



Universidad de Concepción
Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
Escuela de Derecho

**DETERMINACIÓN DEL VÍNCULO JURÍDICO EXISTENTE
ENTRE CONCESIONARIO Y USUARIO DE OBRA VIAL
CONCESIONADA Y APLICACIÓN DE LA LEY 19.496.**

Memoria para optar al grado de Licenciado en Ciencias Jurídicas y Sociales.

Autor: Felipe Gallardo Toledo
Profesor Guía: Eduardo Jury Santibáñez

Ciudad Universitaria, Enero de 2014.

INTRODUCCIÓN

La realidad nacional, a comienzos de los años noventa, era la de un país con un importante déficit en infraestructura pública, siendo precisamente las obras viales uno de sus puntos más precarios. Resultaba un desafío urgente para el Gobierno de turno realizar esfuerzos en el corto plazo para mejorar tal situación, con el objeto de lograr los estándares de infraestructura vial correspondientes a países desarrollados.

Según un informe realizado por el Ministerio de Obras Públicas sobre el Sistema de Concesiones en Chile entre los años 1990 y 1993¹, el diagnóstico de la situación de infraestructura a los inicios de la década de los noventa, compartido por todos los sectores de la vida nacional, nos muestra un importante déficit valorado en US\$ 11.000 millones, el cual constituía un obstáculo objetivo al crecimiento económico del país y no se correspondía con los estándares de vida alcanzados por la población y la industria nacional. Pero no solamente este déficit representaba un obstáculo al crecimiento, sino que el estado actual de la misma significaba pérdidas de competitividad, que según la Cámara Chilena de la Construcción alcanzaban a la suma de US\$ 1.710 millones anuales.

Sin embargo, la situación descrita en el párrafo anterior resultaba ser menos auspiciosa a la hora de seguir revisando cifras. A comienzos de esta época, nuestro país contaba con una red vial de casi 80.000 kilómetros, de los cuales, se encontraban pavimentados aproximadamente, 9.000. Este número apenas equivalía al 11,5% del total, mientras que el resto de los caminos eran simplemente de ripio o, en su defecto, de tierra².

El presente político que vivía Chile en aquellos años resultó ser de notable trascendencia para trazar las directrices del futuro de autopistas, carreteras y puentes. Se necesitaba dar fuertes señales de confianza a la comunidad internacional, y un importante

¹ MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS REPÚBLICA DE CHILE, Sistema de Concesiones en Chile 1990-2003, junio 2003, En: <<http://www.mop.cl/CentrodeDocumentacion/Documents/Concesiones/Sistema%20de%20Concesiones%20en%20Chile%201990-2003.pdf>> [visitado el 26/07/2013].

² BARRALES BETANCOURT y VARGAS GALLEGOS, Sistema de concesiones de obras públicas, solución de conflictos e introducción de los dispute boards o paneles de expertos, Tesis Universidad de Chile. Santiago 2012, p.8.

signo de fortaleza democrática podía ser la forma en que llevaría Chile sus proyectos económicos por medio de la creación de lazos y asociaciones con el mundo privado. El desarrollo de experiencias positivas en este sentido en el plano interno conllevaría una inversión extranjera sostenida con el paso de los años, resultando ser además un instrumento para mejorar la percepción-país en el mundo.

Con todo, no sólo se perfilaba como un importante problema la precaria realidad de nuestra red vial, sino que además el abultado gasto público que involucrarían los distintos proyectos a ejecutarse en todo el país, resultaban ser un obstáculo aun mayor. Una inversión íntegra y directa proveniente de arcas fiscales dejaría de lado el financiamiento y consecuencial desarrollo de políticas públicas primordiales de carácter social. Bajo este escenario, surgía el denominado "Sistema de Concesiones de Obras Públicas" como la gran solución a las dificultades planteadas.

Cano Melendez define la Concesión como “un acto administrativo público, por medio del cual el Estado, llamado concedente, faculta al particular, llamado concesionario, para que administre y explote en su provecho, en forma regular y continua, pero por tiempo determinado, bienes del dominio público o servicios públicos, en vista de satisfacer un interés colectivo, mediante una ley preconcebida y un contrato formulado entre las partes”.

La Concesión corresponde al mecanismo más usado dentro de la gestión indirecta de servicios públicos. En este sentido, es posible distinguir en el marco de la provisión de bienes o servicios públicos, dos formas o procedimientos: la directa por el Estado, por medio de sus distintos servicios públicos sean éstos de carácter centralizados o descentralizados; y la indirecta, donde como ya advertimos se encuentra inserta la Concesión, y en donde el rol del sector privado se refleja en la provisión o gestión del servicio, conservando no obstante el Estado su titularidad.

De esta manera, el sector privado asume un papel innovador y explosivo, el cual queda de manifiesto en los numerosos proyectos que ejecutó entre los años 1994 y 1999, en el contexto del ya aludido Sistema de Concesiones de Obras Públicas. Por medio de la inversión privada se llevaron a cabo, entre otros, los siguientes proyectos: la autopista de La Serena a Puerto Montt con unos 1.500 Kms. en 8 concesiones, Nueva Ruta 78: Santiago-