

FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA DE CONCESIONES DE OBRAS PUBLICAS

(TC-95-04-20-1)

RESUMEN EJECUTIVO

ORGANISMO EJECUTOR: Ministerio de Obras Públicas, a través de la Coordinación General de Concesiones (MOP/CGC)

BENEFICIARIOS: República de Chile

OBJETIVOS: Apoyar al Gobierno de Chile en el fortalecimiento del marco institucional y de la capacidad de administrar del Sistema de Concesiones de Obras Públicas y la incorporación del sector privado en la provisión de infraestructura de transporte. El propósito específico del Programa es proveer asistencia técnica para aumentar la capacidad de la Coordinación General de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas, en particular, de la Unidad Ejecutiva de Supervisión y Desarrollo (UESD), para cumplir todas las etapas de un programa de concesiones de infraestructura de transporte. Se espera que ello favorecerá la expansión de los negocios privados y agilizará esta forma de proceder, y que los resultados de la experiencia serán útiles para otros países.

DESCRIPCION: El Programa promoverá el fortalecimiento institucional de la Unidad Ejecutiva de Supervisión y Desarrollo (UESD) de la CGC en materia de gestión y promoción de negocios, financiamiento, aspectos legales, desarrollo de mecanismos de licitación y regulación, capacitación, medio ambiente y conocimiento de experiencias internacionales. Comprende la realización de tres subprogramas interrelacionados: (i) fortalecimiento institucional de la CGC/UESD; (ii) estudios específicos sobre diferentes aspectos problemáticos de la gestión del proceso de concesiones; y (iii) promoción de inversiones.

La operación se destina a apoyar la política chilena de proveer la expansión de la infraestructura sin aumentar los gastos públicos. La efectiva implementación de dicha política ha adquirido urgencia frente al crecimiento de la población y la actividad económica en los últimos lustros, en cuanto las inversiones públicas en infraestructura de transporte crecieron muy lentamente, lo que dificulta la expansión de la economía del país en el mediano plazo. El Gobierno ha dado prioridad al tema y a esta operación

en especial, habiendo constituido un equipo en la CGC/UESD con la capacidad de coordinar y absorber los resultados del trabajo de los consultores. El Gobierno participa con 48% del costo de los componentes específicos al Programa, con oficinas que está alquilando y equipando, y el costo del estudio sobre la experiencia chilena con concesiones que se hará después de concluido el Proyecto.

FINANCIAMIENTO:	Modalidad:	donación
	Beneficiario: (48%)	US\$1.332.000
	FOMIN: (52%)	US\$1.468.000
	Total:	US\$2.800.000

CONDICIONES CONTRACTUALES:	Los desembolsos de los recursos del FOMIN serán realizados de acuerdo con los procedimientos del Banco, y el primero estará sujeto a que el ejecutor muestre evidencia que ha cumplido con las siguientes condiciones: (a) constituido la Unidad Ejecutora del Proyecto (UEP); (b) designado los funcionarios que integrarán la UEP; (c) presentado un plan inicial de ejecución del proyecto por componentes, que incluya como mínimo lo siguiente: (i) el cronograma semestral de actividades; (ii) términos de referencia definitivos de todos los consultores y estudios que serán contratados con recursos del Proyecto y de los funcionarios que serán contratados con recursos de contrapartida local, y un cronograma de incorporación de estos últimos funcionarios.
-----------------------------------	---

CLASIFICACION AMBIENTAL:	El Comité de Medio Ambiente en la reunión del 29 de agosto de 1995 clasificó esta operación en la Categoría II.
---------------------------------	---

EQUIPO DE PROYECTO:	Charles Wright (RE1/FI1), Jefe Equipo de Proyecto, Héctor Santos (RE1/FI1), Carlos Melo (LEG/OPR) y Mauricio de la Barra (COF/CCH).
----------------------------	---

I. ELEGIBILIDAD DEL PAIS

- 1.1 Chile fue declarado elegible para todas las modalidades de financiamiento del FOMIN por el Comité de Donantes el 6 de Octubre de 1993.

II. EL PROGRAMA

A. Antecedentes

- 2.1 En las dos últimas décadas, la economía chilena ha experimentado un importante proceso de transformación, como resultado de sus esfuerzos para alcanzar una reforma integral de su estructura productiva, dentro del marco de una economía de mercado abierta y un programa de ajuste estructural que enfatiza el incremento de las exportaciones, la inversión y el ahorro. Chile se ha transformado, de un país con gran participación del Estado y elevados niveles de inflación a principios de los setenta, a una de las economías más abiertas y competitivas y de menores índices de inflación en América Latina en la década de los noventa. Este proceso de transformación se enmarca en la reducción y redefinición del papel del Estado en la economía y en la disminución de los gastos públicos y su reorientación hacia los sectores sociales.
- 2.2 La política fiscal y tarifaria vigente en Chile considera los impuestos sobre combustibles y otros insumos del transporte automotor como parte de la recaudación general y no los vincula a un fondo vial. Eso ha dejado al sector de transportes expuesto a la política de reducción de gastos del estado. El consecuente nivel de inversiones ha creado un deficit importante entre la demanda por los servicios y la oferta de infraestructura vial urbana e interurbana y, en casos puntuales, ferrocarriles, puertos de carga general y terminales aeroportuarios de pasajeros.
- 2.3 El crecimiento lento en las inversiones en infraestructura vial contrasta con el aumento rápido en la demanda por los servicios, que ha acompañado al crecimiento de la población y las actividades económicas. En términos reales, en 1994 se gastó en infraestructura vial apenas 68% de lo que se invertía en 1970, aunque en el mismo período la población aumentó en aproximadamente 50%, el PIB en 70% y la flota de vehículos se triplicó. En algunas áreas, las deficiencias del sistema vial y de los puertos ya se presentan como factores que podrán limitar la competitividad de los productos chilenos en los mercados externos.
- 2.4 Para proveer la expansión de la infraestructura, sin aumentar el gasto público, el Gobierno busca sustituir las inversiones públicas por inversiones privadas, mediante el sistema de concesiones. El Ministerio de Obras Públicas (MOP) está a cargo de las concesiones, que se basan en las siguientes referencias legales: Ley de Concesiones de Obras Públicas (DFL MOP No 164 de 1991); Reglamento Ley de Concesiones de Obras Públicas (DS MOP No 240 de 1991); Ley

No 19.252 que modifica la Ley de Concesiones de Obras Públicas; y en las Bases de Licitación específicas de cada proyecto.

- 2.5 El programa de concesiones comenzó a principios de los ochenta, con el establecimiento de un marco legal y regulatorio adecuado para la inversión privada en energía y telecomunicaciones, seguido de la privatización de empresas públicas en ambos sectores. Recién se ha intensificado el programa de concesiones para construcción, operación y mantenimiento de infraestructura de transporte. El objetivo es aumentar la oferta de infraestructura de transporte sin aumentos correspondientes de impuestos o en la asignación de recursos públicos.
- 2.6 El sistema de concesiones de obras públicas se caracteriza por el financiamiento privado de proyectos de infraestructura vial, portuaria, aeroportuaria y suministros de otros servicios públicos. La concesión puede ser sin gasto para el Estado o con el menor subsidio (menor gasto para el Estado). En el segundo caso, se caracteriza la concesión como un financiamiento mixto del sector privado y del Estado. En ambos casos se establecen relaciones contractuales entre la concesionaria y el Estado, a partir de una mancomunidad de intereses y objetivos. Sus principales objetivos son: (a) disminuir el déficit de infraestructura pública en Chile; y (b) fomentar la inversión privada en la producción y gestión de la infraestructura pública. El objetivo (b) se alcanzará mediante la creación de mecanismos de cobro directos a los usuarios de la infraestructura, los cuales pagarían por el desarrollo, mantenimiento y operación de la infraestructura. Se espera, también, aumentar la eficiencia de las inversiones a través de la responsabilidad que tendrá el sector privado por la construcción y mantenimiento de las obras, así como su participación en la identificación de las prioridades y técnicas constructivas en proyectos propuestos por el Estado. Las empresas tienen, inclusive, libertad de presentar proyectos propios, que el Estado está obligado a analizar y dar su opinión con respecto a la conveniencia de su licitación.
- 2.7 El sistema de concesiones se encuentra en fase de consolidación y perfeccionamiento. Existe un marco legal que ha sido, en general, entendido por los diferentes agentes económicos que participan en el proceso. Actualmente, se busca modernizar la legislación sobre la base de la experiencia acumulada en Chile y otros países, después de dos años de funcionamiento efectivo del sistema de concesiones y un aprendizaje sobre los problemas involucrados en el proceso. Paralelamente, el Gobierno ha presentado un proyecto de ley que modifica las leyes vinculadas al mercado de capitales, para facilitar el financiamiento de la infraestructura de uso público.
- 2.8 El Plan de Concesiones 1993-2000 abarca un total de 45 obras y un valor de US\$2.865 millones de inversiones (Anexo I). En general, las autoridades y la opinión pública han manifestado interés en el tema; desde 1991 se han licitado las siguientes obras: el túnel El Melón, la ruta Puchuncaví-Nogales, el Camino de la Madera, el Camino del Ripio, el Acceso Norte a Concepción, la ruta Santiago-

San Antonio y mejorías en los terminales aeroportuarios de Iquique y Puerto Montt.

- 2.9 Sin embargo, al iniciar el proceso de concesión de obras (solamente una concesión ha llegado a la etapa de operación), han surgido numerosos obstáculos y dificultades que deben ser examinados y resueltos para que el programa de concesiones pueda alcanzar sus objetivos. El proceso de concesiones es complejo y abarca varias áreas temáticas que interactúan entre sí. Asimismo, es un proceso lento: aunque se obtuvo la base legal en 1991 y se ha llegado a adjudicar seis obras (agosto de 1995), solamente una obra ha sido inaugurada, el túnel de El Melón (15 de septiembre de 1995). Es necesario conducir bien las diversas etapas del proceso y, siempre que sea posible, reducir los plazos de las etapas, individualmente y en conjunto.
- 2.10 Para que ello ocurra, se requiere tener un equipo calificado que se dedique exclusivamente al asunto y que cuente con entrenamiento apropiado e instalaciones y equipos adecuados. Se ha creado para dicha finalidad la Coordinación General de Concesiones (CGC) dentro del MOP, que cuenta con una Unidad de Supervisión y Desarrollo y tres Unidades Operativas: Concesiones Urbanas; Ruta 5; y Mega-proyectos. Han sido seleccionados profesionales para todas las unidades. Muchos de estos profesionales tienen estudios de post-gradúo; han examinado la literatura disponible sobre concesiones y su regulación durante el tiempo relativamente corto que ocupan sus funciones. También han adquirido cierta experiencia en los procedimientos utilizados en Chile en el tema de concesiones. Sin embargo, no conocen personalmente las experiencias internacionales en el asunto. Además, han identificado temas importantes en los que no hay experiencia dentro de la CGC y aún otros temas en que hay necesidad de reforzar el personal de planta con los servicios de consultores durante un período de 6 a 18 meses, para organizar y sistematizar los trabajos que después resultarán rutinarios. Dichos temas incluyen: asuntos legales; tarifación; regulación e incentivos; supervisión; financiamiento y gestión de nuevas obras; y medio ambiente. Dichos problemas requieren de contratación de consultores, el entrenamiento del personal de planta, y la realización de estudios. Además, la CGC carece de equipo, especialmente de informática, algo que ha sido difícil solucionar oportunamente dentro de las restricciones institucionales vigentes. La solución satisfactoria de estos problemas es crucial para el éxito del proceso de concesiones, en que se precisa actuar con seguridad y rapidez en la contratación de los consultores y estudios. La operación propuesta del FOMIN permitirá que se realicen dichas tareas con la rapidez exigida y pondrá a disposición de la CGC la experiencia del Banco en el tema.
- 2.11 La literatura sobre experiencias prácticas en concesiones viales, en particular, carece de profundidad, por ser un fenómeno poco común. Son muy recientes casi todas las experiencias internacionales de concesiones para construcción de nuevas carreteras y vías urbanas. Dichas experiencias han ocurrido en distintos ambientes

institucionales y, más importante, muchas de ellas han alcanzado resultados inferiores a lo esperado. Es necesario, por lo tanto, examinar la experiencia internacional acumulada para comprender adecuadamente los elementos clave en las experiencias exitosas e identificar los factores que conllevan al fracaso o a situaciones indeseables. Los temas que, hasta el momento, han presentado problemas específicos en Chile incluyen los aspectos legales, tarifación, regulación e incentivos, supervisión de la ingeniería, financiamiento y gestión de nuevas obras. En principio es difícil una coordinación adecuada entre los diferentes agentes que participen en el proceso y se requiere mucha preparación de los profesionales encargados de llevar adelante la gestión de concesiones.

- 2.12 Se precisa alto grado de exactitud para elaborar los estudios básicos y conceptuales que permitan poner en marcha el complejo proceso de concesión de manera seria y eficiente. Ello toma un tiempo considerable y resulta importante tener claridad inicial frente a grandes temas que engloban a todo el proceso.
- 2.13 Para enfrentar lo anterior en forma adecuada, el MOP, entidad legalmente responsable de llevar a cabo el proceso de concesiones, a partir de 1995 ha iniciado un proceso de definición de la institucionalidad y la organización del sistema que debe operar para este efecto. Dentro del MOP, la CGC debe mantener una eficiente coordinación entre las distintas dependencias del Ministerio, así como el vínculo entre éste y otras reparticiones públicas que tienen que ver con el tema de concesiones, y con el sector privado en general. La CGC tiene 4 unidades ejecutivas:
 - a. **Unidad Ejecutiva Ruta 5** (la principal carretera chilena, que atraviesa el país desde la frontera con el Perú hasta Puerto Montt en el sur): Su misión es concesionar entre 1995 y 1997 nueve proyectos con inversiones estimadas por más de US\$1.000 millones de dólares.
 - b. **Unidad Ejecutiva de Concesiones Urbanas:** Su misión es concesionar entre 1995 y 1999 quince proyectos urbanos en la ciudad de Santiago y en las principales ciudades de Chile, con inversiones estimadas en más de US\$750 millones. Estas concesiones permitirán instalar y operar un sistema de peaje en algunas vías de circunvalación u otras vías de gran flujo de tránsito; la operación del transporte público es efectuada por otras empresas cuyas concesiones no serán afectadas por las concesiones de vías urbanas descritas aquí.
 - c. **Unidad Ejecutiva de Megaproyectos:** Su misión es concesionar en un plazo de 5 años una serie de proyectos que requieren grandes inversiones iniciales y/o tendrán fuerte impacto nacional en las áreas de puertos, aeropuertos y vialidad, además de las distintas iniciativas privadas, elegibles para concesionar, que el país requiera en el futuro. La inversión estimada hasta la

fecha para el conjunto de estos proyectos asciende a más de US\$500 millones.

- d. **Unidad Ejecutiva de Supervisión y Desarrollo (UESD):** Su misión es apoyar el trabajo de las otras tres unidades mencionadas a través de la definición de temas relacionados con regulación, tarifación, financiamiento, medio ambiente y aspectos legales. También está dentro de sus funciones la realización de toda la etapa promocional a nivel nacional e internacional del negocio de concesión y, una vez que las concesiones estén en marcha, realizar el proceso de supervisión y control de los contratos de concesión. Por último, esta Unidad tiene la supervisión administrativa y presupuestaria del sistema de concesiones.

B. Objetivos

- 2.14 El Programa que se propone está orientado a apoyar al Gobierno de Chile en el fortalecimiento del Sistema de Concesiones de Obras Públicas y la incorporación del sector privado a la provisión de infraestructura de transporte.
- 2.15 El propósito específico del Programa es proveer asistencia técnica para aumentar la capacidad de la CGC y sus unidades dependientes, para cumplir todas las etapas del Programa de Concesiones de Infraestructura Pública. Se espera que ello favorecerá la expansión de los negocios privados y agilizará esta forma de proceder, y que la experiencia adquirida será de utilidad para otros países de la región.

C. Actividades

- 2.16 El Programa promoverá el fortalecimiento institucional de la Unidad Ejecutiva de Supervisión y Desarrollo (UESD) de la CGC en materia de gestión y promoción de negocios, financiamiento, aspectos legales, desarrollo de mecanismos de licitación y de regulación, capacitación, medio ambiente y conocimiento de experiencias internacionales.
- 2.17 El Programa comprende la realización de tres subprogramas interrelacionados (un resumen del programa se presenta en el Anexo II): (i) fortalecimiento institucional de la CGC y en particular, de la UESD; (ii) estudios específicos; y (iii) promoción de inversiones.

1. Subprograma A: Fortalecimiento Institucional de la CGC/UESD
(US\$1.178.000)

- 2.18 Este subprograma consiste en la contratación de servicios de consultoría, el conocimiento de experiencias internacionales y la adquisición de equipos y software de informática y comunicaciones.

2.19 Los servicios de consultoría complementan el desarrollo de temáticas existentes en la CGC, y cada consultor trabajará no solo bajo la supervisión del coordinador, pero en estrecha colaboración con el profesional responsable de cada área temática durante plazos normalmente de seis meses o más, lo que asegura que el personal de planta pueda absorber los resultados de la consultoría. Serán incluidas en este proceso consultas con el sector privado. Dichos servicios de consultoría abarcan las siguientes áreas:

a. Financiamiento de proyectos (US\$96.000)

El consultor será un experto en mercados de capitales que analizará los riesgos que enfrentan los diferentes actores del proceso de concesiones. Dicho experto ayudará a: determinar formas operacionales aceptables a los agentes privados; la forma operativa de cada fuente de financiamiento disponible nacional e internacionalmente; y a dimensionar los recursos financieros del programa de concesiones de acuerdo con los instrumentos disponibles.

b. Asuntos legales (US\$36.000)

Se contratará a un experto en el tema de expropiaciones relacionados a concesiones de obras de transportes, quien deberá: (i) analizar las dificultades que han ocurrido con los proyectos ya licitados; (ii) elaborar procedimientos que permitan agilizar la expropiaciones y facilitar la entrega material de los terrenos o bienes expropiados; (iii) hacer un análisis de cambios que se deban proponer en la legislación vigente y las bases de licitaciones.

c. Medio ambiente (US\$36.000)

La CGC incluye el tema de medio ambiente en todas las concesiones, y tiene dos profesionales del área en su planta. El consultor apoyará el proceso de elaboración de los términos de referencia para la contratación de estudios de impacto ambiental para cada uno de los proyectos concesionables y colaborará en la revisión y fiscalización de los estudios ambientales contratados.

d. Modelos de transporte (US\$77.000)

Los servicios incluirán los siguientes temas: mediciones de tránsito; zonificación; periodización; matrices orígenes-destinos; preferencias; proyecciones de demanda; asignación de tránsito; y evaluación social de proyectos. Como no es práctico que todos los potencialmente interesados desarrollen sus propios modelos de transporte urbano, la CGC tendrá que generar la información básica. Existe en Chile un modelo que se adecúa para ese fin, y la CGC requiere de asistencia para implantarlo y aplicarlo al proceso de concesiones. Dicho modelo representa un importante avance conceptual en relación a modelos convencionales disponibles en el país, y el personal de planta de la CGC precisará asistencia para implantarlo y para realizar las primeras simulaciones y entrenamiento en su uso.

e. Planificación urbana (US\$60.000)

Asesorará a la CGC en el análisis del entorno de los proyectos viales urbanos, incluyendo la temática de la situación base en que se insertan los proyectos que serán concesionados y sus futuros impactos urbanos, ambientales y sociales. Auxiliará, también, en el desarrollo de las medidas de mitigación que se muestren necesarias, así como los instrumentos de planificación urbana requeridos y normas para consideración de iniciativas sobre el tema por parte del sector privado y del público en general.

f. Sistemas de supervisión y monitoreo (US\$230.000)

Los servicios de consultoría a ser contratados ayudarán a la CGC y al MOP a establecer procedimientos para la situación particular en Chile en la que, en efecto, el MOP licita la construcción, operación y mantenimiento de una obra pública y paga al contratista mediante la concesión de su explotación. Hay que definir lo que el MOP debe inspeccionar, la profundidad de la inspección, su forma y control, y las relaciones entre el inspector fiscal y el concesionario. Asimismo, hay que determinar las atribuciones del inspector fiscal, su responsabilidad y los tipos de informes que le debe presentar el concesionario.

g. Desarrollo informático (US\$170.000)

Todos los proyectos concesionables involucran el manejo de gran cantidad de información. Puesto que ciertos elementos del tipo de información y los procedimientos son comunes a varios proyectos o a todos ellos, hay necesidad de sistematizar y automatizar su manejo. Las áreas incluyen el sistema de información para control de proyectos, la base general de información de tránsito y el sistema de consulta gráfico. Los objetivos de los servicios de consultoría son: (i) optimizar la gestión de control de estudios y proyectos; (ii) auxiliar en el manejo de información estadísticas de tránsito, para proyectos concesionables viales interurbanos, viales urbanos, aeroportuarios y portuarios; y (iii) implementar el sistema de información geográfico y biblioteca de proyectos de ingeniería en AUTOCAD.

h. Capacitación y conocimiento de experiencias internacionales (US\$350.000)

El componente de conocimiento de experiencias internacionales comprende las siguientes áreas:

- (i) Capacitación de 40 profesionales del sector público y del sector privado (US\$80.000)

Será efectuada mediante talleres o cursos de corta duración que cubren los grandes temas relacionados con concesiones y privatización de servicios y operación de infraestructura, esquemas

BOT, así como temas específicos, como entrenamiento en el uso de determinados tipos de software.

(ii) Invitación de expertos internacionales (US\$190.000)

Este componente se divide en cinco áreas temáticas: Aspectos legales y de regulación, incluyendo normas jurídicas sobre concesiones vigentes en España, México, Francia y otros países, incentivos y requisitos legales para participación en licitaciones de concesiones. Se invitarán a expertos internacionales a Chile, para participar en talleres y cursos de corta duración, además de colaborar con el análisis de los temas que son objeto del Subprograma B, presentado adelante. Los expertos serán seleccionados de forma que representen las experiencias más relevantes, considerando las áreas geográficas y aspectos institucionales representados, además de los modos de transporte, destacando la vialidad urbana y interurbana, puertos y aeropuertos.

(iii) Conocimiento de otras experiencias latinoamericanas (US\$80.000)

Aunque el equipo de profesionales de la CGC tiene buenas calificaciones académicas, conoce la literatura pertinente y ha participado de las fases iniciales del proceso chileno de concesiones, no ha sido expuesto a la experiencia de otros países. Dentro de la región, hay diversas que presentan resultados o procedimientos de interés. Argentina tal vez sea el país que más se ha concesionado obras viales, portuarias y ferrocarriles. En Brasil, se han concesionado importantes obras viales (restauración y operación) y la construcción de un puerto privado en el Estado de Río Grande del Sur y de un ferrocarril (FERRONORTE). Panamá ha avanzado con terminales portuarios y obras viales. Asimismo, la ciudad de Sao Paulo ha concesionado la implantación y operación de vías prioritarias para omnibuses urbanos. En México, se han concesionado operaciones en el puerto de Veracruz y un programa amplio de autopistas. Dichas experiencias presentan tanto aspectos positivos que pueden ser contemplados en el proceso chileno como, en algunos casos, problemas graves que no deben ser repetidos. Este componente consiste en el conocimiento, en el terreno, por parte de profesionales de las diferentes unidades de la CGC, de las experiencias descritas y otras que se muestren interesantes.

2.20 Adquisición de equipos (US\$123.000)

Comprende la adquisición de 25 computadores, 10 impresoras laser, accesorios y software, 4 fotocopadoras y 2 proyectores de transparencias, scanner, plotter y data display. El equipo estará focalizado principalmente a la Unidad Ejecutiva de Supervisión y Desarrollo.

2. Subprograma B: Estudios Específicos (US\$550.000)

2.21 Este subprograma consiste en el financiamiento de estudios e investigaciones específicas que ayuden a la CGC a mejorar la toma de decisiones y optimizar el proceso de concesiones. Eventualmente, parte de estos estudios podrían contar con financiamiento compartido por parte del sector privado que participa en el negocio de concesiones. Se aplican los comentarios del párrafo 2.19 sobre los plazos, el trabajo en equipo y la adecuada capacidad del personal de planta para absorber los resultados de los estudios. Se consideran los estudios en las siguientes áreas:

a. Tarifación con problemáticas locales (US\$70.000)

Este estudio está direccionado a aclarar las inter-relaciones de la vía concesionada con el tránsito local, con aplicación a la Ruta 5. Se estudiarán las alternativas tarifarias para el usuario de corta y de larga distancia, de uso frecuente o no, con y sin congestión.

b. Optimización de mecanismos de licitación (US\$40.000)

El objetivo es determinar las ventajas y desventajas de los distintos tipos de licitación, evaluar si alguno es superior bajo diferentes circunstancias o si hay métodos más adecuados para distintas clases de problemas.

c. Aspectos legales y de financiamiento (US\$25.000)

Los objetivos del estudio son los siguientes: (i) fortalecer el Departamento Jurídico de Concesiones que asesora a las distintas Unidades en todas las fases del proceso de una concesión; (ii) hacer un estudio jurídico que contemple la creación de una Superintendencia de Concesiones de Obras Públicas, incluyendo la definición de cómo la CGC o la futura Superintendencia resultará financieramente autosostenible en el futuro, mediante cobro de una tasa de administración u otro mecanismo; (iii) comparar la legislación de otros países y sus experiencias en el tema con las de Chile; (iv) suministrar un sistema de control jurídico y de revisión de los actos administrativos en los procedimientos establecidos para las concesiones; y (v) examinar nuevas formas jurídicas para iniciativas legislativas que incentiven la ejecución y explotación de obras por concesión de acuerdo a la experiencia de otros países.

d. Esquemas de regulación (US\$25.000)

El objetivo es examinar los distintos métodos regulatorios existentes y los problemas que presentan, adecuándolos al caso particular de concesiones viales, y proponer métodos particulares (si son necesarios) para los grupos de proyectos propuestos.

- e. Estudio de proyección de la demanda a través de métodos de econometría avanzada (US\$70.000)

Un problema para todos los participantes es el rango de error en las proyecciones de tránsito. Para conocer mejor ese tema, este componente cubre técnicas avanzadas de econometría. Los objetivos son los siguientes: (i) presentar las distintas técnicas econométricas para estimar demandas; (ii) desarrollar un modelo que permita estimar la demanda por viajes en zonas urbanas e interurbanas, así como también la demanda por carga y pasajeros en los aeropuertos nacionales; y (iii) aplicar y evaluar el modelo en casos concretos, informando a los interesados sobre sus ventajas y desventajas.

- f. Sistemas de cobro de peaje (US\$200.000)

El objetivo es evaluar las distintas tecnologías, aprovechando tanto la experiencia de otros países como pruebas de campo y un proceso de plan piloto, orientado fundamentalmente al desempeño de dichas tecnologías. Dicho estudio tiene importancia fundamental, debido al número elevado de concesiones de obras viales que serán licitadas independientemente, lo que requiere compatibilidad entre los sistemas implantados por los diversos concesionarios, por lo menos en las partes que sean interconectadas. Se han determinado algunas especificaciones tecnológicas, pero se hace indispensable: diseñar un esquema de evaluación de tecnologías; evaluar las distintas tecnologías en pruebas piloto o de campo; seleccionar y priorizar las distintas tecnologías; y evaluar el impacto en los posibles usuarios.

- g. Mecanismos de concesiones de puertos (US\$30.000)

El objetivo es comparar y evaluar modelos de administración pública directa versus landlord versus privatización de puertos, examinando sus consecuencias legales, esquemas de regulación de monopolio, y hacer un análisis de involucrados. Dicho análisis será utilizado en la formulación de propuestas para la concesión de infraestructura y operaciones portuarias.

- h. Estudio Plan de Gestión Ambiental (US\$40.000)

La CGC incorporará análisis del impacto ambiental en todas las concesiones y necesita establecer los procedimientos respectivos. El objetivo principal es diseñar un Plan de Manejo Ambiental y mecanismos adecuados para el traspaso de la responsabilidad ambiental hacia el concesionario.

- i. Tarifación en concesiones urbanas (US\$50.000)

El objetivo es evaluar los mecanismos de tarifación existentes en cuanto a su efectividad para obtener tarifas óptimas en la red de transporte urbano, desarrollándose una propuesta concreta de tarifación.

3. Componente de Promoción de Inversiones (US\$461.400)

2.22 Este componente incluye las siguientes actividades:

a. Realización de dos talleres nacionales (US\$50.000)

Dichos talleres serán orientados al sector privado para informar a los potenciales interesados sobre el programa de concesiones, sus componentes y procedimientos, además de darles oportunidad de participar en discusiones sobre proyectos y procedimientos.

b. Consultoría en estrategias promocionales de las concesiones (US\$200.000)

Información sobre oportunidades y procedimientos durante la vigencia del Programa para los US\$2.865 millones de obras que serán concesionadas en el sector transporte. Dicha actividad busca complementar el dimensionamiento de necesidades y procedimientos descritos en el párrafo 2.19 (a) con un trabajo práctico de implementar todos los pasos necesarios para divulgar las concesiones en el exterior y proveer la asistencia técnica necesaria para acompañar y orientar el proceso.

c. Material de difusión, folletería e impresión (US\$125.000)

Gastos en preparación del material respectivo al sub-ítem anterior.

d. Organización de cuatro misiones promocionales al exterior (US\$86.000)

Servirán para familiarizar inversionistas potenciales en Norte América, Europa y Asia con los proyectos concesionables chilenos, aumentando la competencia del lado de la oferta. Este ítem será financiado exclusivamente con los fondos de la contrapartida local.

D. Costo y financiamiento del Proyecto

2.23 Se estima que el costo total del Proyecto ascenderá a US\$2.800.000, de los cuales se solicita que US\$1.468.000 (52%) sean financiados con recursos no reembolsables del FOMIN. El gobierno de Chile por su parte, contribuirá con un aporte de contrapartida equivalente a US\$1.332.000 (48%), además de oficinas, personal y equipos para el funcionamiento del personal de planta de la CGC.

2.24 A continuación se presenta un resumen del presupuesto estimado, cuyo detalle se muestra en el Anexo III.

PRESUPUESTO DEL PROGRAMA (en miles de US\$)	FOMIN	Local	Total
FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL			
Servicios de consultoría	585.000	120.000	705.000
Capacitación y exper. internacionales	190.000	160.000	350.000
Equipamiento	123.000		123.000
Subtotal	898.000	280.000	1.178.000
Estudios específicos	275.000	275.000	550.000
Promoción de inversiones	215.000	246.000	461.000
Coordinación del Programa		346.000	346.000
Imprevistos	80.000	185.000	265.000
TOTAL	1.468.000	1.332.000	2.800.000

E. Administración y ejecución

- 2.25 El ejecutor del Proyecto será el MOP a través de la CGC dependiente de este último (ver párrafos 2.4 y 2.13). La CGC tiene como función: (i) implementar la ley de concesiones DFL MOP N°240 de 1991; (ii) identificar las obras públicas que pudieran ser ejecutadas y supervisadas por el sector privado bajo el sistema de concesiones; (iii) proponer los planes de licitaciones de estudios, proyectos y ejecución de obras por concesión al sector privado, prioridades de éstas para ser concesionadas, así como la elaboración del presupuesto de la propia CGC; (iv) definir los criterios y normas de supervisión administrativa de los contratos de concesión; (v) aprobar o rechazar las propuestas de posibles concesiones sometidas al MOP por el sector privado; (vi) proponer medidas para fortalecer el sistema de concesiones vigente; y (vii) promover la divulgación e intercambio de informaciones a nivel nacional e internacional, para facilitarle al sector privado su participación en el proceso de concesiones de obras públicas.
- 2.26 Debido a que el proyecto contempla un número significativo de trabajos de consultoría, estudios y divulgación, el equipo de proyecto y la CGC acordaron la necesidad de constituir una Unidad Ejecutora del Proyecto (UEP). Esta UEP deberá ser creada por el MOP y funcionará bajo la responsabilidad directa del coordinador general de la CGC.
- 2.27 La UEP será responsable por todo lo relacionado con la programación, organización, coordinación, administración, seguimiento y control del Proyecto. Dentro de estas responsabilidades se incluyen: (i) llamados a licitación; (ii) modificación de términos de referencia; (iii) verificación de avance de las tareas; (iv) autorización de pagos; (v) elaboración de toda la documentación que el Ejecutor deberá someter al Banco de acuerdo con el convenio de esta operación; (vi) coordinación de consultores, funcionarios del gobierno y otras entidades vinculadas directa o indirectamente con el Proyecto; y (vii) el vínculo del Ejecutor con el Banco durante el período de ejecución del Proyecto.

2.28 Para llevar a cabo las tareas previstas en el párrafo anterior, la UEP deberá contar como mínimo con los siguientes funcionarios: un gerente operativo; un ingeniero con especialización en economía; un ingeniero comercial/administrativo; y una secretaria 1/. El gerente operativo (o coordinador del Proyecto) será el jefe de la UEP y por consiguiente, del personal que la integre y de los consultores que sean contratados con recursos del Proyecto. Como el coordinador será un funcionario de la CGC, su salario no formará parte de la contrapartida local. Entre tanto, los otros dos profesionales mencionados serán contratados especialmente para el Proyecto. El primero será responsable por los aspectos técnicos del Proyecto y por asegurar que haya un intercambio efectivo entre los consultores y el personal de planta de la CGC; y el segundo cuidará, principalmente, de los asuntos administrativos del Programa, incluyendo la documentación requerida por el Banco. El costo estimado del funcionamiento de 18 meses de la UEP es de US\$250.000. Dicha cifra excluye el salario del coordinador e incluye el costo de proveer las instalaciones físicas para la UEP y los consultores contratados, los cuales serán obligados a trabajar dentro de la CGC, a fin de garantizar que se integren sus trabajos con los del personal de planta y que los conocimientos sean absorbidos por los profesionales de la CGC.

F. Desembolsos, adquisición de bienes y contratación de servicios de consultoría

2.29 Los desembolsos de los recursos del FOMIN serán realizados de acuerdo con los procedimientos del Banco, y el primero de éstos estará condicionado a que el Ejecutor muestre evidencia que ha cumplido con las siguientes condiciones: (a) constituido la Unidad Ejecutora del Proyecto (UEP) antes mencionada; (b) designado los funcionarios que integrarán la UEP; (c) presentado un plan inicial de ejecución del Proyecto por componentes, que incluya como mínimo lo siguiente: (i) el cronograma semestral de actividades; (ii) términos de referencia definitivos de todos los consultores y estudios que serán contratados con recursos del Proyecto y de los funcionarios que serán contratados con recursos de contrapartida local, y (iii) un cronograma de incorporación de estos últimos funcionarios 2/. La CGC ha preparado un borrador de los términos de referencia para todos los componentes del Proyecto; dicho borrador ha sido revisado por el Equipo del Proyecto y la CGC ha acordado enviar la versión definitiva de todos los términos de referencia para la aprobación del Banco a más tardar el 11 de octubre de 1995.

2.30 El cronograma de ejecución del Proyecto será por un plazo de 18 meses y el plazo para desembolsos de recursos será de 24 meses, ambos períodos contados a partir de la vigencia del Convenio 2/. La UEP podrá solicitar que el Banco efectúe pagos directos por

1/ Ver convenio

2/ Ver Convenio.

concepto de la adquisición de bienes y servicios para el Programa, así como por la contratación de servicios de consultoría. La adquisición de bienes y contratación de servicios de consultoría que se describen en el Anexo III se efectuarán de acuerdo con los procedimientos del Banco.

- 2.31 Los recursos del Banco deberán ser utilizados exclusivamente para financiar porcentualmente las partidas que se muestran en el cuadro de costos de esta operación.

G. Supervisión

- 2.32 La ejecución de cada uno de los componentes del Proyecto requiere de una estrecha coordinación entre la UEP y el Banco. La supervisión del Banco será realizada mediante reuniones periódicas del especialista sectorial responsable de la Representación del Banco en Chile con el Ejecutor y el coordinador de la UEP, y a través de informes semestrales que deberán ser elaborados y sometidos al Banco por la CGC dentro de los 30 días siguientes al final de cada semestre. Dichos informes deberán incluir, entre otras, las siguientes informaciones: (i) resumen de las actividades ejecutadas durante el semestre concluido; (ii) grado de cumplimiento de los objetivos previstos en el Proyecto; (iii) dificultades encontradas durante la ejecución del Proyecto y medidas adoptadas para solucionarlas; (iv) recomendaciones relativas a cualquier redistribución de recursos entre los rubros presupuestales, sin cambiar la modalidad ni aumentar el financiamiento, y eventuales reprogramaciones de las actividades por dificultades encontradas, debiendo dichas recomendaciones ser aprobadas por la oficina del FOMIN y el equipo de proyecto; y (v) un plan de acción para el semestre siguiente. Además, los informes de los consultores y los informes preliminares y finales de los estudios específicos deben ser entregados al Banco para su revisión y aprobación en la ocasión de la conclusión de cada uno de ellos.
- 2.33 Dentro de los seis meses siguientes a la finalización del Programa, el Ejecutor presentará un informe final con un sumario de las actividades desarrolladas; el destino de los gastos realizados con recursos del FOMIN y de contrapartida; los resultados alcanzados; las decisiones adoptadas como consecuencia del Programa, y los resultados que se espera obtener a raíz de las mismas. Igualmente, en el Convenio de cooperación técnica se pactará la obligación del Organismo Ejecutor de presentar los estados financieros del Programa, dictaminados por auditores independientes, aceptables para el Banco y de acuerdo con normas de auditoría generalmente aceptadas.
- 2.34 Los gastos estimados para el funcionamiento de la UEP ascienden a US\$346.000 y serán financiados con recursos de la contrapartida local del Proyecto. Con la excepción del salario del coordinador, todos estos gastos de contrapartida son específicos al Proyecto y

representan gastos adicionales del gobierno chileno para su ejecución.

H. Viabilidad y riesgos

- 2.35 La operación está orientada a apoyar el Programa de Concesiones de Infraestructura del Gobierno Chileno, mediante el fortalecimiento de la CGC del MOP. Ello complementará los esfuerzos ya realizados por la CGC, dándole condiciones de examinar los temas problemáticos ya identificados. Asimismo, le brinda la colaboración del BID, los servicios de consultoría que precisa para dichas tareas y la capacitación que ha solicitado. La UESD y las otras tres unidades técnicas de la CGC tienen el personal requerido para coordinar, acompañar de forma participativa y absorber los resultados de los trabajos de consultoría y los estudios (párrafo 2.19).
- 2.36 La operación dará el soporte complementario necesario para resolver los problemas técnicos pendientes, y dará una mejor base para los debates políticos que vienen suscitando las propuestas de cambios en la legislación vigente para perfeccionar el proceso de concesiones.
- 2.37 Hay una firme resolución del Poder Ejecutivo de proseguir con el programa de concesiones. Asimismo, el Poder Legislativo ha colaborado con medidas constructivas que contemplan facilitar el proceso. Todavía, hay límites implícitos al proceso que son poco conocidos en el momento. Estos incluyen la imposibilidad del sector privado de realizar, por su cuenta, obras cuya recaudación es insuficiente para cubrir los costos de oportunidad de la concesionaria, y las dificultades de extender el cobro de peaje, fuera de algunos tramos específicos en una red de vías urbanas. La operación propuesta ayudará a la entidad encargada del proceso a identificar mejor las oportunidades y limitaciones inherentes a la concesión de infraestructura vial.

III. CUMPLIMIENTO DE LOS CRITERIOS DE ELEGIBILIDAD DEL PROYECTO

A. Criterios generales de elegibilidad del proyecto

- 3.1 El financiamiento del FOMIN para la ejecución del Proyecto de fortalecimiento del sistema de concesiones de Chile es compatible con el objetivo general del FOMIN, el cual es aumentar la inversión y participación del sector privado, con el fin de acelerar el crecimiento y desarrollo socioeconómico. Asimismo, la propuesta es compatible con los lineamientos del FOMIN para la Facilidad de Cooperación Técnica que definen la asignación prioritaria de los recursos de FOMIN para los proyectos que apoyan la ampliación de la inversión privada en el área de infraestructura.

B. Criterios de la facilidad para elegibilidad de proyectos

- 3.2 El Proyecto propuesto es también compatible con los criterios de elegibilidad de proyectos para la Facilidad de Cooperación Técnica, según el Artículo 3, Sección 2 (c), del Convenio del FOMIN, que establece que pueden otorgarse donaciones a los gobiernos para financiar servicios de asesoramiento requeridos para establecer o fortalecer las agencias regulatorias.

IV. COMPATIBILIDAD CON EL PROGRAMA DEL BANCO PARA EL PAIS

- 4.1 La cooperación técnica propuesta es consistente con las prioridades acordadas entre el país y el Banco. Se destaca, entre otras, la coherencia entre la prioridad del Gobierno y del Banco al apoyo gubernamental para la participación del sector privado en las inversiones en la infraestructura vial y portuaria. Se destaca, además, la prioridad al financiamiento del sector público que potencie la actividad privada y el fortalecimiento de la participación del sector privado mediante privatizaciones o concesiones en transporte y otros sectores, conjuntamente con el fortalecimiento de las instituciones públicas y de los marcos regulatorios del sector privado.

V. DISPONIBILIDAD DE LOS RECURSOS DE FOMIN

A. Modalidad de financiamiento

- 5.1 El Proyecto será financiado con recursos no reembolsables, de acuerdo con las siguientes consideraciones: (a) el Comité de Donantes declaró al país elegible para todas las modalidades de financiación del FOMIN, el 6 de Octubre de 1993; (b) en la Sección 3 del Memorándum de Elegibilidad del País se detalla el cumplimiento de Chile con los criterios de elegibilidad para la obtención de donaciones a nivel nacional; y (c) el Proyecto propuesto tendrá un impacto catalizador en las inversiones privadas en infraestructura, como lo requiere el Artículo 3, sección (a) del Convenio del FOMIN, en cuanto su objetivo es impulsar el proceso de incorporación del sector privado en el suministro de la infraestructura y la gestión de servicios de transporte. La validez de estos criterios fue confirmada por el Comité de Donantes en una reunión celebrada el 30 de marzo de 1994 (MIF/GN-23). Asimismo, la experiencia chilena con concesiones constituye un programa piloto de interés para otros países de la región y para el propio Banco. La contraparte chilena financia estudios sobre el tema que estará disponible para los interesados, y la CGC producirá por su cuenta, mediante la contratación de consultores independientes, una evaluación de la experiencia (véase la sección VI).

B. Asignación de recursos del FOMIN

- 5.2 La asignación de recursos del FOMIN para este Programa se justifica porque realza el apoyo del Banco a la política de incentivar las

inversiones privadas en el suministro y operación de la infraestructura de transportes. De modo específico: apoyará a la organización encargada de realizar todo el proceso de concesión de obras públicas; permitirá la realización de los trabajos indispensables con la rapidez requerida; y aumentará la calidad de varios productos en que el Banco posee experiencia específica.

VI. EVALUACION

- 6.1 Para garantizar un adecuado seguimiento del Proyecto y aprovechar sus resultados, se preparará un informe que incluya toda la experiencia chilena en el proceso de concesiones llevado a cabo por ese país. El ejecutor deberá presentar al Banco dicho informe para su aprobación cuatro meses después de la fecha del último desembolso de la operación propuesta. Este informe será preparado por consultores independientes contratados por el ejecutor con recursos de contrapartida local del Proyecto. Para ello, seis meses antes de la fecha del último desembolso de los recursos del Banco, el ejecutor deberá someter al Banco para su aprobación, los términos de referencia del informe y de los consultores que lo prepararán.

MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS (MOP)
PLAN DE CONCESIONES 1993-2000

PROYECTOS LICITADOS

(compromiso de licitación o licitados)

INVERSIÓN ESTIMADA

(en millones de dólares)

Túnel El Melón	25
Camino de la Madera	21
Acceso Norte a Concepción	170
Ruta 78, Santiago-San Antonio	95
Camino del Ripio	1
Camino Puchuncaví-Nogales	7
Acceso Aeropuerto CMB, Santiago	6
Aeropuerto de Iquique	4
Aeropuerto de Puerto Montt	5
<u>Subtotal</u>	334

PROYECTOS UNIDAD EJECUTIVA RUTA 5

Ruta 5, Los Vilos-Santiago	110
Ruta 5, Talca Chillán	117
Ruta 5, La Serena-Los Vilos	180
Ruta 5, Santiago-Talca	72
Ruta 5, Autopista Santiago-San Fernando	106
Ruta 5, Chillán-Collipulli	150
Ruta 5, Collipulli-Temuco	103
Ruta 5, Temuco-Río Bueno	100
Ruta 5, Río Bueno-Puerto Montt	138
<u>Subtotal</u>	1.076

PROYECTOS UNIDAD EJECUTIVA MEGAPROYECTOS

Autopista La Dormida y Ruta 68, Stgo-Valpo.	250
Ruta 57 CH, Santiago-Los Andes	70
Red Vial Cartagena-Quintay	40
Aeropuerto Carriel Concepción	8
Camino Penco-Talcahuano	6
Camino a Farellones	8
Camino Termas de Chillán	5
Camino a Corral	36
Defensas río Bío-Bío	33 *
Aeropuerto CMB, pasajeros nacionales	25
Zona Extraportuaria de Placilla	9
Aduana Los Andes	3

ANEXO I

Página 2 de 2

Complejo Aduanero Chacalluta	4 *
Aeropuerto El Loa	2 *
Aeropuerto La Florida	3

<u>Subtotal</u>	502
-----------------	-----

PROYECTOS UNIDAD EJECUTIVA CONCESIONES URBANAS

Ruta 78, Sector Ruta 5-Bifurcación Malloco	50
Avenida Circunvalación A.Vespucio	120
Avenida Costanera Norte	120
Eje Norte Sur Santiago	43
Avenida General Velásquez	50
Ruta 68, Río Mapocho-Las Rejas	10
Avenida Presidente Kennedy	20
Avenida Pie Andino, Sector Las Condes Ruta 5 Sur	110
Camino Sector Orbital Ruta 5	17
Avenida Isabel Riquelme-Rodrigo de Araya	52
Eje Las Industrias-La Serena	44
Anillo Dorsal, sector Alameda-Las Rejas-Departamental	40

<u>Subtotal</u>	753
-----------------	-----

GRAN TOTAL GENERAL	2.865
---------------------------	--------------

(*) Iniciativa Privada

RESULTADOS ESPERADOS

POMIN - FACILIDAD I - CHILE: FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA DE CONCESIONES DE OBRAS PUBLICAS		
Objetivo general del proyecto - Impulsar el proceso de incorporación del sector privado en el suministro de la infraestructura y la gestión de servicios de transporte.		
Objetivo específico del proyecto - Mejorar y expandir la capacidad de la Coordinación General de Concesiones, en particular, de la Unidad Ejecutiva de Supervisión y Desarrollo.		
Subprogramas	Actividades	Resultados esperados*
FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL	Contratación de Consultorías en las siguientes áreas: Financiamiento de Proyectos, Asuntos Legales, Medio Ambiente, Modelos de Transporte, Planificación Urbana, Sistema de Supervisión y Monitoreo y Desarrollo Informático.	Consultores contratados hasta 03/96 y trabajos concluidos hasta 02/97.
	Capacitación y Conocimiento de Experiencias Internacionales en las áreas de: Financiamiento, Gestión de Tránsito, Ingeniería Conceptual, Tarifación y Tecnologías de Cobro de Peaje y Gestión de Concesiones.	Cursos y talleres concluidos hasta 04/97.
	Adquisición de equipos de computación, softwares y equipos de comunicación para la Unidad Ejecutiva de Supervisión y Estudios y las unidades que supervisa.	Equipo adquirido e instalado hasta 03/96.
ESTUDIOS ESPECÍFICOS	Financiamiento de estudios e investigaciones específicas que ayuden a la CGC a mejorar la toma de decisiones y a optimizar el proceso de concesiones.	
	Estudios tarifación en la Ruta 5 con problemáticas locales	Informe concluido hasta 08/96.
	Estudio de optimización mecanismos de licitación	Informe concluido hasta 08/96.
	Estudios legales y de financiamiento	Informe concluido hasta 10/96.
	Estudio de esquemas de regulación	Informe concluido hasta 07/96.
	Estudio de proyección de demanda a través de métodos avanzados de econometría	Manual y software listos hasta 03/97.
	Estudio y simulación sistemas de cobro de peaje	Simulación e informe concluidos hasta 10/96.
	Estudio de concesiones portuarias	Informe concluido hasta 11/96.
	Estudio del Plan de Gestión Ambiental	Procedimientos generales listos hasta 12/96.
	Estudios de tarifación en concesiones urbanas	Informe listo hasta 12/96.
PROMOCION DE INVERSIONES	Dos Talleres Nacionales orientados al Sector Privado	Talleres efectuados hasta 04/97.
	Consultoría en desarrollo de una estrategia de promoción nacional e internacional del sistema de concesiones	Consultor contratado hasta 06/96 y trabajo concluido en 04/97.
	Material de difusión, folletería e impresión	Material producido entre 03/96 y 04/97.
	Organización de 4 misiones promocionales al exterior	Misiones efectuadas entre 06/96 y 04/97.

(*) A ser definido en la preparación del proyecto

CHILE
PROGRAMA DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA DE CONCESIONES DE OBRAS PÚBLICAS
PRESUPUESTO ESTIMADO - (en US\$)

ACTIVIDAD	FOMIN	LOCAL	TOTAL
SUBPROGRAMA A - FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL			
1. Servicios de consultoría			
1.1 Consultoría en financiamiento de proyecto	96.000		96.000
1.2 Consultoría en asuntos legales	36.000		36.000
1.3 Consultoría en medio ambiente	36.000		36.000
1.4 Consultoría en modelos de transporte	77.000		77.000
1.5 Consultoría en planificación urbana	60.000		60.000
1.6 Consultoría en sistemas de supervisión y monitoreo	180.000	50.000	230.000
1.7 Consultoría en desarrollo informático	100.000	70.000	170.000
2. Capacitación y conoc. experiencias internacionales			
2.1 Capacitación 40 profesionales y 40 privados	50.000	30.000	80.000
2.2 Invitación de expertos internacionales	100.000	90.000	190.000
2.3 Conocimiento de otras experiencias latinoamericanas	40.000	40.000	80.000
3. Equipamiento			
3.1 25 computadoras PC 486 DX 66 MHZ 300 KB	75.000		75.000
3.2 10 impresoras Laser Jet	7.000		7.000
3.3 Equipamiento para computadores	10.000		10.000
3.4 Fotocopiadora y 2 proyectores transparencias	7.000		7.000
3.5 Scanner, plotter y data show	24.000		24.000
Subtotal Subprograma A	898.000	280.000	1.178.000
SUBPROGRAMA B - ESTUDIOS ESPECIFICOS			
Estudios tarificación con problemáticas locales	50.000	20.000	70.000
Estudios de optimización mecanismos de licitación	30.000	10.000	40.000
Estudios legales y de financiamiento	12.500	12.500	25.000
Estudios esquemas de regulación	12.500	12.500	25.000
Estudios proyección de demanda	40.000	30.000	70.000
Estudio y simulación sistemas de cobro de peajes	70.000	130.000	200.000
Estudio mecanismos de concesiones de puertos	15.000	15.000	30.000
Estudio Plan de Gestión Ambiental	20.000	20.000	40.000
Estudio de tarificación en concesiones urbanas	25.000	25.000	50.000
Subtotal Subprograma B	275.000	275.000	550.000
SUBPROGRAMA C - PROMOCION DE INVERSIONES			
Dos cursos nacionales orientados al sector privado	40.000	10.000	50.000
Consultor en desarrollo estrateg. promoc. nac. e intern.	100.000	100.000	200.000
Material de difusión, folletería e impresión	75.000	50.000	125.000
Organización cuatro misiones promoción al exterior		86.000	86.000
Subtotal Subprograma C	215.000	246.000	461.000
COORDINACION DEL PROGRAMA			
Primer profesional de apoyo al Programa		72.000	72.000
Segundo profesional de apoyo al Programa		48.000	48.000
Secretaria del Programa		18.000	18.000
Otros 1/		112.000	112.000
Subtotal		346.000	346.000
Evaluación: Informe Ex-post	-	96.000	96.000
IMPREVISTOS	80.000	185.000	265.000
TOTAL	1.468.000	1.332.000	2.800.000

1/ 26% del valor de US\$430.000 de alquileres, remodelac. ofic. y adquis. muebles específicos al proyecto.

PROYECTO DE RESOLUCION

CHILE. COOPERACION TECNICA NO REEMBOLSABLE PARA
EL PROYECTO DE FORTALECIMIENTO DEL SISTEMA
DE CONCESIONES DE OBRAS PUBLICAS

El Comité de Donantes del Fondo Multilateral de Inversiones

RESUELVE:

1. Autorizar al Presidente del Banco Interamericano de Desarrollo o al representante que él designe, para que en nombre y representación del Fondo Multilateral de Inversiones, proceda a formalizar los acuerdos necesarios con la República de Chile y a adoptar las medidas pertinentes para la ejecución del plan de operaciones a que se refiere el documento MIF/AT- sobre cooperación técnica para el proyecto de fortalecimiento del sistema de concesiones de obras públicas.
2. Destinar para fines de esta resolución hasta la suma de US\$1.468.000, con cargo a los recursos de la Facilidad de Cooperación Técnica del Fondo Multilateral de Inversiones.
3. Establecer que la suma anterior sea otorgada con carácter no reembolsable.