

10476

**Notas de la intervención del Ministro de Obras Públicas, Sr. Ricardo Lagos en la Ceremonia de Firma de su Excelencia del "Proyecto de Ley Modificatorio del D.F.L. MOP 164 de 1991".**

Como lo he señalado en estos meses, es evidente que estamos en nuevos tiempos en el manejo de la infraestructura. Diversas funciones tradicionalmente cumplidas por los antiguos Ministerios de Obras Públicas se encuentran hoy distribuidas de una manera diversa. La antigua modalidad centralizada de gestión deberá dar paso a una variedad de soluciones institucionales descentralizadas. Para cumplir mejor su rol de ordenador de la infraestructura del país, deberá conjugarse el esfuerzo público con el privado. Para ello, proponemos hoy al sector privado nuevos desafíos. En la medida en que éste pueda hacer aportes relevantes en el ámbito del financiamiento y la gestión, ello permitirá focalizar el gasto público en los sectores que más lo necesitan.

Las perspectivas de un aporte masivo de capital privado en el ámbito de la infraestructura, especialmente a través del sistema de concesiones, requiere perfeccionamiento específico tanto de la actual ley como del mercado chileno de capitales.

En lo esencial, este proyecto de ley crea el instrumento que pretende resolver definitivamente el carácter de las garantías que puede otorgar el concesionario a sus acreedores, otorgándole un carácter efectivo a éstas, materia que fué planteada por los financistas quienes encontraron problemático seleccionar una adecuada forma de constituir dicha garantía entre las existentes y en otros casos, se estimaba muy riesgoso depender de la autorización del MOP para tomar la cesión voluntaria o forzosa de la concesión o de las acciones de esa sociedad, todo lo cual tendía a dificultar o encarecer el financiamiento de las obras que se concesionan.

*D.º de prenda.*

Otra de las debilidades de la legislación vigente, también planteada por los financistas e inversionistas, era la discontinuidad de las garantías otorgadas sobre los ingresos del proyecto o concesión, ante la extinción de la concesión por falta grave. Las modificaciones propuestas establecen un mecanismo para la enajenación forzosa de los activos y derechos que restan del contrato de concesión, ante la declaración de falta

grave. En las normas propuestas se procura disminuir al máximo el riesgo de los terceros en la situación de ocurrencia de esta causal de extinción creándose un mecanismo especial de intervención, de administración provisoria, de la sociedad mientras se liquida el contrato de concesión y se relicita para cautelar tanto el interés público por el funcionamiento de la obra y sus servicios como de protección al interés legítimo de terceros, principalmente los financistas del concesionario. Al Ministerio se le imponen normas precisas para la liquidación de la concesión en licitación o remate públicos.

En esta misma línea de mejorar la seguridad para los financistas, el Proyecto perfecciona el mecanismo de la quiebra del concesionario, otorgándole mayor flexibilidad y plazo en la eventual continuidad de giro del fallido.

En otro orden de cosas, esta modificación busca crear los mecanismos para que la plusvalía de los terrenos generada por la obra sea incorporada, en alguna medida, en los beneficios de la concesión y transferida como menor tarifa a los usuarios. Para ello se regula el otorgamiento de nuevos accesos o conexiones a terceros interesados. Sobre el particular se establece la obligatoriedad de construir y operar todos los accesos que estén previstos en las bases de licitación, de someterse a las normas previstas en las bases para los que puedan establecerse a futuro, y se deja libertad de negociación entre el concesionario y los terceros interesados en los demás casos. En todo caso, el MOP deberá autorizar las obras, sin poder negar dicha autorización sino por causa fundada.

El proyecto contiene también un texto nuevo donde se propone legislar sobre la penalización civil del incumplimiento en el pago de las tarifas que se incorporarán en los contratos de concesión. El artículo nuevo establece una elevada indemnización de daños y perjuicios y de las costas que compensen efectivamente el cobro judicial, ante el no pago de tarifas por parte de los usuarios, constituyéndose como medio de prueba la fotografías, los videos u otros que pueda presentar el concesionario.

El Proyecto contiene otras modificaciones y ajustes de menor importancia, entre las que se destaca la clara definición de lo que contractualmente es del ámbito público y lo que es del ámbito del derecho privado, a fin de precisar las libertades que posee el concesionario para convenir aspectos no considerados en el contrato, con terceros como los financistas.

En el ámbito tributario, el proyecto otorga estabilidad al tratamiento tributario que hoy se aplica caso a caso en las concesiones, sin cambiar en lo esencial el actual tratamiento. En definitiva, el esquema aplicado es una adaptación de las normas tributarias vigentes, las que no consideran algunos aspectos singulares del sistema de concesiones, como lo es por ejemplo el que las empresas concesionarias sean entidades gestoras y financistas y no empresas constructoras propiamente tales.

Con respecto al IVA :

- i) El régimen tributario permite una amplia recuperación de los créditos fiscales soportados por el concesionario, al igual que en otras actividades de construcción y servicios de naturaleza análoga.
- ii) El IVA es neutro en términos financieros para el concesionario, lo que implica evitar dilaciones en la recuperación de crédito fiscal que puedan afectar el flujo de caja.
- iii) El esquema asegura que las actividades que de acuerdo a la Ley sobre Impuesto a las Ventas y Servicios no constituyen hechos gravados con IVA, lo sean como es el caso de los peajes.

Con respecto al Impuesto a la Renta :

- iv) El sistema refleja el resultado tributario de la construcción y explotación de la concesión a medida que la ganancia o pérdida se va efectivamente produciendo.

v) Permite al concesionario reconocer anualmente como gasto una cuota de depreciación o amortización de su inversión, no obstante la obra no le pertenezca.

vi) Se evita el efecto negativo de tener que efectuar pagos provisionales por ingresos brutos que se van a generar efectivamente en ejercicios futuros, vale decir que no afectan el resultado del ejercicio en curso.

Complementario a las modificaciones a la Ley de Concesiones y Ley de Rentas, el Gobierno propone al Congreso un conjunto de perfeccionamientos al mercado de capitales focalizados sobre la flexibilización del financiamiento de los Fondos de Pensión y Compañías de Seguro a los proyectos de infraestructura. Con ello, estamos completando el ciclo de ajustes legales que tenderán a hacer más fluido el aporte de capital y financiamiento de estas importantes fuentes de fondos hoy en espera de nuevas oportunidades de inversión.

El esfuerzo que se ha hecho en la redacción de estos cuerpos legales, donde distintos sectores han opinado y aportado su experiencia, constituye un paso esencial en el fortalecimiento y consolidación del sistema de concesiones. Agradecemos especialmente a la Cámara Chilena de la Construcción, a la Asociación de AFP, a la Asociación de Bancos y a las distintas empresas y personas que aportaron sus ideas a este proyecto.

**PRINCIPALES CONTENIDOS DEL PROYECTO DE LEY QUE REFORMA UNA SERIE DE  
LEYES DEL MERCADO DE CAPITALES PARA FACILITAR LA INVERSION EN  
INFRAESTRUCTURA DE USO PUBLICO.**

*El presente Proyecto de Ley tiene como objetivo principal facilitar la canalización de los recursos de los inversionistas institucionales, como Fondos de Pensiones y Compañías de Seguros, hacia el financiamiento de proyectos de infraestructura de uso público. Las cifras que se han estimado indican que dichas entidades podrían destinar varios miles de millones de dólares hacia proyectos de infraestructura.*

*Con este fin, se proponen modificaciones a normativas que regulan el funcionamiento del Sistema de Fondos de Pensiones (D.L. 3.500), la legislación sobre seguros (D.F.L. N°251), la legislación de Fondos de Inversión (Ley N° 18.815) y la legislación sobre Fondos de Inversión de Capital Extranjero (Ley N° 18.657).*

*La ley N° 18.815, sobre Fondos de Inversión, establece una serie de exigencias de diversificación, plazos y procedimientos que han linhibido la intervención de éstos en proyectos de infraestructura. Las modificaciones que se plantean pretenden resolver dichos problemas, flexibilizando la diversificación y captación de recursos del fondo. Adicionalmente, se permite que Fondos de Desarrollo de Empresas e Inmobiliario puedan celebrar contratos de promesa de suscripción y pago a plazo de las cuotas de participación.*

*Al flexibilizar la diversificación obligada de los Fondos de Inversión, se ha estimado conveniente modificar el D.L. 3.500, ya que son los Fondos de Pensiones los principales inversionistas de dichas instituciones. Para esto, se incorpora un factor de diversificación que reduce el límite de inversión por emisor para los Fondos de Pensiones conforme disminuye la diversificación del respectivo Fondo de Inversión. De esta forma, se cautelan los intereses de los ahorrantes previsionales. Por otro lado, este proyecto de ley contempla la posibilidad de que los Fondos de Pensiones puedan suscribir contratos de aportes diferidos en el tiempo con Fondos de Inversión de Desarrollo de Empresas e Inmobiliarios.*

**REPUBLICA DE CHILE**  
**MINISTERIO DE HACIENDA**

*Todo lo anterior permitirá calzar de mejor forma los flujos desde el inversionista final a las necesidades de financiamiento de los proyectos de infraestructura, cuya maduración en el tiempo es relativamente larga.*

*Para el sector asegurador el financiamiento de proyectos de infraestructura se presenta también como una buena alternativa de inversión. Sin embargo, los límites de diversificación por emisor hacen que los volúmenes a invertir en proyectos de infraestructura sean sustancialmente reducidos. Lo anterior nos ha motivado a proponer una reforma a la Ley de Seguros, con el fin de incorporar las empresas concesionarias de obras de infraestructura de uso público en un régimen particular de límites por emisor. De esta forma, se mejoran las posibilidades de inversión de las Compañías de Seguros en proyectos de infraestructura.*

*Por último, el proyecto de ley crea los Fondos de Inversión de Capital Extranjero de Riesgo. La experiencia en otros países ha mostrado que la inversión en capital de riesgo ha impulsado una mayor participación del sector privado en la construcción y financiamiento de obras de infraestructura. Dado el carácter de largo plazo de la inversión en infraestructura, se hace extensivo para estos nuevos fondos el beneficio de tributar con un impuesto único a la renta de 10% al que actualmente se acogen los FICE (Fondos de Inversión de Capital Extranjero), sujeto a la permanencia del capital por un plazo no inferior a 5 años. Para ello, se modifica la Ley N° 18.657 con el propósito de incorporar a dicho beneficio legal a los Fondos de INversión de Capital Extranjero de Riesgo (FICER).*

*En síntesis, este proyecto permitirá que los gestores de las iniciativas en materias de infraestructura puedan contar con mayores recursos para poder financiar sus proyectos, los que se estiman entre US\$ 2.000 y US\$ 4.000 millones por efecto de la aplicación de esta ley. Podrán, así, potenciar la capacidad competitiva y, por tanto, de crecimiento de nuestro país. Por otra parte, los inversionistas institucionales contarán con mayores oportunidades de diversificación y mejores posibilidades de retorno, lo que significará también mejores pensiones a futuro. Finalmente, el Estado podrá asignar mejor sus recursos, focalizándolos aún más hacia los sectores sociales, como pobreza, salud, educación y vivienda, donde su rol es ciertamente insustituible.*