

Consejo de Concesiones

Acta Sesión Ordinaria 30 de marzo de 2016

A las 12:45 horas del 30 de marzo de 2016, en las oficinas del Ministerio de Obras Públicas ubicadas en calle Morandé N° 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 Tschome Berestesky, don Aldo González Tissinetti, don Iván Poduje Capdeville y don Rodrigo Delgadillo Sturla. Se encuentran en sala especialmente invitados don Juan Manuel Sánchez Medioli, Director General de Obras Públicas, don Eduardo Abedrapo Bustos, Coordinador de Concesiones, Rodrigo Urzúa Álvarez, Jefe de División de Proyectos de la Coordinación de Concesiones, y don Javier Velásquez Mayorga, Asesor de la División de Proyectos de la Coordinación de Concesiones. Actúa como secretaria abogada doña Andrea Rojas Olivares.

En la sesión se trataron los siguientes temas:

- Iniciativa Privada N° 422 "Concesión Vial Conexión Quillota Concón"
- Iniciativa Privada N° 408 "Planta Desaladora para Cuenca Macro-Zona Norte"
- Cartera de Concesiones 2016-2020

El Ministro saluda a los presentes.

Antes de revisar los temas de la tabla se efectúa un intercambio de opiniones con los Consejeros respecto a las críticas que de algunos sectores ha recibido el "Plan de Mejoramiento de Obras" anunciado recientemente.

Sobre el particular, se recuerda que la estrategia general para abordar dicho Plan de Mejoramiento fue presentada al Consejo de Concesiones y que las obras cuentan con informes del Ministerio de Desarrollo Social y/o entidades técnicas correspondientes. En cuanto a su financiamiento, pueden ser por mayor tarifa o mayor plazo, pero en ambos casos las condiciones de los contratos deben mejorar para el Estado y los usuarios. Por su parte, se ideó para su financiamiento una metodología para estimar la tasa de descuento a aplicar que considera el tipo y nivel de riesgo que implican las obras adicionales, para determinar el plazo y forma de las compensaciones. Por último, como una buena práctica se introdujo como criterio general, la licitación pública o privada, dependiendo de la naturaleza de la obra, incorporando de este modo competencia y transparencia.

Al respecto, el Ministro solicita a la Coordinación de Concesiones la elaboración de un documento o informe por cada proyecto comprendido en el mencionado Plan.

1. Iniciativa Privada N° 422 "Concesión Vial Conexión Quillota Concón"

I.P. N° 422 "Concesión Vial Conexión Quillota-Concón"



Fecha de ingreso	: 16 de Diciembre de 2014	Rentabilidad Social	: 8,43 % (Perfil)
Postulante	: R&Q Ingeniería Concesiones e Infraestructura S.A.	Ingresos de la Concesión	: Cobro de Peaje
Ubicación	: Región de Valparaíso	Longitud	: 27 Km
Inversión estimada	: UF 2.703.065 (MMUS\$ 109)	IMG	: No
Plazo Estimado de la Concesión	: 28 años	Subsidio	: No
		Tarifa	: \$38 5/km (1% incremento real anual)

Gobierno de Chile | Ministerio de Obras Públicas

En cuanto al postulante, el Ministro sugiere poner atención en quiénes son los actores para ver si el proponente tiene algún problema, podría establecerse como criterio. En cuanto a la tarifa, los \$38 por kilómetro están muy por encima de lo que se cobra hoy.

El Proyecto



- El proyecto consiste en el mejoramiento, rehabilitación y homogenización del perfil tipo de la Ruta 64 a doble calzada, desde el km 0 hasta el km 23,7 aprox. de la Ruta 64.
- El proyecto también incluye la Ruta F-32, desde la Ruta 64 hasta la rotonda de acceso a Concón.
- Además se proyecta la construcción de una variante en doble calzada entre el Km 12,0 y el Km 16,6.

Principales obras

Tipo	Km	Observación
Puente 1, calzada simple	3,6	Longitud L=35 metros
Puente 2, calzada simple	4,1	Longitud L=35 metros
Puente 3, calzada doble	15,5	Longitud L=100 metros
Puente 4, calzada simple	17,6	Longitud L=45 metros
Paso Superior FFCC, calzada simple	4,38	
Enlace Ruta F-62	0,0	Adecuación enlace existente a doble calzada
Enlace F-390	4,5	Adecuación de enlace existente
Enlace Los Aromos	8,0	Acceso a embalse Los Aromos
Enlace conexión poniente a variante	12,0	Permite conexión con variante
Enlace Ruta F-190	15,0	Permite conexión con ruta F-190
Enlace conexión oriente a variante	16,6	Permite conexión con variante
Variante en doble calzada	12,0-16,6	En doble calzada
Enlace Aeropuerto Norte	20,9	Permite acceder a aeropuerto Viña del Mar
Enlace Aeropuerto Sur	22,0	Permite acceder a aeropuerto Viña del Mar
Enlace F-30	23,7	Adecuación enlace existente a doble calzada
Calles de Servicio	3 km	Sector Tabolango y otros
Segunda calzada proyectada	0,0-23,7	23,7 km (Ruta 64)

Consideraciones

▪ **Justificación del Proyecto:**

El proyecto se justifica por el alto crecimiento vehicular observado. La Ruta 64 actualmente presenta un TMDA (2012) entre 10.000 y 12.000 vehículos por día

aproximadamente (como dato, Vialidad con un TMDA de 4.500 ó 5.000 vehículos comienza a estudiar la necesidad de doble calzada).

- **Beneficios**

Disminución sustantiva de los tiempos de viaje para los pares O/D dentro del área de influencia.

- **Condiciones y Garantías Requeridas:**

Si bien el Proponente no solicita IMG ni Subsidios en la Presentación, sí plantea que se evaluará la posibilidad de optar a IMG.

Opiniones consultadas

- a) **Dirección Nacional de Planeamiento** → **Recomienda Declarar Interés Público:** En consideración que resulta urgente la necesidad de ampliar la ruta.
- b) **Secretaría de Planificación de Transporte** → **Recomienda Declarar Interés Público:** Indica que en el caso de declararse de Interés Público debiera considerarse la inclusión del Gran Valparaíso en los estudios.
- c) **Dirección Nacional de Vialidad** → **No Recomendación Interés Público:** No resultaría favorable continuar la Iniciativa Privada, debido que en el año 2016 se inician las inversiones en la zona (Expropiaciones, Rehabilitación de la infraestructura y terceras pistas, en los mismos 24 kilómetros en que el proponente ofrece doble calzada).
- d) **Seremi de O.O.P.P. Región de Valparaíso** → **No Recomendación Interés Público:** Sería valioso si el Proponente estudiará un nuevo eje vial en doble calzada.
- e) **Intendencia de la Región de Valparaíso** → **No Recomendación Interés Público**
 - Las respuesta del postulante no satisfacen los lineamientos regionales.

Opinión de la CCOP: Recomendación No Declarar de Interés Público

El proyecto de la Dirección de Vialidad contempla la Reposición de la Ruta 64 en 23,7 Km, incluyendo terceras pistas para zonas de cuestras.

Los Consejeros intercambian opiniones y recomiendan **NO declarar de Interés público** en atención a que si bien es un proyecto que la zona necesita de manera urgente, declarar de interés público esta iniciativa privada significaría retrasar en a lo menos 2 años obras que a través de la Dirección de Vialidad se podrían comenzar a ejecutar este año 2016.

En síntesis, está en proceso de desarrollo una obra pública por su mecanismo habitual y normal.

2. I.P. N° 408 "Planta Desaladora para Cuenca Macro-Zona Norte"



Fecha de ingreso	: 26 de Julio de 2013
Postulante	: Iván Pizarro Ríos
Ubicación	: Región de Atacama
Inversión estimada	: UF 9.298.695 (MMUS\$ 425)
Plazo Estimado de la Concesión	: 30 años
Rentabilidad Social	: 15 % (Perfil)
Ingresos de la Concesión	: Servicios de venta de agua desalada
IMG	No
Subsidio	No

Descripción del Proyecto

- El proyecto plantea la construcción de una Planta desaladora en la Tercera Región de Atacama para abastecer el consumo de agua de esta Región, y, eventualmente, otras zonas del área de influencia. La concesión considera el

monopolio de la venta de agua desalada exclusivamente para el concesionario, pero obligándolo a competir por precio en la licitación.

- La capacidad inicial propuesta para la planta es de 2.000 lts/s, ampliable hasta 4.000 lts/s, en cuatro etapas distintas de 500 lts/s cada una.
- Considera la entrega de agua a pie de playa en reservorios.
- Se ofrece al Estado la entrega de 1 a 3% de producción de agua anual sin costo.

Consideraciones

1) **Justificación del Proyecto:**

- Escasez de recurso hídrico en la región.
- Resolver abastecimiento de agua, reduciendo dependencia de aguas lluvias.

2) **Condiciones y Garantías Requeridas:**

- Si bien el Proponente no solicita IMG ni Subsidios en la Presentación, si plantea que se le establezca el monopolio de la venta de agua desalada, lo cual equivale a establecer como área de concesión la totalidad del borde costero de la región.

Opiniones Consultadas

- **No Recomienda Declarar de Interés Público:**
- **Intendencia Región de Atacama:**
 - ✓ No define ubicación específica para la planta y otras obras asociadas.
 - ✓ El GORE solicitó a la Corporación para la Competitividad e Innovación de la Región de Atacama, un estudio de Pre inversión para la construcción de una planta desaladora.
- **Dirección Nacional de Planeamiento:**
 - ✓ Existen en desarrollo un estudio de planta desaladora para la región, financiado por el GORE y la Corporación CCIRA.
 - **Sin pronunciamiento, sólo Observaciones:**
- **Subsecretario de Energía:**
 - ✓ Proyecto muy demandante en consumo energético
- **Superintendencia de Servicios Sanitarios:**
 - ✓ Las ventajas que el proyecto alude, sólo serían factibles en la medida que el Estado impida la materialización de otros proyectos, cosa que no es posible, todo lo contrario, la Constitución garantiza a los privados el libre emprendimiento.
 - ✓ Para el caso del servicio público de agua potable, son las empresas concesionarias las responsables de asegurar el abastecimiento y contar con las fuentes de agua necesarias, las que deben obtenerse por sus propios medios según la alternativas que ellas decidan.
- **Seremi de Obras Públicas Región de Atacama:**
 - ✓ Es necesario aclarar si a este tipo de proyectos le es aplicable la Ley de Concesiones
 - ✓ La localización debiera estar definida
 - ✓ En la región existen dos plantas desalinizadoras, una terminada y una en ejecución.

- **Secretario Ejecutivo de la Comisión Nacional de Riego:**
 - ✓ Indica que es necesario un estudio detallado para identificar formas de aprovechar o eliminar los desechos del proceso de desalación.
 - ✓ Es necesario considerar la ubicación tanto de la planta misma como los ductos de traslado del agua, en un contexto de ordenamiento territorial y su coexistencia con otros usos o destinos de esos espacios.
 - **No se ha recibido respuesta:**
- **Subsecretario para las Fuerzas Armadas**

3) Opinión de la CCOP: → Recomienda No Declarar de Interés Público

- Existen dudas respecto a la factibilidad de plantear el negocio como venta de agua, habiéndose obtenido este BNUP del mar, el modelo podría sustentarse en el cobro por el servicio de desalación.
- El proyecto no se encuentra determinado en cuanto a su localización, lo que impide la determinación de su viabilidad en lo que a obtención de los terrenos necesarios se trata.
- Ni constitucional ni legalmente el modelo de concesión de obra pública permite garantizar el monopolio regional en materia de desalación de aguas de mar, como pretende el postulante, pues escapa al ámbito de competencia del Ministerio de Obras Públicas.

Los Consejeros Intercambian opiniones y manifiestan que si bien la desalación de agua de mar es una iniciativa que al Estado de Chile le interesa fomentar y desarrollar, y la concesión de obra pública podría ser un modelo que se puede usar para tales fines, ni constitucional ni legalmente el modelo de concesión de obra pública permite garantizar el regional en materia de desalación de aguas de mar, como pretende el proponente, pues escapa al ámbito de competencia tanto del Consejo de Concesiones como del Ministerio de Obras Públicas.

Por lo tanto, el Consejo recomienda no declarar de interés público la iniciativa.

Antes de pasar al siguiente punto el Ministro solicita a la Coordinación de Concesiones se le remita listado de iniciativas privadas en stock, es decir, que aún no han sido declaradas de interés público.

3. Cartera de proyectos 2016-2020

Expone este tema Eduardo Abedrapo.

Previamente, el Ministro informa al Consejo que en el proyecto de ley que crea la Dirección General de Concesiones se establece que todos los años deberá presentarse al Consejo un plan de Concesiones a 5 años plazo, y dicho Plan debe ser presentado por el Ministro al Congreso.

Por lo tanto, si bien actualmente no es una obligación legal, hoy es primera vez que se presenta al Consejo la cartera de proyectos de concesiones a 5 años, en su primera versión.

a) **Ejes de Desarrollo de la Cartera:** se identifican 4 conceptos rectores o líneas de trabajo

Conectividad Longitudinal del país	Desarrollo de rutas transversales y potencial logístico productivo	Conectividad Aeroportuaria regional	Desarrollo de infraestructura de transporte urbano
Al 2030 se proyecta materializar la ruta 5 en estándar concesionado desde Arica a Quellón	Desarrollo de Rutas Transversales, productivas e Infraestructura de Apoyo que permita mejorar la competitividad	Incorporar al estándar concesionado la totalidad de la red aeroportuaria primaria e Integrando aeródromos secundarios para asegurar su capacidad operativa	Desarrollo de Infraestructura urbana de alto estándar y de sistemas de transporte público urbano basados en infraestructura concesionada
USD 2.248 Millones	USD 2.892 Millones	USD 379 Millones	USD 2.596 Millones

Adicionalmente, como modelo de implementación, la cartera 2016 – 2020 contempla proyectos en la totalidad de las regiones del país.

Dentro de la primer línea de trabajo se busca conectar al país desde Arica a Chiloé, con un determinado nivel o estándar, para lo cual ya existe una cartera de proyectos al respecto.

En la segunda línea, se comprenden proyectos que unan centros productivos con puertos y también con fronteras y capitales regionales.

Dentro de la tercera línea se incorpora al aeropuerto de Balmaceda y lo más destacable es relevar la importancia de los aeródromos secundarios, elevando su estándar.

En la última línea se comprenden desde corredores de transporte a teleféricos, tranvías, metrocable, el caso Coquimbo La Serena, mejoramiento de trenes suburbanos, etc. Con este eje se busca mejorar las condiciones del transporte público y no solamente en Santiago.

Iván Poduje se manifiesta de acuerdo con los lineamientos, pero señala que falta considerar como criterios la "calidad de vida" de las personas y la "integración social" (recuperar espacios, construir parques en lugares más vulnerables, etc.), es decir, diversificar la cartera con un énfasis más social.

Al respecto, Juan Andrés Varas plantea su conformidad con los ejes planteados y en particular con el esfuerzo de Concesiones en darle un relato a la cartera y a sus proyectos. Sobre el punto, plantea que sería más apropiado denominar el eje número 2 como "Logística para la Productividad", porque el desarrollo de una ruta transversal es una manera de concretar esa logística para la productividad. Y, sobre el eje número 4 propone denominarlo "Infraestructura Urbana para la Calidad de Vida", pues así caben cuestiones como estacionamientos, centros cívicos, parques, etc.

El resto de los Consejeros se manifiesta de acuerdo con la propuesta.

El Ministro pide agregar a la nueva denominación del eje número 2 la frase "Rutas Transversales", para que la gente entienda claramente que comprende también Marga Marga, la transversal O' Higgins, pasos fronterizos, etc., quedando con el nombre "Logística para la Productividad – Rutas Transversales".

En cuanto a la planificación, Rodrigo Urzúa hace presente que tratándose de proyectos en que el MOP actúa bajo convenio mandato y salvo una rigurosa planificación del mandante, es difícil que el MOP haga una planificación a largo plazo, a menos que el convenio mandato sea amplio, como el que existe con el Ministerio de Transportes, por ejemplo.

Esto se plantea en la línea que lo que se pretende es efectivamente llevar a cabo proyectos, por ello la cartera que hoy se expone presenta estudios que permiten concluir que se podrán concesionar.

Iván Poduje señala la importancia de que esto sea un plan del MOP, sin perjuicio que contemple iniciativas privadas, pero que sea un plan que el MOP lidere.

b) Cartera de Proyectos Marzo 2016 – Marzo 2017

Se espera recibir ofertas dentro de este período

N°	Identificación	Monto Inversión [MM USD]	Subsidio		Exprop ¹ [UF]	IP Condición	Relicitación Condición	FTCA ²
			%	Monto				
1	F-20: Nogales - Puchuncaví	210	25%	53			Si	Ago-16
2	Aeropuerto Carriel Sur	34	0%	0			Si	Ago-16
3	Aeropuerto Diego Aracena	65	0%	0			Si	Dic-16
4	Ruta de Nahuelbuta	254	41%	104	625.000	Proposición aprobada		
5	Americo Vespuccio Oriente 2	800	15%	120	1.440.000			
6	Teleférico Bicentenario	80	0%	0		Avanzada		
7	Rutas del Loa	200	0%	0				
Total		1.643	17%	277				

A este cuadro se agregará una última columna que indique cuándo se inicia la licitación.

En el caso de Nogales – Puchuncaví se recibieron 4 ofertas.

En el caso de Rutas del Loa, se trata de una relicitación y como no hay subsidio a nivel central el proyecto ha debido ser ajustado. Este proyecto comprende Carmen Alto, nororiente hacia Calama pasando por Sierra Gorda y contempla una circunvalación, que permite que el tráfico pesado no ingrese a Calama. Si no se otorga el Subsidio regional habrá que adecuar los peajes y elevarlos.

¹ Si considera expropiaciones significativas, más allá que el proyecto las pueda pagar siempre son gastos

² Fecha de término de contrato actual

c) Cartera de Proyectos Marzo 2017 – Marzo 2018

Tanto Camino de la Fruta como Aeropuerto El Tepual + Castro quedarán llamados este año a licitación, incluso podría llamarse este año, dependiendo de los tiempos de Contraloría el proyecto "Ruta 5: Los Vilos – La Serena + Conurbación". Al respecto, este proyecto además se comprende dentro del primer eje de trabajo expuesto que es tener conectado el país a través de Ruta 5 (en que faltaba el segundo túnel El melón y el tramo Coquimbo La Serena).

N°	Identificación	Monto [MM USD]	Subsidio %	Subsidio Monto	Exprop. [UF]	IP Condición	Relicitación Condición	FTCA
8	G-66: Camino de la Fruta	600	60%	360	990.000			
9	Aerop. El Tepual + Castro	60	0%	0			si	abr-18
10	Ruta 5: Los Vilos - La Serena + Conurbación	225	0%	0			si	jun-22
11	Autopista Metropolitana de Puerto Montt	340	30%	102	1.400.000	Avanzada		
12	Autopista Costanera Central	1.000	40%	400	1.300.000	Avanzada		
13	Conexión Vial 68 - 78	220	0%	0	2.500.000	Avanzada		
Total		2.445	35%	862				

d) Cartera de Proyectos Marzo 2018 – Marzo 2019

N°	Identificación	Monto [MM USD]	Subsidio %	Subsidio Monto	Exprop. [UF]	IP Condición	Relicitación Condición	FTCA
14	Longitudinal Chiloé	250	0%	0		Lenta		
15	Aeródromo Balmaceda	30	0%	0				
16	Ruta 5: Temuco - Rio Bueno + Accesos a Valdivia	250	0%	0	1.000.000	Lenta	Si	Jun -23
17	Aeropuerto Chacalluta	30	0%	0			Si	Abr-19
18	Ruta 5: Caldera - Antofagasta	640	30%	192		Iniciando		
19	Nuevo Aeropuerto IV Región	100	0%	0			Si*	Dic-22
Total		1.300	15%	192				

e) Cartera de Proyectos Marzo 2019 – Marzo 2020

N°	Identificación	Monto [MM USD]	Subsidio %	Exprop.		IP Condición	Relicitación Condición	FTCA
				Monto	[UF]			
20	Corredor Santa Rosa	50	0%	0			Si	Abr-20
21	Ruta 5: Talca - Chillán	225	0%	0			Si	Mar-20
22	Ruta 5: Chillán - Collipulli	225	0%	0			Si	Jun-20
23	Ruta 68 + Marga Marga	600	0%	0			Si	2021-2023
24	Orbital Sur Santiago	92	0%	0	?	Iniciando		
25	Freire - Villamica - Pucón	330	0%	0		Iniciando		
Total		1.522	0%	0				

Respecto a la Ruta 68, está sujeto a la decisión de lo que se hará para su mejoramiento.

f) Cartera de Proyectos 2020

N°	Identificación	Monto [MM USD]	Subsidio %	Exprop.		IP Condición	Relicitación Condición	FTCA
				Monto	[UF]			
26	Conexión Vial Suiza - Las Rejas	30	0%	0			Si	Jun-21
27	Ruta 5: Santiago - Los Vilos	225	0%	0			Si	Feb-21
28	Ruta 78: Santiago - San Antonio	300	0%	0			Si	Mar-21
29	Ruta 5: Antofagasta - Iquique	456	30%	137	?	Present.		
30	Transversal O'Higgins	306	0%	0	?	Iniciando Lenta		
31	Aeropuerto Carlos Ibañez + Puerto Natales	60	0%	0			Si	Ene-25
Total		1.379	10%	137				

g) Proyectos a Incorporar en el calendario previas definiciones

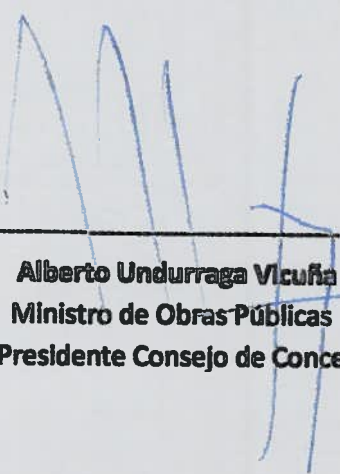
Se requiere de una definición para su inclusión en la cartera, y algunos incluso podrían ser incorporados este año, por ejemplo, la Ruta G-21 cuyas bases están hechas y podría ser relicitada este año, dependiendo de las tratativas con la municipalidad de Lo Barnechea.

Por ejemplo, en el caso del Centro Cívico, necesitamos tener un mandate claro.

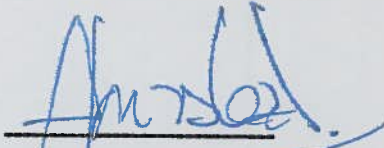
Identificación	Monto [MM USD]	Subsidio	Fecha Mínima	Obs.
Centro Cívico de la Región de Los Rios	38	73%	2017	Requiere proceso de cierre y asumirla como iniciativa pública. Definición DIPRES
Ruta G-21	100	0	2016	Se requiere redefinición de estándar operativo y replanteamiento de condiciones económicas
Metrocable de Antofagasta	173	100%	2017	En revisión la Metodología de Evaluación Social. Marco Legal de Espacio Aéreo. Compromiso Presidencial
Pie de Monte	138	0%	2018	Requiere análisis de sistema con IP Copilemu-Hualqui-Coronel y Ruta La Madera
Complejos Fronterizos	190	?	2018	En Estudio
Embalse La Jaula	354	70%	2018	Definición de Cartera Embalses y Modelo de Evaluación de Conveniencia de Concesionar
Teleférico Iquique	35	0%	2018 - 2019	Marco Legal de Espacio Aéreo
Edificio Cocheras	30	Pagos MOP	2017	Definición DIPRES
Corredor Independencia	Mant	MTT	2017 - 2018	Mandato MTT listo. Contratación Equipo
Corredor Melipilla	88	MTT	2018	Mandato MTT
Total	1.146			

A este cuadro se debe agregar como proyecto "Trenes de Cercanía" por un orden de 2.500 MM USD aproximadamente.

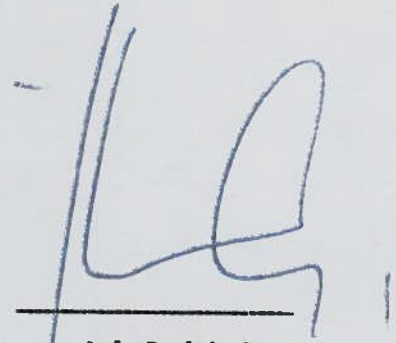
Sin otro tema que tratar, se pone fin a la sesión siendo las 15.15 horas.


Alberto Undurraga Vicuña
 Ministro de Obras Públicas
 Presidente Consejo de Concesiones

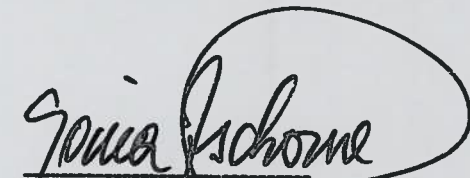

Juan Andrés Varas B.



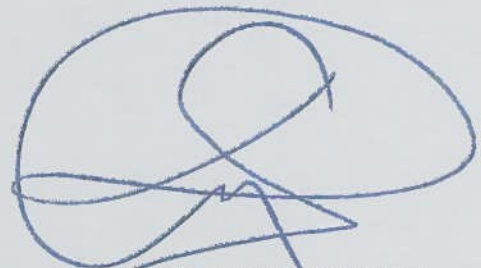
Aldo González T.



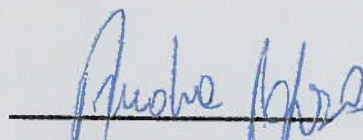
Iván Poduje C.



Sonia Tschorne B.



Rodrigo Delgadillo S.



Andrea Rojas
Secretaria Abogada