

## Consejo de Concesiones

### Acta Sesión 26 de abril de 2011

A las 15.00 horas del día 26 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 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 Ale, Director General de Obras Públicas, don Jaime Retamal, Coordinador General de Concesiones y don Mario Tala, Jefe de División de Proyectos y Desarrollo. Actuó como secretario abogado don Maximiliano Wild.

El señor Ministro de Obras Públicas toma la palabra, dando cuenta que la tabla de esta sesión contempla solamente el proyecto denominado "Concesión de Mejoramiento y Conservación de la Ruta 43 de la Región de Coquimbo", el que será expuesto por el señor Coordinador General de Concesiones. Expone adicionalmente que es relevante para este proyecto efectuar especialmente un análisis de lo relativo a los criterios de estándares de conservación.

#### I. Concesión de Mejoramiento y Conservación de la Ruta 43 de la Región de Coquimbo.

Toma la palabra para hacer la descripción básica del proyecto, don Jaime Retamal, Coordinador General de Concesiones. El señor Retamal se apoya para estos efectos en material gráfico, e invita además a ingresar a la sala a la señora Mónica Zucker, quién es la respectiva Jefe de Proyecto.

##### 1. Resumen del Proyecto.

Expone el señor Retamal, quién da cuenta que este proyecto ha sido presentado al Consejo con anterioridad, con el nombre "Concesión de Mejoramiento, Rehabilitación y Conservación de la Red Vial de la Región de Coquimbo", por lo que explicará en forma sucinta algunos aspectos generales del mismo, los que tal vez ya son conocidos. Corresponde la presente, continúa, a una iniciativa pública, ubicada en la Región de Coquimbo que contempla una extensión de la red vial de 86 km en la Ruta 43, con una inversión estimada de UF 4.482.531. El plazo máximo de la concesión es de veintidós años en tanto que el plazo de la construcción se proyecta en tres años. La TIR social se calcula en un 10%.

La ruta conecta las ciudades de Ovalle y La Serena, con una intervención en el sector de Pan de Azúcar, La Serena, donde se contempla un By Pass. El señor Ministro de Obras Públicas solicita tener en el diseño de las obras especial consideración en la forma como las intervenciones se integran en la ciudad, en decisiones como el lugar de instalación de los pasos sobre nivel, retornos



o pasarelas, considerando no solo las capacidades geográficas sino que también las necesidades reales de la población y los usos de la infraestructura.

Respecto del By Pass de pan de azúcar, el señor Retamal expone que corresponde a 56 kilómetros de segunda calzada, incluida Cuesta Las Cardas, que comienza en el kilómetro seis. El sector de Pan de Azúcar se consolida como zona urbana, con aceras y ciclovías. Hay además trece retornos en mediana ampliada (cada 8 km en promedio) e iluminación en los retornos (lo que es una especial preocupación en materia de seguridad, requerida por el señor Ministro). Se contempla también una calle de servicio y pasarela peatonal en sector poblado de Recoleta, treinta paraderos iluminados, treinta y cinco pasos inferiores para peatones y animales y la velocidad de diseño de es de 100 km/h con restricción a 80 km/h en la Cuesta Las Cardas. El consejero señor Echaveguren, solicita consideración en el diseño de las zonas laterales en las autopistas. Estima relevante diseñarlas como zonas seguras en caso que un vehículo se salga de la pista. Ello puede ser distanciando la zanja lateral, rebajando la pendiente o con alguna otra solución totalmente distinta.

En cuanto al By Pass de Pan de Azúcar, el señor Retamal expone que este considera una nueva ruta paralela a línea del ferrocarril, 14,5 km de calzada doble completamente segregada, cuatro atraviesos para vehículos y personas, localizados sobre vías de conexión actuales, dos enlaces desnivelados de conexión con Pan de Azúcar, dos puentes de 80 m cada uno sobre el estero Culebrón y un cruce a desnivel en Av. La Cantera. La señora Zucker agrega que hubo que ingresar al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, una Declaración de Impacto Ambiental relativo a la construcción de las defensas fluviales del sector del Puente La Vega, Puente La Laguna y tramo intermedio, la que ya se encuentra aprobada.

Retomando la descripción del proyecto, el señor Retamal expone que en la parte de Avenida Las Torres se proyectan 2,4 km de calzada simple entre Av. La Cantera y Av. Balmaceda, lo que forma parte del nuevo eje norte – sur Juan Cisternas, con un perfil urbano con ciclovía, paisajismo e iluminación e intersección semaforizada en Av. Balmaceda. En tanto, en el sector poblado de Pan de Azúcar se contemplan 12,8 km de mejoramiento completo de la calzada, ampliación de la calzada existente a 7 m y mejoramiento del perfil de cerco a cerco con ciclovía.

Actualmente, continúa el Coordinador General de Concesiones, la Dirección de Vialidad conserva sus caminos a través de administración directa, con contratos específicos o contrato globales y mixtos. Las desventajas de la actual forma de conservar dice relación con recursos insuficientes, eventual insuficiencia de conservación preventiva y el hecho que el mandante gestiona y el contratista ejecuta. En tanto el señor Retamal considera como las ventajas de la nueva forma de conservar (que se detallará más adelante), que se busca obtener los recursos oportunamente, se apunta a la conservación preventiva para cumplir estándares, la conservación rutinaria está orientada a dar un servicio al usuario y se crean incentivos a la empresa privada para mejorar la gestión vial.



La señora Zucker expone que el modelo de negocio contempla ingresos por peajes, subsidio a la inversión (que corresponde a la variable de licitación), un subsidio a la conservación tanto rutinaria como periódica y un incentivo, que es un porcentaje que queda sujeto al desempeño. Los pagos que tiene que hacer la concesionaria entre 2012 y 2014 corresponden a rehabilitación, mejoramiento, edificio corporativo más equipamiento, ITO y expropiaciones, por un total de UF 4.482.531 estimado a la fecha.

En lo relativo al vector tarifario, la señora Zucker señala que se hizo una sensibilización con la tarifa. Se experimentó con la tarifa a \$2.300. Queda en 27 pesos por km., para lo que se consideró el promedio de concesiones transversales.

El señor Retamal se refiere al cronograma, el que contempla los siguientes hitos: (i) llamado a licitación para el segundo semestre de 2011; (ii) recepción de ofertas, último semestre de 2011; (iii) apertura de ofertas económicas, fines de 2011, comienzo de 2012, (iv) adjudicación primer semestre 2012, y (v) el inicio de la concesión, finalmente, se considera para el segundo semestre de 2012. Este programa no considera lógicamente demoras que pueden producirse en las aprobaciones necesarias para el mismo. Se encuentra con las expropiaciones en avance, y las Bases de Licitación están en desarrollo.

El consejero señor Castro consulta por los elementos (externalidades) que fueron considerados para el cálculo de la rentabilidad social, a lo que expone el señor Retamal que estas consideraron tiempo y costos de operación. No se consideró la accidentabilidad, ya que no alcanzó a ser evaluado por la nueva metodología que se pretende aplicar.

El señor Retamal señala que como modelo de gestión, se han definido diferente tipos de estándares. Estos consideran (i) Disponibilidad de la vía, (ii) Funcionalidad de señales. (iii) Funcionalidad de la contención. (iv) Limpieza. (v) Funcionalidad de instalaciones. Paraderos, veredas, ciclovías, cercos. (vi) Integridad. Señales, barreras, vallas, demarcación, tachas, adoquines. (vii) Estabilidad. Saneamiento, estructuras y cortes. (viii) Estado de los pavimentos.

El cumplimiento de los estándares, continúa el señor Retamal, debe ser revisado y corregido en la forma y tiempo detallados en las BALI, en el caso que se interrumpa la continuidad del servicio o no se provea el servicio en la forma deseada. Los plazos son fijados en relación a la magnitud de las reparaciones necesarias, aunque fijando estándares de servicio. Se establece además en las Bases de Licitación obligaciones formales de revisión de estándares y autodenuncio. Así, por ejemplo, los letreros camineros deberían revisarse semanalmente y en caso de falla, ser reparados en igual plazo desde la constatación del hecho.

El consejero señor Bresciani hace presente que es importante en caso de interrupciones o disminuciones en la calidad en la entrega del servicio, no solo la reparación oportuna del evento puntual (la rapidez necesaria depende además de la naturaleza del incidente), sino que es también





relevante la información oportuna al usuario. El consejero señor Echaveguren señala que, por ejemplo, si bien se señala que para los letreros de señalización caminera se propone un plazo de siete días para su reparación, puede haber casos en que, por la importancia de un letrero en particular, siete días puede ser demasiado tiempo sin considerar a lo menos, una solución provisoria.

El consejero señor Romero señala que no puede confiarse sólo en la autodeclaración, y debe haber por lo tanto un mecanismo externo de control. Se puede aprovechar además que los mismos usuarios pueden ser un mecanismo de control Reiteró que sería un error confiar sólo en el autocontrol.

El señor Coordinador General de Concesiones expone que, con el fin de comprobar las exigencias de información que se estima solicitar, efectuó junto a personal de su equipo el recorrido por la Ruta 78, llenando planillas tipo sobre el estado de la señalización de la vía. Completar una planilla detallada, con información desglosada por kilómetros, recorriendo 86 kilómetros en cada sentido, revisando las barrera también, a una velocidad máxima de 50 kilómetros por hora, le tomó algo más de cuatro horas

El consejero señor Romero consulta sobre la coordinación existente (o inexistente) con Carabineros de Chile para efectos de obtener información sobre el estado de la vía. Lo anterior, dado que al estar el cuidado del tránsito entregado a dicha institución, manejan información que puede no estar a disposición del Ministerio de Obras Públicas. El señor Ministro de Obras Públicas manifiesta que ha mantenido coordinación con Carabineros de Chile, no tanto por la información que pueden mantener sobre las vías concesionadas, sino que principalmente respecto de las vías no concesionadas, de las cuales igualmente mantienen información relevante. Esta información está siendo entregada al Ministerio.

El consejero señor Bresciani señala estimar que el óptimo es la autorregulación con castigos fuertes en caso de incumplimiento, por cuanto la doble revisión es muy cara y puede ser poco eficiente. Es la lógica del semáforo y el carabinero, expone. No se puede tener un carabinero en cada esquina. En la misma línea el consejero señor Romero estima que es de suma relevancia el control aleatorio, de forma tal que exista vigilancia, pero no a costos exorbitantes. El señor Coordinador General de Concesiones señala que se ha efectuado control aleatorio, pero a veces ello deriva en un control tardío de los eventos. No obstante lo anterior, estos controles continuarán efectuándose. El señor Ministro de Obras Públicas solicita que se tenga responsabilidad y cuidado al modificar sistemas de control que mediante el modelo actual funcionan adecuadamente.

El consejero señor Castro ve una posibilidad de establecer un sistema de competencia por comparación entre concesionarios. En la ejecución, habrá distintos concesionarios con diferentes exigencias, y habrá concesionarios que cumplirán sus exigencias en diferente tiempo, más allá de los estándares fijados. Ello quizás permitiría establecer un ranking y eventualmente premios para ellos en virtud de su cumplimiento. El consejero señor Romero manifiesta considerar importante mantener, a veces, cierto nivel de generalidad en la redacción de las cláusulas. No se pueden

precisar ex ante todas las posibilidades que pueden ocurrir en la práctica. La aspiración por precisar al máximo cada posible situación puede limitar innecesariamente las posibilidades de acción del Ministerio. El señor Coordinador de Concesiones manifiesta que lo único objetivado en un ciento por ciento es el pavimento.

El consejero señor Echaveguren señala que hizo un trabajo de revisión de los estándares del presente proyecto, luego de haber sido este presentado por primera vez a este Consejo. Le interesa saber si se acogió o no dicho trabajo en el desarrollo de las bases. Además llama a tener cuidado no solo en el desarrollo del sistema, sino también en la forma de aplicarlo, ya que detrás de todo esto hay un lenguaje común muy complejo, que es importante desarrollar, y ello puede ocurrir durante la ejecución del modelo. Pide por lo tanto que se aplique con flexibilidad.

La señora Zucker manifiesta estar de acuerdo en la importancia del lenguaje común. Por lo mismo ha sido especialmente cuidadosa en el desarrollo de las fichas de evaluación, en la forma como se miden los estándares, donde se desarrolla este lenguaje.

El consejero señor Romero coloca en duda la lógica del Inspector Fiscal, como está estructurado hoy en día, para mantener la fiscalización sobre este tipo de contratos. El señor Coordinador de Concesiones estima que la anterior es una pregunta válida, pero no estima pertinente este momento para detenerse en ese evento.

El señor Ministro de Obras Públicas manifiesta sus aprehensiones en el hecho de pedir demasiada información. Señala que se debe ser cuidadoso en qué tipo de información se exige, por cuanto podría caerse en pedir más información de la que es posible procesar en los tiempos requeridos.

El consejero señor Romero plantea el punto de la insuficiencia de los incentivos que tendrían los concesionarios, bajo la propuesta presentada por el Coordinador de Concesiones, para entregar la información que se le pretende requerir. El señor Ministro de Obras Públicas expone que en la práctica las concesiones actuales se rigen por el contrato, sin mayores incentivos para mejorar el servicio más allá de lo expresado en el contrato.

El consejero señor Bresciani reitera que en el caso que se estime dejar una fiscalización aleatoria, es importante establecer multas altas que desincentiven el incumplimiento. El consejero señor Gazmuri consulta el motivo por el cual el sistema de multas no ha sido efectivo del todo a la fecha, a lo que responde el señor Tala que, entre otras causas, podría identificarse el problema en que de ser estas demasiado altas podrían verse motivados a reclamarlas ante las comisiones conciliadoras, como en la práctica ha ocurrido. El señor de Solminihac recalca la idea de exigir una mejor labor del Inspector Fiscal y particularmente de la asesoría que tienen para ese efecto. El consejero señor Bresciani señala que hoy en día lo que hace el Inspector Fiscal es dar aviso cuando advierte irregularidades, pero estima más efectivo el sistema de la luz roja. Es decir, si pasa el inspector Fiscal y da cuenta de incumplimientos, cursa una multa de inmediato. Así, siempre se debe estar en cumplimiento de los estándares. El señor Ministro de Obras Públicas manifiesta estar de acuerdo con el enfoque propuesto. En ese caso, el concesionario, si se acusa, puede tener plazo determinado para subsanar el incumplimiento. Pero si no hay autodenuncia y si constatación del Inspector Fiscal de incumplimientos, se aplican multas.



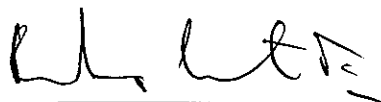
El señor Ministro de Obras Públicas manifiesta que debe estudiarse los casos en que los eventos sancionables efectivamente han ocurrido hace un tiempo demasiado breve, que han hecho imposible reparar el evento ocurrido.

El Consejo acuerda encargar al señor Tala y a la señora Zucker estudiar la aplicación de ese modelo en las Bases de Licitación.

Sin otros temas que tratar, se pone fin a la sesión siendo las, 17.50 horas.



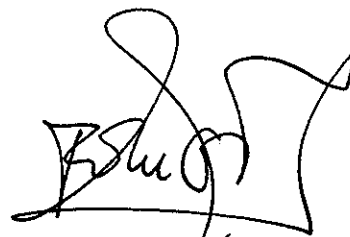
**Hernán de Solminihac**  
Presidente del Consejo de Concesiones  
Ministro de Obras Públicas



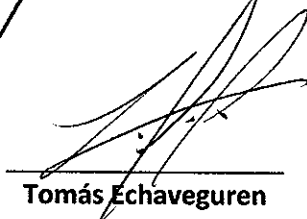
**Rodrigo Castro**



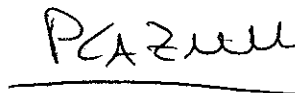
**Luis Eduardo Bresciani**



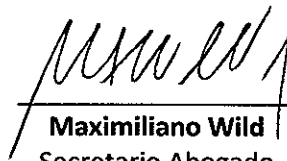
**Juan José Romero**



**Tomás Echaveguren**



**Pedro Gazmuri**



**Maximiliano Wild**  
Secretario Abogado