



Consejo de Concesiones

Acta Sesión 22 de junio de 2011

A las 15.20 horas del día 22 de junio 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 Miguel Ángel Jara Jefe de la Unidad de Nuevos Negocios de la Coordinación de Concesiones. Actuó como secretario abogado don Maximiliano Wild.

El señor Ministro de Obras Públicas da cuenta que la tabla para la presente sesión contempla principalmente el análisis de iniciativas privadas. Es así como se contempla el análisis de la Iniciativa Privada Aeroparque Bicentenario, la Iniciativa Privada Teleférico Bicentenario, y la Iniciativa Privada Prolongación Av. Las Golondrinas y Av. Estructurantes Zona Rocuant - Los Budes, Concepción.

I. **Iniciativa Privada Teleférico Bicentenario.**

Expone el presente proyecto el señor Miguel Ángel Jara, quién para ilustrar la iniciativa exhibe un video que fue proporcionado por los proponentes en el que se explica el trazado de la propuesta.

El señor Jara expone que el proyecto fue presentado por Nueva Vía Consultores Ltda. y consiste en la construcción de un teleférico que va desde el barrio de Tobalaba hasta la comuna de Huechuraba, en la zona que se emplaza la Ciudad Empresarial, según se exhibió en el video. Se contempla una inversión total de UF 750 millones, y se solicita un plazo de concesión máximo treinta años. La iniciativa privada no contempla subsidios. El negocio se proyecta con un TIR del 8,4%, en tanto que la TIR social es de 8,5%. Las tarifas proyectadas varían entre 150 pesos a 100 pesos entre estaciones. Las Estaciones serían Tobalaba, Costanera Center, Santa Rosa, Parque Bicentenario y Ciudad Empresarial.

La longitud del proyecto es de 4,2 kms., con cinco estaciones según se señaló, cuarenta torres de sostenimiento y ciento cincuenta cabinas con capacidad para diez personas. El tiempo total estimado de viaje es de 15 minutos. La frecuencia proyectada es de una cabina cada doce segundos, lo que permite una capacidad de tres mil pasajeros por hora por sentido. El señor Ministro de Obras Públicas consulta a los señores Consejeros su opinión sobre los números expuestos. El Consejero señor Bresciani señala que aunque no son particularmente competitivos respecto de otros medios de transporte público masivo, como ocurre en el caso de Medellín, donde funciona con tres mil pasajeros/hora,, este proyecto, agrega, genera una conexión hoy inexistente y podría reducir los viajes en auto hacia y desde Huechuraba por del túnel. El señor

Ministro de Obras Públicas señala que ello debe ser revisado, pues es su interés quitar autos del sector.

El consejero señor Castro consulta si el proyecto considera o no estacionamientos, a lo que se le responde negativamente por parte del señor Jara. El Consejero señor Echaveguren consulta por el diseño de la matriz de viaje, y si esta fue desarrollada por los mismo proponentes. El señor Jara señala que efectivamente el diseño de la matriz de viaje corresponde a los proponentes.

La demanda estimada es, para el tramo uno de 31.234 pasajeros por día, tramo dos 16.796 pasajeros por día, tramo tres 10.032 y para el tramo cuatro 7.568 pasajeros por día.

El señor Jara, menciona como atributos del proyecto que este está orientado al transporte de pasajeros en zonas con complejas interferencias tales como avenidas y parque metropolitano las que son zonas en creciente expansión. Adicionalmente, señala, que las soluciones de transporte futuras se orientan a mejorar el transporte de vehículos particulares y no de peatones, por lo cual este proyecto resulta complementario a los planificados.

Expone que el proyecto utiliza tecnología utilizada en otros lugares tales como Colombia y Venezuela. La presentación considera tarifas por tramos entre dos estaciones. Se estima que la disposición a pagar podría ser mayor, debido a que el costo de las alternativas de transporte es superior, lo que compensaría mantener el equilibrio económico ante una baja de cantidad demandada o sobre costos de inversión al realizar los estudios.

El señor Jara da cuenta que el proyecto se encuentra emplazado en una zona de expansión inmobiliaria en que se desarrollan crecientes viajes para fines del tipo comercial, laboral, educacional y habitacional. Ejemplos de proyectos son el edificio Costanera Center, el edificio Titanium, los centros comerciales y la Ciudad Empresarial y además permitiría sustituir parte de los viajes en Metro entre estaciones Tobalaba y Escuela Militar además de buses desde Escuela Militar hacia Ciudad Empresarial. Agrega finalmente que la potencial de demanda de pasajeros es importante por una cantidad flotante en el área de influencia estimada en 200.000 personas.

En cuanto aquellos puntos que aún deben ser estudiados, el señor Jara expone que, respecto de la demanda de pasajeros origen – destino, no se cuenta con antecedentes históricos por lo que es en cierta forma desconocida, lo que hace suponer sobre estimación y por tanto a futuro requerirse garantías estatales y / o subsidios.

La presentación considera una estimación de la demanda en función de personas que llegan diariamente al área de influencia considerada, con 400 mts. de radio en cada estación, y mediante supuestos gruesos las distribuye en horas punta y horas valle.

Los pasajeros potenciales de uso del servicio son población flotante que descienden de Metro – (estación Tobalaba), más personas que atraen los proyectos inmobiliarios laborales actuales y en desarrollo en torno de cada estación, estimándose porcentajes sin respaldo de estudios de



demanda rigurosos tales como encuestas origen destino o de preferencias declaradas. La rentabilidad social se basa en la estimación del valor económico por ahorro de tiempo de las personas entre este medio de transporte y el existente considerando la estimación de viajes del proyecto.

Se requiere aún compatibilizar los intereses del Proyecto de cuatro Municipalidades: Providencia, Las Condes, Vitacura y Huechuraba, y requiere además el Estudio de Impacto Ambiental debido a que el trazado cruza el Cerro San Cristóbal en el sector Nor-Oriente. Finalmente, requiere instalaciones sobre el Canal San Carlos, para lo que se debe contar con el acuerdo con la Asociación de Canalistas del Maipo.

El proyecto considera la apertura del teleférico de lunes a viernes, ya que está pensado para un público que se desplaza por motivos de trabajo. El señor Director General de Obras Públicas señala que ello puede ser relativo, ya que al considerar estaciones en parques, puede ser de utilidad durante los fines de semana con fines recreacionales o turísticos. El Consejero señor Bresciani señala que incluso podría unirse en el futuro con el Teleférico del Parque Metropolitano, permitiendo el transbordo entre ambos, que permita rutas hasta Pio Nono y Recoleta.

El señor Castro consulta si este proyecto altera o se complementa con la solución vial que se estudia para el sector, a lo que el señor Ministro de Obras Públicas responde que no, pero que no están de más obras complementarias a la solución en estudio.

El Consejero señor Bresciani consulta sobre las servidumbres que serían necesarias. El señor Jara expone que en la medida de lo posible el proyecto considera utilizar terrenos públicos, pero que en determinadas partes sería necesaria la autorización de terceros.

El consejero señor Romero consulta por los planteamientos en materia ambientales que se han efectuado para este proyecto. El señor Miguel Ángel Jara señala que no hay aportes en este sentido. Lo que en todo caso no es aún exigible. El consejero señor Romero consulta si sería necesario una Declaración o un Estudio de impacto Ambiental, a lo que el señor Jara señala que ello no está aún determinado.

El señor Jara da cuenta que a la fecha se han efectuado consulta a la DIRPLAN MOP, a la Seremi MOP RM, al Intendente de la RM, al Director Parque Metropolitano, a la I.M. las Condes, a la I.M. Huechuraba, a la I. M. de Vitacura, a la I.M. Providencia, al SECTRA, al MINVU, y a la Subsecretaría de Transporte.

De estos organismos, recomendaron declarar de Interés Público los cinco primeros. No se pronunciaron pero hicieron observaciones la I. M. de Vitacura, la I.M. Providencia, la Subsecretaría de Transporte ni SECTRA. No se recibió respuesta de la Intendencia Metropolitana ni del MINVU.

Las observaciones recibidas, según expone el señor Jara fueron las siguientes:



Subsecretaría de Transportes en acuerdo con SECTRA: recomienda continuar estudiando la iniciativa y que las observaciones técnicas que realizó desde una perspectiva privada y social, cuya atención permitirían validar o complementar los datos que señalan lo atractivo de la Iniciativa, puedan ser abordadas en la etapa de desarrollo de los estudios (Etapa Proposición).

I.M. Providencia: Les resulta atractiva la alternativa de transporte masivo que conecte el sector Oriente y el sector norte de la ciudad. No obstante, les merece duda el sector sobre geografía plana por la escasez de suelo urbano para esparcimiento y por el impacto visual que generaría el desarrollo de la infraestructura.

I.M. Vitacura: disconformidad con emplazamiento de una estación que afecta al Parque Bicentenario, en su diseño y planificación urbana. Propone estudiar otro trazado. El señor Ministro de Obras Públicas entiende atendibles las observaciones de Vitacura, si la construcción de esta estación transforma el Parque en un pasadizo de gente con fines diferentes que disfrutar del parque. Eventualmente, señala, le interesa que se estudie la instalación de una estación en el Parque Metropolitano, e idealmente que cuente con estacionamientos, de forma tal que este teleférico sirva también al mencionado parque, y lo conecte con la zona de Tobalaba y Huechuraba.

Finalmente, el señor Jara expone que en función a los análisis realizados, se sugiere declarar de Interés Público la Iniciativa Privada, en virtud que el proyecto presentado, ayudaría a solucionar parte de las necesidades de transporte de pasajeros en una zona de Santiago, que por las características topográficas y el gran desarrollo de proyectos inmobiliarios comerciales y laborales, tiene ventaja frente a otras soluciones y que además, conforme a lo presentado, no requeriría aporte económico fiscal. No obstante, debido a que existen fundamentos técnicos que señalan la insuficiencia de antecedentes necesarios para una mayor sustentación técnica y económica de la iniciativa, como también el desacuerdo en algunos aspectos que son necesarios para la factibilidad del proyecto, por parte de algunas municipalidades, se estima que en los primeros avances de los estudios se deberá despejar o solucionar las dificultades evidentes señaladas en la etapa de consulta.

El consejero señor Gazmuri consulta por experiencias comparadas, además de Colombia y Venezuela, a lo que responde el señor Jara que se conoce la experiencia de Colombia, pero que hay este tipo de infraestructura también en Suiza, Bariloche y Sudáfrica, pero que en esos casos son otros modelos. El consejero señor Bresciani señala que el mejor caso es Medellín, ya que el de Caracas es menor. Agrega que, a su juicio, sería ideal considerar la unión de este teleférico con la futura red del Parque Metropolitano, aunque sea en el futuro. La concesión teleférico del Parque Metropolitano caducó y requiere ser vuelto a licitar, pero debería nuevamente entrar en operación al uso público. Se puede considerar la futura conexión entre los dos teleféricos.

El Consejero señor Castro pregunta si los proponentes analizan la capacidad de las cabinas, o si es posible incluir cabinas más grandes. El señor Bresciani señala que, según entiende, entre más grande es la cabina, menos es la frecuencia, por lo que no hay una necesaria relación entre el tamaño de la cabina y la capacidad. Aunque ello puede ser consultado.





El señor Ministro de Obras Públicas solicita al Consejo de Concesiones que emita un informe sobre la conveniencia o no de entregar una declaración de Interés Público a la propuesta que se acaba de analizar.

El señor secretario de este Consejo queda a cargo de remitir los antecedentes necesarios para la redacción del informe.

El consejero señor Romero expone que, sin perjuicio de lo que se incluya en definitiva en el informe, a su juicio el presente proyecto es innovador, contempla un plazo de concesión razonable, no requiere subsidio público, el perfil del modelo de negocio parece razonable, por lo que le merece, preliminarmente, la declaración de interés público.

El consejero señor Bresciani señala que en todo caso había un plan maestro del Parque Metropolitano entregado el 2009 que consideraba conceptualmente un trazado similar al tramo 4 del teleférico propuesto. Pero nunca llegó a licitarse esa idea. Ese plan fue publicado en su oportunidad. Encuentra muy positivo que se retome esa idea en esta iniciativa.

El consejero señor Romero propone que para futuras propuestas no se informe el nombre del proponente, de forma tal que el análisis que se hace en esta comisión sea ciega. El consejo apoya la moción y se acuerda que en el futuro no se dé cuenta del nombre de los proponentes de iniciativas privadas.

II. Iniciativa Privada Aeroparque Bicentenario.

Expone el siguiente proyecto, el señor Miguel Ángel Jara, quién expone que el proyecto consiste en la construcción de un aeropuerto en los terrenos del Ex Aeródromo de Cerrillos, para la aviación general, corporativa y comercial de la RM. Se contempla una inversión total de US\$ 47 millones, y se solicita un plazo de concesión máximo veinte años. La iniciativa privada no contempla subsidios. El negocio se proyecta con un VAN del 12%, en tanto que la TIR social del negocio es de 12,9%.

El proyecto contempla Construcción de una pista de 1.800 mts. de longitud y 30 mts. de ancho, la construcción de recintos como una terminal de pasajeros, heli-parque, oficinas para la FBO (Aviación Ejecutiva) y DGAC, Escuelas de Vuelo y aviación deportiva, además de hangares, estacionamientos públicos, enlace a desnivel entre Autopista Central y el aeródromo, estación intermodal de buses y taxis, bodegaje, áreas verdes y ciclo-vías. Asimismo, prestaría servicios a la aviación general, corporativa y comercial de la Región Metropolitana y otros como, gimnasio, restaurant y centros de exhibición y de convenciones

Según exposición del señor Jara, el proyecto cuenta como ventajas, el hecho de centralizar las operaciones de la creciente aviación general y corporativa en la Región Metropolitana, disminuye los tiempos de traslado desde áreas neurálgicas de la ciudad y presenta ventajas meteorológicas. Además, dada la reutilización de espacios e infraestructura aeroportuaria, el proyecto no supone ninguna presión o impacto sobre recursos naturales renovables y no renovables de la región metropolitana. El proyecto, según se señaló no contempla subsidios.

En lo relativo a las desventajas que presentaría este proyecto, el señor Jara manifiesta que el emplazamiento del aeropuerto se encuentra en una zona de riesgo para la población aledaña debido a que está en las proximidades de despegue y aterrizaje. Además la iniciativa no se condice con la política gubernamental de mantener un parque Intercomunal denominado "Parque Bicentenario" en conjunto con suelo habitacional mixto, ratificada en los últimos meses a por las autoridades a través de los medios.

Conforme a los informes técnicos de los organismos competentes, no se podría operar en Cerrillos con el avión considerado de mayor tamaño (Airbus 319) para aviación corporativa, por aspectos reglamentarios en las operaciones, lo cual reduciría considerablemente los ingresos que sustentan la ausencia de subsidio.

Para informar esta iniciativa se consultaron diferentes opiniones. Se envió consulta formal a la Dirección Nacional de Aeropuertos, la Dirección General de Aeronáutica Civil, la SEREMI MOP RM, la SEREMI MINVU RM, DIRPLAN, y la Intendencia RM. De las entidades consultadas, la SEREMI MINVU RM, y la DIRPLAN no recomiendan entregar la declaración de interés público. No se pronunciaron la DGAC ni la DAP y no se recibió respuesta de la Intendencia de la RM. No hubo pronunciamientos favorables a la declaración de Interés Público.

De las respuestas sin pronunciamiento pero con observaciones, la DAP señala que se considera compleja e improbable la operación de la aviación comercial; hay una posible interferencia con la operación del Aeropuerto Comodoro Arturo Merino Benítez, y actualmente se están desarrollando proyectos para responder a la demanda de tráfico de la aviación general y corporativa.

La DGAC por su parte manifiesta que en las condiciones presentadas el proyecto no resulta viable para la operación de la aviación corporativa, por cuanto y que el tráfico de aeronaves del aeropuerto AMB y de la iniciativa presentada deberían utilizar un espacio aéreo común, generando una congestión, debiendo prevalecer las operaciones instrumentales de tráfico mayor, limitando y afectando a la aviación menor.

La Dirplan, dentro de lo que son las respuestas con pronunciamiento no favorable a Declaración de Interés Público señala que la declaración no es conveniente por cuanto se encuentra en ejecución el diseño del proyecto "Construcción Nuevo Aeródromo de Peñahue" en la Región Metropolitana, para aviación general; se contempla la generación de nuevos espacios dentro del



Aeropuerto Comodoro Arturo Merino Benítez a fin de absorber necesidades de demanda y se hace presente que la demanda podría estar mal estimada, pudiendo gatillar la necesidad de subsidios.

La SEREMI MINVU Región Metropolitana por su parte señala que el proyecto se emplaza en uso de suelo habitacional mixto y en área de Parque Intercomunal (área verde) denominado "Parque Bicentenario", en conformidad a la MPRMS 80, publicada en el D.O. el 10.02.2006.

En función a los análisis realizados, es opinión de la Coordinación de Concesiones no declarar de Interés Público la Iniciativa Privada, en virtud que la presentación ingresada no resulta coherente con la política pública respecto a las instalaciones aeroportuarias en la Región Metropolitana, no es posible las operaciones del avión de diseño AIRBUS 319 y debido a que conforme a la política de planificación y ejecución de proyectos, se tiene considerado realizar aumento de la oferta aeroportuaria en otras instalaciones distintas al ex aeródromo de Cerrillos que satisfarían la demanda aeroportuaria.

El Consejero señor Castro consulta por la capacidad que tiene Pudahuel de continuar creciendo durante los próximos años, a lo que se señala que tal capacidad des bastante. El señor Ministro de Obras Públicas expone que para ello hay un plan, que podría llevar incluso a duplicar la capacidad actual de Pudahuel, cuando puedan las dos pistas operar simultáneamente. Agrega el señor Ministro que los proponentes consideran tres tipos de uso para Cerrillos. Aviación comercial, privada y corporativa. La aviación comercial es difícil que sea absorbida por Cerrillos, por tamaño de pista, y eso lo absorbe Pudahuel. Para la aviación privada, se está trabajando en el desarrollo de Peldehue. Lo único que está en análisis es la aviación corporativa, pero se está trabajando en soluciones, probablemente también en Pudahuel.

Los consejeros se muestran contestes en el sentido de no ser conveniente la declaración de Interés Público la propuesta presentada.

III. Prolongación Av. Las Golondrinas y Av. Estructurantes Zona Rocuant - Los Budes. Concesión Ruta CH - 205 y Nuevo Acceso a Valdivia.

El señor Jara expone que el proyecto fue presentado por el señor Marcelo Vergara Lagos, con fecha 11 de agosto de 2011, y consiste en tres autopistas nuevas aledañas a zonas urbanas en la ciudad de Concepción. Para ilustrar el trazado, se exhiben láminas. Señala el señor Jara que el trazado contempla aproximadamente 40 kms. de extensión, una red vial de alimentación al proyecto privado denominado "Plataforma Logística" de aproximadamente 20 kms. (también se ilustra en una lámina), contemplando en ambos casos estructuras y conexiones viales a desnivel y puentes.

Se contempla una inversión total de US\$ 78 millones, y se consideran ingresos provenientes del cobro de tarifa a usuarios, estimada \$500 y \$2.300 aproximadamente para vehículos livianos y



pesados, respectivamente. Se solicita un plazo de concesión máximo veinte años. La iniciativa privada no contempla subsidios. El negocio se proyecta con un TIR del 11%, un VAN social del 12%, en tanto que la TIR social del negocio es de 14% según datos aportados por el proponente, pero se estima que los antecedentes de evaluación privada y social presentados son insuficientes y de baja sustentabilidad técnica.

Como ventajas, expone el señor Jara, se contempla el que se permite el aumento de la oferta vial en las ciudades Concepción y Talcahuano posibilitando desviar el tránsito pesado actual que no requiere ingresar a esas ciudades, se adiciona vialidad completamente nueva y el hecho que la presentación no contempla subsidios.

Sin perjuicio de lo anterior, el señor Jara señala que la presentación cuenta con deficientes antecedentes cartográficos de emplazamiento de las obras propuestas, lo que no permite comparar con obras previstas en los instrumentos de planificación. Además, se requiere hacer modificaciones a los instrumentos de planificación territorial, para zonas que no está permitido el uso de infraestructura y es de uso de playa y zonas de valor natural. Por ello resulta necesario presentar antecedentes que permitan dimensionar y evaluar preliminarmente la factibilidad ambiental y territorial de la iniciativa.

Se puede constatar además, que hay ausencia de perfiles tipo y cubicaciones que permitan identificar las obras proyectadas y sustentar el costo de éstas. En efecto, no se señala si se trata de una o dos pistas por sentido y se excluye listado de estructuras u obras singulares de conexión con otras obras viales. Otra desventaja de la presentación, según da cuenta el señor Jara, es que el emplazamiento de gran parte de la vialidad propuesta está en zona de inundación de crecidas pluviales (como se aprecia en fotografías de la crecida de 2007 que se exhiben) y por el maremoto de febrero de 2010, lo cual hace necesario requerimientos de obras y costos adicionales no considerados en el presupuesto.

Continúa el señor Jara exponiendo que, de acuerdo a los aportes señalados por el proponente, la demanda proyectada se sustenta en el crecimiento automotriz y de una eventual demanda por el proyecto privado "Plataforma Logística". La presentación propone el aumento de la demanda con tasas de crecimiento anuales elevadas, en torno al 6% para vehículos y 8% para camiones en todo el intervalo de tiempo de 20 años, pero no se presenta una fuente básica de información para sustentar la demanda como la disponibilidad a pagar de los usuarios considerando vialidad alternativa. Así, considerando antecedentes de concesiones en obras similares en la VIII Región, se estima que el presupuesto presentado está subestimado. En efecto, utilizando una vialidad principal en doble pista por sentido, el presupuesto presentado resultaría equivalente al 50% del





valor interno estimado. Al considerar toda la vialidad proyectada de una pista por sentido, el valor presentado resultaría un 80% respecto del valor interno estimado.

Finalmente, se señala que conforme a los datos presentados, parte importante de la superficie de terreno que se requiere para el proyecto (45% de 118 hectáreas), propuestos para expropiación, son de propiedad del promotor del proyecto Privado Plataforma Logística, “Inmobiliaria Parque Andalién” y parte importante y justificación de la demanda de este proyecto depende de la puesta en servicio del proyecto Privado “Plataforma Logística”. El consejero señor Bresciani manifiesta que, en conformidad con la ley general de urbanismo y construcciones, el urbanizador tiene la obligación, sin compensaciones de ningún tipo, de construir y entregar a uso público todas las redes, vialidad y obras la infraestructura necesarias para servir al loteo industrial. Así, no se explica que estas infraestructuras sean provistas mediante una concesión.

El consejero señor Echaveguren señala que el aporte a la VIII Región en términos de infraestructura puede no ser tan cierto, por cuanto es infraestructura que servirá principalmente al puerto seco. Donde sí puede haber un aporte real es en el acceso al aeropuerto Carriel Sur. Pero los aportes pueden ser más limitados que lo expuesto. Además podría ser un aporte transferir la carga pesada de las vías estructurales.

Señala el señor Jara que se consultaron las opiniones de la Intendenta de la Región del Bio bio, de la I.M. Concepción, de la I.M. Talcahuano, de la I.M. Penco, de la DIRPLAN, de SECTRA Sur, de la Seremi MINVU de la Región del Bio bio, de la Seremi MOP Región del Bio bio, y de la Dirección Nacional de Vialidad.

De estas consultas, la I.M. Penco y la I.M. Talcahuano recomiendan entregar la declaración de Interés Público. Por su parte, SECTRA Sur y DIRPLAN no recomiendan dar dicha declaración La Seremi MINVU de la Región del Bio bio y la I.M. Concepción no efectuaron un pronunciamiento pero entregaron observaciones al proyecto, y no se recibió respuesta de la Intendencia, de la DNV ni de la Seremi MOP Región del Bio bio.

Dentro de las respuestas sin pronunciamiento con observaciones señalan lo siguiente, por parte de la Seremi Minvu de la Región del Bio bio, que no es posible emitir un pronunciamiento mientras no se atiendan las observaciones y complementos solicitados, tales como: precisar las vías propuestas con las señaladas en los Planes Reguladores, respaldar la información de demanda e incorporar la planificación de obras asociada a la reconstrucción del borde costero de Talcahuano. Por su parte, la I.M. de Concepción expresó que valora la posibilidad de evitar el ingreso de carga pesada a la ciudad de Concepción mediante las vías propuestas, no obstante observa que algunos trazados son incompatibles con los Instrumentos de Planificación y sugiere modificar algunos trazados.

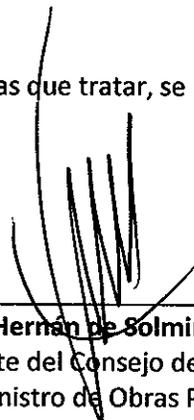
La I. M. de Penco, al informar favorablemente señala que favorecería la conectividad vial intercomunal, en tanto que la I. M. de Talcahuano señala que sea estudiado en conjunto con otros estudios regionales.

En lo relativo a las consultas informadas desfavorablemente, señala el señor Jara que la Dirplan entrega observaciones en relación a la calidad y justificación técnica que avale la propuesta en los aspectos técnicos y económicos, y la Sectra Área Sur se manifiesta en forma no favorable mientras no exista certeza de la concreción de los proyectos relacionados, en particular del proyecto Plataforma Logística.

A modo de conclusiones, el señor Jara manifiesta que en opinión de la Coordinación de Concesiones no es conveniente declarar de Interés Público esta iniciativa privada, en virtud de que la presentación ingresada carece de confiabilidad en el sustento técnico de las inversiones y de la demanda proyectada; que resulta dudoso el beneficio social declarado; resulta incompatible algunos de sus trazados propuestos con las exigencias de lo establecido en los instrumentos de planificación comunal y Metropolitano, y finalmente la demanda está condicionada fuertemente al funcionamiento del proyecto privado "Plataforma Logística" que no está construido.

El señor Ministro de Obras Públicas consulta a los señores Consejeros si están de acuerdo con lo expuesto con la Coordinación de Concesiones, en lo que se manifiestan de acuerdo, en el sentido que no sería conveniente entregar la declaración de interés público a esta propuesta.

Sin otros temas que tratar, se pone fin a la sesión a las 17.20 horas.



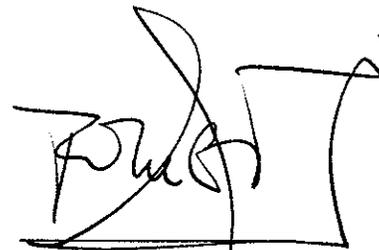
Hernán de Solminihac
Presidente del Consejo de Concesiones
Ministro de Obras Públicas



Rodrigo Castro



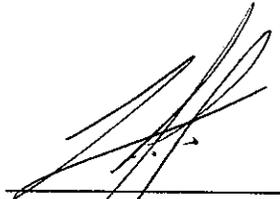
Luis Eduardo Bresciani



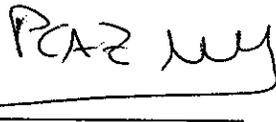
Juan José Romero



Consejo de Concesiones
Acta Definitiva Sesión 22.06.2011



Tomás Echaveguren



Pedro Gazmuri



Maximiliano Wild
Secretario Abogado