



## Consejo de Concesiones

### Acta definitiva sesión 16 de abril de 2011

A las 16.00 horas del día 16 de abril de 2011, en dependencias del Ministerio de Obras Públicas en calle Morandé N° 59, 6° piso, Santiago, se dio inicio a la presente sesión del Consejo de Concesiones con la asistencia del señor Ministro de Obras Públicas don Laurence Golborne, quien presidió la sesión. Asistieron también los consejeros señores Rodrigo Castro, Luis Eduardo Bresciani, Juan José Romero, y Pedro Gazmuri. Se encuentran en la sala, especialmente invitados, don Emilio Pellegrini, Coordinador General de Concesiones, don Andrés Lagos, Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos, y don Miguel Ángel Jara, Jefe de la Unidad de Desarrollo de Nuevos Proyectos. Actuó como secretario abogado doña Florencia Donoso.

El señor Ministro dio la palabra al señor Emilio Pellegrini, quien señala que, de acuerdo a la tabla, en la sesión se expondrán los siguientes proyectos de iniciativa privada:

1. Concesión Ruta 5, Tramo Quillahua Humberstone.
2. Concesión Ruta 5, Tramo Chañaral Antofagasta.

La secretaria Florencia Donoso hizo presente que el consejero Tomás Echaveguren presentó su excusa por no asistir a la sesión, e informó que su ausencia se debe a que se encontrará fuera del país durante un mes por actividades académicas. Señala que el señor Echaveguren envió comentarios escritos acerca de los temas a revisarse en la sesión, y que no obstante su ausencia, se cumple con el quorum mínimo para sesionar.

A continuación, el señor Pellegrini cedió la palabra a don Miguel Ángel Jara, quien pasó a exponer los proyectos.

1. Concesión Ruta 5, Tramo Quillahua Humberstone.

El señor Jara tomó la palabra y señaló que el proyecto "Concesión Ruta 5, Tramo Quillahua Humberstone" fue propuesto por Asesorías e Inversiones GOCCGroup Ltda., e implica una inversión estimada de UF 2.930.000 o US\$ 136.000.000. El plazo de la concesión serían 35 años, tiene una rentabilidad social de 11%, no requeriría de subsidio y se emplazaría en la Región de Tarapacá.

Señala que el proyecto propuesto considera la ampliación, mejoramiento, conservación y explotación de la Ruta 5 desde el límite con la Región de Antofagasta por el Sur (sector Quillahua) hasta el cruce de la Ruta 5 con el acceso a la ciudad de Iquique (actual término de la "Concesión de Alternativas de Acceso a Iquique", en construcción) por el Norte. Indica que la autopista sería de carácter mixto con un total de 180 km., donde 70 de ellos se proyectan en doble calzada y el resto en calzada bidireccional, con el estándar utilizado en todas las carreteras concesionadas de nuestro país, permitiendo un mayor nivel de capacidad, seguridad y eficiencia.

Continúa el señor Jara señalando que el proyecto considera 2 sectores: (i) Sector 1, de una extensión de 70 km. aproximadamente, que va desde el sector Oficina Victoria hasta el cruce de Ruta 5 con el acceso a la ciudad de Iquique, que considera la mantención de la calzada existente y ampliación a doble calzada. (ii) Sector 2, de una extensión aproximada de 110 km., cuyo inicio es el límite de la Región de Antofagasta (sector Quillahua) y termina en sector Oficina Victoria, que considera obras de mejoramiento mantención de la calzada existente. Señala que los sectores de doble calzada, consiste en dos pistas por sentido de circulación, con velocidad de servicio de 120 km./h.

Las principales obras que contempla el proyecto son ampliación a doble calzada de 70 km. y 110 km. de rehabilitación, mantención y mejoramiento de la calzada existente de la Ruta 5, desde el límite de la región de Antofagasta hasta el cruce de la Ruta 5 con el acceso a la ciudad de Iquique. Contempla también enlaces, aproximadamente 40 km. de calles de servicio, retornos a nivel, pasarelas peatonales, señalización, paraderos de buses, entre otros.

En cuanto al TMDA, este fluctuaría entre los 2.997 vehículos en verano y los 2.299 vehículos el resto del año en el Sector 1; y, entre los 802 vehículos en verano y los 640 vehículos el resto del año en el Sector 2. Las tarifas fluctuarían entre los \$1.200 y los \$9.750 en verano, y los \$800 y los \$6.500 para el resto del año, para el Sector 1, según el tipo de vehículo; y, entre los \$2.000 y los \$10.560 en verano, y los \$1.400 y los \$11.000 en invierno, para el Sector 2, según el tipo de vehículo. La tasa interna de retorno (TIR) del proyecto sería de 10,4%.

En cuanto a la iniciativa, el señor Jara aclara que el proyecto no está siendo estudiado por Concesiones, y que el formulario de presentación cumple con lo solicitado por el reglamento. No obstante, señala que la infraestructura no considera un aporte innovador desde el punto de vista del diseño y tecnología; y, que con los antecedentes presentados no se puede validar preliminarmente la rentabilidad social indicada de acuerdo a metodologías aplicadas por el Ministerio de Desarrollo Social. Asimismo, señala que la TIR privada presentada es similar a la tasa de descuento privada de proyectos similares, sin embargo se estima que los ingresos están sobrestimados.

Don Miguel Ángel observa que las tarifas presentadas podrían ser cuestionables en relación a los estándares definidos en los lineamientos recientes del Ministerio y que los montos de inversión no son concordantes con otros proyectos concesionados similares. Aclara, además, que el proyecto considera tasas de crecimiento que guardan relación con la tendencia de crecimiento revelada por los datos del Plan Nacional de Censos en el caso del Sector 1. Para el Sector 2, en cambio, señala las tasas de crecimiento son superiores a las que pueden obtenerse de un análisis tendencial de los datos del Plan Nacional de Censos y por tanto se sobrestima la demanda potencial.

El señor Jara aclara que son ventajas del proyecto el que se mejoraría sustancialmente el estándar de servicio de la Ruta 5; que permitiría desarrollar un proyecto con perfiles transversales mixtos con estándar de concesión, en doble calzada y de calzada simple, que aborde las principales problemáticas en relación a mayor seguridad en la circulación vial, de peatones y reducción de los accidentes; y, que significaría un mejoramiento significativo en la conectividad de los centros poblados, turísticos y de producción. Asimismo, disminuiría los tiempos de viaje para los usuarios y generaría obras que mejorarían la prestación del servicio, tales como zonas de descanso, miradores, estacionamiento de camiones, iluminación en puntos duros, etc.



El señor Jara aclara que son desventajas del proyecto el que podrían surgir pretensiones regionales de aumentar los kilómetros en perfil de doble calzada, lo que se vería limitado por la rentabilidad social de los flujos actuales en la ruta generando la necesidad de subsidios para financiar las inversiones requeridas. Asimismo, observa que la estructura tarifaria considera pagos diferenciados por época del año pero no por estándar de servicio, resultando cuestionable que fije un precio por kilómetro similar en ambos casos. Observa también que el ahorro en el tiempo de traslado se determinó en un 25% de disminución para ambos tramos, lo que es improbable dado que existen tramos discontinuos de perfiles de doble calzada y calzada simple, lo cual invalida el cálculo de la rentabilidad social. Por último, el señor Jara informa que existiría una subestimación de costos.

En cuanto a las opiniones consultadas a otros organismos, el señor Jara señala que la Ilustre Municipalidad de Alto Hospicio recomienda declarar de interés público. La Dirección Nacional de Vialidad, en tanto, no recomienda declarar de interés público en atención a que las tasas de crecimiento consideradas no corresponden a las recomendadas por el Ministerio de Desarrollo Social, por lo que la demanda futura podría estar sobredimensionada; y, a que los costos por kilómetro presentados, tanto para la ampliación como para la reposición, son muy inferiores a los de otros proyectos similares en las regiones del Norte de Chile, apareciendo muy disminuidos respecto de los que se presentan en la realidad e impidiendo tener claridad respecto de la rentabilidad social del proyecto. Por último, señala el señor Jara que la Dirección de Vialidad informa que tiene considerado en su planificación la reposición de la Ruta 5 en el sector analizado por la iniciativa privada, trabajos que se están desarrollando desde el año 2006 y se han priorizado hasta el 2015.

A continuación, el señor Jara pasa a referirse a las observaciones realizadas por la Secretaría de Planificación del Transporte y la Dirección de Planeamiento, que no se pronunciaron ni a favor ni en contra de la iniciativa.

Finalmente, concluye que en función de los análisis realizados y las respuestas de las entidades consultadas, se recomienda no declarar de interés público la iniciativa privada N° 388 "Concesión Ruta 5 Tramo Quillagua Humberstone". La recomendación se sustenta principalmente en la falta de sustento técnico de las obras propuestas y de la justificación de las proyecciones de flujo y rentabilidad social y económica; y, en que siendo la Ruta 5 un eje central y estratégico del país, el diseño presentado no se ajusta a los requerimientos mínimos para poder tarificar su uso.

El Ministro ofrece la palabra. El señor Rodrigo Castro señala que coincide con el análisis de CCOP – la Ruta 5 es un eje estratégico y el proyecto no se adecúa a dicha característica. Señala que tampoco se trata de un proyecto innovador.

El señor Pedro Gazmuri, pregunta si el público tiene acceso a la información relativa a los programas y proyectos que ejecuta la Dirección de Vialidad, ya que de ser así los proponentes podrían dejar de invertir sus esfuerzos en elaborar proyectos que ya están previstos planificados. El señor Jara aclara que lo que concierne el corto plazo sí, pero no necesariamente el largo plazo.

El Ministro señala que entiende que existe acuerdo en cuanto a no declarar la iniciativa como de interés público en base a lo recién expuesto, a lo cual asienten los consejeros.

El señor Juan José Romero hace una sugerencia en relación a las respuestas que debe dar el Ministerio de Obras Públicas en virtud del N° 5 del artículo 5° del Reglamento, señalando que es



conveniente que se aclare en las mismas que el que la presentación cumpla con los requisitos que impone el Reglamento no implica necesariamente que la propuesta cuente con una fundamentación y respaldo suficientes.

## 2. Concesión Ruta 5, Tramo Chañaral Antofagasta.

El señor Jara, entonces, pasó a exponer la iniciativa privada Concesión Ruta 5 Tramo Chañaral-Antofagasta, propuesta por Asesorías e Inversiones en Obras Civiles GOCGroup Ltda., de una inversión estimada de UF 4.818.000 UF o US\$ 223.000.000. Esta se ubicaría en la Región de Antofagasta, en las comunas de Tal Tal y de Antofagasta.

El señor Jara explica que el proyecto considera la ampliación, mejoramiento, conservación y explotación de Ruta 5 desde el límite regional por el sur hasta el inicio de la concesión Autopistas de Antofagasta, en el sector industrial La Negra, con una extensión aproximada de 314 km. Se proyectan dos tramos con estándar diferenciado, uno desde el límite Sur, de 244 km. en calzada bidireccional, y el resto de 70 km., con ampliación a doble calzada, con el estándar utilizado en todas las carreteras concesionadas.

Las principales obras serían la ampliación doble calzada de 70 km., diseñada para transitar a una velocidad de 120 km./h., y la recuperación de estándar en calzada simple y señalización de 244 km., diseñada para transitar a una velocidad de 100 km./h., 40 km. de caminos de servicio, enlaces a desnivel, retornos a nivel, pasarelas, paraderos de buses, entre otros.

El plazo de la concesión sería de 35 años máximo, y los costos de operación y mantenimiento ascenderían a entre UF 70.000 y UF 88.000 al año; el proyecto no requeriría subsidio y contemplaría ingresos mínimos garantizados de aproximadamente entre UF 405.000 y UF 1.300.000 anuales entre el año 1 y 20 de explotación, respectivamente. El señor Jara indica que los ingresos se obtendrían a partir del cobro a los usuarios mediante 2 peajes, con incremento de tarifa real anual de 1%, conforme a la siguiente tarificación inicial: las tarifas fluctuarían entre los \$550 y los \$4.500 en verano, y los \$350 y los \$3.000 para el resto del año, para el Sector 1, según el tipo de vehículo; y, entre los \$1.500 y los \$12.750 en verano, y los \$1.000 y los \$8.500 para el resto del año, para el Sector 2, según el tipo de vehículo.

En cuanto al tránsito medio diario, el del Sector 1 sería de 1.750 y el del Sector 2 sería de 6.000.

En cuanto a las opiniones consultadas a otros organismos, la Secretaría Regional Ministerial de la II Región recomienda declarar de interés público

Director Regional de Vialidad, por su parte, no se pronunció ni a favor ni en contra de la declaración de interés público de la iniciativa, pero observó que debiese adicionarse al proyecto sectores en doble calzada en todo el tramo, cruces desnivelados, sectores para pesajes, e iluminación solar en algunos sectores. Asimismo, solicita se justifiquen las pasarelas y señalar la ubicación de las calles de servicio, además de señalar algunos errores de información.

La Dirección Nacional de Vialidad, en tanto, señala que no es posible pronunciarse respecto a los beneficios del proyecto pues los antecedentes presentados no se ajustan a las metodologías tradicionales de evaluación de proyectos de transporte. Adicionalmente señala que la Dirección de Vialidad tiene considerado una serie de mejoramientos para dicha ruta hasta el 2019, entre otras observaciones.



La Dirección de Planamiento señala que los antecedentes presentados son insuficientes para pronunciarse respecto a una declaración de interés público y sugiere el reestudio del proyecto con doble calzada en todos los tramos, entre otras observaciones.

En cuanto a las ventajas del proyecto, el señor Jara señala que significaría un aumento del nivel de seguridad en la circulación de vehículos y peatones, y un mejoramiento en la conectividad con centros poblados y en la producción en la zona; y, que permitiría anticipar el crecimiento futuro de la demanda de flujo vehicular esperado producto del crecimiento productivo en la región.

El señor Jara aclara que el proyecto no está siendo estudiado por CCOP, que el formulario de presentación cumple con lo solicitado por el reglamento; y, que el proyecto considera para todo su horizonte de trabajo tasas de crecimiento y flujos que se condicen con los que se obtienen de un análisis tendencial de los datos del Plan Nacional de Censo

El señor Jara, observa como desventajas del proyecto, en tanto, el que la infraestructura no constituiría un aporte innovador desde el punto de vista del diseño y tecnología; que las tarifas presentadas, incluidos los factores de vehículos, no son acordes a los estándares definidos en los lineamientos del Ministerio de Obras Públicas, y que el presupuesto en el tramo de calzada simples muy ajustado. Observa que falta una justificación de la tarificación diferenciada entre invierno y verano. Por último, acota don Miguel Ángel, que del análisis territorial se desprende que la iniciativa debe considerar el desplazamiento de las personas que viven en pequeñas localidades (inmediaciones de Ruta B 55), algunas de comunidades indígenas y de pequeñas caletas (Ruta 1), las cuales serían afectadas con la tarificación en la ubicación propuesta, dado que mantienen una relación comercial con la ciudad de Antofagasta. Se estima que la ubicación de las plazas de peajes deben ser reestudiadas porque se capturan ingresos por usuarios que no reciben los beneficios del proyecto.

El señor Jara señala que es importante tener en cuenta que la Dirección de Vialidad, conforme a la información proporcionada por la Subdirección de Desarrollo, tiene considerada una programación de reposición de calzadas en diferentes sectores entre los años 2012 y 2019. Esto generaría que la evaluación en el mediano plazo varíe y probablemente varíen las necesidades del proyecto.

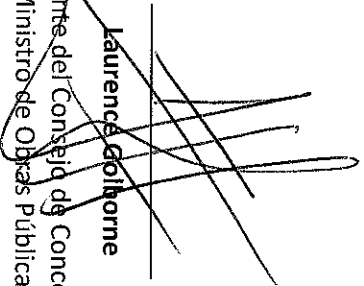
En función de los análisis realizados, las respuestas de las entidades consultadas y reuniones realizadas con el postulante, se propone no declarar de interés público la iniciativa privada N° 386 "Concesión Ruta 5 Tramo Chañaral Antofagasta".

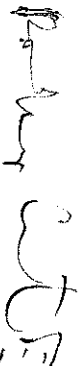
La recomendación se fundamenta principalmente en la falta de sustento técnico de la obra propuesta y en que siendo la Ruta 5 un eje central y estratégico del país, el diseño presentado no se ajusta a los requerimientos para poder tarifcar su uso en el tramo de calzada simple.

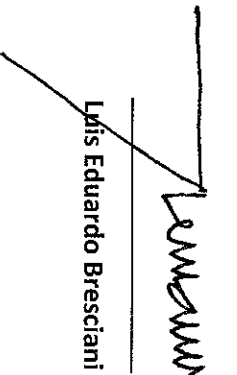
El Ministro señala que entiende que existe acuerdo en cuanto a no declarar la iniciativa como de interés público en base a lo recién expuesto, a lo cual asienten los consejeros.

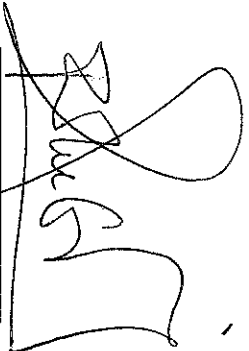


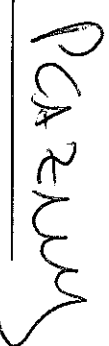
Sin otros temas que tratar, se pone fin a la sesión siendo las 17:00 horas.

  
\_\_\_\_\_  
**Laurence Golborne**  
Presidente del Consejo de Concesiones  
Ministro de Obras Públicas

  
\_\_\_\_\_  
**Rodrigo Castro**

  
\_\_\_\_\_  
**Luis Eduardo Bresciani**

  
\_\_\_\_\_  
**Juan José Romero**

  
\_\_\_\_\_  
**Pedro Gaznuri**

\_\_\_\_\_  
**Florencia Donoso**  
Secretario Abogado