

Consejo de Concesiones
Acta Sesión Ordinaria N°5

A las 15.00 horas del día 10 de diciembre de 2010, en dependencias del Ministerio de Obras Públicas ubicadas en calle Morandé N°59, 6° piso, Santiago, se dio inicio a la Quinta Sesión Ordinaria del Consejo de Concesiones con la asistencia del señor Ministro de Obras Públicas don Hernán de Solminihaq, quien presidió la sesión. Asistieron también los consejeros señores Rodrigo Castro, Luis Eduardo Bresciani, Juan José Romero, Tomás Echaveguren y Pedro Gazmuri. Se encuentran en la sala especialmente invitados don Jorge Ale, Director General de Obras Públicas, don Mauricio Gatica, Coordinador General de Concesiones y don Mario Tala, Jefe de División de Proyectos y Desarrollo. Actuó como secretario abogado don Maximiliano Wild.

I. Proyectos en Tabla.

El señor Ministro de Obras Públicas expone la tabla para la presente sesión, la cual considera el Proyecto de la Autopista de Nahuelbuta, el Proyecto de Mejoramiento de la Ruta G-21 y el Rechazo de Iniciativa Privada: Alimentador Red Vial Valparaíso.

II. Proyecto Autopista de Nahuelbuta.

(i) Datos generales.

Expone el señor Jefe de División de Proyectos y Desarrollo, quien para estos efectos se apoya en una presentación gráfica. Señala que la presente corresponde a una iniciativa privada, cuyo proponente es Besalco Concesiones S.A. La iniciativa fue declarada de interés público el 14 de Noviembre de 2005.

El proyecto se ubica en la región del Bio Bio y de La Araucanía, e involucra a las comunas de Los Ángeles, Negrete, Renaico y Angol. La inversión estimada es de UF 4.850.000 (MMUS\$ 210), los ingresos a la concesión se proyectan por cobro de peajes al usuario por un plazo de 35 años. El llamado a licitación se espera para 2012, y la rentabilidad social del proyecto es del 9,2%

(ii) Localización

El proyecto, expone el señor Tala, se emplaza en las regiones del Bio Bio y de La Araucanía, teniéndose muy cerca otras concesiones como Ruta 160, Concepción-Cabrero, La Madera, Ruta 5 Chillán-Collipulli y Acceso Norte a Concepción. Se desarrolla sobre la actual Ruta 180, pasando por las comunas de Los Ángeles, Negrete, Renaico y Angol, en una longitud de 56,0 km. Además se plantean variantes a Coigüe y Renaico. El Consejero señor Gazmuri consulta por el total de kilómetros, a lo que el expositor responde que la ruta considera 56 kms.

(iii) Justificación y Beneficios

El señor Tala expone que el proyecto se justifica por la existencia de importantes conexiones con Ruta 5 sur a desnivel y la ruta de La Madera a nivel, las que tienen asociados flujos importantes de vehículos. Por otro lado el aumento de la actividad forestal en la zona, que ha generado un mayor flujo de vehículos pesados, conjuntamente con el crecimiento de la actividad portuaria, lo que ha hecho aumentar el flujo de vehículos de carga. Lo anterior ha provocado que la actual ruta 180 presente un relevante deterioro en los niveles de seguridad y baja en su capacidad lo que repercute en accidentes de tránsito.

Entre sus beneficios, tenemos el aumento en los niveles de seguridad y disminución de las áreas de riesgo como puntos de fricción lateral, intersecciones a nivel restrictivas, sectores de fuertes pendientes y restricciones de velocidad, la asistencia en la Ruta que el Concesionario, a través de la implementación de un Área de Servicios en la ruta, proveerá junto con vigilancia permanente a lo largo de todo el trazado. Esta área de servicios cuenta con lo necesario para brindar atención de emergencia en caso de accidentes u otros en la ruta, permitiendo restablecer el tránsito en el menor tiempo posible.

Otro beneficio importante, continúa el señor Jefe de División de Proyectos y Desarrollo, es el ahorro de tiempo de viaje y combustible, ya que la implementación de la doble calzada permitirá disminuir los tiempos de traslado entre un punto y otro, debido a la disminución de la congestión generada por la imposibilidad del adelantamiento seguro, por la circulación de vehículos pesados o por los vehículos que sufren algún desperfecto en la ruta provocando congestión, para el recorrido completo se estima un ahorro de 20 minutos. Todo lo anterior a su vez propicia el ahorro de combustible que en un recorrido completo representa unos 0,8 litros para un vehículo liviano.

(iv) Características del Proyecto.

Las características del proyecto, según expone el señor Tala apoyado por material visual, son la ampliación a doble calzada de la ruta 180 desde Los Ángeles hasta Huequén (Angol) en una extensión de 56 km, incluyéndose variantes a la localidad de Coigüe y Renaico. Por otro lado, se proyecta un diseño urbano en el tramo Los Ángeles-Ruta 5 en una extensión de 4,2 km, con retornos a nivel, iluminación, pasarelas y paraderos. Las principales obras en la ruta 180 consisten en una doble calzada de 56 km, catorce enlaces a desnivel, diez puentes nuevos, un paso férreo a desnivel y 5,0 km de variantes. El consejero señor Bresciani señala que al ubicarse este proyecto en zonas rurales, un tema crítico además de los puentes son los atravesos rurales, vinculados a ganado, comunidades y viviendas rurales adyacentes. El señor Tala comenta que varios de los enlaces permiten el paso de ganado, y en dos casos específicos, cuando se estaba muy lejano a los enlaces, se desarrolló pasos especiales para el ganado. El señor Bresciani recalca la importancia de lo anterior, ya que en caso de no existir, además se corre el riesgo que el ganado atraviese por la ruta.

El proyecto contempla además área de descanso y estacionamientos, servicio de atención de emergencias, un paso superior de F.F.C.C. nuevo, calles de servicio en sectores poblados, servicio de grúa, obras de arte, teléfonos SOS y señalización.

(v) Restricciones Físicas.

El paso por Coigüe implica ampliar la faja vial para la doble calzada, incorporar un tramo de 350 m de vialidad en el PRC de Negrete, pasar por sobre la faja de ferrocarril perteneciente a EFE y sobre dos calles locales, para luego conectarse a la ruta 180 a través de 1,2 km de variante. Lo anterior se exhibe a nivel de diseño en una lámina. El consejero señor Romero consulta si existen criterios de no dividir los pueblos en dos. Señala que en otras oportunidades se habría optado por evitar la división de pueblos. El señor Tala manifiesta que el pueblo no se dividiría, pero quedan dos zonas. No obstante ello, hay aún cosas que estudiar. El consejero señor Bresciani señala que lo que se exhibe en la lámina, consistente en un paso sobre nivel que cruza sobre el poblado, lo que no le parece una solución aceptable. A lo anterior adhieren los consejeros señores Romero, Echaveguren, Castro y Gazmuri. Dado que el diseño cuestionado es producto de la intención de la concesionaria de utilizar un mismo puente para tránsitos locales y de la autopista, lo óptimo, señala el consejero señor Bresciani, sería que hubiera un puente para el tránsito local, y otro para la autopista, modificando la localización de este último para evitar pasar con una autopista sobre el poblado. Esta modificación, evidentemente encarece la solución, llevando eventualmente a un TIR social más bajo. El consejero señor Romero consulta si la evaluación social contempla la externalidad que el paso superior pase sobre pueblo, a lo que el señor Tala responde que las evaluaciones sociales no consideran externalidades ni positivas ni negativas. El señor Romero comenta que afortunadamente las evaluaciones sociales como instrumento no son definitorias, sino que son únicamente un parámetro a considerar. El señor Tala agrega que el señor Ministro de Obras Públicas se ha reunido con el Alcalde de Negrete, y es un tema que está en conversaciones aún.

(vi) Estado de la Proposición.

El proyecto se encuentra en su etapa de proposición de la Iniciativa Privada, teniéndose aprobados los estudios mínimos de la proposición. La Coordinación de Concesiones de Obras Públicas está en proceso de revisión del presupuesto de los estudios mínimos. Una vez aprobada la proposición se cuenta con un plazo legal para llamar a licitación de un año.

(vii) Modelo de Negocio.

La inversión estimada para este proyecto asciende a la cantidad de UF 4.850.000, y además de las inversiones, la sociedad concesionaria tendrá la obligación de asumir los costos asociados a la operación y conservación de la vialidad por todo el período de concesión. El plazo concesión se estima en 35 años.

El tránsito medio anual (TMDA) para la Ruta 180 para el tramo entre Los Ángeles y Coigüe, año 2010, es de 6.800 vehículos, y para el tramo Coigüe-Huequén, es de 2.800 vehículos. En tanto que para el año 2030 para el tramo Los Ángeles-Coigüe se proyecta un TMDA de 11.600 vehículos y para el tramo Coigüe – Huelquén se considera un TMDA de 4.700 vehículos. El consejero señor Echaveguren consulta si el flujo de 4.700 vehículos es para todo el tramo Coigüe – Huelquén, lo que el señor Tala responde afirmativamente. El Consejero señor Echaveguren expresa que desde el punto de vista operativo ese flujo es demasiado bajo para hacer una obra así. Ahora, si ello está dentro del contexto de

una red de transporte de carga es distinto. Quizás podría pensarse en un modelo como el conversado en Antofagasta Calama.

La composición del flujo en el año 2014 se distribuye con un 65% de vehículos livianos, un 8% de buses, un 8% de camiones de dos ejes y un 19% de camiones de más de dos ejes.

Los ingresos de la concesión estarán dados por el cobro de peaje por derecho de paso a los vehículos que utilicen la ruta. Se consideran dos plazas de peaje troncales en ruta 180 y dos plazas de peaje laterales, con un sistema de peaje de tipo manual y las tarifas en estudio, que se reajustarán según la variación del IPC, serían de \$800 para los vehículos livianos, \$3.200 para los camiones simples y de \$4.000 para los camiones pesados.

Se está analizando complementar los ingresos de la concesión a través de un subsidio destinado a la construcción de las obras, del orden del 25% del presupuesto oficial del proyecto. El consejero señor Echaveguren plantea que sería interesante conocer qué ocurriría si se saca la tercera calzada, con el subsidio. Las cuotas consideradas son ocho de UF 300.000. El esquema de licitación en estudio, por su parte, comprende tres tramos cuyas variables serían ITC, Subsidio y Tarifa.

El Estudio de Evaluación Social desarrollado por el Proponente se encuentra aprobado por Mideplan, según Memo N°051/071 de fecha 28 de mayo de 2009, y el proyecto es socialmente rentable con un TIR de 9,2%.

(viii) Cronograma.

El señor Tala se refiere al cronograma, el que contempla los siguientes hitos: (i) desarrollo de la proposición entre 2008 y 2011; (ii) llamado a licitación para el segundo semestre de 2011; (iii) recepción de ofertas, primer semestre de 2012; (iv) inicio del plazo de la concesión, segundo semestre de 2012, y; (v) término de la construcción, 2015. Se debe considerar que la CCOP se encuentra en revisión del informe final de los estudios, se está analizando el modelo del negocio y las variables de licitación.

Actualmente se está analizando el Modelo del Negocio y las variables de licitación. Para llamar a licitación es necesario previamente la aprobación del presupuesto de los estudios mínimos y de las BALI por parte del Ministerio de Hacienda.

(ix) Mejoras en futuras bases

En base a la experiencia de la gestión de los contratos de concesiones que actualmente están en construcción y explotación, se detectaron una serie de dificultades que se espera mejorar en esta obra.

Así, el señor Tala destaca la nueva normativa en materia de concesiones que transparenta las obras adicionales. En cuanto al desarrollo del anteproyecto referencial, este se desarrolla con mayor nivel de detalle de ingeniería básica y de diseño, ya que se estima que anteriores proyectos pudieron haber considerado anteproyectos deficientes. En las bases de licitación se contempla una mejor regulación para el tratamiento de modificaciones de servicios no contempladas en el proyecto referencial. Adicionalmente se incorporan niveles de servicio que el concesionario deberá cumplir durante la etapa

de explotación que permitirán brindar un mejor servicio al usuario y se incorpora un nuevo estándar para las áreas de servicio, incluyendo iluminación, servicios de aseo, vigilancia y esparcimiento.

El consejero consulta sobre mejoras que se hubieren incluido en materia de seguridad vial, a lo que el expositor señor Tala responde que no ha habido tales modificaciones consideradas en este proyecto a la fecha. No obstante existe un comité de mejoramiento de bases al cual podría eventualmente invitarse a los consejeros, con el fin de considerar sus aportes en las diferentes áreas de su competencia.

El consejero señor Echaveguren manifiesta su preocupación por lo que estima una TIR baja para este tipo de proyectos, que son iniciativas privadas y que requieren además subsidio. Este tipo de proyectos son muy sensibles a la demanda, y basta que se afecte la demanda o se muevan algunos factores, para que la TIR se altere bajo el mínimo. Reitera además su visión respecto de la doble calzada, que considera excesiva para el flujo estimado en el proyecto. En lo referente a los niveles de servicio, que son incluidos en las nuevas consideraciones de las bases. Consulta respecto de la forma de fijar los estándares.

El consejero señor Bresciani se adhiere a los comentarios del consejero Echaveguren en cuanto a revisar la doble calzada en relación a los flujos. Solicita además se ponga especial atención en los atraviesos, al tratarse de una zona rural, y reitera su aprensión por la solución de Coihue. Respecto de la TIR la encuentra suficiente, ahora pregunta si es suficiente como para que el estado subsidie.

(x) Consideraciones Finales

Es necesario definir si el proyecto es ejecutable mediante el mecanismo de Concesiones, para poder aprobar proposición de la Iniciativa Privada, iniciándose el proceso de llamado a licitación por parte del MOP, con un plazo máximo de un 1 año.

II. Mejoramiento Ruta G-21

(i) Datos Generales.

Expone sobre el proyecto el señor Mario Tala, quién cuenta con apoyo gráfico al efecto. Señala que la presente corresponde a una iniciativa privada, cuyo proponente es Len Ingenieros Consultores Ltda. La iniciativa fue declarada de interés público el 05 de febrero de 2005.

El proyecto se ubica en la Región Metropolitana, e involucra a la comuna de Lo Barnechea. La inversión estimada es de UF 1.336.000 (MMUS\$ 55), los ingresos a la concesión se proyectan por cobro de peajes al usuario más eventuales subsidios. Se estima un plazo de concesión de 28 años, mientras que el llamado a licitación podría eventualmente hacerse a fines de 2011. La rentabilidad social del proyecto es del 10,0%.

(ii) Localización.

El proyecto "Mejoramiento Ruta G-21" se emplaza en la Región Metropolitana, en el sector nororiente de la ciudad.

(iii) Justificación y Beneficios.

El señor Tala expone este proyecto se fundamenta en las atracciones de los centros invernales y el santuario de la naturaleza que han atraído visitantes, lo que se traduce en aumento del flujo vehicular, Sin embargo la ruta presenta un gran deterioro en el pavimento, además de deficiente señalización y condiciones de seguridad. Las condiciones geométricas del trazado, como son las altas pendientes y curvas cerradas, lo hacen aún más peligroso para los usuarios. Se presenta riesgo de derrumbes en sectores de bermas y resbalamiento de los vehículos por el hielo acumulado en la calzada. Por último, se presenta congestión y dificultades en la gestión vehicular en períodos de alta demanda.

Los beneficios del proyecto vienen dados por el aumento de capacidad y seguridad en la ruta, que atraerá una mayor cantidad de gente para acceder a los distintos atractivos que presenta la hermosa zona de montaña que rodea a la ruta. Además, las mejoras que se proponen implicarían un aumento en la seguridad de la ruta, la asistencia permanente ante accidentes e imprevistos y el ahorro de tiempo, combustible y suministros para los vehículos.

(iv) Características del Proyecto

Según exposición del señor Tala, el trazado de la Ruta G-21 que se desarrolla en el proyecto, tiene una longitud de aproximadamente 30 kms. Dadas las características geométricas, así como por las condiciones climáticas prevalecientes en el área de emplazamiento, el trazado puede dividirse en dos sectores, claramente, diferenciados.

El primer sector, que se identifica como Tramo N° 1, se extiende entre el punto en que la Ruta G – 21 se desprende de Av. Las Condes hasta alcanzar la localidad de Corral Quemado, a 15,8 km del punto inicial. Sus principales características son: (i) una longitud de 15,8 Km.; (ii) Trazado sinuoso con 140 curvas horizontales; (iii) calzada de 6 m. de ancho y bermas entre 0,5 y 0,8 m.; (iv) en alzado, pendiente media es de 2,8%; y, (v) veintidós muros de sostenimiento de tierras, 2.625 m.

El Tramo N° 2 se desarrolla hacia el este, entre Corral Quemado y el comienzo de la zona urbanizada de Farellones, donde bifurca el camino a Valle Nevado. Sus principales características son: (i) El tramo se inicia en la cota 1.300 metros sobre el nivel del mar y tiene de 15 Km. de longitud; (ii) el 60% del trazado se desarrolla en curva. (278 curvas). 37 de retorno, (iii) pendiente media de 7%, que en sectores pueden superar el 11%; y, (iv) emplazamiento dentro del santuario de la naturaleza Yerba Loca.

El Consejero señor Echaveguren consulta si hay posibilidad de aumentar al ancho de pista, a lo que el señor Tala responde que ello es posible sólo en algunos sectores, principalmente en zonas de curva, según más adelante se explicará.

Las principales obras del proyecto contemplan el Mejoramiento Tramo I: (Km 0.0 – Km 15.8), incluido. (i) Repavimentación de la ruta existente, (ii) aprovechamiento máximo de la faja disponible para incorporar ensanches en curvas; (iii) complementación de muros insuficientes; (iv) obras de mantenimiento y rehabilitación en estructuras mayores existentes; (v) complementación del sistema de saneamiento; (vi) mejoramiento del sistema de seguridad vial (barreras, postes, señalización, tachas, etc.); y, (vii) incorporación de tercera pista de adelantamiento entre Km 9.000 – Km11.000

El Consejero señor Bresciani consulta por el plazo de la concesión. El señor Tala responde que el plazo considerado es de 28 años. Expone el señor Bresciani que podría aceptarse en un comienzo un estándar de mejoramiento de los sistemas, e ir aumentando el nivel de servicio en el tiempo. El Consejero señor Romero señala que le inquieta el factor distributivo en un proyecto como este. Más aún si se consideran subsidios. Expresa que le inquieta saber si se trata de acceso a la montaña y a una serie de otras actividades, o bien si se trata de una ruta a los centros de ski. Ya que en este segundo caso, el efecto distributivo de un proyecto con subsidios públicos tenderá a favorecer a un sector de la población que en general, no necesita de dicha ayuda”.

En cuanto al mejoramiento del tramo II (Km 15.8 – Km 30.8), retoma su exposición el señor Tala, las principales obras contemplan: (i) Se modifica el trazado existente, planta y alzado, en aquellos sectores donde existe gran cantidad de curvas de retorno (reduce el N° de curvas, reduce los tramos con pendientes fuertes); (ii) ensanches en curvas; (iii) mejoramiento del sistema de seguridad vial (barreras, señalización, etc.); y (iv) sección transversal: tres pistas de tres metros cada una. En esta parte del trazado, a diferencia del tramo I, se consideran cambios radicales en el trazado, y se considera, como se dijo, la construcción de una tercera pista. Además, dentro de las medidas de seguridad, se considera la protección contra el hielo en la ruta. Con el trazado las pendientes bajan radicalmente, en tanto que aumentan los anchos e calzada.

El tramo II presenta de una longitud de 15 km. y el 60% del tramo se desarrolla en curva. Existen dos sectores en los cuales se presentan curvas de retornos, las cuales además se desarrollan en pendiente. Las modificaciones en trazado se exponen en una gráfica. Éstas corresponden principalmente a los sectores de curvas de retorno, salvando así tanto las curvas como las altas pendientes de dichos sectores.

(v) Estado de la Proposición

Actualmente el Proponente se encuentra desarrollando los Informes Finales de los Estudios según las observaciones emitidas por la CCOP. Los estudios solicitados por el MOP al proponente son los siguientes: (i) estudio de anteproyecto vial; (ii) estudio de demanda y evaluación social, (iii) estudio de impacto ambiental y territorial; y, (iii) estudio de evaluación del negocio.

En caso de ser aprobada la etapa de proposición, el MOP realizaría el llamado a licitación del proyecto en un plazo de un año a contar de dicha aprobación, según señala el expositor. Agrega que es importante tener en consideración la época en la cual se pueden desarrollar los trabajos, atendida la altura y las condiciones climáticas.

El consejero señor Bresciani consulta si dentro del mantenimiento se considera el tema del despeje de vías por nieve, lo que responde afirmativamente el señor Tala. El Consejero señor Romero consulta si

hay un estudio de disposición a pagar, a lo que responde que no existe tal estudio a la fecha. Respecto de los ciclistas y gente trotan, el señor Romero consulta si sería útil considerar ciclovías, lo que incluye además un tema de seguridad. Si uno de los objetivos es acercar a la comunidad a la montaña, podría considerarse esa facilidad.

(vi) Entorno físico del Proyecto.

El señor Tala da cuenta que actualmente en el sector de emplazamiento del proyecto se ubica el santuario de la naturaleza Yerba Loca, declarado santuario de la naturaleza bajo el Decreto Supremo 937 del 24 de julio de 1973, por el Consejo de Monumentos Nacionales. Este ofrece una gran variedad de actividades de esparcimiento. Adicionalmente, los centros invernales Farellones, La Parva, Colorado y Valle Nevado conforman la mayor área esquiable del hemisferio sur. Un lugar ideal para esquiar ya que cuenta con una geografía, un clima y una infraestructura privilegiada para los deportes en nieve.

La ruta actualmente presenta un ancho de pavimento variable, especialmente en el segundo tramo, donde en algunos sectores puede tener sólo 3,5 a 4 m de ancho. La señalización existente se encuentra dañada, así como las obras de seguridad son, en algunos sectores, bastante deficiente. A lo largo de la ruta se encuentran sectores en los que el pavimento presenta baches y grietas importantes.

(vii) Restricciones Físicas.

Las restricciones físicas corresponden a las altas pendientes existentes y la generación de altos taludes y corte en el terreno para dar cabida a las obras del proyecto. Por otro lado existe una gran cantidad de curvas que restringen el avance de los vehículos en su ascenso por la ruta.

(viii) Modelo de Negocio.

La Inversión Estimada para este proyecto asciende a UF 1.336.000, y además de las inversiones, la Sociedad Concesionaria tendrá la obligación de asumir los costos asociados a la operación y conservación de la vialidad por todo el período de concesión. El Plazo Concesión se estima en 28 años.

El tránsito estimado para el proyecto se presenta para los años 2014 y 2030 de la siguiente forma:

El tránsito medio anual (TMDA) para la G 21 para el tramo Minera Los Bronces, año 2010, es de 3.882 vehículos, y para el tramo Centros Invernales, es de 9.596 vehículos. En tanto que para el año 2030 para el tramo Minera Los Bronces se proyecta un TMDA de 4.903 vehículos y para el tramo Centros Invernales se considera un TMDA de 9.859 vehículos.

La composición del flujo en el año 2014 se distribuye, para el tramo Minera Los Bronces, con un 74% de vehículos livianos, un 8% de buses, un 6% de camiones de dos ejes y un 12% de camiones de más de dos ejes. En tanto, según señala el expositor, para el tramo Centros Invernales la composición del flujo en el año 2014 se distribuye con un 94% de vehículos livianos, un 1% de buses, un 1% de camiones de dos ejes y un 4% de camiones de más de dos ejes.

Respecto de los ingresos de la concesión, según expone el señor Tala, estarán dados por el cobro de peaje por derecho de paso a los vehículos que utilicen la ruta. Se consideran dos plazas de peaje, una en

el acceso a la Minera Los Bronces y otra lo más cercano posible a la llegada a la bifurcación de Farellones. Las tarifas, que se reajustarán según la variación del IPC, serán, para los centros de ski, en temporada alta \$10.000, en temporada de invierno \$7.000, en primavera \$5.000 y en verano \$3.000. En tanto que hacia Minera Los Bronces, los peajes proyectados serán, en temporada alta \$3.500, en temporada de invierno \$2.500, en primavera \$2.000 y en verano \$1.000. Agrega el expositor que la minera tiene una idea para tener un centro de control de vehículos, de forma tal que sea la propia minera la que recaude los peajes.

Según el expositor, el proyecto requiere un subsidio en torno al 42% de la inversión total. Los Centros Invernales y la Minera generarán sus aportes a través de la I.M. de Lo Barnechea, lo que quedará establecido en el Convenio de Aportes a suscribir entre la municipalidad y el MOP. El valor presente de este aporte corresponde a UF 115.000. La I.M. de Lo Barnechea es propietaria de parte de los terrenos a expropiar avaluados en UF 75.000 aproximadamente, los cuales serán entregados por el municipio a la Concesión. Además de estos aportes, se requiere un monto adicional de subsidio, que corresponde a UF 300.000 en valor presente. El esquema de licitación en estudio comprende dos tramos cuyas variables serían ITC y subsidio. El consejero señor Romero insiste en la relevancia del efecto distributivo, considerado el sector. El Consejero señor Bresciani señala que es importante considerar los costos actuales de mantención de la ruta, en comparación al valor presente del subsidio proyectado, como forma de calcular el costo fiscal efectivo de la iniciativa. Así, la pregunta relevante es cuanto ahorra el MOP, y por ende el Estado. Agrega, que la motivación principal para embarcarse en este proyecto sería el factor seguridad, ya que el ahorro de tiempo no sería necesariamente relevante.

El estudio de evaluación social en desarrollo por el proponente será enviado a Mideplan para su revisión y aprobación. El estudio da como resultado una TIR social de 10,0%.

(ix) Cronograma.

El señor Tala se refiere al cronograma, el que contempla los siguientes hitos: (i) desarrollo de la proposición para el año 2011; (ii) llamado a licitación para el segundo semestre de 2011; (iii) recepción de ofertas, primer semestre de 2012; (iv) inicio del plazo de la concesión, segundo semestre de 2012, y; (v) término de la construcción, 2014. Se está analizando actualmente el Modelo del Negocio y las variables de Licitación. Para llamar a licitación se debe lograr la aprobación de los Estudios Mínimos, informe favorable del Estudio de Evaluación Social por parte de Mideplan y aprobación de las BALI por parte del Ministerio de Hacienda.

(x) Mejoras en las Futuras Bases de Licitación.

En base a la experiencia de la gestión de los contratos de concesiones que actualmente están en construcción y explotación, se detectaron una serie de dificultades que listan en la tabla adjunta se expone una propuesta de mejora.

En base a la experiencia obtenida en la gestión de contratos de concesión que actualmente están en construcción y explotación, se detectaron una serie de dificultades que se espera mejorar en esta obra.

Así, el señor Tala destaca la nueva normativa en materia de concesiones que transparenta las obras adicionales. En cuanto al desarrollo del anteproyecto referencial, este se desarrolla con mayor nivel de detalle de ingeniería básica y de diseño, ya que se estima que anteriores proyectos pudieron haber considerado anteproyectos deficientes. En las bases de licitación se contempla una mejor regulación para el tratamiento de modificaciones de servicios no contempladas en el proyecto referencial. Adicionalmente se incorporan niveles de servicio que el concesionario deberá cumplir durante la etapa de explotación que permitirán brindar un mejor servicio al usuario y se incorpora un nuevo estándar para las áreas de servicio, incluyendo iluminación, servicios de aseo, vigilancia y esparcimiento.

(xi) Consideraciones Finales.

Es necesario definir si el proyecto es ejecutable mediante el mecanismo de concesiones, para poder aprobar proposición de la Iniciativa Privada, iniciándose el proceso de llamado a licitación por parte del MOP.

III. Rechazo de iniciativa Privada. Concesión Sistema Alimentador Red Vial Acceso Sur al Puerto Valparaíso”.

(i) Antecedentes Generales.

Expone sobre el proyecto el señor Mario Tala, quién cuenta con apoyo gráfico al efecto. Señala que la presente corresponde a una iniciativa privada, cuyo proponente es Consorcio SICE - Comasca S.A. La iniciativa fue presentada al MOP con fecha 12 de noviembre de 2009.

La inversión estimada es de 596.000 UF y se ubica en la Región de Valparaíso.

(ii) Descripción del Proyecto

El proyecto propone el mejoramiento, construcción, operación, mantenimiento y la explotación de las Rutas 60-CH en una longitud aproximada de 20 kms, contados desde el enlace con la Ruta 68 hasta el acceso al Puerto de Valparaíso.

Adicionalmente, se incluye la implementación, operación, mantenimiento y explotación de una plataforma tecnológica que permita gestionar de forma integrada, el Sistema de Gestión de Túneles del Proyecto la Pólvara, el Sistema de Gestión de la ZEAL y los Terminales Portuarios, lo que permitirá aumentar la productividad, mejorar el nivel de servicio y la seguridad del sistema vial, así como la fiabilidad del embarque y desembarque, en el momento oportuno.

(iii) Principales Obras.

El proyecto contemplaba como principales obras las siguiente: (i) pistas gravitacionales o lechos de frenado; (ii) perfil doble calzada, (iii) estacionamiento y área de servicio, (iv) estacionamiento (regulador de frecuencia); (v) mejorar enlace trébol cruce a Laguna Verde, (vi) incorporar enlace entre la ZEAL y la Ruta 68; (vii) obras de seguridad vial; y (viii) ampliación de bermas y medianas

(iv) Modelo de Negocios.

La Iniciativa Privada plantea que el origen de los ingresos esté compuesto por subsidios, pagados mediante un monto a determinar de cuota de ingreso fija compuesta por un peaje sombra para vehículos pesados que acceden al puerto, compensado por los ingresos comerciales generados en el área de estacionamiento. El formulario de presentación indica cuotas de subsidio de 130.000 UF/año para un período de concesión de 15 años.

No se descarta totalmente la posibilidad de cobrar peajes tradicionales, pero ello se analizaría en el contexto de los Estudios de Proposición, considerando la opinión de los principales afectados (usuarios, ZEAL, EPV, entre otros).

(v) Opiniones Consultadas.

Con fecha 22 de diciembre de 2009, se envió a consulta a la Dirección de Vialidad con el fin de entregar los antecedentes del proyecto, y con fecha 23 de diciembre de 2009 se presentó la iniciativa a la mesa de Concesiones-Vialidad, y se analizó su competencia/complementariedad con la Iniciativa Pública "Camino La Pólvora", determinándose finalmente llevar a cabo los estudios correspondientes a la Iniciativa Pública y rechazar la presentación de la Iniciativa Privada.

El consejero señor Romero se manifiesta al menos cauto a en que se hagan iniciativas privadas que consideren subsidios. El Ministro señor de Solminihaç consulta el motivo de esta iniciativa, toda vez que se trata de un proyecto relativamente nuevo. El señor Tala manifiesta que si bien el camino la Pólvora es relativamente nuevo, las modificaciones se deben a lo que puede considerarse deficiencias en el trazado, y además considera la mantención del camino.

(vi) Recomendación.

En función a los análisis realizados, se recomienda no declarar de interés público la iniciativa privada, en virtud de que a partir a junio del año 2009, el MOP a través de la Dirección Nacional de Vialidad, se encuentra estudiando la iniciativa pública que comprende el tramo del camino La Pólvora entre la Ruta 68 y el Terminal Portuario de Valparaíso, coincidente con el proyecto presentado en la Iniciativa Privada.

Sin otros temas que tratar, se pone fin a la sesión a las 18.30 horas.


Hernán de Solminihaç
Presidente del Consejo de Concesiones
Ministro de Obras Públicas


Rodrigo Castro

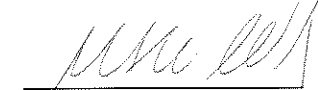



Luis Eduardo Bresciani

Tomás Echaveguren


Juan José Romero


Pedro Gazmuri


Maximiliano Wild
Secretario Abogado