

Consejo de Concesiones
Acta Sesión Ordinaria N°1

A las 15.00 horas del 06 de agosto de 2010, en dependencias del Ministerio de Obras Públicas ubicadas en calle Morandé N°59, 6° piso, Santiago, se dio inicio a la Primera Sesión Ordinaria del Consejo de Concesiones con la asistencia del señor Ministro de Obras Públicas don Hernán de Solminihac, 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 Alé, Director General de Obras Públicas, don Mauricio Gatica, Coordinador General de Concesiones, y don Mario Tala, Jefe de División de Proyectos y Desarrollo de la Coordinación de Concesiones. Actuó como secretario abogado don Maximiliano Wild.

1. Firma del Acta de Sesión anterior.

El señor secretario da cuenta que el acta de la Primera Sesión Extraordinaria del Consejo de Concesiones se encuentra firmada y fue incluida en el respectivo libro de actas. Además, en cumplimiento de lo establecido en el reglamento de concesiones, ha sido publicada en el sitio web del Ministerio.

2. Tabla de la Sesión.

El señor Ministro de Obras Públicas expresa que en la presente sesión se tratarán los proyectos Aeropuerto Cerro Moreno de Antofagasta e Interconexión Vial Logística Portuaria Concepción. Expone que en el segundo caso se trata de un proyecto que tiene un menor grado de desarrollo que aquellos presentados en la anterior sesión, por lo que confía recibir valiosos aportes de los señores consejeros, aplicables al desarrollo del mismo. Expresa que es la intención del Ministerio incluir en las futuras reuniones proyectos en diferentes grados de avance, lo que facilitará el aporte de los señores consejeros en los distintos grados de desarrollo.

3.- Aeropuerto Cerro Moreno de Antofagasta.

Expone el señor Coordinador General de Concesiones don Mauricio Gatica, quien para estos efectos invita a la sala al señor John Díaz. El señor Gatica señala que el actual Terminal de Pasajeros del Aeropuerto Cerro Moreno de Antofagasta se encuentra bajo el régimen de concesión de obra pública desde el año 2000. La concesión termina el 14 de septiembre de 2010, pero se encuentra en trámite una prórroga de la concesión por el plazo de quince meses. Con la intención de hacer coincidir el plazo de término de la concesión con los plazos en que se integra el nuevo adjudicatario de la concesión.



Producto de la actual concesión, el Edificio Terminal, que consta de dos niveles, fue ampliado a un total de 7.500 m², cuando originalmente era de algo más de 5.000m². La concesión no incluye la pista. Continúa el señor Coordinador General de Concesiones exponiendo a los presentes que actualmente las Bases de la nueva licitación se encuentran en Contraloría General de la República y que estas han sido ajustadas a los requerimientos de las modificaciones incluidas en la Ley de Concesiones. Mideplan por su parte, con fecha 26 de febrero de 2010, emitió informe favorable. El objeto de la nueva concesión consiste principalmente en la remodelación y ampliación del Edificio Terminal, el que alcanzará una superficie total de 9.500 m², más un puente de embarque adicional a los tres existentes, la construcción de un nuevo camino de acceso de seiscientos metros de longitud por siete metros de ancho, ubicado a seiscientos metros al sur del actual, más nuevas instalaciones aeronáuticas consistentes en Cuartel SEI y edificio SAR, y obras de normalización en el área de movimiento de aviones tales como ensanche de rodajes de desahogo y radios de giro, ente otras obras menores. La concesión incluye además el mantenimiento de todas las obras preexistentes y nuevas que debe ejecutar el concesionario dentro del Área de Concesión.

El consejero señor Castro consulta por la tasa de uso de los estacionamientos, ya que se mantiene la capacidad. A lo anterior el señor Gatica expresa que en el presente momento no cuenta con los datos consultados, pero que puede informar en el futuro. Expone, con todo, que si fuera necesaria la ampliación de los estacionamientos ésta habría sido contemplada por las bases ya que sería una inversión relativamente menor.

Don Mauricio Gatica señala que el proyecto forma parte del "Programa de Relicitaciones de Concesiones de Infraestructura Aeroportuaria" impulsado por el MOP, para el cual existe un Registro Especial Internacional de Precalificación actualmente abierto. Para efectos de la licitación, el proyecto ya cuenta con un Anteproyecto Referencial elaborado por la Dirección de Aeropuertos (DAP), que se encuentra terminado y aprobado por la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC). Además se ha desarrollado un Convenio Mandato con la DGAC el que fue suscrito con fecha 28 de Octubre de 2009. Respecto de los asuntos ambientales, hay una Resolución de Calificación Ambiental de fecha 13 de Mayo de 2010, siendo ésta la N°154.

Actualmente, continúa el señor Gatica, las Bases de Licitación elaboradas para este proceso se encuentran en revisión por el Ministerio de Hacienda y la Dirección General de Aeronáutica Civil. La planificación del proceso de licitación y adjudicación contempla efectuar el llamado a licitación durante el Segundo Semestre de 2010 y recibir Ofertas durante el Primer Semestre de 2011, de manera de poder contar con un nuevo concesionario antes de la fecha de término de la actual concesión. Respecto de los ingresos de la concesión, señala don Mauricio Gatica que estos han crecido alrededor del 14% entre 2001 y 2009. En el modelo propuesto se considera un crecimiento del 5%. La inversión es del

orden de USD 24 MM y se está pensando en una concesión de 15 años. Durante el año 2009 el Aeropuerto Cerro Moreno registró un movimiento de 455.505 pasajeros embarcados, con una tasa de crecimiento anual promedio de 14% en el período 2004-2009, y del 15% respecto del año 2008.

Desde el punto de vista del Modelo de Negocio, continúa el señor Gatica, las Bases de Licitación enviadas al Ministerio de Hacienda y Dirección General de Aeronáutica Civil contemplan una inversión estimada para el proyecto de concesión "Aeropuerto Cerro Moreno de Antofagasta" de UF 665.000. Además del costo de las inversiones, la Sociedad Concesionaria tendrá la obligación de asumir los costos asociados a la operación y conservación de las obras dentro del Área de Concesión por todo el plazo de duración de la concesión. La duración máxima de la concesión es de ciento ochenta meses (quince años). Sin perjuicio de lo anterior, la concesión se extinguirá el mes en que el valor presente de los ingresos, por concepto de Pasajeros Embarcados, sea mayor o igual que los ingresos totales de la concesión (ITC) solicitados por el licitante adjudicatario en su oferta económica. El señor de Solminihac consulta por el plazo de duración de la actual concesión, señalándose que este es de diez años. El señor Ministro insiste respecto de los motivos por los cuales se extiende el plazo de concesión en cinco años, a lo que el señor Gatica responde que ello se relaciona al nivel de la inversión, subsidio y tarifa.

Expone el señor Gatica que en un principio el modelo se diseña con una rentabilidad del 10%. El consejero señor Romero consulta el motivo por el cual se aplica dicho porcentaje, toda vez que en otros modelos regulados, como por ejemplo la empresa modelo eficiente en materia sanitaria, se utiliza como parámetro (mínimo) una tasa de costo de capital de 7%. Agrega que es deseable, en general, que en la utilización de los parámetros de rentabilidad exista cierta consistencia, más allá de las características diferentes de cada industria involucrada. A lo anterior responde el señor Díaz quien señala que ello se debe a que el modelo propuesto para la licitación en las bases da guías a las a los proponentes, pero que a partir de dichas bases surge la competencia entre los diferentes postulantes, siendo en consecuencia probable que se llegue a márgenes de rentabilidad similares a otros mercados regulados. Agrega a ello el señor Director General de Obras Públicas, que es necesario que el negocio sea atractivo, y se diseña para incentivar a los proponentes a competir, sin perjuicio de lo que en definitiva resulte de las propuestas momento en el cual lo diseñado puede alterarse.

Continúa el señor Gatica señalando que el monto máximo de ITC al que puede aspirar el licitante es de UF 550.000. La tarifa por pasajero embarcado dispuesta por la DGAC para esta concesión es de \$2.700, en moneda al 31 de diciembre de 2008. Hace la precisión que ello no es la tarifa de embarque, sino sólo parte de ella. El señor Ministro consulta por la tarifa actual. El señor Tala expone que es de \$3.100, por lo que en la nueva licitación bajaría. El monto indicado corresponde a una propuesta de la DGAC el que se debe a que esta vez se

prefirió subir algo más la tarifa al aeropuerto de Loa que requería mayores obras. El señor de Solminihac solicita que se revise el criterio, por cuanto puede ser posible que sin el esfuerzo efectuado por bajar tarifas, un eventual subsidio se reduzca.

Adicionalmente, y con el objeto de aportar al financiamiento de las obras que son necesarias para la materialización del proyecto, se contempla un pago de la DGAC a la Sociedad Concesionaria, por concepto de Subsidio Fijo a la Construcción, consistente en ocho cuotas anuales, iguales y sucesivas, por un monto máximo de UF 31.000 cada una.

El esquema de licitación en este caso, consiste en que el licitante deberá definir en su oferta económica el valor de las variables de licitación, de acuerdo al Tramo ITC (no considera subsidio y se compite por el menor valor de ingresos totales que postule obtener el Licitante), y Tramo Subsidio (en que el valor de ITC queda fijo en el monto máximo establecido en las bases de licitación, y se compite por el menor valor de subsidio requerido por el licitante). La Oferta técnicamente aceptable que ofrezca el menor valor en el Tramo ITC, será la oferta ganadora. En caso que no exista oferta en el primer tramo, ganará la oferta técnicamente aceptable que oferte el menor subsidio en el tramo de subsidio. En caso de empate, se adjudicará a la oferta que haya obtenido la mejor nota en la evaluación de las ofertas técnicas.

El ministro señor de Solminihac consulta respecto de las formas como se ha considerado la experiencia de diez años de concesiones de aeropuertos en las actuales bases de licitación. En concreto señala que sería útil desarrollar un diagnóstico considerando lo aprendido, los errores que se pueden haber cometido y la forma como se estima éstos pueden corregirse. Señala que es importante tener especialmente presente los problemas que se puedan haber presentado con el terremoto y las experiencias de los respectivos concesionarios. Señala que debería regularse con mayor detalle, por ejemplo, la forma en que se produce el término de la concesión, particularmente cuando ello confluye con la necesidad de ejecutar nuevas obras por aumento de tráfico según se estipula en las bases respectivas. Luego de un breve debate, el señor Mario Tala señala que tomará contacto con la asociación gremial respectiva con el fin de solicitar opinión tomada de la experiencia respecto de temas que, a juicio de ellos, puedan ser trabajadas en una mejor forma en futuras licitaciones. Se buscará sistematizar esta información y relacionarla con la experiencia de la Dirección de Concesiones.

Agrega el señor Tala, que modelos de concesión comparados contemplan, por ejemplo, la posibilidad que el concesionario efectúe modificaciones en los planes de inversión derivados de posibles variaciones en la demanda. Así se podría dar mayor precisión respecto de

cuándo se gatillan nuevas necesidades de inversión sin necesidad de esperar la ocurrencia de hechos.

Consulta el consejero señor Bresciani, a propósito del nivel de servicio que se fija en las bases, correspondiendo este a un nivel "C", si se tiene un plan estratégico con el fin de ir aumentando el nivel de servicio en aeropuertos. A lo anterior, responde el señor Coordinador General de Concesiones que el nivel "C" es el nivel que se considera adecuado para el nivel de demanda de los aeropuertos en cuestión. Así, no está considerado un plan para aumentar el nivel de servicio de los aeropuertos.

El consejero señor Echaveguren señala que el nivel "C" debe ser considerado para el final de la concesión, ya que depende también en parte del modelo de negocio de las compañías aéreas. Así, cita a modo de ejemplo que actualmente la compañía LAN está modificando el tamaño de sus aviones, lo que podría implicar que el mismo número de pasajeros se concentre en menor tiempo, lo que puede redundar en el nivel de servicio, tanto en el área de counters como de retiro de equipaje.

Consulta el Consejero señor Castro, si existe respecto de los aeropuertos algún cobro por congestión, tales como los existentes en los modelos utilizados para las carreteras, a lo que el señor Gatica responde que efectivamente se hacen determinadas exigencias en función del número de pasajeros transportados, pero que no se está considerando estándares de tiempos de espera, ya que, como señaló anteriormente el consejero Echaveguren, la demanda depende también de factores exógenos.

El ministro señor de Solminihac señala que debiesen establecerse parámetros para mejorar la gestión de infraestructura, tal como existe actualmente en carreteras. Ello se logra mediante buen uso de información. El señor Gatica señala que actualmente es básica la información que se requiere de los concesionarios respecto de la demanda.

El consejero señor Bresciani consulta de qué forma se consideran las diferentes necesidades y realidades regionales locales en el diseño de las obras. Cita, a modo de ejemplo, que hay aeropuertos vinculados a la minería, como el de Antofagasta, otros aeropuertos, como el de Concepción que es utilizado en forma importante por asuntos de negocios, con usuarios que se concentran en horarios de mañana y noche, y otros aeropuertos que son utilizados principalmente para el turismo. Así, los requisitos de diseño de los diferentes aeropuertos no son iguales. Señala que, según su experiencia, en el país los aeropuertos son esencialmente similares. El señor Coordinador de Concesiones señala que incorporará la consideración en futuras bases.

Con lo anterior se da por concluida la revisión del proyecto "Aeropuerto Cerro Moreno de Antofagasta". Hace abandono de la sala el señor John Díaz.

4.- Interconexión Vial Logística Portuaria Concepción.

Expone el señor Coordinador General de Concesiones don Mauricio Gatica, quien invita a la sala al señor Rodrigo Garín.

El señor Gatica comienza la exposición exhibiendo una lámina que contiene una gráfica de los proyectos construidos y la cartera de concesiones para la VIII Región. Señala que en esa zona, entre los proyectos ya en explotación y en desarrollo, se puede contar el Acceso Norte a Concepción, Ruta del Itata, Ruta 160 (que actualmente se encuentra adjudicada), Ruta 5 Chillán Collipulli, Ruta de la Madera, Concepción Cabreo y Autopista de Nahuelbuta. A propósito de dichos proyectos don Mario Tala señala que se trata de una red que considera la zona como un sector productivo, al ser una zona maderera, y se considera la necesidad de acceso a puertos.

En relación al diseño de la Interconexión Vial Logística Portuaria Concepción, y a propósito de ciertas definiciones respecto de su diseño e integración al puerto, el consejero señor Romero señala, que el ordenamiento jurídico chileno contempla una instancia denominada "Consejo de Coordinación Ciudad Puerto", cuya creación está concebida por el artículo 50 letra d) de la ley N° 19.542, y su función es procurar un desarrollo armónico entre los puertos y la ciudad, cuidando en especial el entorno urbano, las vías de acceso y el medio ambiente. Este tipo de consejos constituyen una instancia dependiente de la Subsecretaría de Transportes y aunque muchas veces no son utilizados, pueden aportar para efectos de determinar el mejor diseño del proyecto, y su integración en la ciudad. El señor Ministro de Obras Públicas manifiesta que sería conveniente tomar contacto con la subsecretaría de transportes para ver cómo puede aportar en este proyecto.

Señala el señor Gatica que uno de los principales atractivos del proyecto consiste en el puente que hay en el proyecto, en lo que sería ya el cuarto puente o puente industrial. Hoy hay dieciséis inscritos en la precalificación.

Acto seguido, expone el señor Garín que el proyecto corresponde a una Iniciativa Pública, ubicada en la región del Biobío, cuyo trazado se desarrolla de norte a sur, a través de las comunas de Talcahuano, Hualpén, San Pedro de La Paz y Coronel y cuya inversión estimada a la fecha, asciende a aproximadamente USD 370.000.000. Entre los principales beneficios del proyecto, se menciona que aumenta y mejora la infraestructura del principal corredor vial productivo de la región, el cual conecta la Ruta 160 con los principales puertos de la Región. Además permite segregar flujos pesados de zonas pobladas del Gran Concepción, generando importantes mejoras urbanas. Otro beneficio es que otorga continuidad de flujo directo

entre Coronel y Talcahuano, a través de soluciones desniveladas en todos los ejes transversales que cruzan el proyecto, y genera aumentos de capacidad, seguridad y disminución de tiempos de viaje.

En cuanto a la tramificación del proyecto, se consideran los siguientes tres tramos: El tramo 1 recorre desde el empalme con la Ruta Interportuaria Talcahuano-Penco por el norte, hasta el Dm 11.700. Este tramo se desarrolla a través de las Avenidas Gran Bretaña y Costanera, por zonas de uso habitacional e industrial de alto estándar. Además este tramo incluye un acceso al Puerto de San Vicente. El tramo 2: se desarrolla por terreno a campo traviesa, con características interurbanas y sin vialidades en la actualidad, en tanto que el tramo 3: comprende el sector de la Ruta 160 entre Los Batros por el norte, y el empalme con el proyecto de concesión "Ruta 160, Tramo Tres Pinos-acceso a Coronel", por el sur. Este tramo atraviesa sectores con un importante desarrollo urbano en San Pedro de la Paz y significativo desarrollo industrial principalmente en el sector de Coronel.

El consejero señor Bresciani consulta por la posibilidad de acceder a los perfiles en forma más detallada. Especialmente manifiesta su interés en los perfiles de las obras que afectan las zonas urbanas consolidadas y proyectadas para futuro crecimiento en el Plan Regulador Metropolitano de Concepción. El señor Coordinador General de Concesiones informa que toda la documentación con la que se cuenta en la Coordinación de Concesiones está a disposición de los señores consejeros a su requerimiento, incluida la indicada.

El Señor Ministro de Solminihac consulta respecto del sistema de cobro de la tarifa, en sentido si esta será con TAG o no. El señor Garín responde que el modelo contempla el cobro por vía del dispositivo Televía, con sistema free flow. A continuación el señor Ministro señala que, según puede observarse, partes de la obra en cuestión atraviesa zonas de escasos recursos, y eventualmente sin áreas verdes. Consulta sobre la consideración de incluir áreas verdes en algunas de las zonas intervenidas. El señor Garín detalla que ello no se considera actualmente en el proyecto. Agrega que el señor Tala, que no obstante no considerarse en el actual proyecto, si se están considerando planes más amplios de desarrollo de áreas verdes vinculados al la concesiones, lo que a corto plazo podría implicar una mejora en este sentido tanto en el presente proyecto como en otros. El consejero señor Bresciani agrega que los beneficios de las áreas verdes exceden lo estético. En efecto, además es una forma menos contaminante de disminuir el ruido, lo que evita costos en barreras acústicas las que además son costosas de mantener y reparar.

Continúa exponiendo el señor Garín, que entre las principales obras del proyecto, se considera el mejoramiento de la doble calzada de las Avenidas Gran Bretaña y Costanera (Comunas de Talcahuano y Hualpén) y la ampliación de la doble calzada de la Ruta 160 entre las comunas de San Pedro de la Paz y Coronel. Además, el proyecto contempla la materialización de un nuevo trazado vial de aproximadamente 4,4 km, que incluye un nuevo puente sobre el Río Biobío, que permitirá la conexión de la Avenida Costanera con la Ruta 160. Adicionalmente, incorpora intersecciones desniveladas en los principales cruces, calles de servicio, ciclovías, Servicio de atención de Emergencias; pasarelas peatonales, entre otras obras, otorgando un alto nivel de capacidad, seguridad y eficiencia.

En relación a antecedentes y aspectos preliminares del modelo de negocio, se informa por el señor Garín que este proyecto corresponde a una iniciativa pública, en cuya precalificación mostraron interés dieciséis empresas. La fecha estimada del llamado a licitación es para diciembre de 2010 y actualmente el proyecto se encuentra en fase final de desarrollo y sólo están pendientes algunos estudios complementarios que surgieron producto del proceso de participación ciudadana anticipada. En cuanto a la evaluación social del proyecto, ésta fue enviada a Mideplan el 30 de julio de 2010 y considera un TIR del 10,4% excluyendo el Puente Chacabuco. El proyecto contempla el ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental a través de un Estudio de Impacto Ambiental durante el segundo semestre de 2010. Los ingresos de la concesión, continúa el señor Garín, se obtienen mediante el pago de los usuarios y un subsidio del estado, considerándose además un ingreso mínimo garantizado. En cuanto a las tarifas a considerar para el proyecto, se evalúan valores de aprox. \$50/Km para autos y camionetas, con vectores tarifarios de tres y cinco veces dicha tarifa, para camiones de dos ejes y camiones de más de dos ejes, respectivamente. Respecto de los cambios de servicio, el proyecto considera un mecanismo de mitigación de riesgos de sobrecostos entre el MOP y el concesionario y en cuanto a las expropiaciones, se considera establecer en las bases un pago fijo.

Finalmente, expone el señor Garín, se señala como tema relevante a considerar especialmente el By Pass a San Pedro de La Paz. Se señala que durante la participación ciudadana anticipada, el alcalde de San Pedro de La Paz se manifestó contrario a la solución por la Ruta 160, solicitando By Pass por el oriente, a través de vía colectora Lomas Coloradas. Los estudios de esta variante se realizaron, sin embargo dicha solución resulta más cara, capta menos ingresos para el proyecto, presenta un mayor riesgo de sobre plazos por consideraciones ambientales y territoriales, además de peores indicadores de rentabilidad social. Por esta razón, se plantea la decisión de descartar la alternativa con By Pass, lo cual será planteado al Municipio. Lo anterior podría generar conflictos durante la participación ciudadana vía CONAMA.

El señor Garín agrega que el proyecto fue diseñado para el tránsito de camiones de 60 tons. (Camión Bitrén). Sin embargo, se considera que cualquier autorización de camiones de este tipo, debe ser coordinada con el proyecto de Concesión Ruta 160, tramo Coronel – Tres Pinos. El señor Ministro señala que para que exista una real utilidad de este tipo de infraestructura, debe ir aparejada de un desarrollo global de infraestructura del mismo estándar. De otra forma mal podría aprovecharse un puente que soporta una carga sustancialmente mayor que las vías que lo soportan. El consejero señor Echaveguren es encargado de presentar un estudio sobre la materia.

Respecto de los puentes, el consejero señor Echaveguren consulta si el diseño considera obras físicas que faciliten su inspección. Indica que, en términos simples, que una de las principales dificultades post terremoto en la inspección de puentes fue acceder a la parte baja de los mismos. Ello podría simplificarse si se consideran pasillos bajo los puentes, para inspeccionarlos. El señor Garín señala que lo comentado no se considera en el diseño. Si bien

el tema sismicidad sí está considerado, no se consideran los pasillos comentados, lo que puede considerarse en futuros diseños.

En cuanto al Puente Chacabuco, señala el señor Coordinador General de Concesiones que la conectividad vial entre Concepción y San Pedro de la Paz por sobre el río Biobío, previo al sismo del pasado 27 de febrero, se realizaba exclusivamente a través de los Puentes Llacolén y Juan Pablo II. En este marco, se realizaron los estudios y análisis del proyecto de concesión. Luego del terremoto, se ha planteado que se habilitará, además de los puentes ya mencionados, el Puente Chacabuco. Lo anterior genera efectos en los indicadores de rentabilidad del proyecto, por lo que se realizarán los estudios y análisis pertinentes.

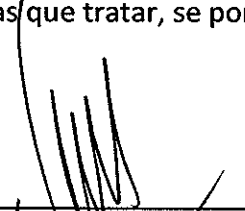
El señor Gatica explica la inclusión del Puente Ferroviario en el proyecto. Expresa que autoridades regionales y de EFE, han solicitado que, adyacente al puente considerado en el proyecto, se considere un puente ferroviario. Se realizarán al efecto los estudios y análisis para ver la factibilidad de implementar un proyecto de este tipo, integrada, o independientemente del proyecto en comento. El señor de Solminihac manifiesta no ser clara la relación de un puente ferroviario con el proyecto en estudio. Agrega el señor Echaveguren, que en este caso el puente en comento no está considerado dentro del plan de desarrollo de infraestructura de ferrocarriles. No obstante, expone que considera necesario el proyecto, conjunto a este proyecto, lo complejiza, por lo que no sería recomendable incluirlo dentro del mismo. El señor Tala señala que se está coordinado con EFE para que más allá de la definición que en definitiva se tome, a lo menos el diseño del proyecto sea útil cualquiera sea la forma y momento en que este se desarrolle.

El consejero señor Echaveguren señala que el Plan Regulador de San Pedro considera diferentes propuestas de conectividad hacia el cuarto puente, pero hay algunas complejas tales como la costanera. Consulta cómo se compatibiliza lo anterior. El señor Garín señala que lo que se busca es que los proyectos sean compatibles, aunque hay situaciones en que lo anterior no es simple.


Los consejeros se detienen en el trazado proyectado que atraviesa la Población Gaete. El señor Garín señala que para tal tramo que se analizan distintas variables. Actualmente se está estudiando qué zona que sería necesaria expropiar, en caso de optar por esta alternativa. El señor Bresciani señala que de acuerdo a experiencia comparada, usualmente puede ser más económico expropiar una zona más amplia que la estrictamente necesaria sólo para vialidad, desarrollando obras de espacio público y áreas verdes que mitiguen los efectos de una vía y creen una mayor distancia entre la vía y las viviendas, antes que soterrar, lo que siempre será la mejor solución con el fin de no afectar la zona, por cuanto el valor de la opción subterránea generalmente es tan alto que la hace poco viable. El señor Garín comenta que asociaciones vecinales de la zona solicitan además que el proyecto contemple la pavimentación de calles.

Se plantea igualmente el tema de la intervención urbana de la autopista, es decir, cómo ella puede intervenir en la ciudad. El señor Bresciani sostiene que si bien es efectivo que existen vías de alto estándar urbano que intervienen violentamente la ciudad, cuando están a nivel superficial, hay ejemplos de autopistas que interfieren de forma más armónica como es el caso, a modo de ejemplo, de la avenida Kennedy en Santiago. En este caso, al haber una faja fiscal ancha, la integración con la ciudad es buena si en esta faja se consideran obras de paisajismo que mitiguen el ruido y la imagen hacia las zonas urbanas y se crean espacios públicos de calidad cercanos a las vías caletas que aporten calidad de vida a los barrios contiguos a la ruta. El consejero señor Echaveguren señala que los problemas mayores se producen cuando se levanta la cota, pero ello se puede mitigar con terraplenes verdes y escalonado, en los que incluso se pueden incluir ciclovías o caletas que las hagan más armónicas.

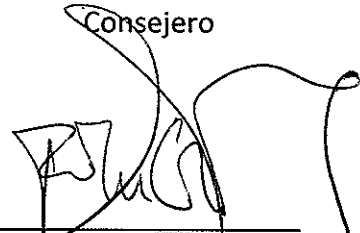
Sin otros temas que tratar, se pone fin a la sesión siendo las, 17.45 horas.




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



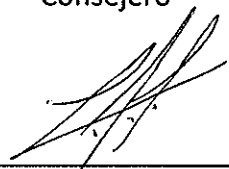
Rodrigo Castro
Consejero



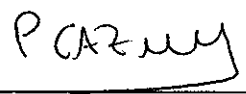
Juan José Romero Guzmán
Consejero




Luis Eduardo Bresciani
Consejero



Tomás Echaveguren
Consejero



Pedro Gazmuri
Consejero



Maximiliano Wild
Secretario Abogado

