>Enrique Elgueta Gálmez (Presidente).</p> <p>Ricardo Bachelet Artigues (Vicepresidente)</p> <p>Fernando Perramont Sánchez</p> <p>Fernando Elgueta Gálmez.</p> <p>Felipe Ovalle Pacheco</p>
Aeropuerto Chacalluta Sociedad Concesionaria S.A.	Terminal de Pasajeros Aeropuerto Chacalluta de Arica, I Región	<p>-Concesiones Intercontinentales S.L. con el 1%.</p> <p>-Cointer Chile S.A. con el 99% de la participación.</p>	<p>Manuel Contreras Ramos, empresario.</p> <p>Jesús Contreras Ramos</p> <p>Dionisio Contreras Ramos</p> <p>Bernardo Contreras Ramos</p> <p>Ramón Contreras Ramos</p>
Autopistas Urbanas			
Autopista Central S.A.	Sistema Norte-Sur, Eje General Velásquez	<p>- Skanska Infrastructure Development (Chile) S.A. con el 50%.</p> <p>- Inversora de Infraestructuras, S.L. con el 25%.</p> <p>Inversiones Necedal S.A. con el 25%.</p>	<p>Enrique Calcagni (presidente)</p> <p>Bill Horwitz</p> <p>Aldemar Miranda</p> <p>Gonzalo Ferré Moltó</p> <p>Luis Abaira de Arana</p> <p>Olle Tronsen</p>
Costanera Norte S.A.	Sistema Oriente -	-Autopista do Pacifico con el 99,99%.	<p>Franccesco Ripandelli (presidente)</p> <p>Humberto Vallerino</p>

	Poniente	-Autostrade Sudamérica S.R.L con el 0,01%	Constantino Ivoi Federico Botto Graziano Settime
Vespucio Norte Express S.A.	Américo Vespucio Tramo Norponiente (Ruta 78 Av. El Salto)	-Torus Holding Chile S.A con el 46, 48%. -Hochtief PPP Solutions Chile Ltda. Con el 17, 95%. -Inversiones de Infraestructura S.A. con el 27,50%. -Compañía Española de Financiación del Desarrollo, COFIDES, S.A con el 8,07%.	Manuel García Buey (Presidente) Nacionalidad español. Antonio de la Llama Campilla Víctor José Revuelta García Bernward Kulle (alemán) Wilfried Rammler Consuelo Díaz Martínez (española)
Autopista Vespucio Sur S.A.	Américo Vespucio Sur, Ruta 78 – Avenida Grecia	-Autostrade Urbane de Chile S.A., con 20.000 acciones. - Acciona Concesiones Chile S.A., con 19.998 acciones. - Acciona S.A., con 2 acciones.	Manuel Olivares Blázquez (Presidente) Miguel Ángel Heras Llorente Manuel Olivares Blázquez Roberto Redondo Álvarez Roberto Mengucci Diego Savino Beniamino Gavio
Autopista Nororiental S.A.	Acceso Nor-Oriente a Santiago	-Inversiones Autostrade Chile Ltda. Con el 99,897% de las acciones. -Gestión Vial S.A. con el 0,103%.	Francesco Ripandelli (presidente) Roberto Mengucci Massimo Lapucci Stefano Viviano Graziano Settime
Sociedad Concesionaria Túnel San Cristóbal S.A.	Habilitación Anillo Intermedio, El Salto-Kenedy	-Concesiones Viarias Chile S.A. con el 50%. - Hochtief PPP Solutions Chile Ltda. Con el 30%. - SCE Chilean Holding S.A. con el 20%.	Bernward Kulle Víctor José Revuelta García Antonio de la Llama Campillo Iván Cadez Wilfried Rammler
Ruta 5			
Sociedad Concesionaria del Elqui S.A.	Ruta 5 Tramo Los Vilos-La Serena	- Albertis Autopistas Chile Limitada con el 75%. -Albertis Infraestructuras Chile Ltda. Con el 25%.	Gonzalo Ferre (presidente). Luis Subirá Laborda Enrique Calcagni Javier Carol
Autopista del Aconcagua S.A.	Ruta 5, Tramo Santiago - Los Vilos	-Global Vía Infraestructuras Chile S.A. con el 99,998%. - Global Vía Infraestructuras S.A con el 0,02%. (Según informe complementario del 1570772009 de la SVS, éste accionario es el controlador del Global Vía	Miguel Luis García (presidente) español. Fernando del Campo García Álvaro Rezola Sáenz de Heredia. Javier Falces Valles Pedro García José Luis García

		Infraestructuras Chile S.A., por lo que la concesión le pertenece en su totalidad).	
Autopista del Maipo	Ruta 5, Tramo Santiago - Talca. Acceso Sur a Santiago	-Cintra Chile Ltda. Con el 99,9999%. -Ferrovia Agromán Chile S.A con el 0,0001%.	Herman Chadwick Piñera (Presidente) Javier Pérez Fortea (vicepresidente) Eduardo Escala Aguirre Daniel Quintero Martínez Hugo Vera Vengoa
Talca - Chillán Sociedad Concesionaria S.A.	Ruta 5, Tramo Talca - Chillán	-Cintra Chile Ltda. Con el 67,6120%. -Inversiones Sodeia Cinco S.A con el 23,5746%. - Ferrovia Agromán Latinoamérica Ltda. (antes Constructora Delta Ferrovia Ltda.) con el 8,5273%. -Ferrovia Agromán Empresa Constructora Ltda. con el 0,2862%.	Herman Chadwick Piñera (Presidente) Felipe Soza Donoso (vicepresidente) Eduardo Larrabe Lucero Eduardo Escala Aguirre Daniel Quintero Martínez
Autopista del Bosque S.A. Ruta del Bosque	Ruta 5, Tramo Chillán - Collipulli	Cintra Chile Ltda. 99,99% Asesorías Chile Ltda. 0,01%	Herman Chadwick Piñera (Presidente) Eduardo Larrabe Lucero Daniel Quintero Martínez Javier Pérez Fortea Eduardo Larrabe Lucero
Ruta de la Araucanía	Ruta 5, Tramo Collipulli - Temuco	-Cintra Chile Ltda. Con el 99,9999%. -Ferrovia Agromán Agencia en Chile con el 0,0001%.	Herman Chadwick Piñera (Presidente) Javier Pérez Fortea (vicepresidente) Eduardo Escala Aguirre Daniel Quintero Martínez Eduardo Larrabe Lucero
Ruta de los Ríos Sociedad Concesionaria S.A.	Ruta 5, Tramo Temuco - Río Bueno	-Cintra Chile Ltda. Con el 74,99996% -Las Américas Administradora de Fondos de Inversiones con el 25,00004%	Fernando Léniz Cerda Jaime Bauzá Bauzá (vicepresidente) Herman Chadwick Piñera Daniel Quintero Martínez Javier Pérez Fortea Horacio Peña Novoa
Sociedad Concesionaria de Los Lagos	Ruta 5, Tramo Río Bueno - Puerto Montt	-Autostrade Holding do Sur con el 99,95%. -Autostrade del Atlántico	Wallter Riesco Gonzalo Ferré Juan Carlos López

S.A.		S.R.L 0,05%.	José María Orihuela Santiago del Pino
Rutas Transversales			
Sociedad Concesionaria Camino Nogales Puchuncaví S.A.	Camino Nogales - Puchuncav	-Empresa constructora Belfi S.A con el 50% -Camino Nogales Puchuncaví S.A con el 50%.	José Cox Donoso (presidente). Ingeniero comercial Enrique Elgueta Galmez (vicepresidente) Ricardo Bachelet Artiguez Fernando Elgueta Galmez Fernando Perramont Sanchez
Sociedad Concesionaria Autopista de Los Andes S.A.	Camino Internacional Ruta 60 Ch.	-OHL concesiones S.L 99,999% -OHL Agencia en Chile 0,001%	José María López de Fuentes (presidente) María del Carmen Honrado Felipe Ezquerra Placencia Sergio Merino Gómez
Sociedad Concesionaria Rutas del Pacífico S.A.	Interconexión Vial Santiago - Valparaíso - Viña del Mar	-Albertis Autopistas Chile LTDA., con el 50% -Ladecon S.A. con el 50%	Luis Subirá Laborda Gonzalo Ferre Eric Castelo
Sociedad Concesionaria Aerovías S.A.	Acceso Vial Aeropuerto AMB	-Lila Eliana Gavilán López con el 50% -El Tranque S. A con el 50%	Juan Pablo Lorenzini Gavilán Diego Daneri Leonardo Daneri Jones Hernán Doren Lois Lila Gavilán López Leopoldo Lorenzini Gavilán
Sociedad Concesionaria Autopista del Sol S.A.	Autopista Santiago - San Antonio	-OHL concesiones S.L con el 0,1%. - Infraestructura Dos Mil S.A. con el 99,9%.	José María López de Fuente (presidente) Español Felipe Ezquerra Placencia. Español Alexander Fernández Montenegro Sebastián Morales Mena
Sociedad Concesionaria Autopista Los Libertadores S.A.	Camino Santiago-Colina-Los Andes	- Infraestructura Dos Mil S.A., con el 99,95%. -OHL concesiones S.L., con el 0,05%	José María López de Fuente (presidente) Español Felipe Ezquerra Placencia. Español Alexander Fernández Montenegro (chileno) Sebastián Morales Mena (chileno).
Sociedad Concesionaria	Acceso Norte a Concepción	-Chilena de Global Vía S.A. con el 99,99%	Miguel Luis García Estrada. (Presidente).

Autopista del Itata S.A.		-Global Vía Infraestructuras S.A. con el 0,001%	Fernando del Campo García Español. Pedro García Crespo. Álvaro Rezola Sáenz de Heredia. Español. Javier Falces Valle. Español.
Sociedad Concesionaria Autopista Interportuaria S.A.	Ruta Interportuaria Talcahuano-Penco por Isla Rocuant	-Besalco S.A. con el 1 % -Besalco Concesiones S.A. con el 99%	Víctor Bezanilla Saavedra (Presidente). Paulo Bezanilla Saavedra Florencio Correa Bezanilla Jorge Spencer Soublete Rodrigo Bezanilla Saavedra
Camino de La Madera Sociedad Concesionaria S.A.	Camino de la Madera (Concepción)	-Empresa Constructora Belfi S.A. con el 34%. - Las Américas, Administradora de Fondos de Inversiones S.A. para FIDE Las Américas – Emergente con el 34%. - CMB Prime, Administradora de Fondos de Inversiones S.A. para FIDE Prime- Infraestructura con el 26,49%. -Asesoría e Inversiones LLihue S.A. con el 2%. -Inversiones y Asesorías Iculpe S.A. con el 2%. - Inversiones última Esperanza S.A. con el 1,41%. -Inmobiliaria Cerro Mirador S.A. con el 0,10%.	José Cox Donoso (presidente) Enrique Elgueta Gálmez (vicepresidente) Fernando Perramont Sánchez Horacio Peña Novoa Fernando Elgueta Gálmez Ricardo Bachelet Artiguez Felipe Arriagada Subercaseaux
Sociedad Concesionaria Melipilla S.A.	Variante Melipilla	-Besalco S.A. con el 1 % -Besalco Concesiones S.A. con el 99%	Víctor Bezanilla Saavedra (Presidente). Paulo Bezanilla Saavedra Florencio Correa Bezanilla Jorge Spencer Soublete Rodrigo Bezanilla Saavedra
Sociedad Concesionaria Litoral Central S.A.	Red Vial Litoral Central	Inversiones Autostrade Chile Limitada. 50% Acciona Concesiones Chile. 49% Acciona S.A. 0,5% Acciona Infraestructuras S.A. 0,5%	Diego Savino (Presidente). Miguel Ángel Heras Llorente Manuel Olivares Blázquez Roberto Redondo Álvarez Roberto Mengucci Beniamino Gavio

III.- INFORMES DE EVALUACIÓN

1.- Profesora María Olivia Mönckeberg

Informe de Memoria

“El negocio de las concesiones de obras públicas en Chile”

Julia Muñoz Quilodrán

Informe de profesora guía María Olivia Mönckeberg

Nota: 6,2

Apreciación general

La Memoria: “El negocio de las concesiones de obras públicas en Chile” se realizó en la Unidad de Periodismo de Investigación de la Escuela de Periodismo de la Universidad de Chile, y como tal, es el fruto de una investigación que usó un diseño metodológico propio del PI, basado en fuentes documentales y personales.

El objetivo de esta Memoria fue –como señala su título- profundizar en el negocio surgido a partir de la construcción de la moderna infraestructura pública levantada en las últimas décadas. Detectar las condiciones en que se ha desarrollado esta “fórmula” público-privada que ha cambiado en forma determinante la estética y la conectividad del país a través de autopistas y carreteras.

Desde que se puso en marcha, en 1991 han pasado casi 20 años y poco se ha escrito sobre su desarrollo. Por ello, este trabajo que apunta a responder a cruciales preguntas que afectan a la sociedad en su conjunto, es de alto interés.

A través de la investigación de Julia Muñoz se podrá confirmar que la mayoría de las obras “públicas” no han regresado a manos del Estado, como se preveía en un comienzo, y los ciudadanos –hoy llamados “usuarios”- han debido enfrentar cobros permanentes por el uso de estas obras.

Junto con establecer las ganancias obtenidas por las firmas concesionarias, la Memoria devela los vínculos económico, políticos y/o familiares entre quienes han concesionado los proyectos. Y en algunos casos, con quienes estaban a cargo del proceso.

La mirada de autor que busca responder a los objetivos propuestos al plantear el proyecto de Memoria está presente a lo largo del trabajo y constituye un punto fundamental para entender cómo opera el sistema y cuáles son las falencias con las que deben lidiar hoy los ciudadanos.

1.- Investigación.-

Julia Muñoz desplegó una laboriosa revisión de fuentes documentales: revisó detenidamente la prensa, sitios web, documentos e indagó en una serie de publicaciones de orden estadístico, cuentas de gestión pública y memorias de empresas vinculadas a la construcción de obras a través del sistema de concesiones. Así también ubicó los pocos libros que se han publicado al respecto los que cita en el transcurso de su Memoria.

Se sugiere que en la versión final incluya el último traspaso de propiedad de la empresa concesionaria Cintra, la principal de todas, ocurrido cuando esta Memoria había sido entregada para evaluación, lo que de paso muestra la actualidad del tema.

El plan de entrevistas abarcó una decena de personas entre las que destacan el Doctor en Economía de la U. de Pennsylvania, Ronald Fisher, autor de un estudio sobre el sistema de concesiones en Chile y plantea una visión crítica sobre cómo se ha llevado a cabo este proceso; y la entrevista realizada a María Angélica Arellano, jefa de la Unidad de Medio Ambiente y Territorio de la Coordinación de Concesiones del Ministerio de OO.PP. quien da cuenta de cómo opera el sistema y en qué medida se toman en cuenta las opiniones ciudadanas a la hora de concesionar obras de envergadura que modifican los modos de vida y las rutinas de desplazamiento de las personas.

Aunque literalmente “persiguió” a representantes de las empresas concesionarias durante meses –como deja consignado en la Memoria- no logró tener acceso a esas fuentes que al parecer serían impenetrables para un trabajo de esta índole, ya que consta a esta profesora guía la perseverancia de la autora en la gestión de esos contactos.

Desde otro punto de vista, Julia se preocupó de considerar la visión ciudadana en torno al sistema de concesiones y por ello realizó una serie de entrevistas a usuarios de autopistas, al representante de la asociación de Automovilistas Unidos de Chile y a un concejal de la comuna de La Reina que plantea la perspectiva de los habitantes de ese sector sobre la construcción de la Autopista Vespucio Oriente en Superficie. Tal vez el texto habría ganado si se hubiera logrado avanzar más en esa línea de testimonios que contribuyen a dar vida al relato.

2.- Estructura, Presentación, Redacción y Edición:

“El negocio de las concesiones de obras públicas en Chile” es una Memoria estructurada en nueve capítulos que abordan desde los orígenes del sistema de concesiones y las personas que estuvieron detrás de su implementación hasta quiénes son hoy los principales concesionarios de obras de infraestructura pública y las condiciones actuales en las que funciona el sistema.

La aridez del tema y su escaso tratamiento periodístico anterior representaron un desafío importante que Julia Muñoz trató de superar durante el desarrollo de la presente Memoria.

Finalmente, la alumna logra presentar los temas con un lenguaje claro, aunque las características del tema, en el que abundan las cifras y los conceptos económicos, constituirían naturalmente obstáculos para un relato fluido. Con todo, Julia logró construir un texto que puede ser leído con interés, en el que destaca la seriedad de la investigación y la precisión en los datos.

Como estilo, la alumna optó en algunos pasajes por el Informe, más que por el de un reportaje propiamente tal, o de una crónica. Esto constituye, a mi juicio, una opción válida dentro del Periodismo de Investigación que perfectamente puede incluir diversos “géneros” periodísticos en su forma de entregar el texto al lector, en particular cuando se trata de dar a conocer resultados de la indagación en fuentes documentales.

Con todo, una redacción más ágil y una edición más cuidada en términos de puntuación y de uso de términos –se advierten palabras repetidas en el Prólogo y en otros pasajes que se sugiere corregir- ayudaría a configurar una versión mejorada del texto. Se advierte, no obstante, un esfuerzo por crear títulos atractivos, estructurar el texto a través de subtítulos frecuentes y redactar *leads* que resultan originales y llamativos para el lector.

Nota investigación: 6,4

Nota estructura, redacción y presentación: 6

Nota final: 6,2

2.- Profesora Claudia Lagos

Sr. Gustavo González
Director de Pregrado
Instituto de la Comunicación e Imagen
Universidad de Chile
PRESENTE

A continuación le comunico a usted la evaluación de la memoria “El negocio de las concesiones de obras públicas en Chile”, de la estudiante Julia Muñoz Quilodrán:

	ITEM	ASPECTOS CONSIDERADOS	%
1. 1	Problematización	Planteamiento y contextualización del tema	10%
1. 2	Pertinencia	Relevancia y originalidad de la investigación	15%
1. 3	Estrategia Metodológica	Recolección de la información, datos y antecedentes.	20%
1. 4	Conclusiones	Análisis e Interpretación de los hechos relevantes.	15%
1. 5	Estructura	Orden narrativo, construcción del texto.	15%
1. 6	Presentación	Calidad de la redacción, recursos estilísticos.	15%
1. 7	Recursos bibliográficos	Materiales y textos utilizados.	10%

Item	Nota	Valor
1.1	6,0	0,6
1.2	6,0	0,9
1.3	4,5	0,9
1.4	5,0	0,8
1.5	4,5	0,7
1.6	4,9	0,7
1.7	6,0	0,6
Nota Final		5,2

Excelente 7.0–6.5; Muy Bueno 6.4–6.0; Bueno 5.9–5.0; Aceptable 4.9–4.0; Deficiente 3.9– 3.0.

COMENTARIO

El trabajo que acá evaluamos se propone desentrañar un tema de enorme impacto en el ámbito de las políticas públicas en Chile: las concesiones de obras públicas es un área

que representa, tal vez como ninguna otra, el rol subsidiario del Estado chileno en la mayoría de las labores de desarrollo y en los modelos de gestión y relación entre lo público y lo privado.

Del mismo modo, se trata de una dimensión donde es posible advertir las redes que se tejen y entretajan en la elite chilena, donde los intereses privados con los públicos se confunden y superponen; donde, dadas las características del sistema de concesiones diseñado e implementado en Chile desde mediados de los '90, se ha transformado en un área de negocios relevante para grandes empresas nacionales y extranjeras.

Por todos estos elementos, investigar, reconstruir y contar las historias detrás de las concesiones de OO.PP. en Chile reviste enorme interés público. Sin embargo, la materialización del trabajo que acá evaluamos adolece de deficiencias que detallaremos a continuación.

En particular, la propuesta de la autora se concentra en las concesiones de las autopistas urbanas e interurbanas, aún cuando el título y el Prólogo prometían indagar en las diversas áreas en que el Estado ha concesionado la ejecución y explotación de obras (cárceles, aeropuertos, hospitales y establecimientos educacionales son abordados muy superficial y marginalmente en el texto).

En cuanto al fondo del reportaje que acá evaluamos, se trata de un trabajo descriptivo, en general, que se sostiene principalmente en fuentes secundarias (sobre todo prensa), escrito con varios errores y desprolijidades que detallaremos más adelante.

Hay varias afirmaciones que carecen de respaldos o referencias (ya sea de estudios, estadísticas, entrevistados, etc.). Algunos ejemplos:

“... existía una clase media y media baja menoscabada por el desempleo y la falta de capacitación” (p. 15)

“39 pasarelas peatonales, que por lo demás son punto de asalto en muchas comunas periféricas” (p. 72)

Por largos pasajes, el texto cae en la opinión más que en el reportaje de investigación, sobre todo en sus páginas finales.

Advertimos deficiencias en la estructura del texto: a nuestro juicio, la exposición detallada sobre quién es quién detrás de las empresas concesionarias amerita ir en Anexos y no en el cuerpo del texto, menos al principio de éste, donde todavía no nos interiorizamos del tema o problema cuando ya sabemos quiénes más o menos están detrás de éste.

En tanto narración, se agradecería que los personajes fueran apareciendo poco a poco, entrelazados con la historia tras las concesiones y no como perfiles independientes entre sí. Tal como aparecen, rodean y desperfilan los objetivos centrales del tema central.

Del mismo modo, discrepamos del espacio y relevancia que se le da al caso MOP-Gate y sus aristas, ya que pierde el foco del reportaje, sobre todo considerando que se incluye al inicio del texto.

Sobre el rol de los automovilistas y de los usuarios de las autopistas en su cuidado (infracciones, pana de combustible, infracciones, accidentabilidad, etc...) parece interesante pero como un elemento secundario a los objetivos del reportaje (develar el entramado de intereses tras los negocios de las concesiones) y tal como está incorporado, excede el espacio que, a nuestro juicio, amerita.

“Lo que no se vio” de la entrevista que no fue con Mauricio Gatica, Coordinador de Concesiones del MOP, ameritaba apenas un pie de página o un par de líneas para indicar que no respondió y no dos carillas.

Una de las mayores debilidades del trabajo, a nuestro juicio, es la poca cantidad y calidad de las fuentes orales. La única excepción podría ser María Angélica Arellano, jefa de la unidad de Medio Ambiente y Territorio de la Coordinación de Concesiones del MOP. Sin embargo, corresponde al gobierno de Sebastián Piñera, mientras que las políticas de concesiones datan de mediados de los '90 al menos.

El trabajo es débil en fuentes documentales que no sea prensa: por ejemplo, hace referencia a un informe de la Contraloría General de la República al MOP y no hay menciones a dicha auditoría, a pesar que todos los documentos de dicho organismo se encuentran disponibles en su página web. Otro ejemplo: las redes, presiones, intereses, acciones de *lobby*, entre otras, se puede pesquisar en la historia de la ley, tanto de la primera ley de concesiones como de su reforma, bajo el gobierno de Michelle Bachelet, algo fácil de obtener y consultar en la Biblioteca del Congreso Nacional, tanto en soporte físico como electrónico. O memorias anuales de las empresas a las que se hace referencia que no se consideraron para ciertas cifras (“CMB participa en la Autopista Santiago-Las Rejas, como infraestructura para el Transantiago, de acuerdo a *Los Magnates de la Prensa*”, cuando es posible obtener esa información de las fuentes originales, como las memorias y balances anuales; o algunas referencias extraídas del texto de Manuel Salazar; o las sanciones de la Superintendencia de Valores y Seguros están disponibles en su sitio *online*).

Si bien la información sobre quién es quién y qué empresa hace qué y dónde es muy valiosa, es un primer apronte descriptivo, realizado básicamente con fuentes secundarias, especialmente prensa, y que requeriría un mayor reporte del entramado de este primer nivel superficial.

De hecho, hay algunas preguntas que emergen como elementales en un reportaje de esta naturaleza y que, a pesar de ello, no aparecen respondidas. Como, ¿cuánto han ganado las empresas concesionarias desde inicios del sistema a la fecha? O, al menos, ¿hasta antes de entrada en vigor de la nueva ley? Se hacen referencias a muchos millones de UF, pero corresponden a los contratos adjudicados por cada una de las empresas. Pero desconocemos el consolidado.

A nuestro juicio, no corresponde incluir las entrevistas transcritas como Anexos al final del texto. Aún así, es posible advertir que las “entrevistas” a ciudadanos son un intercambio de un par de preguntas sobre el impacto de ciertas autopistas. Da cuenta de la pobreza del reporte.

Es fundamental que la estudiante realice una minuciosa edición final del texto ya que presenta ripsos de redacción, así como errores de tipeo y ortografía, por mencionar algunos. A continuación, algunos errores encontrados:

Debe decir “Un golpe bajo” y no “un golpe bajo” (p. 2, Índice)

Debe decir “para esa fecha la concesionaria estima que habrá reparado los daños sufridos” en vez de “en esa fecha la concesionaria estima que reparará los daños sufridos” (p. 8)

Borrar la oración “ya que el terremoto se produjo en la madrugada” (p. 8).

Debe decir “relevante”, y no “preponderante” (p. 9)

Borrar la oración “la espera por llegar a destino” (p. 12)

Debe decir “emigrar” en vez de “inmigrar” (p. 12).

Agregar punto seguido (.) después de “en moto podía adelantar” (p. 13).

Debe decir “era el principal” en vez de “ostentaba el título supremo dentro” (p.13)

Debe decir “sucumbió al terremoto” en vez de “ante el terremoto” (p. 13).

Después de “Airport Services Ltda.”, “con” va con minúscula y no con mayúscula (p. 14).

Después de “Carlos Hurtado Ruiz-Tagle” debe agregarse una coma (,), p. 15.

Debe decir “ejecutar” en vez de “llevar a cabo” (p. 18).

Borrar la oración “Actualmente, según el diario *La Tercera*” y comenzar el párrafo con “El gobierno estudia la posibilidad...” (p. 18)

Debe decir “que la empresa Gate realizó”, en vez de “de la empresa Gate realizó” (p. 20)

Debe decir “el juez Carlos Aránguiz” en vez de “del juez Carlos Aránguiz” (p. 20)

Debe decir “Banco Estado” en vez de “Baco Estado” (p. 20)

Debe decir “del ex jefe de gabinete” en vez “de jefe de gabinete” (p. 20)

Debe decir “la ministra en visita Ana Chevesich” en vez de “la ministra Ana Chevesich” (p. 21)

Debe decir “En ese año, a la jueza le encomendaron” en vez de “En ese año, la jueza se adjudicó” (p. 21)

Debe decir “según publicó el diario *La Tercera*” en vez de “según publica el diario *La Tercera*” (p. 21)

Debe decir “de la investigación” en vez “del la investigación” (p. 22)

Debe decir “y la lista de sentenciados la encabezó” en vez de “y la lista de sentenciados la encabeza”

El último párrafo de la p. 22 debe decir: El ex jefe de Finanzas de la Dirección de Concesiones de Obras Públicas, Sergio Cortés, fue condenado a cinco años con el beneficio de la libertad vigilada.

Debe decir “su presencia en el negocio de las concesiones no es casual” en vez de “su presencia en el negocio de las concesiones no responde al azar”

Debe decir “puntapié” y no “punta pie”

Hay doble punto seguido después de “hizo su primer negocio” (p. 24)

Homologar: LAN o Lan en todo el texto (por ejemplo, ver p. 27 y siguientes, que está de ambas formas)

Debe decir “no tiene pensado desprenderse de Blanco y Negro, la sociedad anónima deportiva que controla el club Colo Colo” (p. 28)

Revisar “perteneciente a pertenece a” (p. 30)

Debe decir “y desde esa fecha, ministro de Transportes y Telecomunicaciones. Morandé fue uno de los líderes del grupo Tantauco, que alcanzó cerca de mil integrantes

encargados de asesorar al entonces candidato a la Presidencia en todas las áreas programáticas” (p. 32)

Debe decir “compró un terreno de ocho mil metros cuadrados” en vez de “compró un terreno de de ocho mil metros cuadrados” (p. 38)

Debe decir: La ley señala que “constituye motivo” en vez de: La Ley expone el deber de abstención en el siguiente punto: “Constituye motivo... (p. 39)

Eliminar “ex” antes de “presidente de la Cámara Chilena de la Construcción” (p. 39)

Completar referencia de pie de pág. 83: ¿quién edita? ¿quién publica? (p. 41)

Debe decir “apenas” en vez de “a penas” (p. 45)

Debe decir “concejala” en vez de “concejal”, cuando se refiere a mujeres (p. 51)

Debe decir “grupo Dial es dueño de las radios Duna” en vez de “grupo Dial es dueño de y de las radios Duna” (p. 53)

Debe decir “a la ley de Concesiones” en vez de “a Ley de Concesiones” (p. 57)

Debe decir “Lo reemplazó el también militante del PPD, Sergio Bitar” (p. 57)

Debe decir “5.257.937 de habitantes” (p. 58)

Debe decir “a la intervención territorial derivada de estos megaproyectos” (p. 59)

Borrar “ante el departamento de prensa del Congreso Nacional el 4 de” y reemplazar por “en” (p. 69)

Debe decir “Los propietarios de un vehículo en Chile” (p. 70)

Debe decir “ha cortado algunas comunas por la mitad” (p. 71)

Borrar “la falta de semáforos y” (p. 76). La ausencia de semáforos es una característica propia de las autopistas de alta velocidad, por razones de diseño y seguridad no incluyen semáforos.

Debe decir “darse cuenta” en vez de “darse cuanta” (p. 82)

Debe decir “bajo su mandato también se constató la mayor cantidad de renegociaciones” 8p. 83)

Debe decir “su misión es informar sobre el tipo de infraestructura” (p. 86)

Debe decir “si se atrasaban en el pago de sus peajes electrónicos” (p. 90)

Las referencias a artículos de prensa, incluidos en pie de página, deben incluirse de la siguiente manera:

“Título artículo”, *Nombre medio*, fecha. A modo de ejemplo:

“Asombrosa revelación: terremoto del 27 de febrero fue doble”, *Las Últimas Noticias*, 16 de abril de 2010.

Las referencias a artículos o documentos publicados *online* deben indicar la referencia al título correspondiente y la fecha en que fue consultado. A modo de ejemplo, la nota a pie de página núm. 6, p. 8:

“Autopista Vespucio Norte – Cobro de Tag”, 10 de abril de 2010, disponible en http://www.reclamos.cl/reclamo/2010/apr/autopista_vespucio_norte_cobros_de_tag, fecha de consulta 24 noviembre 2010.

Ver también pie de página núm. 18, en p. 11: no indica título del artículo, sólo dirección *online* del medio donde fue publicado.

Las referencias bibliográficas, tanto artículos académicos como libros, deben incluirse siguiendo los siguientes ejemplos:

Henríquez, Patricia, “Efectos territoriales y urbanísticos de la transformación de la Ruta 5 en Vía Concesionada de Acceso Controlado. El caso del Corredor de la Ruta 5 Tramo Ercilla-Gorbea”, revista de Urbanismo número 6, Departamento de Urbanismo Universidad de Chile, julio 2002. Disponible en <http://revistaurbanismo.uchile.cl/n6/henriquez.html> (este vínculo no está disponible a la fecha de redacción del presente informe).

Mönckeberg, Ma. Olivia, *Los magnates de la prensa. Concentración de los medios de comunicación en Chile*, Random House Mondadori, Debate, 2009.

Salazar, Manuel (2009), *Sebastián Piñera*, Editorial Momentum, Santiago.

En el caso de la Bibliografía, debe revisarse acuciosamente para darle un orden coherente. Guiarse, por ejemplo, en pautas editoriales de revistas académicas, como la de Comunicación y Medios del mismo ICEI (revisar cualquiera de las convocatorias vigentes en http://www.icei.uchile.cl/?_nfpb=true&_pageLabel=conUrIICEI&url=52051)

Incluir las referencias a otros capítulos en pie de página y no en el cuerpo del texto. Por ejemplo, (Ver capítulo sobre “El vocero de las concesionarias”), p. 11; o (Ver capítulo sobre la nueva Ley de Concesiones), p. 19.

Es recomendable hacer las reconversiones de unidades de medidas (UF, US\$ o lo que corresponda) en una misma fecha.

Las referencias de citas textuales deben indicar la página de donde fueron extraídas. Por ejemplo, cita referida en pie de página núm. 128.

Hay tildes que faltan (de “tú”, “más”, etc....). Realizar una edición final cuidadosa (p. 80 y siguientes, por ejemplo).

Por todo lo anterior, evaluamos la memoria de título “El negocio de las concesiones de obras públicas en Chile”, de la estudiante Julia Muñoz Quilodrán, con un 5,2 (cinco coma dos).

Atentamente,
Claudia Lagos Lira
Profesora Asistente
Instituto de la Comunicación e Imagen
Universidad de Chile

3.- Profesor Marcelo Castillo

Sr. Gustavo González
Director de Pregrado
Instituto de la Comunicación e Imagen
Universidad de Chile
PRESENTE

A continuación le comunico a usted la evaluación de la memoria “El negocio de las concesiones de obras públicas en Chile”, de la estudiante Julia Muñoz Quilodrán:

	ITEM	ASPECTOS CONSIDERADOS	%
1. 1	Problematización	Planteamiento y contextualización del tema	10%
1. 2	Pertinencia	Relevancia y originalidad de la investigación	15%
1. 3	Estrategia Metodológica	Recolección de la información, datos y antecedentes.	20%
1. 4	Conclusiones	Análisis e Interpretación de los hechos relevantes.	15%
1. 5	Estructura	Orden narrativo, construcción del texto.	15%
1. 6	Presentación	Calidad de la redacción, recursos estilísticos.	15%
1. 7	Recursos bibliográficos	Materiales y textos utilizados.	10%

Item	Nota	Valor
1.1	4,5	0,5
1.2	5,0	0,8
1.3	4,0	0,8
1.4	4,5	0,7
1.5	6,0	0,9
1.6	6,0	0,9
1.7	5,0	0,5
Nota final		5,0

Excelente 7.0–6.5; Muy Bueno 6.4–6.0; Bueno 5.9–5.0; Aceptable 4.9–4.0; Deficiente 3.9– 3.0.

COMENTARIO

La memoria que se ha sometido a mi evaluación deja abierta la interrogante sobre si el reportaje periodístico puede seguir un camino caprichoso o debe atenerse a una rigurosa metodología. Este trabajo se queda a medio camino entre las dos opciones. Creo que debió haber una hipótesis clara que fuera contrastada a través de toda la investigación. Creo que hay varias: desde que unas obras públicas efectuadas por el Estado habrían resistido mejor el terremoto hasta que el uso de aquéllas deberían ser gratuitas. A lo largo de la memoria va saltando de hipótesis en hipótesis. Creo que la mejor lograda es

la que afirma que el control del negocio de las concesiones de infraestructura está en las manos de poderosos e influyentes grupos de poder, de fuerte y secular influencia en la sociedad chilena.

Me parece que tiene una redacción correcta y cuidada. Por momentos ágil y entretenida. No obstante, escasean los indicadores cuantitativos que permitan afirmar la credibilidad de la crítica, como estadística y gráficos comparados de construcción de infraestructura en otros países, de la evolución en pesos de la infraestructura en Chile; de los retornos recibidos por cada compañía, etc. En este mismo sentido, creo que faltó una bibliografía con análisis económicos de los costos alternativos de construir estas obras de infraestructura y comparación con lo que se hace en otros países.

Atentamente,
Marcelo Castillo Sibilla.