

"Democracia Política y Económica y La Vía Chilena al Socialismo".
Antonio García Varela, Junio 2011

ENSAYO III

**COSTANERA NORTE,
UN CASO DE CONCESIONES DE AUTOPISTAS**

COSTANERA NORTE, UN CASO DE CONCESIONES DE AUTOPISTAS

INTRODUCCIÓN

La llamada "Costanera Norte" es la autopista que permite salir desde el aeropuerto de Santiago y, después de veinte minutos de hermosas perspectivas y de ser sepultado en un túnel de siete kilómetros, aparecer de pronto en medio de lo que llaman "Santiago Manhattan", un sector de hoteles y edificios de oficina con fachadas de vidrio que reflejan el cielo y la cordillera entre amplias avenidas de gran actividad comercial.

Al igual que muchas otras, tantas que se puede afirmar que fueron una revolución en la vialidad del país, la Costanera Norte fue construida bajo el Sistema de Concesiones, el mayor orgullo de Lagos, el modelo de negocios que dotó a Chile de una red de carreteras propia del primer mundo.

La teoría tras las concesiones de autopistas establece que si el estado no tiene recursos para construirlas es suficiente que encomiende la tarea a un inversionista privado, llamado concesionario, quien la construirá de su propio bolsillo, con una pequeña ayuda de sus amigos los bancos y sin que el estado deba desembolsar nada.

El concesionario luego cobra un peaje que va goteando en su bolsillo hasta que recupera el costo de la obra y los intereses, o costo del dinero, y que incluso le permite recibir la utilidad razonable que espera de su inversión.

Por ejemplo, en el caso de la Costanera Norte, autopista de 42 kilómetros de longitud, el concesionario invirtió CIENTO VEINTE (120) millones de dólares; el estado, que según el modelo de negocios no tendría que haber invertido nada, aportó SEISCIENTOS CINCUENTA (650) millones de dólares; y, finalmente, los peajes permitirán al concesionario recibir VEINTE MIL SETECIENTOS (20.700) millones de dólares en el período de treinta años que dura la concesión¹.

El empresario invierte CIEN y recibe VEINTE MIL SETECIENTOS MILLONES DE DÓLARES.

Sin duda Lagos y su círculo de hierro, la mayor parte de los cuales fueron sometidos a proceso por corrupción gracias a los papeles que dejó Daniel el descuartizado y se salvaron de la cárcel gracias a la prescripción ilegítima de sus delitos, son sujetos que saben de concesiones.

A pesar de las apariencias, las concesiones de autopistas pueden ser una excelente herramienta para dotar a un país de la red vial indispensable para su desarrollo.

Si el sistema será beneficioso para el país o significará una injusta y pesada carga durante varias generaciones, dependerá de la honestidad de sus gobernantes.

HECHOS RELEVANTES

Las principales características de esta Concesión fueron:

1. Se licitó una obra para luego construir otra muy distinta, lo que permitió a las partes renegociar los precios a puertas cerradas.
2. Se incluyeron en la Concesión, sin licitación, cuatro kilómetros de autopista y grandes obras de manejo de aguas lluvia.
3. Se contrató con un Consorcio cuya empresa líder tenía una trayectoria de negocios turbios e incumplimiento.
4. Se construyó, en país sísmico, una autopista de alto tráfico a lo largo del lecho y bajo él, de un río torrencial con historial de fuertes crecidas. Se crearon así condiciones para una catástrofe.
5. El trazado en túnel no cumple con normas internacionales de seguridad en el tráfico.
6. Se aplican tarifas tan altas y un régimen de ajuste de tarifas tan exagerado que el contratista ha demorado menos de tres años en recuperar la inversión.
7. Para el Concesionario, la rentabilidad sobre la inversión oscilara entre DOS MIL CIEN (2.100 %) Y TRES MIL SEISCIENTOS POR CIENTO (3.600 %)
8. Se permite a la Concesionaria cobrar multas por no pago de peaje equivalentes a cuarenta (40) veces la tarifa normal. Las multas constituyen ingreso de la Concesionaria. Son las multas más elevadas que ha conocido Chile y las únicas que no son en beneficio del estado o en las que éste no recibe participación.
9. Se aplican tarifas más altas en horas de congestión: el usuario paga más cuando la autopista no le presta el servicio que espera. Parece lógico pensar que la tarifa que se paga es a cambio de los beneficios que procura el uso de la autopista. Uno de ellos, quizás el fundamental, es trasladarse con expedición. Si la vía no está expedita, si la autopista no cumple esa parte de su cometido, bien pudiera pensarse en una disminución de la tarifa para que el usuario sea de algún modo compensado por no haber recibido el servicio contratado. Pues en Chile no es así. Si la vía no está expedita, el usuario es castigado: debe pagar una tarifa más alta. El usuario pierde tiempo en la congestión y paga una prima por perder su tiempo. Por su parte, el que presta el servicio tiene derecho a cobrar más cuando no presta el servicio en forma satisfactoria. Al concesionario le conviene que la autopista esté congestionada. Se desincentiva la inversión: el concesionario no invertirá en obras que contribuyan a descongestionar, pues no le conviene.

“Democracia Política y Económica y La Vía Chilena al Socialismo”.

Antonio García Varela, Junio 2011

10. Se agregó a la obra concesionada una autopista construida por el Estado muchos años antes, la que por décadas había sido usada en forma gratuita. Con la Costanera Norte el chileno comienza a pagar por el uso de una vialidad que le pertenecía, que se construyó con su dinero pues ya la había pagado con sus impuestos, y que no fue objeto de mejoramiento alguno.

11. Las tarifas se han ajustado cada año, en promedio, en alrededor de un 12% en dólares, lo que representa seis veces el aumento implícito convenido en las bases originales de la concesiónⁱⁱ, que es de alrededor de un 2% interanual.

Estas paradojas solo tienen un explicación: las partes se han concertado para esquilmar al usuario. Lo grave es que una de las partes (la unidad de concesiones) además ha traicionado al usuario, por cuanto, siendo su representante, ha actuado en perjuicio de éste.

LA OBRA

La Costanera Norte es una autopista de doble calzada, de dos pistas cada una, de alrededor de 42 kilómetros de longitud, que cruza Santiago en dirección Este - Oeste.

Arranca al pie de la cordillera, en Las Condes, pasa por el centro de la ciudad un kilómetro al norte de la Plaza de Armasⁱⁱⁱ, bordea el aeropuerto internacional de Santiago y termina algo más adelante, en la ruta 68, principal autopista que une la capital, Santiago, con Valparaíso, puerto de curiosa tradición y con Viña del Mar, ciudad balneario que conforma con Valparaíso una urbe de un millón de habitantes.

Las empresas constructoras que integraron el Consorcio responsable de la obra y de la Concesión fueron la italiana (70%) y las chilenas Tecsa y Fe Grande.

PECULIARIDAD Y RIESGOS DE LA OBRA

La Costanera Norte atraviesa el centro de la ciudad convertida en un túnel de seis pistas, de casi 7 kms. de longitud, con pendientes, curvas pronunciadas y algunos empalmes de entrada y salida de vehículos dentro del túnel que corre a lo largo del lecho del río Mapocho, por debajo de éste.

El Mapocho es un río de régimen torrencial^{iv}, habitualmente poco caudaloso, aunque excepcionalmente experimenta gigantescas crecidas con ocasión del deshielo de la cordillera.

La ciudad, al igual que todo el país, es de carácter sísmico: sufre temblores y, ocasionalmente, terremotos.

Esta solución de atravesar el centro de la ciudad por debajo del lecho del río no estaba prevista en el diseño original de la autopista, se improvisó en corto plazo y fue aprobada por las autoridades chilenas con notable expedición.

La solución específica, un túnel sinuoso con pendiente y empalmes, ubicado bajo el lecho de un río que experimenta crecidas y emplazado en una ciudad que sufre terremotos, fue dura y largamente criticada por los expertos y dio lugar a diversos recursos de legales que fueron rechazados por las cortes superiores, obedientes del poder ejecutivo.

Las principales objeciones:

1. Curvas tan pronunciadas permiten una visibilidad insuficiente para la velocidad del tráfico.
2. Dichas curvas, unidas a la pendiente de la autopista y a la entrada y salida de vehículos que ingresan o la abandonan por empalmes que ocasionalmente se congestionan, configuran una situación de alto riesgo vehicular que en caso de un accidente importante puede verse agravada por el efecto de alto horno que se produce en los túneles, efecto que ha dado lugar a grandes tragedias.^v
3. Una eventual falla sísmica del túnel podría causar que las aguas del río lo inundaran, lo que determinaría que los usuarios quedarán sumergidos y sin posibilidad de escape.

COSTOS, INVERSIONES E INGRESOS^{vi}

La obra, propuesta al país en 1998 con un costo estimado de 200 millones de dólares, entró en operación parcial en el año 2004, quedó totalmente operativa en el 2006 y tuvo un costo total de MIL SESENTA MILLONES DE DÓLARES (USD 1.060).

El aumento de costo se fue dando a conocer paulatinamente:

“La construcción de la Costanera Norte - que busca mejorar el tránsito entre las zonas oriente y poniente de Santiago- durará dos años y medio y costará US\$ 300 millones”.^{vii}

“La sociedad concesionaria Costanera Norte, que construirá un nuevo eje oriente-poniente para Santiago, pedirá un permiso provisional que le permita intervenir el río Mapocho a partir de septiembre, aun cuando el Gobierno no haya terminado de evaluar el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) del proyecto, avaluado en US\$ 335 millones.”^{viii}

El costo final, según cifras de gobierno, fue el siguiente.

RESUMEN DE COSTOS COSTANERA NORTE	
	US\$
Inversión total en obras	632,101,700
Indemnizaciones a la concesionaria	46,176,724
Cambios de servicios	53,912,005
Expropiaciones según web MOP	27,619,495
Expropiaciones ribera Vitacura	300,000,000
INVERSION TOTAL REAL	1,059,809,923.67

Cuadro Num.1

APORTE DEL ESTADO

Cuando recién empezaban a ponerse de manifiesto las diferencias entre las promesas del gobierno y las realidades derivadas del manejo que se hacía de su proyecto estrella, la organización ciudadana "Ciudad Viva" denunciaba:

"La razón de ser de una "concesión" es que la inversión la hagan los privados, liberando recursos del estado para otros propósitos. En Septiembre de 1999, ante la Comisión de Transporte y OO.PP. de la Cámara de Diputados, el ex Jefe de Concesiones del MOP (actual Ministro de OO.PP) aseguró a los diputados que el Estado obtendría entre US\$60 y US\$70 millones por otorgar la concesión, y que eso financiaría casi totalmente el aporte estatal al proyecto. (En ese entonces el Estado invertiría US\$80 millones). La licitación entregó US\$ 12 millones al Estado, y el aporte Estatal subió a US\$120 millones. Un resultado vergonzoso. Otro compromiso violado."^{ix}

En pocas palabras el Estado vendió la idea de que podría construir esta obra sin invertir nada.

La realidad "aparente", ya muy lejana de esta promesa, es que esta inversión fue financiada en un 62% por el estado de Chile y en un 38% por la Concesionaria:

PARTICIPACIÓN APARENTE EN EL FINANCIAMIENTO DE LA OBRA			
Item	Concesionaria US\$	Estado US\$	Total US\$
Inversión total en obras	404,404,011	227,697,659	632,101,700
Participación aparente (%)	63.98	36.02	
Indemnizaciones a la concesionaria		46,176,724	46,176,724
Cambios de servicios		53,912,005	53,912,005
Expropiaciones segun web MOP		27,619,495	27,619,495
Expropiaciones ribera Vitacura		300,000,000	300,000,000
INVERSION TOTAL REAL	404,404,011	655,405,883	1,059,809,924
Participación (%)	38.16	61.84	

Cuadro Num.2

Y estas cifras oficiales que dan por tierra con cualquier argumento en pro de haber concesionado esta obra, son nada comparadas con la realidad "real".

En efecto, un análisis más detallado indica que la inversión real efectuada por la Concesionaria fue de 120 millones de dólares, aunque la del Estado en efecto fue de 655 millones de dólares, como muestra el Cuadro anterior.

De modo que se concesiona por 30 años una obra nueva y otra existente por cuyo uso antes gratuito ahora habrá que pagar, a cambio

de una inversión total en la que el inversionista puso un 15% y el Estado puso el 85% restante.

INVERSION EFECTUADA POR EL CONCESIONARIO

Considerando que la obra comenzó realmente el 2001, que la Concesionaria colocó bonos por 267 millones de dólares en diciembre de 2003, lo que fueron comprados por las AFP, y que de esta fecha en adelante el flujo de caja de la concesionaria fue siempre positivo^x, se concluye que la inversión efectivamente realizada por la Concesionaria es igual al costo de la obra efectivamente pagado a terceros hasta diciembre de 2003.

Esta cifra se determina en forma aproximada así:

- a. Avance real de las obras a diciembre 2003: 55% (en Abril 2004 Ricardo Lagos declara que el avance es 60%)
- b. Valor nominal de la obra ejecutada y financiada por la Concesionaria: 55% de 404 millones de USD. Esto es: 222 millones de dólares.
- c. Parte de valor en “b” que corresponde a costos y gastos: 80%^{xi} de 222 millones de dólares. Esto es: 178 millones de dólares.
- d. Parte de valor en “c” efectivamente pagado a terceros: 60%^{xii} de 178 millones de dólares. Esto es: 106 millones de dólares.

Todo apunta a que el monto invertido por la concesionaria hasta Diciembre de 2003 es de alrededor de 106 millones de dólares. A ello se deben agregar los 12 millones de dólares que debió pagar a Estado de Chile de acuerdo a la oferta de licitación de Diciembre 2000.

Esto llevaría la inversión real efectuada por la Concesionaria a 118 millones de dólares.

Para simplificar las cuentas, supondré que la inversión efectivamente realizada alcanzó en su punto máximo, en Diciembre 2003, a 120 millones de dólares.

RENTABILIDAD DE LA INVERSION PARA EL CONCESIONARIO

A cambio de esta inversión de 120 millones de dólares, subsidiada por el estado con 650 millones de dólares, la Concesionaria tuvo ingresos por 191 millones de dólares tan solo entre los años 2005 (9 meses de operación) y 2008, según cifras oficiales del MOP.

Se han calculado los ingresos que obtendrá la Concesionaria en los 30 años de operación de la concesión, después de:

- a. pagar lo que le corresponde compartir con el estado de los ingresos que excedan la Banda Superior de Ingresos
- b. costos y gastos de mantenimiento y operación de la vía concesionada
- c. el repago de los bonos aceptados por las AFP

Hecho este cálculo y los análisis financieros que de él se derivan para en dos de los muchos escenarios posibles, se llega a las siguientes conclusiones:

ESCENARIO 1. El gobierno mantiene el aumento interanual de tarifas que ha venido aplicando hasta el año 2009 inclusive: un 12%. Los resultados serán los siguientes^{xiii}:

La Concesionaria, a cambio de una inversión de 120 millones de dólares, tendrá ingresos netos^{xiv} por 27.000 millones de dólares.

El valor presente de estos ingresos, descontados al 8% anual y calculado a diciembre 2003 fecha de máxima inversión del concesionario, es de 3.990 millones de dólares.

Esto significa que el Concesionario invierte 120 millones de dólares para recibir un flujo de 20.700 millones de dólares que, en términos financieros representa obtener ese mismo día un monto neto de 3.990 millones de dólares.

Su rentabilidad sobre la inversión es del TRES MIL SEISCIENTOS POR CIENTO (3.600 %).^{xv}

ESCENARIO 2. El gobierno reduce gradualmente el aumento interanual de tarifas^{xvi}, manteniéndolo por encima de la inflación.

La Concesionaria tendrá ingresos netos, por un monto de 14.234 millones de dólares.

El valor presente de estos ingresos, descontados al 8% anual y calculado a diciembre 2003 fecha de máxima inversión del concesionario, es de 2.524 millones de dólares.

En este escenario, el Concesionario invierte 120 millones de dólares para recibir un flujo de 20.700 millones de dólares que, en términos financieros representa obtener ese mismo día un monto neto de 2.524 millones de dólares.

Su rentabilidad sobre la inversión es del DOS MIL CIENTO SETENTA POR CIENTO (2.170 %).^{xvii}

RENTABILIDAD ADICIONAL DERIVADA DE LA CONCERTACIÓN^{xviii}

La asombrosa rentabilidad a que me he referido no considera un hecho probable como es que la mayor parte de las obras que conforman la Costanera Norte hayan sido pagadas con sobreprecio; esto es, que se hayan pagado a precios por encima de los que el Estado habría tenido que pagar en caso de haber licitado las obras conforme a derecho.

Afirmo que es probable que se hayan pagado sobreprecios porque:

- a. Parte de las personas que actuaron, en representación del Estado, en la negociación de los nuevos precios graciosamente concedidos al Concesionario fueron condenados por estar incursas en hechos de corrupción.
- b. El contrato no se administró en forma ajustada a derecho:

b1. Se modificó parte sustancial del trazado, violando las bases de licitación y conviniendo nuevos precios a puertas cerradas.

b2. Se agregó graciosamente a la Concesión una prolongación de cuatro kilómetros para hacerla llegar hasta la Ruta 68.

PREMIOS EN LUGAR DE MULTAS POR ATRASO

La obra se contrató en Febrero de 2000 con un plazo de ejecución de 900 días; esto es, hasta septiembre de 2002.

En enero 2001 se acordó que la autopista *"irá bajo el río Mapocho"*^{xxix}

En Diciembre 2002, gobierno y concesionaria declaran un avance del 25%. Se agregan a la concesión 4.5 kms de autopista y se conviene que la obra se terminará en Diciembre 2004: *"La extensión tendrá un costo de US\$14 millones, los que serán recuperados vía pago de peajes....los 43,2 kilómetros estarán listos a fines del 2004."*^{xxx}

En Abril 2004 declaran un avance del 60%: *"Un 60% de avance presenta la construcción de la Costanera Norte, señaló el Presidente Ricardo Lagos... La primera etapa de la obra se entregará en octubre de este año, y el total de la construcción en el 2005."*^{xxxi}

Y así se concedieron prórroga tras prórroga hasta que entró en operación definitiva en Noviembre 2006, dos años después de lo previsto, atraso equivalente a un 70% del plazo de ejecución de los trabajos.

El Concesionario, en vez de ser multado por sus atrasos, recibió indemnizaciones por 46 millones de dólares^{xxii}.

SOBREPREGIO DE MAS DE 300 MILLONES DE DOLARES

El costo directo de la obra, según las cuentas de la Unidad de Concesiones fue:

COSTO DIRECTO DE LA OBRA			
Item	Concesionaria US\$	Estado US\$	Total US\$
Inversión total en obras	404,404,011	227,697,659	632,101,700
Indemnizaciones a la concesionaria		46,176,724	46,176,724
COSTO DIRECTO DE LA OBRA	404,404,011	273,874,383	678,278,424

Cuadro Num.3

El justiprecio a pagar en esos días por una autopista de las características de la Costanera Norte era 300 millones de dólares^{xxiii}.

Si se supone que la Concesionaria debió haber obtenido a una rentabilidad del 15% sobre la inversión financiera, se concluye que el precio máximo de Concesión debió haber sido 345 millones de dólares.

"Democracia Política y Económica y La Vía Chilena al Socialismo".

Antonio García Varela, Junio 2011

Se determina así que de los 678 millones convenidos y pagados, 345 corresponden a justiprecio, en tanto el resto, la cantidad de 333 millones de dólares, constituyen sobreprecio o factura por corrupción. Estos 333 millones necesariamente deben haberse repartido entre el Concesionario y los representantes del Estado.

Una modalidad normal es que el contratista deje a los operadores entre el 10 y el 20% de los dineros mal habidos, de modo que se debe estimar que los administradores de esta Concesión recibieron al menos 33 millones de dólares por causar al país un daño de 27.000 millones de dólares, que es lo que los usuarios pagaremos durante treinta años si las tarifas aumentan menos vorazmente de lo que han hecho hasta ahora.

SE ENTREGO LA CONCESION A EMPRESA CON MALOS ANTECEDENTES.

Al igual que en el caso de otras concesiones, la Costanera Norte fue encomendada a un Consorcio cuya empresa líder, la italiana "Impregilo" tenía una escabrosa reputación.

Que se haya contratado con Impregilo una obra de esta magnitud es inaceptable vista la larga trayectoria de problemas legales y hechos de corrupción en que esta empresa se había visto involucrada.^{xxiv}

Que se haya convenido modificar el trazado de la autopista para meterla bajo un río, generando una importante reformulación económica del contrato, es ilegal porque contraviene disposiciones de contratación de obras públicas y las propias bases de licitación.

Que se haya encomendado a una empresa irresponsable construir bajo el lecho de un río y en un país sísmico una autopista de alto tráfico es un acto de negligencia del gobierno de Lagos que muchos especialistas denunciaron en forma oportuna y reiterada.

La destrucción del hospital San Salvatore, de L´Aquila, por el terremoto que sacudió el Abruzzo italiano en abril 2009 constituye una más de muchas evidencias de que a Impregilo que no se le pueden confiar trabajos de alto riesgo.^{xxv}

DESPUES DE ADJUDICADO EL CONTRATO, EL CONCESIONARIO PROPUSO CONSTRUIR UNA OBRA DISTINTA DE LA CONTRATADA, Siete meses después de habersele otorgado la concesión, el Consorcio Costanera Norte presentó un proyecto enteramente nuevo para el tramo central de la obra. El MOP aprobó dicho proyecto cuatro meses después de recibirlo.

"Las bases de licitación de la Costanera Norte precisaban que los oferentes podían introducir modificaciones al proyecto del MOP en el sector central de éste (Puente Lo Saldes-Av. F.Vivaceta) "durante la etapa de presentación de sus ofertas técnicas".

"Democracia Política y Económica y La Vía Chilena al Socialismo".

Antonio García Varela, Junio 2011

La Concesionaria que se adjudicó la licitación, y que presenta el EIA, en su oferta técnica de licitación aceptó "integralmente" el proyecto tipo del MOP, sin introducir ninguna modificación para el tercio central. El llamado "Proyecto Alternativo Costanera Norte" fue presentado por dicha Concesionaria al MOP sólo en Septiembre 2000.

El MOP aceptó la modificación (Proyecto Alternativo) en Enero de 2001. Esto contraviene expresamente las bases y obliga a una nueva licitación. ^{»XXVI}

La estrategia de contratar una obra a los precios competitivos que se derivan de una licitación para posteriormente valerse de ese contrato para construir otra obra enteramente distinta, a nuevos precios ahora convenidos a puertas cerradas, forma parte del silabario de los contratistas y de los corruptos. Es el más burdo y conocido esquema para defraudar al estado en la construcción de obras públicas.

El papel del estado es justamente velar por impedir que el contratista, quien casi invariablemente lo intentará, cambie las características de la obra contratada. Si consigue cambiarlas, el contratista se libera de la obligación de construir a los precios viles que ofertó para ganar la licitación y consigue su objetivo de construir a precios altamente rentables.

El escaso tiempo que demoraron el contratista en presentar un nuevo proyecto enteramente distinto y el MOP en aprobarlo e incorporarlo al contrato original, en lugar de llamar a una nueva licitación, evidencia que hubo colusión entre las partes.

El extraordinario incremento de precios que, como se ha visto, experimentó el proyecto Costanera Norte es resultado de esta colusión.

ENSANCHAN TUNELES PARA CORREGIR VISIBILIDAD

El gobierno hizo cuanto estuvo a su alcance para esconder de la ciudadanía el contrato de concesión y las características del nuevo proyecto que ahora incluía un túnel a lo largo del río, bajo su lecho.

Una vez filtrado el proyecto, los expertos denunciaron que las curvas del túnel eran demasiado pronunciadas. La visibilidad que permitían era insuficiente. La pared del túnel impide que el conductor de un vehículo que corre por el canal pegado a la pared del túnel y que consigue una curva hacia la derecha pueda ver oportunamente a otro vehículo detenido poco más adelante en su mismo canal de circulación. Cuando alcanza a verlo, ya está demasiado cerca. No alcanza a detenerse o esquivarlo.

La respuesta del gobierno fue inmediata: No hay problema. Las curvas se ampliarán cuanto sea necesario.

Y así se hizo: los túneles se ensancharon creando amplios hombrillos que permitían adecuada visibilidad en las curvas más pronunciadas.

“Democracia Política y Económica y La Vía Chilena al Socialismo”.

Antonio García Varela, Junio 2011

El gobierno no hizo mayor cuestión acerca del inmenso costo adicional que tiene ensanchar considerablemente un túnel para corregir sus errores de diseño: se limitó a pagar al concesionario el costo adicional que éste quiso cobrarle por enmendar un proyecto desarrollado por el Concesionario y aprobado por el gobierno.

Una vez más nadie veló por los intereses del Estado. No es de extrañar, entonces, que los costos hayan subido, como se ha visto, de 200 a casi 700 millones de dólares

EL ESTADO PAGÓ A PARTICULARES TRESCIENTOS (300) MILLONES DE DOLARES PARA HACER USO DE TERRENOS DEL ESTADO.

Aunque el título de esta sección induce a pensar que puede tratarse de un error, el título corresponde exactamente a lo ocurrido.

Cuando pagó esos 300 millones de dólares para disponer de un bien de su propiedad, el estado chileno además declaró que lo hizo para enmendar un error.

Para construir oportunamente la Costanera Norte, el Estado se vio en la obligación, muy placentera para algunos funcionarios, de pagar tan enorme cantidad para que unos pocos bien relacionados dejaran de alegar que eran propietarios de unos terrenos del Estado ubicados a orillas el río Mapocho, en Vitacura, y que nadie podría hacer uso de sus terrenos sin previamente comprárselos.

En particular, todo derivó de que el Estado “olvidó” inscribir oportunamente en el Registro su condición de propietario de esos terrenos con respecto a los cuales la Corte Suprema sentenció que eran propiedad del estado.

Que el Estado y los municipios “olviden” registrar sus propiedades es una práctica habitual que ha enriquecido en buena medida a algunos funcionarios e inmensamente a algunos chilenos.

Nunca un funcionario público ha sido condenado a pena alguna por negligencias de esta naturaleza que han causado gravísimo daño a la nación.

Se puede afirmar, entonces, que éste es uno de los grandes delitos habituales que gozan de absoluta impunidad.

Entregar información acerca de innumerables casos de “olvido” como éste escapa al alcance de la presente obra. Menciono uno solo, para los estudiosos: los terrenos llamados “Agua del Palo”, en las faldas del Cerro Manquehue, Vitacura, Santiago, olvido por muchos millones de dólares, según antecedentes que obran en poder de varios defensores de Santiago^{xxvii}.

PARA QUE COBRE PEAJES, EL ESTADO ENTREGA A LA CONCESIONARIA AUTOPISTAS Y VIAS YA CONSTRUIDAS

"La Costanera Norte se ha apropiado de las avenidas Santa María, Santa Teresa de los Andes, Kennedy y A. Merino Benítez, existentes desde hace muchos años y pagadas por los contribuyentes. ¿Cómo es posible que bienes nacionales de uso público, como estas avenidas que han sido por décadas las vías de descongestión de tres comunas, sean "donadas" a una empresa para que profite con ellas?"^{xxviii}

Avenida Kennedy, una autopista de varios kilómetros de longitud, construida por el gobierno de Chile a principios de los años setenta^{xxix}, es una vía fundamental en el tráfico del sector oriente de Santiago. Después de más de treinta años haciendo uso gratuito de ella, los chilenos fueron condenados a pagar por continuar usándola.

No es que se construyeran vías alternativas que ofrecieran la posibilidad de decidir entre empezar a pagar por usar "la Kennedy" o movilizarse gratuitamente por otra vía.

Es simplemente que se impuso una exacción a la ciudadanía obligada a usar la Kennedy.

Y se actuó así para terminar de redondear el negocio del Concesionario de la Costanera Norte, empresa a la que se otorgó el privilegio de cobrar dicha exacción.

Y no solo eso: además se pagó al Concesionario por supuestas mejoras a la avenida Kennedy que en lo principal no se realizaron y que en muchos casos ni siquiera fueron tales. Por ejemplo, instalaron pequeños brocales que inhabilitaron el sistema de captación de aguas lluvia que impedía que la avenida se inundara.

Las otras avenidas que se mencionan, abandonadas a la voracidad del matrimonio entre una autoridad silenciosa, desvergonzada e impune y un grupo de empresarios contrahechos por la codicia, corrieron similar suerte.

¿OLVIDO IMPERDONABLE O SOLAMENTE MÁS CORRUPCIÓN?

El contrato de Concesión define, para cada uno de los primeros 20 años de explotación, una Banda Superior de Ingresos (BSI). Si durante este período los ingresos reales exceden de los correspondientes a la BSI, el Estado y el Concesionario comparten el exceso de ingresos.

Si se mantiene la tendencia, observada hasta hoy, de incrementar cada año en forma exagerada las tarifas, todo indica que en el año 9 de la concesión los ingresos reales se montarán por encima de la BSI.

A partir de entonces el Estado percibirá, como participación en ese exceso, un promedio de alrededor de 100 millones de dólares anuales.

"Democracia Política y Económica y La Vía Chilena al Socialismo".

Antonio García Varela, Junio 2011

Pero el contrato de Concesión no define la BSI correspondiente a los restantes 10 años de concesión (años 21 a 30).

¿Es que el Estado no compartirá el exceso de ingresos que tenga el Concesionario durante el último tercio de la explotación?

Si así fuera el Concesionario tendrá ingresos adicionales por 1.000 millones de dólares.

ACCIONES A TOMAR

Son muchas las medidas que se deben tomar para terminar con las exacciones que Lagos y los suyos impusieron a la ciudadanía por medio de la Costanera Norte.

Entre éstas:

1. Renegociar o rescindir el contrato de concesión.

El estado debe renegociar la concesión para establecer tarifas, bandas de ingresos y rentabilidades cónsonas con la economía mundial. Se puede ofrecer al Concesionario resultados tan magníficos como los que prometía Madoff^{xxx}: tasa básica de USA o del Banco Central de la Unión Europea más un 5 ó un 8 % garantizado. Ni un centavo más.

En caso que el Concesionario no acepte la renegociación, Chile debe expropiar las obras y demandar al Concesionario para resarcirse de los costos excesivos en que incurrió en la construcción y operación inicial de este monumento a la corrupción de Lagos.

2. Liberar el uso de avenidas construidas antes de la Concesión: Av. Kennedy y otras.

Los ciudadanos no deben pagar por el uso de obras que ya habían sido pagadas, puesto que se construyeron con su dinero.

3.- Perseguir y castigar a los responsables de esta vergüenza nacional.

TRAGEDIA EN TUNEL DEL MONT BLANC.

Para demostrar los peligros que supone un largo túnel diseñado bajo criterios que implican un elevado riesgo vehicular, he extraído algunos párrafos del artículo "Con dramáticas escenas comienza juicio por la tragedia en Mont Blanc" publicado por el diario "La Tercera", en Enero 31, 2005.

"El juicio contra los presuntos responsables de la tragedia del túnel del Mont Blanc, ocurrida el 24 de marzo de 1999, comenzó hoy con dramáticas escenas y bajo una gran expectación mediática en la ciudad francesa de Bonneville.

En esa fecha, un voraz incendio cobró la vida de 39 personas en el túnel transalpino, que conecta Francia e Italia.

Entre los acusados figuran el fabricante sueco de automóviles Volvo y la empresa encargada del túnel, acusada de no haber implementado suficientes medidas de seguridad. El entonces presidente de la

“Democracia Política y Económica y La Vía Chilena al Socialismo”.

Antonio García Varela, Junio 2011

empresa francesa de túneles ATMB, Charles Salzmann, de 78 años, no pudo comparecer debido a un ataque cardíaco.

Los acusados serán juzgados por "homicidios involuntarios por torpeza, imprudencia, falta de atención o incumplimiento de una obligación de seguridad".

En el momento del incendio, el lado italiano, en vez de aspirar el humo, insertó aire fresco al túnel, lo cual incrementó el siniestro.

La instrucción del complejo sumario se ha prolongado durante cerca de cuatro años y cerca de 200 personas actúan como acusación particular. La primera persona en ser procesada fue el conductor Gilbert Degrave, que iba al volante del camión cargado con harina y margarina que se incendió en el túnel.

Según los expertos, una colilla de cigarrillo mal apagada puede haber sido el origen del incendio, que se propagó a varios vehículos y convirtió el túnel en un infierno de fuego de más de 1.000 grados centígrados.

Degrave, según se desprende del sumario, abandonó su camión Volvo en la calzada, y no en alguna de las zonas previstas dentro del túnel para el aparcamiento de urgencia, después de que una densa columna de humo saliera de la cabina.

De esta forma quedaron bloqueados otros 34 vehículos, cuyos 37 conductores o pasajeros murieron. Se emplearon casi tres días para extinguir totalmente las llamas.”

ⁱ Cifras sacadas de estudios de Antonio García V. publicadas en www.civika.org. García era miembro del Consejo de Especialidad Civil y de la Comisión de Medio Ambiente del Colegio de Ingenieros de Chile, elegido por votación de sus pares. La extensión de los cuadros demostrativos que incluyen proyecciones de tráfico, de “ingresos mínimos garantizados”, de “bandas superior de ingresos” y de otras variables incluidas en el contrato de licitación impiden incluirlos en el presente ensayo.

ⁱⁱ Corresponde al aumento interanual promedio establecido para de los “ingresos mínimos garantizados”

ⁱⁱⁱ Plaza fundacional de la ciudad.

^{iv} Aguas rápidas y turbulentas.

^v Ver artículo al final del presente capítulo.

^{vi} Cifras, cálculos y modelos matemáticos son originales del autor y están basados principalmente en los antecedentes que entrega el sitio web “www.concesiones.cl”. Ver detalle de los cálculos en Anexos. Un análisis de sensibilidad de los resultados indica que variaciones significativas en los parámetros adoptados conducen a pequeños cambios en los resultados. Varios documentos de contrato de la concesión contienen errores tanto numéricos como en la propia definición de las obras a que se refieren dichos documentos, lo que evidencia que fueron escasamente revisados antes de su firma. Ver evidencias de lo expuesto en Anexos.

^{vii} “Obras de Costanera Norte Incluyen 12 Desvíos”. Diario El Mercurio. Agosto 11, 2001.

"Democracia Política y Económica y La Vía Chilena al Socialismo".

Antonio García Varela, Junio 2011

viii Diario El Mercurio 31 Mayo 2003

ix Carta de la organización "Ciudad Viva". Diciembre 6, 2001.

x Ver Anexos

xi El resto corresponde a utilidades sobre las ventas, lo que no constituye inversión

xii El resto corresponde a cuentas por pagar bancarias y comerciales puesto que las obras de construcción se financian parcialmente a través del crédito comercial que conceden subcontratistas y proveedores y a través de crédito bancario.

xiii Ver cuadro "Valor presente 4a aprox" en archivo "Precio Ingreso Inversión C Norte". Cálculos del autor. Ver cuadro "Valor presente 3a aprox" en archivo "Precio Ingreso Inversión C Norte". Cálculos del autor

xiv Ingresos netos: después de costos y gastos de operación y después del servicio y repago de la deuda

xv Ver cálculo detallado en "Finanzas Costanera Norte", en los Anexos de este libro.

xvi Comienza con un 10% en 2010 y llega a un 8% a partir de 2022. Ver cuadro "Valor presente 3a aprox" en archivo "Precio Ingreso Inversión C Norte".

xvii Ver cálculo detallado en "Finanzas Costanera Norte", en los Anexos de este libro.

xviii Me refiero tanto a la concertación ilegal de precios entre la concesionaria y la Unidad de Concesiones del MOPT, como a la "Concertación de partidos políticos", conglomerado de partidos a la que pertenecieron los presidentes Alwyn, Frei y Lagos.

xix Diario "La Tercera" Enero 19, 2001.

xx "Costanera Norte llega hasta la Ruta 68". Diario El Mercurio. Diciembre 28, 2002.

xxi "Costanera Norte: 60% de avance". Diario La Tercera. Abril 8, 2004.

xxii Ver Cuadro Num 2. en este capítulo.

xxiii Los 200 millones de dólares estimados en 1998, más la inflación en Chile, más un 10% por incremento de costos por la construcción de un proyecto más costoso en un tramo cuya extensión es del 15% del total la obra, conducen a un precio ajustado de 260.58 millones de dólares. He adoptado como justiprecio la cantidad de 300 millones de dólares para dar un "margen razonable de acción" a la Unidad de Concesiones.

xxiv "En su centenaria historia, Impregilo acumula numerosos juicios y acusaciones de corrupción y atentados a la salud y el medio ambiente. Su cúpula directiva está imputada por estafa en el escándalo de la basura de Nápoles." MIGUEL MORA. Diario El País, Madrid. Abril 14, 2009.

xxv "La empresa se hizo cargo del hospital de San Salvatore en 1991, y lo entregó en 2000." "Una investigación parlamentaria reveló, ya en 1997, "la irracionalidad y obsolescencia de la plataforma constructiva y la escasa calidad de los materiales empleados". Idem anterior.

xxvi "Observaciones al Estudio de Impacto Ambiental (EIA) Proyecto Alternativo Costanera Norte", presentado a CONAMA Región Metropolitana (RM), por la entonces ONG CONACCION y la Agrupación "Defendamos La Ciudad". Agosto 17, 2001

xxvii Agrupación "Defendamos La Ciudad".

xxviii Carta de David Norero Areal. Diario El Mercurio. Mayo 23, 2004.

xxix Ensayo "Vitacura: Testigo de la avenida del consumo a Chile". Pablo Allard, Profesor Escuela de Arquitectura, Universidad Católica de Chile, Santiago, Chile.

xxx El más grande estafador de la historia. Desfalcó USD 50.000.000.000 del año 2009.