

**Ufficio di Santiago:
Agg.marzo 2011**

**CILE: Il settore delle
concessioni – Le opere
pubbliche – I grandi lavori**

ITALIA



Istituto nazionale
per il Commercio Estero

Introduzione:

All'inizio degli anni 90, il Governo cileno ha affrontato una delle sfide più complesse: il Paese necessitava con urgenza costruire grandi opere di infrastruttura per garantire lo sviluppo economico.

Lo Stato, purtroppo, non disponeva delle risorse per realizzare gli investimenti richiesti. Inoltre non poteva dedicarsi esclusivamente alle grandi opere di infrastruttura giacché doveva preoccuparsi anche della realizzazione di progetti di minor impatto produttivo ma di grande contenuto sociale.

Per assumere questa sfida nel 1991 i privati sono stati invitati a partecipare nei vari processi d'investimento, manutenzione e sfruttamento delle grandi opere viarie. E' nato così il *Sistema di Concessioni* che permette ai privati finanziare opere economicamente vantaggiose e poi recuperare l'investimento mediante il pagamento di una tariffa da parte degli utenti. In questo modo lo Stato libera risorse pubbliche per destinarle a progetti sociali .

Ormai quasi 15 anni fa è stato inaugurato il Tunnel El Melón, prima opera data in concessione in Cile (1993). Da allora sono ben **68** i progetti licitati in tutto il paese, con un investimento che supera i **15 mila milioni di US\$ dollari**.

Tra le principali forze del sistema possiamo citare:

- sono efficienti: sono i propri utenti quelli che pagano per le opere.
- Sono equi: chi lo usa, paga
- Favoriscono la partecipazione pubblica-privata

Il Cile infatti si classifica come il paese con le migliori condizioni per gli investimenti privati in infrastruttura, ed è considerato l'unico paese in America Latina di livello mondiale in questo settore. La classifica, realizzata dal World Economic Forum, mette in risalto inoltre l'alto grado di soddisfazione degli utenti per i servizi prestati dall'infrastruttura privata.

Contributi al paese del Sistema di Concessioni

Autostrade doppie piste	1.871 Km.
Ruta 5 (nord-sud)	1.524 Km.
Rotte Trasversali (est-ovest)	347 Km.
Autostrade pista semplice	241 Km.
Autostrade urbane	176 Km.
Aeroporti	100.200 m2
Edilizia pubblica	405.000 m2

FONTE: CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION

- **SICCSP – (Sistema de Información para Compras y Contrataciones del Sector Público)**

Nel mese di marzo del 2000, il *Ministerio de Secretaría General de la Presidencia* ha bandito una gara d'appalto per lo sviluppo di un nuovo Sistema che mette il Cile in una posizione pioniera nell'utilizzo di tecnologie dell'informazione, incrementando i livelli di probità ed efficienza dello Stato cileno. Nasce il *Sistema de Información para Compras y Contrataciones del Sector Público*.

Il SICCSPP - *Sistema de Información para Compras y Contrataciones del Sector Público* (sistema di Informazione per gli Acquisti e le Contrattazioni del Settore Pubblico) ha introdotto una vera rivoluzione tecnologica all' interno dei processi d'acquisto. Sviluppato con l'obiettivo di semplificare e modificare gli acquisti di beni e le contrattazioni di servizi da parte dello Stato cileno.

In primo luogo, offre la possibilità d'iscrizione in forma gratuita nel Sistema come fornitore potenziale dello Stato a chiunque sia in condizioni di offrire prodotti o servizi. Gli iscritti, denominati *Proveedores* (fornitori), ricevono una notifica via posta elettronica ogni volta che nel Sistema viene pubblicata una richiesta di acquisto o contrattazione relativa al settore in cui il fornitore sia iscritto.

In questo modo ogni fornitore sa quando e come partecipare all'appalto.

In secondo luogo offre a tutte le istituzioni pubbliche, denominate *Demandantes* (richiedenti), che partecipano al Sistema, la possibilità di pubblicare, via Internet i bandi di gara e le richieste di quotazioni di tutti gli acquisti. Successivamente, le stesse istituzioni registrano nel Sistema, per conoscenza pubblica, i dettagli dei risultati dei processi di acquisto o contrattazione

IL QUADRO NORMATIVO

Principali disposizioni legali

I. Sistema de Concesiones

I contratti del Sistema cileno di concessioni sono del tipo B.O.T. (Build, Operate and Transfer) vale a dire assicura la partecipazione del privato nella costruzione e sfruttamento dell'opera pubblica per, una volta scaduto il periodo della concessione, questa torna di proprietà dello Stato che la può dare in concessione nuovamente.

Prima di presentare un'offerta riguardante le commesse nel settore delle infrastrutture e dei progetti per il settore pubblico sarebbe opportuno consultare i seguenti decreti del *Ministerio de Obras Públicas – MOP* (Ministero dei lavori Pubblici), dato che per l'assegnazione di tali contratti è necessario rispettare determinate condizioni specifiche.



- Decreto Supremo MOP nr. 850 del 1997 che integra, coordina e sistematizza Legge nr 15.840 e D.F.L. nr 206 Ley Orgánica del Ministerio de Obras Públicas.
- Decreto Supremo MOP nr. 900 del 1996, che integra, coordina e sistematizza il D.F.L. MOP nr 164 del 1991, e crea la **Ley de Concesiones de Obras Públicas**.
- Il D.S. MOP nr 900 del 1996, **Legge e Regolamento de Concesiones**, fissa testo integrato, coordinato e sistematizzato del DFL MOP 164 “Ley de Concesiones de Obras Públicas” – ult. Versione del 20.01.2010.
- I rispettivi Capitolati di Gara d’Appalto e circolari aggiuntive
- L’Offerta Tecnica ed Economica presentata dall’aggiudicatario della concessione nel modo approvato dal MOP
- Il Decreto Supremo di Aggiudicazione rispettivo.

Le principali caratteristiche delle norme applicabili al Sistema di Concessioni di Opere Pubbliche stabilite nella Legge di Concessioni sono:

- E’ applicabile a qualunque tipo di opera pubblica, vale a dire opere viarie, portuali, aeroportuali, ecc.
- Da origine ad un regime normativo di diritto pubblico tra lo Stato ed il Concessionario; invece per quanto riguarda i suoi diritti e obblighi economici con terzi, la Società Concessionaria farà capo alla normativa di diritto privato.
- Sottopone tutti i contratti al sistema di commessa pubblica.
- E’ un sistema aperto ai progetti di iniziativa privata .
- Permette la partecipazione di persone naturali o giuridiche nelle diverse tappe della gara.

Prima ancora dell’appalto, ogni progetto é oggetto di studi realizzati da un gruppo multisettoriale di professionisti del Ministero dei Lavori Pubblici, del Ministero delle Finanze e di altre ripartizioni.

In questa tappa si possono differenziare cinque fasi:

1. Studio di Pre-fattibilità.

Il MOP (Ministero dei Lavori Pubblici) sviluppa un progetto preliminare di ingegneria per definire la domanda. Realizza anche una valutazione sociale e verifica la redditività privata del progetto.

2. Studio del “Business”.

Il MOP delimita gli aspetti di ingegneria rilevanti per l'appalto; lo schema di operazione della concessione, il rapporto rischio ed altri aspetti tecnici economici rilevanti.

3. Elaborazione del prospetto.

Il MOP elabora un documento con i dati di base relativi alla concessione. Questo prospetto raccoglie dettagli del progetto e permette ai potenziali investitori di effettuare le valutazioni preliminari.

4. Processo di qualifica preliminare.

In questa tappa inizia l'appalto pubblico del progetto. Il MOP seleziona i consorzi di aziende che hanno i requisiti giuridici e finanziari per parteciparvi. Le parti analizzano e discutono i principali aspetti dei lavori come: disegni di ingegneria, analisi della domanda e gli aspetti giuridici, amministrativi, economici e finanziari.

5. Preparazione dei Capitolati dell'Appalto.

In questa fase si delimitano accuratamente i parametri legali amministrativi, tecnici ed economici che dovranno prendere in considerazione i consorzi qualificati previamente per formulare le loro proposte tecniche ed economiche. Questi saranno i parametri che serviranno a valutare e controllare l'esecuzione della concessione.

L'appalto e l'aggiudicazione

In questa fase si bandisce la gara d'appalto attraverso la Gazzetta Ufficiale (Diario Oficial) e altri giornali nazionali. Posteriormente si ricevono, si studiano e si valutano le offerte, e poi, per ultimo si aggiudica la concessione al consorzio selezionato.

In seguito alla selezione lo Stato cileno detta un “*Decreto Supremo*” mediante il quale si aggiudica la concessione per la costruzione, riparazione, conservazione e sfruttamento del lavoro al consorzio vincitore. In questo documento vengono stipulati i doveri e le facoltà delle parti durante il periodo della concessione.

Durante la fase di *Valutazione delle Offerte Economiche* partecipano i consorzi le cui proposte sono state approvate nella valutazione tecnica. Vince colui che presenta l'offerta più conveniente, prendendo in considerazione i fattori stabiliti nei Capitolati di Appalto per ogni progetto e che possono essere i seguenti:

- Struttura delle tariffe
- Sussidio dello Stato al consorzio
- Termine di Concessione
- Ingressi minimi garantiti dallo Stato
- Pagamenti offerti dal consorzio allo Stato per l'infrastruttura esistente
- Graduatoria di rischio assunto dal consorzio durante la costruzione dei lavori

- Qualità dell'offerta tecnica negli aspetti dell'ingegneria di base e di concetto
- Offerta del consorzio per pagare somme straordinarie allo Stato, o ridurre il prezzo delle tariffe quando il reddito della concessione ecceda il tasso redditizio accordato nel contratto.
- Qualifica degli altri servizi aggiuntivi, utili e necessari.

Una volta selezionato il concessionario, il MOP redige e pubblica sulla Gazzetta Ufficiale il decreto di aggiudicazione, il quale dovrà contenere le seguenti stipulazioni:

- Individuazione dell'aggiudicatario
- Capitolati di Appalto e Offerte Tecniche ed Economiche accettate
- Individuazione della normativa che si intende parte del contratto
- Descrizione del servizio che darà il concessionario

Il processo di aggiudicazione finisce quando il consorzio vincitore costituisce la Società Concessionaria. Dall'inizio del progetto fino all'appalto finora la media è stata di circa 16 mesi.

Costruzione e Sfruttamento

Il consorzio deve sottoscrivere e protocollare davanti al notaio il "Decreto Supremo di Aggiudicazione" e costituire la Società Concessionaria, società anonima cilena sotto la fiscalizzazione della *Superintendencia de Valores y Seguros*.

- Questa Società Concessionaria sarà esclusiva e l'oggetto sarà la costruzione, manutenzione e sfruttamento dell'opera pubblica fiscale relativa mediante il sistema di Concessioni, lo sfruttamento dei servizi speciali obbligatori, l'utilizzo dei beni nazionali di uso pubblico o fiscali destinati a sviluppare le aree dei servizi convenuti e la prestazione dei servizi complementari che il MOP vorrà autorizzare.
- La durata della Società Concessionaria non potrà essere inferiore al periodo di concessione più 3 anni.
- Il capitale sottoscritto e pagato al momento della costituzione della società sarà di almeno il venticinque per cento (25%) del valore della quotazione ufficiale stimata dal MOP, salvo che i capitolati indichino un'altra percentuale.
- L'aggiudicatario della concessione dovrà avere come minimo un 51% dei diritti della concessione ed è obbligato a non trasferirli senza l'autorizzazione da parte del MOP, fino la messa in servizio dell'opera.
- La società sarà soggetta alle norme che regolano le società anonime aperte.

Conclusi i lavori, incomincia la fase di sfruttamento del servizio di concessione. In questo periodo inizia la riscossione delle tariffe, in cui gli utenti pagano l'uso della nuova infrastruttura.

Modifiche apportate:

I principali benefici del nuovo marco normativo vigente sono:

- perfezionamento del meccanismo di risoluzione di controversie tra lo Stato ed i concessionari tramite la creazione di un Comitato Tecnico;
- cambi nel modello di gestione delle opere che integrino espliciti impegni riguardanti il livello dei servizi (ad es. generazione di incentivi all'investimento nella conservazione delle opere);
- tutela della libera concorrenza integrando la possibilità di dare in concessione anche i servizi e la fornitura di impianti;
- definizione più precisa delle ipotesi in cui il concessionario avrà diritto ad una compensazione economica in caso di investimenti collegati non considerati in precedenza;
- facoltà dello Stato per utilizzare meccanismi complementari per il disegno delle politiche pubbliche e della tutela dell'interesse fiscale (ad. es. pianificazione territoriale, eventuale inabilitazione in caso di inadempienza dei contratti, ecc.);

PROGRAMMA DI CONCESSIONI 2011-2013

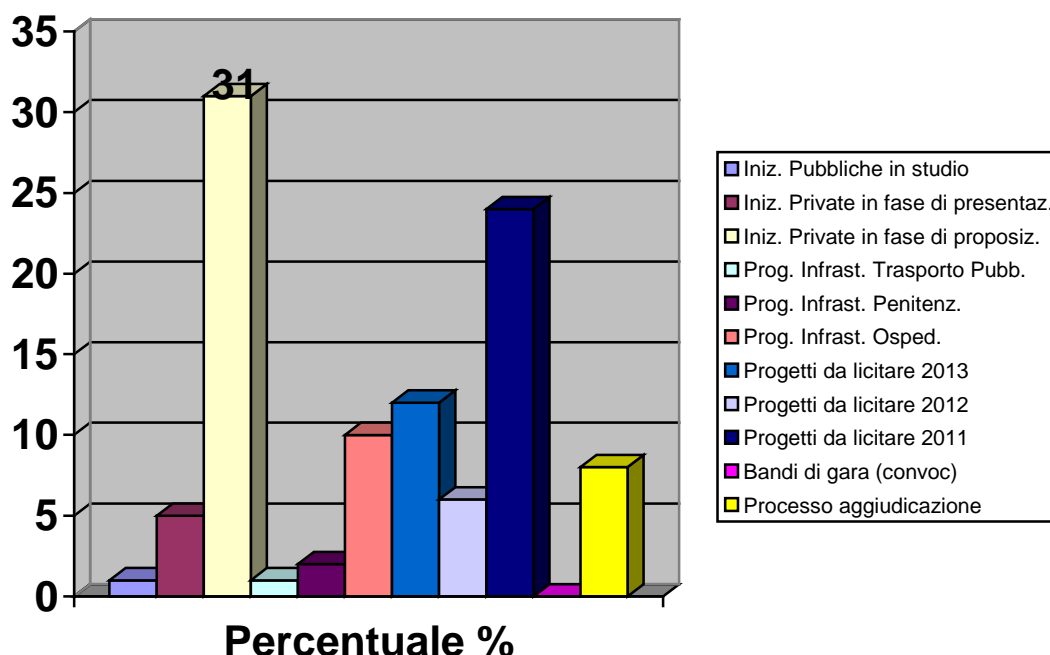
I principali obiettivi del Programma di Concessioni 2011-2013 si relazionano in primo luogo alla espansione del sistema delle concessioni ad altre aree dell'infrastruttura:

- OSPEDALI
- INFRASTRUTTURE PENITENZIARIE
- FERROVIE
- PALAZZI PUBBLICI
- ATTREZZATURE URBANE
- ALTRI

In secondo luogo si pretende promuovere un maggior grado di partecipazione privata al Sistema, e infine, si intende creare nuovi meccanismi che consentano l'utilizzo della capacità di indebitamento delle aziende per finanziare le operazioni, nonché il perfezionamento del modello attuale di *business*.

Per quanto riguarda la distribuzione degli investimenti nel periodo 2011-2013, si riporta di seguito la seguente grafica:

DISTRIBUZIONE DEGLI INVESTIMENTI SECONDO TIPO E FASE DEI PROGETTI



DETTAGLIO DEGLI INVESTIMENTI

n.b.: i nomi dei progetti sono stati mantenuti in lingua originale per facilitarne l'identificazione

1. INFRASTRUTTURE PENITENZIARIE

Il modello attuale di business è:

BOT: Build, Operate and Transfer

Il disegno viene consegnato dallo Stato

La costruzione e l'operazione sono a carico della società concessionaria

Introiti:

- Sussidio fisso alla costruzione (SFC)
- Sussidio fisso all'operazione (SFO)
- Pagamenti variabili nell'operazione (PV): basati sulla media della popolazione, eventuali pagamenti addizionali, compensi per sovrappopolazione, ecc.

Progetti (2010-2013):	Investimento (milioni di USD)
Establecimiento Penitenciario de Talca	91
Establecimiento Penitenciario de Til-Til (Santiago II)	109



Establecimiento Penitenciario de Calama	58
Establecimiento Penitenciario de Copiapó	44
Carcere Regione del Bio Bio	63
Carcere Regione di Valparaíso	63
Establecimiento Penitenciario de Temuco	62

TOTALE: USD 490 milioni

Fonte: MOP

2.INFRASTRUTTURE OSPEDALIERE

Progetti (2010-2013):	Investimento (milioni di USD)
Hospital de Antofagasta	265
Hospital de Curicó	170
Hospital de Parral	55
Hospital de Constitución	40
Hospital de Cauquenes	65
Hospital Salvador	326
Hospital Sótero del Rio	352
Hospital Félix Bulnes	160

Totale: USD 1.433 milioni

Fonte: MOP

3. INFRASTRUTTURA STRADALE URBANA

Progetti (2010-2013):	Investimento (milioni di USD)	Licitazione
Mantenición Red Vial Región de Coquimbo	200	2011
Interconexión Vial Logística Portuaria Concepción	371	2011
Rutas del Loa	223	2011
Autopista Nahuelbuta	172	2012
Interconexión Vial Tres Pinos , Ruta 5 Enlace Victoria	117	2013
Ruta San Fernando – Santa Cruz	120	2013

Monto Total: MM USD 1.203

Fonte: MOP

4. AUTOSTRADE URBANE

Progetti (2010-2013):	Investimento (milioni di USD)	Licitazione
Autopista Américo Vespucio Oriente	1.374	2011
Ruta G 21, Acceso a Centros de Esquí	58	2011
Autopista Costanera Central	1.388	2013
Conexión Vial Ruta 78 hasta Ruta 68	41	2013
Corredor de Trasnporte. Público Gran Avenida	69	In studio
Corredor de. Trasnporte Público Independencia	111	In studio

Monto Total: MM USD 3.041

Fonte: MOP

Elaborazione ICE Santiago

santiago@ice.it - www.ice.it/estero/santiago

5. INFRASTRUTTURE AEROPORTUALI

Progetti (2010-2013):	Investimento (milioni di USD)	Licitazione
Relicitación Aeropuerto Cerro Moreno de Antofagasta	26	2010
Relicitación Aeropuerto El Loa de Calama	34	2010
Relicitación Aeropuerto La Florida de La Serena	15	2012
Relicitación Aeropuerto Internacional AMB	480	2012

Monto Total: MM USD 555

Fonte: MOP

6. INFRASTRUTTURE PER IMPIANTI URBANI

Progetti (2010-2013):	Investimento (milioni di USD)	Licitazione
Marina Deportiva y Revitalización Estero Marga Marga	84	2011
Infraestructura Pública Paso Los Libertadores	29	2012

Monto Total: MM USD 55

Fonte: MOP

Dinamismo del settore e prospettive

Non soltanto il terremoto del 27 febbraio 2010 ha provocato modifiche impreviste nel settore, bensì si stanno producendo variazioni nel controllo delle concessioni.

Allo stesso tempo si sta generando una maggiore apertura nelle opzioni di investimento per le compagnie, e si aggiunge l'entrata in vigore (gennaio 2011) della nuova Legge sulle Concessioni. Si prevede che entro due anni, le società andrebbero a quotare in borsa al fine di diversificare le fonti di finanziamento per i vari progetti.

Alcuni degli attori esteri presenti in Cile:

GLOBAL VIA (Spagna), COMPANHIA DE CONCESSIONES RODOVIARIAS (Brasile), CONSTRUCTORA OAS (Spagna), ACCIONA (Spagna), CORPORACION FINANCIERA COLOMBIANA (Colombia), AUTOPISTA DO PACIFICO (Italia), GRUPO ISOLUX CORSAN, ABERTIS e ABENGOA (Spagna),

Intanto, alcuni gruppi hanno deciso di vendere le loro partecipazioni per reperire fondi per nuovi progetti.

Per il 2011 si prevedono nuove operazioni di acquisto /vendita, già iniziate con la vendita delle partecipazioni di tre società spagnole nelle autostrade cilene: ACCIONA, ACS e OHL. Nonostante ciò, gli investimenti dovrebbero restare in Cile, tradotti in nuove iniziative del Portafoglio del Governo.

ACS ha venduto nel 2008 la partecipazione in *Autopista Central e Rutas del Pacífico*, e intende vendere anche le proprie partecipazioni in *Americo Vesputio Norte e Túnel San Cristóbal*.

OHL sarebbe interessato a vendere attivi in Cile, attualmente collocati in *Autopista de Los Andes, Los Libertadores e Autopista del Sol*. Mentre ACCIONA intende vendere la sua parte dell'*Autopista Vesputio Sur* e della *Red Vial Litoral Central*.

Anche se, per un periodo di tempo la Spagna perderebbe la supremazia nel *business* delle concessioni (fino a due anni fa controllavano il 72% delle autostrade in Cile), tale respiro dovrebbe durare poco in quanto le aziende spagnole hanno manifestato la loro intenzione di reinvestire i fondi ottenuti dai predetti attivi maturi in nuovi progetti locali.

Dall'altra parte, non sono pochi gli interessati agli acquisti. Uno dei principali è ABERTIS (Spagna) che, nel medio / lungo termine intende mantenere una presenza diretta in quattro dei suoi cinque settori di attività: autostrade, aeroporti, parcheggi e parco logistico.

L'italiana ATLANTIA si è dimostrata interessata ad aumentare la propria presenza in Cile, avendo già conteso con ABERTIS per l'acquisto del 50% di *Autopista Central* (messo in vendita dalla svedese SKANSKA). Infine, è stata AIM Corporation (Canada) chi ha chiuso l'operazione per oltre US 700 milioni. La società canadese è infatti, la terza società ad interessarsi fortemente agli attivi in vendita in Cile.

ISA (Colombia) intanto ha comprato il 60% della partecipazione della spagnola CINTRA nelle autostrade cilene ed è interessata al pacchetto offerto dagli spagnoli, unitamente alla brasiliana CAMARGO CORREA ed al gruppo GRAÑA Y MONTERO, del Perú.

Altri eventuali interessati, secondo quanto si legge sulla stampa locale specializzata sono: ASTALDI (Italia), ODEBRECHT, OAS e ANDRADE GUTIERREZ, del Brasile.

La storia:

I grandi cambiamenti sono partiti a giugno del 2008, quando ABERTIS ha acquisito le partecipazioni di ACS ad *Autopista Central* (48%) e *Rutas Del Pacifico* (50%). Poi, a fine settembre BANCOMEXT (banca di Messico) ha venduto le proprie azioni nelle società concessionarie delle autostrade *Aconcagua* e *Itata* alla spagnola GLOBAL VIA ed alle sue filiali nazionali.

Successivamente SACYR VALLEHERMOSO ha venduto la filiale nazionale ITINERE a CITIGROUP INFRASTRUCTURE PARTNERS, fondo del CITGROUP. Addizionalmente CITI ha venduto ad ABERTIS la sua partecipazione (50%) a *Rutas Del Pacifico* ed il 75% della *Sociedad Concesionaria Del Elqui*, dove aveva un 25%.

Da parte sua, l'italiana ATLANTIA ha acquistato il resto degli attivi di ITINERE, ovvero il 100% della *Sociedad Concesionaria De Los Lagos* e di *Autopista Nororiente*.

REDDITIVITA`

Sono a dicembre del 2010, 46 le società concessionarie operanti in Cile. Generalmente le suddette società si formano come Consorzi per partecipare alle gare di appalto, in società con controparti locali di vasta esperienza.

Una volta completati i progetti, iniziano i vari movimenti per il controllo della società che, in definitiva, assumerà la gestione finanziaria della concessione.

L'ultima edizione disponibile del Rapporto Economico sulle Concessioni 2010, elaborato a marzo 2010 dalla locale Associazione di Concessionari di Infrastruttura, COPSA – www.copsa.cl - riporta che l'industria delle concessioni di opere pubbliche è cresciuta nel 2009 di un 6% per quanto riguarda gli introiti di operazione. Questo è un risultato positivo di fronte alla caduta di 1.5% del PIL nello stesso anno, a causa della crisi internazionale.

Considerato questo, la redditività reale degli attivi dati in concessione è arrivata all'8.4%. Con tutto, secondo la metodologia FECUS per le concessioni di OOPP, l'Industria delle Concessioni ha sperimentato un aumento superiore al 50% nei suoi utili, ed una redditività patrimoniale pari al 10%.

LA PRESENZA ITALIANA NEL SETTORE:

AUTOPISTA DO PACIFICO S.A. 99.9%

AUTOSTRADA SUDAMERICA SRL 0.01%

Controllate dai gruppi SIAS SPA e ATLANTIA SPA, i quali hanno comprato nel 2006 la parte della partecipazione originale di IMPREGILO insieme alla totalità del resto delle partecipazioni di aziende locali.

Autopista do Pacifico attualmente ha il controllo su 178 km. di autostrade urbane ed interurbane cilene attraverso la sua partecipazione con aziende collegate. Il gruppo ha investito circa US 1.800 milioni in Cile nel settore dell'infrastruttura.

La società, controlla il 100% del Consorzio Costanera Norte (www.costaneranorte.cl), che gestisce le concessioni: Autopista Nororiente (Chicureo-Santiago oriente), Acceso Vial al Aeropuerto e possiede il 50% della Vespucio Sur e della Red Vial Litoral Central.

TORNO (www.tornochile.cl), attraverso i consorzi BAS e BAS II, che hanno vinto la gara per la costruzione delle carceri. Si è suscitata una grande controversia con il Ministero delle OO.PP. sul pagamento delle spese aggiuntive derivate dalla costruzione dei centri appartenenti al Gruppo I (Iquique, La Serena, Rancagua) Le opere sono state paralizzate nel 2004. Fino a oggi il consorzio non ha accettato la proposta di compenso economico pari a US 65.5 milioni, fatta dal Ministero delle OOPP nel 2007. A giugno del 2008 è stata fatta una nuova offerta per ca. US\$ 98 milioni.

METECNO FORMAC PANELES (www.metecnochile.cl) – ha partecipato ad importanti progetti come fornitore di strutture metalliche prodotte in Cile con tecnologia e know-how italiani.

TUBOSIDER (www.tubosider.cl) – ha partecipato a grandi progetti come fornitore di pannelli fonoassorbenti e barriere stradali con produzione in loco.

MAIRE TECNIMONT (www.tecnimont.cl) – presente in Cile dal 1999. Attualmente sviluppa due progetti energetici in Cile per un valore complessivo di ca. € 600 milioni. Trattasi di due stazioni di energia termoelettrica a carbone, al sud di Santiago.

CONSTRUCTORA ASTALDI FE- GRANDE Ltda. – costituita in ottobre 2007 con la locale Fe Grande. Partecipa alle licitazioni delle carceri.

MODALITA' DI CONSULTAZIONE DELLE GARE IN APPALTO – ISCRIZIONE REGISTRO FORNITORI

Portale Internet CHILECOMPRA.CL

Dal 20 gennaio 2003 è integralmente operativo il Portale internet www.chilecompra.cl per la pubblicazione delle gare e acquisti programmati dallo Stato cileno ed i relativi risultati ed investimenti coinvolti. L'iniziativa è parte integrante del modello di maggiore apertura che, oltre a rafforzare i criteri di trasparenza ed uguaglianza nell'accesso all'informazione di tutti i potenziali fornitori, investitori e pubblico in generale, significherà una maggiore efficienza economica delle risorse fiscali.

Il Portale Chilecompra.cl, a carico della ex- *Dirección de Aprovisionamiento del Estado del Ministerio de Hacienda*, oggi denominata *DIRECCION DE COMPRAS Y CONTRATACION PUBLICA*, ha iniziato ad operare nel 2003 con la finalità di informare tutti gli acquisti dello Stato e fornire servizi alle imprese ed ai servizi pubblici, in modo tale da consentire la realizzazione delle transazioni per la via elettronica, garantendone la trasparenza. Ogni anno il giro di affari raggiunge i US\$ 4.500 milioni di dollari, con la partecipazione di ca. 900 organismi pubblici che includono: Governo centrale, municipi, università, scuole, forze armate, ospedali, tra altri.

Dal punto di vista dell'offerta, il mercato registra oltre 250.000 fornitori iscritti al Registro, dei quali, 80.000 partecipano attivamente in questo mercato.

Con il codice identificativo della gara da consultare, si può accedere alle informazioni più dettagliate sui capitolati, cronogramma operativo, ente appaltante, ecc., attraverso il portale interattivo Mercado Público.

Chilecompra opera attraverso una piattaforma elettronica di gare denominata “**mercadopublico.cl**” (www.mercadopublico.cl). E' il portale elettronico attraverso cui le aziende partecipano ai processi di licitazione dello Stato. Tale sito opera attraverso un motore di ricerca che permette di prendere visione delle opportunità d'affari offerte dalla Stato. Contiene inoltre i distinti formulari necessari per effettuare ogni fase di un processo di licitazione: elaborazione dei termini di riferimento, domande e chiarimenti, elaborazione e gestione delle offerte, sottoscrizione di ordini d'acquisto, contratti, qualificazioni e reclami

Requisito indispensabile richiesto ai fornitori stranieri e nazionali per la presentazione dell'offerta, è la regolare iscrizione (realizzabile on line nella pagina web su indicata) nell'elenco di fornitori “chileproveedores”. www.chileproveedores.cl.

“Chileproveedores”:

E' il registro elettronico dei fornitori dello Stato a livello nazionale che contiene tutte le informazioni riguardanti le aziende che partecipano alle gare indette dallo Stato.

Il registro contiene informazioni riguardanti servizi, prodotti, progetti e certificazioni dei potenziali fornitori oltre ad informazioni commerciali, legali e finanziarie che permettono di

Elaborazione ICE Santiago

santiago@ice.it - www.ice.it/estero/santiago



accreditare che l'azienda iscritta adempie ai requisiti richiesti dagli organismi statali. In tale registro possono iscriversi tutte le persone naturali e giuridiche, cilene e straniere che desiderino diventare fornitori dello Stato. La registrazione può essere realizzata via internet (www.chileproveedores.cl) o presso gli Uffici presenti su tutto il territorio. In tale sito si possono visionare le normative che regolano gli acquisti dello Stato, i documenti necessari alla registrazione elettronica come fornitori ufficiali e le corrispondenti tariffe d'iscrizione. Al momento dell'iscrizione nel registro elettronico, all'utente vengono fornite le corrispondenti "user" and "password", per accedere alle informazioni relative agli acquisti dello stato.

Fonti dell'informazione e Links suggeriti per ulteriori approfondimenti:

www.cch.cl - CAMARA CHILENA DE LA CONSTRUCCION

www.seconstruye.com - PORTAL DE LA CONSTRUCCION

www.bicentenario.gov.cl - PORTAL BICENTENARIO – www.chilebicentenario.cl -

www.obrasbicentenario.cl

www.cbc.cl - CORPORACION DE BIENES DE CAPITAL

www.mop.cl - MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTE Y TELECOMUNICACIONES

www.copsa.cl - ASOCIACION DE CONCESIONARIOS DE OBRAS DE INFRAESTRUCTURA PUBLICA A.G.

www.concesiones.cl - DIRECCION DE CONCESIONES DEL MOP