

Infraestructure & Projects: Public-Private Partnerships

TAG: la injusticia social de una exención de pagos o “perdonazo” a los peajes

Tradicionalmente, se pensó que la producción de bienes públicos como la infraestructura, era una tarea que correspondía directamente al Estado, quien debía financiar las obras mediante la extracción de rentas a los ciudadanos (impuestos). De este modo, a la finalidad redistributiva y solidaria que debe cumplir el Estado, se adicionaba la función de producir bienes públicos mediante un complejo –y muchas veces extenuado– aparato burocrático.

Lo anterior, que a simple vista no parece nocivo, puede generar una pérdida del bienestar para la ciudadanía en el largo plazo, ya que los recursos públicos destinados a la producción de esos bienes (infraestructura), se restan de la producción de otros bienes socialmente más relevantes y urgentes (educación, salud, pensiones). Esto es lo que la economía denomina costo alternativo, es decir, por hacer autopistas, se debe aplazar la expansión de la red de agua potable o alcantarillado en localidades rurales del país.

En virtud ello, surgieron las asociaciones público-privadas como un instrumento de política pública. Mediante este negocio jurídico, el Estado encarga a un particular la construcción de una obra pública, quien a su vez se paga con cargo a flujos futuros y siempre que cumpla con las condiciones acordadas previamente con la Administración.

El Estado utiliza diversos mecanismos de licitación para asignar, competitivamente, el derecho de concesión de la obra a los interesados: **a)** el precio más bajo para los usuarios directos, en aquellos casos donde la tarifa es suficiente para financiar la construcción y su operación (autopistas); **b)** el monto más bajo en los respectivos subsidios –cuando no existe la posibilidad de cobrar tarifa a los usuarios o resulta insuficiente, pero existen buenas razones para optar por este modelo– que el Estado entregará para su ejecución y operación (hospitales) y, **c)** compartir con el Estado el mayor porcentaje de ingresos posible (aeropuertos).

AYLWIN
MATT A



Alexander Kliwadenko
Richaud
akliwadenko@aylwin.cl

Aun así, no siempre resulta eficiente que la producción de bienes públicos quede en manos de privados. Es necesario analizar cada proyecto en detalle e identificar si las obras pueden ser financiadas por quienes las emplean o si el financiamiento desde el Estado permite realmente liberar recursos para usos moralmente más relevantes, entre otros beneficios posibles.

Ahora bien, es difícil exagerar la importancia social de este mecanismo en ámbitos como el de las **autopistas**. Desde el punto de vista de la eficiencia, es mejor que las carreteras sean financiadas con cargo a quienes las emplean y no, en cambio, con cargo a rentas generales. Cuando los costos de las obras no se internalizan en los usuarios, habrá ciudadanos que contribuyen a la obra y que no estarán nunca en condiciones de utilizarla, perjudicándose de este modo la justicia social a la que debe apuntar el diseño institucional.

Por lo anterior, no existe espacio para iniciativas que buscan establecer privilegios de exención de pagos, perdonazos o descuentos para quien incumplen con su obligación de pagar el peaje. En especial, cuando esos pocos suelen ser quienes más utilizan y dañan infraestructura que pertenece a todos los chilenos.



Practice Area News

Importante fallo de la Corte de Apelaciones de Santiago. La CA de Santiago rechazó la queja presentada por el CDE en el caso Aeropuerto de Santiago (Rol N°8.240-2024), reafirmando un importante precedente que surgió en el caso Plaza de la Ciudadanía, queja rechazada por la misma Corte (Rol 17.504 2024). Pese a las diferencias, en ambos casos se reconoce que eventos extraordinarios (hechos sobrevinientes) como la pandemia y el “estallido social”, afectaron el equilibrio económico de los contratos.

Impugnada en el Tribunal de Contratación Pública la licitación ID 2216-27-0124 para la contratación del servicio de consultoría para el “Proyecto Ferroviario Tren Valparaíso – Santiago”. Se ha solicitado al Tribunal declarar la ilegalidad de las actas de apertura y de evaluación, retrotrayendo el proceso al momento de apertura de las ofertas técnicas, debido a una serie de ilegalidades presentadas durante el proceso de licitación del servicio de consultoría para el “Proyecto Ferroviario Tren Valparaíso – Santiago”, en especial respecto al Ord. N°5, de la Comisión Evaluadora de dicha licitación, de 29 de abril de 2025.

Congreso despacha a ley proyecto que mejora la seguridad en autopistas. Congreso despachó a ley el proyecto que busca que las concesionarias de autopistas aumenten sus estándares de seguridad, para impedir la comisión de delitos en su infraestructura.

MOP aplazó el proceso de licitación de la desaladora en Coquimbo. La Dirección General de Concesiones del MOP aplazó el proceso de licitación en desarrollo de la desaladora para la Región de Coquimbo con el objetivo de “favorecer una licitación robusta y altamente competitiva”, señaló el organismo.

In the Firm

• Reconocimientos

Destacamos en el ranking Leaders League en *Dispute Resolution*, *Environmental Law* y *Compliance*, y en Best Lawyers en *Construction Law*. Además, recibimos el Reconocimiento al Compromiso con la Integridad 2024 de Fundación Generación Empresarial.

• Conversaciones de Compliance

Lanzamos un ciclo de charlas con expertos del sector: Raimundo Allende (**SQM**), Patricia Estada (**AES Andes**) y Gabriela Obregón (**SAESA**).

AYLWIN
MATT A