

Consejo de Concesiones
Acta Sesión 25 de mayo de 2011

A las 15.20 horas del día 25 de mayo 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 Hernán de Solminihaç, 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 Jaime Retamal, Coordinador General de Concesiones, don Mario Tala, Jefe de la División de Proyectos y Desarrollo y don Miguel Ángel Jara Jefe de la Unidad de Nuevos Negocios de la Coordinación de Concesiones. Actuó como secretario abogado don Maximiliano Wild.

El señor Ministro de Obras Públicas da cuenta que la tabla para la presente sesión contempla la exposición de la propuesta de solución técnica para el cruce por Coihue de la Autopista de Nahuelbuta, una iniciativa privada consistente en el acceso Norte a Valdivia, y una planta desaladora en la III Región.

I. Autopista de Nahuelbuta.

Expone sobre este punto el señor Jefe de la División de Proyectos y Desarrollo don Mario Tala, quién se apoya láminas que exhiben las propuestas de solución para el enlace en su cruce por la localidad de Coihue. Expone por medio de láminas una opción que consiste en desplazar hacia el sur el enlace de Coihue, dejando la posibilidad de en el futuro enlazar con la Ruta de la Madera. Señala que con la solución expuesta se solucionan varios de los temas previamente planteados como dificultades (en anteriores sesiones), por cuanto se saca el cruce de la localidad de Coihue.

Expone a modo de antecedentes otras dos láminas con opciones alternativas, que fueron desechadas por la CCOP por cuanto se estimó que no eran las más convenientes para solucionar los problemas que había levantado el diseño original, en lo relativo al cruce por Coihue.

El consejero señor Bresciani señala que la alternativa uno propuesta soluciona varias de las deficiencias antes exhibidas por el anterior proyecto. El tema de los flujos de pasos por el pueblo estaría resuelto. El tema del paso norte - sur se resuelve al proponerse una construcción de un viaducto con pilares y obras de paisajismo. Sin embargo, se requiere mitigar el ruido que el viaducto generará sobre el pueblo, lo cual idealmente debería efectuarse mediante un buen proyecto de paisajismo. Para lo anterior estima más idóneo utilizar barreras de árboles que paneles protectores, pues con ello se mitigaría además la imagen del viaducto. Respecto de las áreas que quedan bajo el paso nivel, estima más relevante que el traspaso de un lado a otro sea



simple, y que el impacto visual del viaducto sea el menor posible. Así recomienda que el diseño se centre en no afectar la conectividad y en obras de paisajismo que sean un aporte al pueblo.

El Consejero señor Romero consulta sobre qué parte del diseño de la obra pertenece al MOP, y qué parte de este diseño pertenece al proponente. Señala levantar el punto por cuanto a su juicio no correspondería que el privado reciba la totalidad de los beneficios de una solución planteada por la autoridad pública. El señor Tala expresa que la solución Coihue expuesta es una mejora que ha desarrollado por el Ministerio de Obras Públicas. El Consejero señor Romero expresa que es su intención sólo levantar el punto, aunque es posible que no exista una respuesta inmediata a lo planteado. El señor Ministro de Obras Públicas manifiesta su interés en que el tema sea abordado a fin de encontrar una respuesta, lo que queda entregado a la Coordinación de Concesiones y a este Consejo.

El Consejero señor Castro consulta se existe algún cambio en la Evaluación Social del proyecto producto de los cambios introducidos, a lo que el señor Tala responde que existen algunos cambios, pero son en todo caso menores.

II. Desaladora de Atacama.

El siguiente proyecto, expone el señor Tala, consiste en una planta desaladora en la Región de Atacama, con una capacidad de generación nominal de 42.500 m³, que considera la construcción de tomas de agua, ductos de conducción y disposición, una línea eléctrica de alta tensión de abastecimiento, una subestación eléctrica en cada sitio, la habilitación de un cruce ferroviario a nivel y la mejora de caminos de acceso a la planta y a la zona regable. Se contempla una inversión total de UF 2.315.334, y se solicita un plazo de concesión máximo de cincuenta años. La iniciativa privada contempla subsidios por un 80% de la inversión e ingresos mínimos garantizados por un 40%. El negocio se proyecta con un VAN del 10%, en tanto que la TIR del negocio es de 10,96% y la TIR social es del 9,08%. El modelo plantea favorecer el regadío de las zonas cercanas para la plantación de vegetales.

El señor Tala expone que la iniciativa se presentó a representantes de la Dirección General de Obras Públicas, Coordinación de Concesiones de Obras Públicas, Dirección de Obras Hidráulicas y Subsecretaría de Obras Públicas, determinándose finalmente rechazar la presentación de la Iniciativa Privada debido al nivel de subsidio y modelo de negocios planteado.

Se envió a consulta a la además a la Intendenta Atacama, Subsecretario Fuerzas Armadas, Dirección General de Aguas DIRPLAN, I. M. Caldera e I. M. Copiapó con el fin de entregar los antecedentes del proyecto y obtener su pronunciamiento.

Expone el señor Tala, a modo de consideraciones, que las inversiones requieren de un subsidio a la inversión del 80%, y se requiere un Ingreso Mínimo Garantizado (IMG) de al menos el 40%. La impulsión se desarrolla para una capacidad de 900 l/s siendo que el requerimiento es de 300 l/s,



esto es, señala, un subsidio para otros usuarios que se alimenten de otra planta, por ejemplo la minería.

Agrega que las necesidades de energía por m³ desalado son altos, los costos de operación son también altos y la impulsión es de 7.00 km, elementos que tienen una incidencia en el costo final del m³ de agua desalada.

El señor Director General de Obras Públicas explica que para ejecutar este tipo de proyectos no es necesario actuar por vía de la Ley de Concesiones por cuanto, contando con las autorizaciones administrativas procedentes, podría un privado ejecutar este tipo de proyectos por cuenta propia.

El consejero señor Bresciani consulta respecto de cuál podría ser la motivación del proponente para presentar este tipo de iniciativas. El señor Tala expone que ellos tienen este tipo de iniciativas en Europa, donde se generan más de un cultivo por año con esta tecnología.

El Consejero señor Romero expone que, a propósito de esta iniciativa se pregunta cuáles son los criterios a utilizar para efectos de declarar o no de interés público un determinado proyecto. Señala la relevancia de considerar el nivel de subsidios y los ingresos mínimos garantizados previstos. Y ello es relevante, continúa, ya que se puede ser creativo con el dinero ajeno. Además, estima necesario considerar como segundo criterio el grado de innovación. ¿Nos encontramos frente a una iniciativa innovadora? Y como tercer criterio, expone el señor Romero, considera el grado de necesidad. Ya se habló de la Ley de Concesiones, en el sentido que no es la única vía de proceder en este proyecto. Y está además el uso eficiente de las aguas, que es también una medida para mejorar la situación de la zona.

El señor Ministro de Obras Públicas consulta a los señores Consejeros respecto de su posición respecto a declarar o no la presente Iniciativa Privada como de Interés Público, a lo que los señores Consejeros manifiestan, en forma unánime que, en la forma presentada, la iniciativa exhibida no reúne con los requisitos suficientes para ser declarada de interés público.

III. **Concesión Ruta CH - 205 y Nuevo Acceso a Valdivia.**

Expone el señor Mario Tala, quién da cuenta la siguiente iniciativa privada consiste en la ampliación a doble calzada de aproximadamente 46 kilómetros de la Ruta T - 202, desde intersección con Ruta 5 (Quechupulli), hasta el kilómetro 46 de la señalada Ruta T-202, considerándose además la ejecución de aproximadamente diez kilómetros de Calles de Servicio, tres puentes nuevos, seis enlaces cuatro pasarelas peatonales, señalización, demarcación y seguridad vial además de paraderos de buses. Considera una doble calzada, y llega hasta un poco antes del ingreso a Valdivia, zona en que el Ministerio considera algunas obras.

Para ejecutar la iniciativa, el proponente ha manifestado que considera una inversión total de 2.569.487UF (MMUS\$110), un plazo concesión de cuarenta años y no considera subsidio. Solicita un ingreso mínimo garantizado del 80% por un plazo de doce años. Expone el proponente





mediante sus presentaciones que el VAN estimado del negocio es de un 8%, (765.326 UF), y la TIR del negocio es del 10,96%, en tanto que el VAN social es de 8% (437.719 UF) y la TIR social es de 8,84%.

Sobre las consultas efectuadas a otros organismos públicos, señala el señor Tala que se envió una consulta formal a las siguientes reparticiones: Intendente de XIV Región, Ilustre Municipalidad de Mariquina, Ilustre Municipalidad de Valdivia, Dirección Nacional de Vialidad, Directora Nacional de Planeamiento, SECTRA, Seremi MINVU XIV Región, Seremi MOP XIV Región, Gobernador Provincia de Valdivia.

El Intendente de la XIV Región expuso en su respuesta que *"[e]n relación a vuestra solicitud de pronunciamiento, sobre la Iniciativa Privada N°369 "Concesión Ruta CH-205 y Nuevo Acceso a Valdivia", este Gobierno Regional señala que es de interés Regional continuar profundizando este proyecto."* Solicita además se consideren los proyectos regionales actualmente en estudio por el MOP. Por otra partes, la I.M. de Mariquina señaló que *"[e]n relación a vuestra solicitud de pronunciamiento sobre la iniciativa Privada N°369 "Concesión Ruta CH-205 y Nuevo acceso a Valdivia", este Municipio señala que es de interés Comunal continuar profundizando en el proyecto"*. Solicita además se consideren los proyectos regionales actualmente en estudio por el MOP y un valor de peaje menor al presentado.

La I.M. de Valdivia señaló *"[l]a presentación de la Iniciativa Privada N°369, estima este Municipio, que traería un mejoramiento de la conectividad entre la Ruta 5 Sur y la ciudad de Valdivia, y es por ello que apoya la iniciativa privada de estudiar el tramo propuesto"*. Solicita además información sobre el valor del peaje y su ubicación.

La Dirección Nacional de Vialidad expuso que *"[l]a idea de proyecto concesionado puede ser factible ya que las condiciones actuales de la Ruta CH-205 no son óptimas para la cantidad y tipología del tránsito, y que por ello, en este contexto, debiera ser declarado de interés público. No obstante, la proposición presenta inconvenientes que se detallan"*. Solicita sea reestructurada la iniciativa, con el fin de incluir los proyectos contemplados por la Dirección de Vialidad, y sean especialmente considerados aspectos ambientales y tarifarios.

La SEREMI MINVU de la XIV Región dio cuenta que *"[p]ara continuar con la etapa de estudios, solicita sean consideradas observaciones en temas de iluminación, dimensiones de puentes, solicita plano de expropiaciones, nivel tarifario y metodología para la estimación de TMDA. En general, elementos que se abordarán en una eventual etapa de estudios"*.

La SEREMI MOP de la XIV Región informó que *"[s]e solicita tomar en consideración que esta Secretaría Regional Ministerial considera de interés que se continúe el estudio del proyecto"*. Solicita además se consideren los proyectos regionales actualmente en estudio por el MOP.

La Directora Nacional de Planeamiento expone por su parte que *"[e]s necesario analizar en profundidad la mejor alternativa de solución, por tanto esta Dirección recomienda no declarar de interés público dicha Iniciativa"*. Indica que la Iniciativa no considera los proyectos actualmente en

estudio por parte del MOP, plazo de concesión muy extenso e IMG solicitados. Se realizó mesa de trabajo con Director Regional de Planeamiento, quien estuvo de acuerdo en profundizar los análisis en consideración de sus observaciones y finalmente la SECTRA estima que la rentabilidad social podría no superar el umbral del 6%, por lo que, en caso de que la iniciativa sea declarada de interés público, se deberá prestar especial atención a la correcta cuantificación de los beneficios sociales.

Según informa el señor Tala, no se ha recibido respuesta del Gobernador Provincial de Valdivia. Agrega que en función de las reuniones sostenidas con autoridades regionales, y de acuerdo a la revisión en terreno de la ruta, es posible señalar que el proyecto es atractivo por cuanto las características presentadas responden a las necesidades de mejoramiento en infraestructura en la ruta y el flujo vehicular asociado.

El señor Tala hace presente el punto que, el tramo que se pretende concesionar, se encontraba previamente en algunos planes de la Dirección de Vialidad. Así, en concreto había planes de mejora de pavimentos, y para el futuro se había considerado una doble vía. El Consejero señor Romero levanta el punto ya tocado previamente, en cuanto a cómo se conjugan los proyectos que ya se encontraban en cartera, con aquellas iniciativas presentadas por privados. El señor Ministro de Obras Públicas señala que, en efecto, la alternativa original consideraba el desarrollo de la mejora de estándar hasta el río Cau cau, zona en la que se encuentra con proyectos en desarrollo del Ministerio. Por ello se redujo la iniciativa a su propuesta actual de 46 kms. En efecto, la iniciativa original se superponía a programas del MOP, y aún la vía que se propone concesionar se encuentra dentro de los planes de mejoramiento del Ministerio.

El consejero señor Echaveguren manifiesta que es interesante la comparación de este proyecto con la Autopista de Nahuelbuta. En el caso de esta última autopista, se trata de una iniciativa que tiene mejoramiento de estándar y también obras nuevas. En este caso, es una ampliación de estándar sin obras nuevas, lo que le resta mérito en cierta forma para declararlo de Interés Público. Agrega que en general, cuando se habla de proyectos viales de mejoramiento de estándar, la innovación tiende a ser escasa, ya que es algo que el Ministerio hace. Además, finaliza, las rentabilidades no son especialmente altas. Un proyecto demostraría con robustez que el negocio es bueno cuando tiene TIR de 15% o similares. Sin perjuicio de ello, cree que como proyecto es necesario.

El Consejero señor Romero señala que le llama la atención el plazo, que a su entender es bastante extenso. Hay que tener en consideración, señala, que a mayor plazo, mayores serán las modificaciones que habrá que hacer al contrato durante su vigencia.

El Consejero señor Bresciani expone que es un proyecto justificable en la medida que los estudios y la ejecución se realicen en un tiempo considerablemente menor al que le habría tomado al MOP si fuera de su iniciativa. Si eso se garantiza, puede ser un real aporte a la región, salvo que el MOP tenga iniciativas en paralelo. En tal sentido consulta si esta ruta ha sido contenida previamente en algún programa del MOP: Se da cuenta que el proyecto estuvo en el programa de redes de la Dirección de Vialidad en su momento, por lo que se hizo la consulta a la Dirección de Vialidad. El



Consejero señor Castro levanta el punto que ello fue expresamente referido en la respuesta de la Intendencia.

El señor Ministro de Obras Públicas señala que, de acuerdo a información entregada por la SEREMI de la zona, con anterioridad no se ha efectuado una mejora de estándares en la vía ya que no se contaba con presupuesto. Eso sí, continúa, en el presupuesto 2012 hay fondos para reponer la calzada actual entre Valdivia y el Aeropuerto, lo que tiene incluido como costo la iniciativa Privada. Así, en teoría la iniciativa privada debería bajar sus costos pues se beneficiaría de la mejora de estándares. Agrega que hay interés regional en la doble vía, pero hay alguna resistencia al peaje en la zona de Lanco, quienes se verían afectados por dos cobros para llegar a Valdivia. Finalmente señala que esta vía esta incluida en el plan de vialidad 2018, como concesionada.

El consejero señor Romero se refiere al espacio que tienen los Consejeros para aprobar o rechazar, o informar favorable o desfavorablemente la iniciativa. A su juicio, expresa, no se está en presencia de un procedimiento demasiado reglado que los “amarre” y, que, por lo tanto, tendrían espacios de discreción para decidir con bastante libertad. No se muestra convencido respecto del plazo de concesión y los IMG solicitados, los que a su juicio no se justifican. Además, estima mínimo el grado de innovación, sin perjuicio de considerar que pareciera que la idea ya estuvo en el programa de redes.

El señor Ministro de Obras Públicas solicita a los señores consejeros la confección de un informe relativo a la conveniencia de declarar de interés público la presente iniciativa. Solicita que el informe pueda dar luces respecto de los criterios relevantes que debiesen ser considerados para efecto de declarar o no de interés público una iniciativa.

El Secretario de este Consejo queda encargado de facilitar los antecedentes necesarios para el informe que se ha solicitado.

Sin otros temas que tratar, se pone fin a la sesión siendo las, 18.20 horas.



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

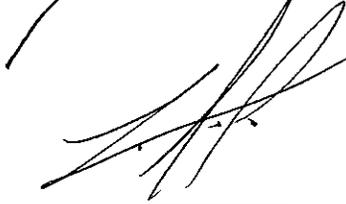


Rodrigo Castro

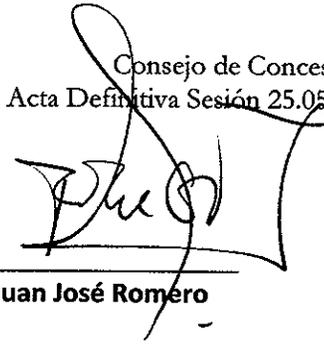
Consejo de Concesiones
Acta Definitiva Sesión 25.05.2011



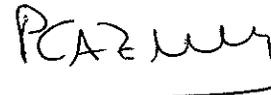
Luis Eduardo Bresciani



Tomás Echaveguren



Juan José Romero



Pedro Gazmuri



Maximiliano Wild
Secretario Abogado