Consejo de Concesiones

Acta Sesión Ordinaria 01 de Octubre de 2014

A las 17:00 horas del 01 de Octubre de 2014, en la oficina del Ministerio de Obras Públicas ubicada en calle Morandé Nº 59, piso 6 piso, Santiago, se dio inicio a la sesión ordinaria del Consejo de Concesiones con la asistencia del señor Ministro de Obras Públicas don Alberto Undurraga Vicuña, quien presidió la sesión. Asistieron también los consejeros don Juan Andrés Varas Braun, doña Sonia Tschorne Berestesky, don Raúl Galindo Urra, don Iván Poduje Capdeville y don Aldo González Tissinetti. Se encuentran en sala especialmente invitados don Javier Osorio Sepúlveda, Director General de Obras Públicas, don Eric Martin, Coordinador General de Concesiones, don Álvaro Henríquez, Jefe de División de Proyectos de la Coordinación de Concesiones, don Cristián Vergara Novoa, Asesor de la División de Proyectos de la Coordinación de Concesiones y don José Miguel Torres, Jefe de Asesores del Gabinete del Ministro. Actúa como secretaria abogada doña Luz Alcántara.

El señor Ministro saluda y agradece a los presentes su asistencia y expresa que los temas en tabla para la presente sesión son los siguientes:

A. Antecedentes de la Iniciativa Privada N°404 "Concesión Vial Ruta Longitudinal Chiloé"

B. Estado de situación de la modificación del premio en el Reglamento de Iniciativas Privadas.

A. Antecedentes de la Iniciativa Privada N°404 "Concesión Vial Ruta Longitudinal Chiloé"

A continuación el Ministro da la palabra al señor Eric Martín, quien comienza la exposición de la Iniciativa Privada N°404 "Concesión Vial Ruta Longitudinal Chiloé", que es la continuación de la ruta 5 en la Isla de Chiloé.

En términos generales, plantea que se mandó a los consejeros los antecedentes para el estudio de la Iniciativa N°404 y que en ellos se incluía la evaluación realizada por el consejero Raúl Galindo. Agrega que como metodología de trabajo, se expondrá la iniciativa y si están de acuerdo se aprueba la idea de declarar de interés público la iniciativa y se procederá en tal sentido y, en caso contrario, si se plantean dudas, se acordará las consultas y eventualmente las solicitudes de información adicional que habría que pedir al proponente para complementar su presentación.

Toma la palabra el señor Alvaro Henríquez quien explica que la iniciativa que se va a revisar forma parte de la cartera de concesiones 2014-2020 señala que la descripción del proyecto y el detalle es a nivel de perfil, y que si se decide declararlo de interés público corresponderá solicitar los estudios más en profundidad que sustenten la iniciativa.

Agrega el señor Henríquez que esta iniciativa privada fue presentada en mayo de 2013 por la empresa Constructora Internacional S.A. y contempla una inversión estimada de 6.213 millones de UF a desarrollarse en la Región de Los Lagos y que tiene como área de influencia la Isla Grande de Chiloé, entre las localidades de Chacao y Chonchi. El plazo estimado de la concesión es de 28 años y tiene una rentabilidad social calculada a nivel de perfil de 13,2% a nivel de perfil. Los ingresos de la concesión se obtendrían por peajes al ingreso y a la salida de la Isla Chiloé, y no requeriría subsidio del Estado.

El Ministro acota que, sin embargo, podría existir subsidio de acuerdo a las evaluaciones preliminares del Ministerio de Hacienda y, por su parte Aldo González consulta si habría un pasivo contingente. El Ministro responde que casi siempre lo hay porque la manera de conseguir financiamiento es que exista una garantía de ingreso mínimo. Agrega que es parte de la naturaleza de la concesión y que salvo casos de renovaciones en que existe certeza en los flujos, hay mínimos garantizados.

El señor Eric Martin señala que la rentabilidad social está asociada a la metodología del Ministerio de Desarrollo Social por lo que no necesariamente recoge todo el impacto del punto de vista de la captura de un territorio que hoy día no es desarrollado. El Ministro acota que por esta razón la rentabilidad social del proyecto podría ser mayor.

Continúa su exposición el señor Henríquez explicando el proyecto se emplaza en la Ruta 5, entre el nuevo puente sobre Canal Chacao y bifurcación a Chonchi (101 km.).

Agrega que el proyecto contempla las siguientes obras:

a) Mejoramiento y ampliación a doble calzada de la Ruta 5 en Chiloé, desde Puente sobre Canal Chacao hasta la bifurcación a Chonchi, con aproximadamente 101 km.
   Agrega que respecto del perfil tipo, se propone la construcción de la doble calzada de dos pistas de circulación por sentido de tránsito, las que serán pavimentadas en hormigón con ancho 7,0 metros más bermas de 2,5 m, y tramos con calles de servicio con ancho de 6,0 m.

El Ministro consulta si es el mismo estándar del resto de la ruta 5 y el señor Henríquez responde que sí.

Continúa con su exposición el señor Henriquez:

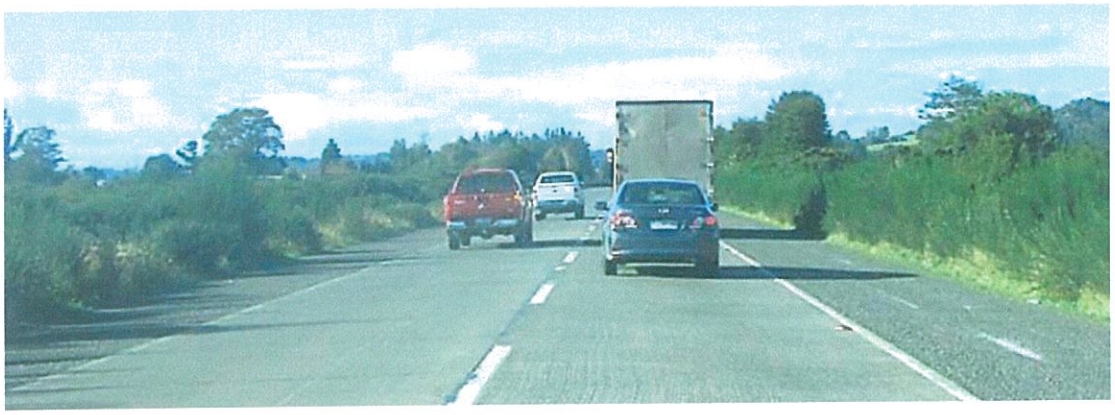
b) Construcción de puentes, incluyendo segundo puente sobre el Río Pudeto.
c) Construcción de Bypass a Ancud, aproximadamente de 1 km.
d) Mantención del Bypass Castro, que será construido por el MOP, con aproximadamente 17 km.
e) Atraviesos y enlaces desnivelados, calles se servicios, paraderos buses, etc.

El Ministro interviene comentándoles a los consejeros que se están iniciando las expropiaciones requeridas en Castro para la construcción del Bypass.

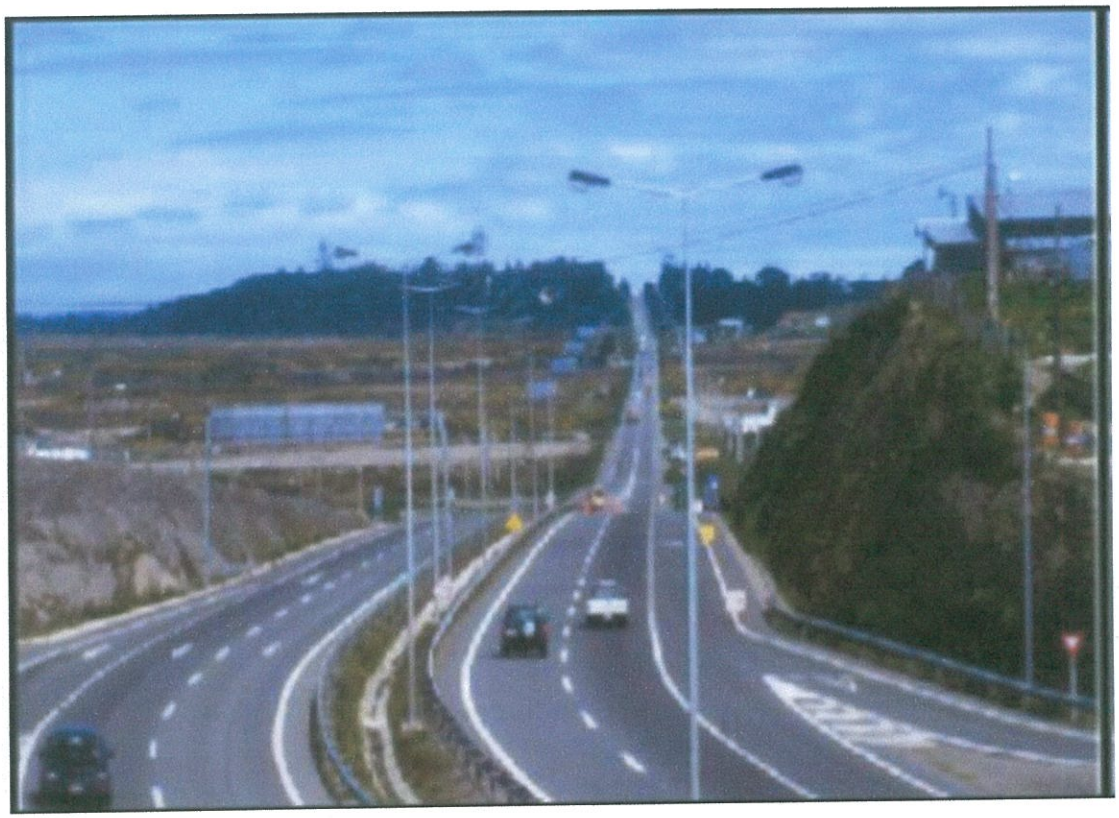
El señor Henríquez muestra a continuación una imagen con el emplazamiento de las obras mencionadas:

La idea es pasar del estándar actual al estándar similar al de la ruta 5 según muestran las siguientes imágenes:

Sin Proyecto - Calzada Bidireccional:



Con Proyecto – Doble Calzada:



Agrega el señor Henríquez que se están considerando los siguientes supuestos utilizados:

1. En cuanto a Nivel y Estructura Tarifaria: se está pensando en una Tarifa Base 40 a 50 $/km.
2. Incremento real de 1% anual;
3. Tarificación al ingreso y salida de la Isla en rango $ 4.000 a $ 5.000

El Ministro señala la tarifa está en un rango alto porque la mayoría de las autopistas están entre $23 y $30 por Km. salvo Pargua-Puerto Montt y una en Antofagasta que están sobre ese rango.

El consejero Juan Andrés Varas señala que este costo promedio no es preciso como dato de análisis, dado que los viajes largos subsidian al transporte intra isleño. Por lo tanto aquí hay un mecanismo distinto.

Retoma la palabra el señor Henríquez indicando que la cartera de proyectos de concesiones, recientemente anunciada, consta de 29 proyectos, tres de los cuales están sujetos a validación por parte de la ciudadanía y las localidades donde se emplazan, y uno de ellos es éste. Por tanto, es relevante el hecho que el proyecto tiene un gran apoyo de las localidades aledañas.

Al respecto el consejero Raúl Galindo expresa que aunque es muy "dura" la metodología de medición de la rentabilidad social, opina que es justificable la rentabilidad del proyecto.

Por otro lado, Aldo González indica que hay un beneficio de ahorro - tiempo y el consejero señor Iván Poduje señala que además hay un beneficio estratégico, un beneficio país y social importante al consolidar la integración de la Isla de Chiloé al continente que comienza con el puente sobre el canal de Chacao. Expresa que se consolida primero el Plan Chiloé, luego el Puente y luego esta vía. Por tanto es parte de una estrategia regional muy potente.

El consejero Varas señala que hay quienes hacen presente que se producirá una partición longitudinal de la Isla. Esto es desde un punto de vista humano y ambiental. Los consejeros están de acuerdo en que se trata de una asunto de diseño de la interconexión entre cada lado de la carretera y que sería altamente conveniente buscar soluciones innovadoras que permitan mejorar la interconexión entre ambos lados de la carretera.

El consejero Poduje sostiene que este proyecto puede terminar con las dudas sobre la rentabilidad social del Puente sobre el Canal del Chacao porque extiende la ruta 5, en términos prácticos y define una estrategia país.

Toma la palabra el señor Cristián Vergara que expresa que además de los beneficios desde el punto de vista del transporte de personas pero además en el área afectada por la iniciativa hay muchas empresas productivas, por ejemplo de productos del mar, que se vería beneficiada por disminución de costos logísticos.

El consejero Galindo agrega que habría un aporte a la competitividad regional clarísimo que hoy es importante en cualquiera evaluación.

A continuación el señor Henríquez analiza los siguientes cuadros:

Tasas de Crecimiento Vehicular, según tipología de vehículo: (Tasas utilizadas por proponente)

Periodo	LIV	C 2E	C +2E	BUS
2010-2019	6,20%	6,03%	10,20%	6,83%
2020-2024	5,28%	5,51%	7,64%	5,78%
2025-2029	4,82%	5,25%	6,35%	5,26%
2030-2044	4,36%	4,99%	5,07%	4,74%

El consejero Poduje señala que estas tasas son muy altas, similares a las de la ruta 5.

De acuerdo al consejero González, en un buen proyecto se espera que los ingresos mínimos garantizados no se activen, y por tanto estas tasas deberían ser ajustadas al momento de realizar su oferta. Los consejeros están de acuerdo en que estas cifras se deben revisar y también podría ajustarse el plazo de la concesión, porque los flujos son muy generosos. El Ministro recuerda que estamos analizando un proyecto a nivel de perfil y que se solicitaran estudios para afinar los datos de demanda.

Proyección de Demanda (TMDA): (TMDA utilizado por proponente)

2010	2020	2030	2040
4.711	8.201	13.906	21.858

Evaluación Económica y Social

Evaluación Económica

Inversión	6.213.635 UF
TIR (%)	8,32%
VAN (7%)	996.000 UF

Evaluación Social:

Inversión	5.592.272 UF

TIR (%)	13,25%
VAN (6%)	5.477.217 UF

Continúa el señor Henríquez con el análisis de la Iniciativa señalando respecto de sus aspectos generales lo siguiente:

1) El proyecto No está siendo estudiado por Concesiones.

2) Formulario de Presentación cumple con lo solicitado por el Reglamento.

3) El monto de inversión podría estar levemente subestimado, por lo que se deberá estudiar en mayor detalle en la etapa de proposición.

4) La Infraestructura considera un aporte innovador al proponer cobro sólo al ingreso y salida de la Isla.

5) En la etapa de estudios se definirán si el proyecto requiere de garantías económicas del Estado.

6) Existe claridad en competencias del MOP para desarrollar el proyecto y no se requiere Mandante para su desarrollo.

7) El proyecto se ajusta a los alcances requeridos en la ley de Concesiones y su Reglamento.

8) La Evaluación Social se estima optimista, aunque rentable aún en escenarios más conservadores, considerando los niveles de tránsito local y de larga distancia esperables para el año 2020 (inicio operación).

9) El Modelo de negocio propuesto es viable de acuerdo a lo permitido en la Ley y Reglamento de Concesiones. Aunque no significa que sea este en definitiva el modelo a implementar.

10) Las Tarifas propuestas y emplazamiento del peaje (acceso norte de la isla de Chiloé) se encuentran dentro de lo validado por las diferentes comunas de la Isla.

11) Del análisis preliminar de la demanda potencial del proyecto, realizado por la Unidad de Demanda y Evaluación Social, se desprende que la demanda considerada en la Iniciativa Privada es optimista, por lo que se deberá estudiar en mayor detalle en la etapa de proposición.

No obstante, se realizó análisis de sensibilidad con tasas de crecimiento conservadoras, manteniéndose el proyecto privadamente rentable.

El Ministro expone que existe un proyecto de puerto en Quellón, cuyo estudio fue desarrollado por el MOP pero hay una empresa privada que en paralelo ha propuesto

realizarlo. Agrega que en todo caso, el puerto se construirá y eso tendrá efecto en la demanda de esta autopista.

Continúa su exposición el señor Henríquez:

12) En lo ambiental, se debe abordar los aspectos socioculturales de los habitantes de la zona, tal como: la presencia de comunidades indígenas en el sector, la segregación que pueda generar la ruta a los viajes locales, y el acceso de los habitantes al transporte público en la ruta.

13) Se estima que el costo de expropiaciones está subvalorado, conforme a la experiencia de la Unidad de Expropiaciones en la X Región de Los Lagos. Por ello, este aspecto se deberá analizar en mayor profundidad en la etapa de estudios, aunque no es una partida de gran relevancia en la inversión.

14) La tasa interna de retorno en evaluación privada es del orden del 7%, considerando escenario conservador de demanda y proyecto puro. Esto implica que con los peajes propuestos este proyecto no requeriría subsidio, lo que deberá ratificarse en la etapa de proposición.

A continuación el señor Henríquez enumera las ventajas del proyecto:

1) Mejorar conectividad de las ciudades de la Isla de Chiloé y el continente, y da continuidad en estándar a la Ruta 5, eje estructurante del país.
2) Disminuir los tiempos de viaje entre las principales ciudades de Chiloé (Ancud, Quemchi, Dalcahue, Castro y Chonchi), entre ellas y el continente.
3) Aumentar condiciones de seguridad en la ruta.
4) Importantes beneficios sociales, considerando niveles de tránsito, local y larga distancia, al año de inicio concesión (año 2020). Sigue siendo socialmente rentable al ajustarse a la baja la estimación de demanda.
5) En las condiciones planteadas no requeriría subsidio. Requiere ratificación en etapa de proposición.
6) Considera sólo una plaza de peaje troncal al norte de la Isla.
7) Posee gran apoyo Regional y Comunal, y es un proyecto complementario a la construcción del Puente Canal de Chacao.

En cuanto a las desventajas, el señor Henríquez menciona que el proyecto utiliza tránsitos base y tasas de crecimiento de la demanda optimistas para los flujos a ser tarificados. La rentabilidad privada se reduce significativamente ante escenarios conservadores de demanda (TIR= 7 %). Esta sobreestimación de tránsito en plaza de peaje, podría llevar, eventualmente, a que el proyecto requiriera subsidio.

Continúa su exposición y expresa que se realizaron consultas a las Municipalidades de Chiloé. En estas reuniones, si bien no han previsto participación ciudadana previa, si ha existido la intervención de todos los concejos municipales.

Se realizó una serie de reuniones entre marzo y mayo del 2014, en la cual se presentó a los Alcaldes y a los Concejos Municipales de las comunas de la isla: El Plan Chiloé, El Puente Chacao y esta Iniciativa Privada. Dichas presentaciones estuvieron a cargo del Seremi MOP de la Región de Los Lagos. En todas las reuniones se obtuvo la aprobación tanto del Puente Chacao como de la Iniciativa Privada, además se destaca el gran interés de las autoridades municipales en que estos proyectos se materialicen a la brevedad.

A continuación se revisan las opiniones de diversas autoridades que recomiendan la declaración de interés público.

En consecuencia, se recomienda declarar de Interés Público la Iniciativa Privada, dadas las opiniones favorables recibidas por los organismos competentes y sus indicadores de rentabilidad preliminares. En cualquier caso, es favorable el hecho que esta Iniciativa Privada permita un temprano inicio de los estudios de anteproyecto que permitirán en definitiva determinar la real factibilidad de licitar el proyecto por el Sistema de Concesiones.

Además, en relación al funcionamiento interno deciden que se emitirá un informe muy ejecutivo que recoja las observaciones o aprehensiones y la opinión final del consejo.

Los consejeros intercambian opiniones sobre la Iniciativa Privada N°404 "Concesión Vial Ruta Longitudinal Chiloé" y deciden por unanimidad declararla de interés público por considerar que los antecedentes presentados le dan el mérito necesario para recibir esta declaración. A continuación, los consejeros intercambian opiniones respecto de los estudios que debería solicitarse.

Los consejeros Tschorne y Galindo expresan inquietudes, en general, respecto de los estudios solicitados en la etapa de Proposición.

La consejera Tschorne se refiere a la necesidad de precisar los costos involucrados en los proyectos, por ejemplo, contar con el estudio de suelos, y otros de detalle que eviten sobrecostos posteriores.

El consejero Poduje señala que hay que diferenciar los estudios de proposición y los de ingeniería de detalle que se efectúan posteriormente. Agrega que, en el caso en análisis, en su opinión este proyecto no es complicado en este contexto porque se trata de un proyecto de nivel que no "by passea" los centros poblados relevantes, con una mirada preiliminar no presenta gran conflictividad del punto de vista de impacto ambiental, salvo que pasara por una zona patrimonial.

El señor Eric Martín plantea al Consejo preparar una propuesta de los primeros estudios y el alcance de ellos, y, de este modo, tener consensuado ciertos estudios a determinado nivel de avance lo que se incluirá en el informe correspondiente.

El señor Martin agrega un detalle adicional de carácter metodológico, resuelto que el proyecto es de interés público, se realizan nuevos estudios y luego el Consejo conocerá y

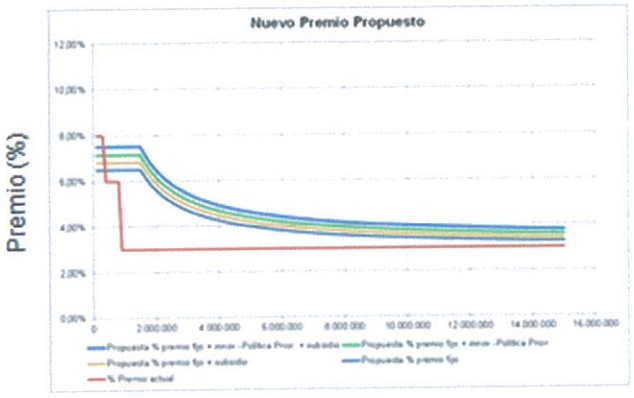
deberá aconsejar respecto de la decisión de licitar un proyecto, esto no indica que se deberá licitar con los estudios existentes, pudiendo solicitarse nuevos estudios.

B. Estado de situación de la modificación del premio en el Reglamento de Iniciativas Privadas.

Se entrega la palabra a Eric Martin quien se refiere a la propuesta de cambios al reglamento en materia de iniciativas privadas.

La idea de presentar este reglamento es recoger las opiniones e informarles que estamos trabajando en estas modificaciones escuchando a la CCHC y a COPSA.
Esta modificación se origina en la búsqueda de mejorar el incentivo a la presentación de iniciativas privadas mejorando el premio. Lo que hay hoy día es un premio discreto que depende del valor de la propuesta privada que se refleja en el gráfico que se muestra a continuación, con la línea roja. La inquietud es recoger otros elementos que no estaban presentes en la evaluación de la iniciativa privada, que son si tiene o no subsidio, si es innovador o no lo es. Se plantea que las propuestas de costo menor (hasta 1.500.000 UF) se incentiven con un alto premio y las de mayor envergadura tendrán otros elementos como el premio a la innovación y/o política priorizada cuyos criterios serán determinadas previamente por el Consejo de Concesiones.

Estado de situación modificación del premio en el Reglamento de Iniciativas Privadas



- Categoría Actual de Proyectos, según monto inversión
  - Categoría A: Hasta 300.000 UF — Premio=8%
  - Categoría B: 300.001 hasta 800.000 UF — Premio=6%
  - Categoría C: sobre 800.000 UF — Premio=3%

5

Estado de situación modificación del premio en el Reglamento de Iniciativas Privadas

- Propuesta Nuevas Categorías, según monto inversión
  - Categoría A: Hasta 1.500.000 UF
  - Categoría B: 1.500.001 hasta 800.000 UF
  - Categoría C: sobre 800.000 UF

Premio (%) = $\alpha * \beta * \gamma$

- α porcentaje de premio fijo
  - Categoría A: $\alpha = 0{,}065 \times 100$
  - Categorías B y C $\alpha = (0{,}029 + 54.000 / PO) \times 100$
- β factor de innovación y/o política priorizada:
  - $\beta = 1{,}1$ Si es innovador y/o política priorizada. De lo contrario, $\beta = 1{,}0$
- γ factor de subsidio:
  - $\gamma = 1{,}05$ Si no requiere subsidio. De lo contrario, $\gamma = 1{,}0$

6

De acuerdo al Ministro la señal es que estamos mejorando los incentivos. El señor Martin plantea que la idea es generar iniciativas privadas y que las reglas estén claras, que el que presenta el proyecto tenga una ventaja que no signifique que necesariamente se adjudicará el proyecto.

Sonia Tschorne señala que le hace falta el fundamento de por qué habría que cambiar el reglamento.

Agrega que el plazo de un año es muy corto y por eso se requiere que sea bianual o trianual porque es muy corto y no podrán llegar a término y presentarse con las criterios vigentes

El Ministro señala que el plazo debería ser trianual y entregar la explicación de porqué de este cambio por que la situación actual no responde adecuadamente.

Aldo González cuestiona el por qué deberían promoverse más iniciativas privadas. Al parecer no habría falta de iniciativa por volumen. Podría coparse con iniciativas públicas que son obvias. Los premios altos le asustan, porque si los costos son muy parecidos y hay un premio muy alto se desincentiva la competencia porque nadie más se va a presentar. Pregunta qué pasa si dejamos fuera los que requieren subsidio. Es poner un filtro para dejar fuera proyectos malos, aunque puedas sacrificar algunos buenos y, de esta manera, se podrían filtrar proyectos meramente especulativos.

El consejero Poduje expresa que se podría dejar fuera proyectos más innovadores que presenten un riesgo mayor con los criterios de evaluación tradicionales Pero a su vez, se podría ampliar el criterio de evaluación al dejar dentro proyectos que necesiten subsidios pero que estén alineados con la estrategia de desarrollo regional o criterios de descentralización. Agrega que por ejemplo puede haber proyectos muy potentes para la región frente a proyectos en la región metropolitana sin subsidio.

Los consejeros están de acuerdo en que es correcto penalizar la existencia del subsidio y premiar la innovación y la coherencia con ciertas políticas públicas

El consejero Galindo expresa que se queda tranquilo con que esto no es simplemente para estimular la presentación de iniciativas sino que dar una señal que las concesiones es un tema de preocupación. Considera importante el criterio de estar alineado con la estrategia regional para filtrar proyectos y le parece coherente la propuesta.

El Ministro expresa que al Ministerio le interesa tener más proyectos, ello porque la capacidad de producción del MOP tiene cierto límite y así la ampliamos. Indica en segundo, una señal política económica en orden a que nos interesa el sector privado.

Agrega que entiende que este asunto no es de competencia del Consejo pero le interesaba escuchar sus opiniones antes de darle curso. Agrega que de lo conversado le queda lo siguiente:

1. El plazo para definir los criterios de priorizaciones las que deben ser más de un año
2. Que los GORE puedan calificar las priorizaciones, que no sólo defina este Consejo o el Ministerio a través de la Dirección General de Obras Públicas, sino que lo que definan los Consejos Regionales en sí mismo califican.

Sin otro particular que tratar, se pone fin a la sesión siendo las 19.00 horas.

Alberto Undurraga
Ministro de Obras Públicas
Presidente Consejo de Concesiones

Juan Andrés Varas

Sonia Tschorne

Raúl Galindo

Iván Poduje

Aldo González

Luz Alcántara
Secretaria Abogada