

Consejo de Concesiones
Acta sesión de 24 de octubre de 2011

A las 17:10 horas del día 24 de octubre 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 Laurence Golborne, 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 Emilio Pellegrini, Coordinador General de Concesiones, don Andrés Lagos, Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos, y don Miguel Ángel Jara, Jefe de la Unidad de Desarrollo de Nuevos Proyectos. Actuó como secretario abogado doña Florencia Donoso.

El señor Ministro le cede la palabra a don Emilio Pellegrini, quien señala que en la sesión de hoy se revisará el proyecto de iniciativa privada denominado Concesión Vial Autopista Metropolitana de Puerto Montt, que consiste en una autopista urbana e interurbana que uniría Puerto Varas, Puerto Montt y el aeropuerto El Tepual. Señala que el proyecto mejoraría el estándar de la vía existente y reduciría su alto tráfico, sobretodo en la zona urbana de Puerto Montt. Luego, don Emilio Pellegrini da la palabra a don Miguel Ángel Jara, para que explique el proyecto.

Don Miguel Ángel Jara señala que el proyecto es una iniciativa ingresada por Constructora Internacional S.A. el 27 de octubre de 2010; que implica una inversión estimada de 3.548.656 UF; que se encuentra emplazado en la Región de Los Lagos; y, que tiene una extensión de 34,3 km. Los ingresos se obtendrían mediante el cobro de peaje durante 27 años, la rentabilidad social sería de 14%, y no requeriría de subsidio. La autopista nace en Puerto Varas y sigue la Ruta donde está ubicado Alerce, conectándose con Puerto Montt, atravesando la zona urbana de Puerto Montt y finalmente conectándose con el Aeropuerto El Tepual.

El proyecto se divide en los siguientes cuatro sectores:

- (i) Primer sector entre Puerto Varas y la zona urbana de Puerto Montt, pasando por Alerce: Tramo de una longitud aproximada de 15.84 km sobre el tramo interurbano Ruta V – 505, la cual actualmente tiene un tráfico medio diario anual de 8.500 vehículos y es de calzada simple. Este tramo nacería en la intersección de las avenidas Colón y Colonos para continuar por el camino a Alerce en dirección a Puerto Montt.
- (ii) Segundo sector de zona urbana entre Puerto Montt y Enlace Ruta 5: Tramo de una longitud aproximada de 4,6 kilómetros, de doble calzada, que parte en el sector

urbano norte de Puerto Montt, por calle Presidente Ibáñez y Avenida Parque Industrial, y que actualmente tiene un tráfico medio diario anual de 11.800 vehículos.

- (iii) Tercer sector entre Enlace Ruta 5, Puerto Montt, y aeropuerto El Tepual: Tramo de una longitud de 11,4 km, de doble calzada, que parte en la salida del Enlace Ruta 5 y conecta con la Ruta V - 60 en dirección al aeropuerto El Tepual, mediante una conexión nueva emplazada sobre terrenos ocupados actualmente por industrias. Su actual tráfico medio diario es de 16.000 vehículos.

Don Miguel Ángel Jara agrega que este proyecto contempla además un tramo que conecta la vialidad que se propone con la Ruta 7 a través de la construcción de un viaducto, pero ese proyecto está siendo abordado por el Ministerio de Obras Públicas, por lo cual sería necesario excluirlo de la presente propuesta. Acota que la mayor parte del tránsito medio diario existente en las vías está constituido por vehículos livianos, correspondiendo éste a un flujo que va desde un 60 a un 85 por ciento.

El señor Ministro pregunta si existen rutas alternativas para ir desde Puerto Montt a Puerto Varas que no estén tarifadas, a lo que don Miguel Angel Jara responde que existe una ruta que se llama Las Lomas que no está tarifada, que sale de Puerto Varas. Se trata de una ruta alternativa no concesionada, aunque de un estándar inferior.

Continúa don Miguel Ángel, señalando que el proyecto contempla que en el primer sector la vía se ampliaría a doble calzada, incorporando calles de servicio, pasos bajo nivel en cruces ferroviarios, atravesos para vialidad local, puentes, etc. La autopista seguiría el mismo trazado de la ruta existente salvo cuando llega a Alerce, donde se aleja del lugar de mayor fricción, haciendo una variante de una distancia de alrededor de 100 a 300 metros para no generar tanto impacto en el poblado. No se avizoran complicaciones en cuanto a expropiaciones ya que no hay mayor densidad habitacional.

Don Tomás Echaveguren señala que la vía proyectada, en el tramo que va desde Alerce a Puerto Montt, no se ajustaría con plan regulador comunal de Puerto Montt, dado que en éste solo se contempla un ensanche de la vía existente en consideración a que coexiste con la Ruta 5, que es de un más alto estándar. Observa que es probable que el alto uso de la vía existente se deba a que los usuarios quieren evitar pagar el peaje que se cobra por transitar la Ruta 5. Por lo demás, el espacio para la vía proyectada es estrecho porque el trazado va junto a la línea férrea, la cual es inexpropiable.

Luego, don Miguel Ángel Jara explica que, en el segundo sector, la vía proyectada adopta la modalidad de trinchera con calles de servicio. Se trata de una trinchera abierta con caleteras, que permite un flujo constante, con 11 enlaces tipo diamante, y que se conecta con la Ruta 5 con un enlace tipo trébol.

En el tercer sector, se construyen enlaces y estructuras para conectar la vía proyectada con la vialidad local hasta llegar al aeropuerto El Tepual, incluyendo también calles de servicio y cruces a

desnivel. Asimismo, señala que la inversión total del proyecto sería de 3.548.656 UF y la TIR privada sería de 9,4%. Las tarifas serían de 30 pesos por km en los tramos interurbanos y 60 pesos por km en los tramos urbanos. La tasa de crecimiento para vehículos livianos, en tanto, sería de 3,7%.

El señor Ministro pregunta cuál sería el sistema de cobro a lo que don Miguel Ángel Jara responde que sería free-flow y casetas manuales, aunque la propuesta presentada no es muy específica en este aspecto. El proyecto sólo permite suponer que en los tramos urbanos se establecería el sistema free-flow. Señala también que las tarifas son consistentes con cobros de otras vías interurbanas y urbanas. El valor estimado de transitar por los sectores primero, segundo y tercero sería de 470 pesos, 300 pesos y 340 pesos, respectivamente.

A partir de esta información, señala el señor Jara, se ha concluido que las fortalezas del proyecto son que mejorará una red vial que está empezando a deteriorarse y logrará mejorar la comunicación de los tres sectores urbanos. Con la nueva infraestructura, continúa, se disminuirían los tiempos de viaje y se mejoraría la seguridad, lo cual es un aspecto a considerar dado el índice de lluvias de la zona. El señor Jara expresó que las debilidades de la iniciativa, en tanto, son que la solución de trinchera podría deteriorar el diseño urbano en la ciudad de Puerto Montt; que ya existen proyectos de transporte público que están siendo abordados a nivel regional, y, por último, que ya existe una autopista de alto estándar en la zona: la Ruta 5.

El señor Jara continuó su relato señalando que los organismos consultados fueron los siguientes: Intendencia de la Región de Los Lagos, la Gobernación de Llanquihue, la Secretaría Regional Ministerial de Obras Públicas de Los Lagos, la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo de Los Lagos, la Dirección Nacional de Planeamiento, la Dirección de Vialidad de Los Lagos, la Secretaría de Planificación de Transporte, la Municipalidad de Puerto Montt, la Municipalidad de Puerto Varas, y la Dirección Nacional de Vialidad.

Don Miguel Ángel Jara explicó que los organismos que recomendaron declarar el proyecto como de interés público fueron la Intendencia de la Región de Los Lagos y la Secretaría Regional Ministerial de Obras Públicas de Los Lagos, los cuales, no obstante, solicitaron incorporar facilidades para el transporte público y que se mejorasen las estimaciones de inversión en el estudio. La Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo de Los Lagos también se mostró a favor, aunque hace notar que la faja de trinchera segregará el desarrollo orgánico de la ciudad y que afectaría las condiciones urbanísticas de Puerto Montt. La Dirección de Planeamiento, que también se encuentra a favor de declarar el proyecto como de interés público, señala además que es necesario evaluar la influencia respecto de la Ruta 5. Asimismo, solicita que se analice la disponibilidad de pago de los habitantes de Alerce.

Continuó el señor Jara explicando que la Municipalidad de Puerto Montt no se había pronunciado ni a favor ni en contra del proyecto, pero que había tenido las siguientes observaciones: que el mejoramiento de la vía entre Puerto Montt y Puerto Varas les parece bien, ya que hoy está colapsado; que el tramo entre el límite urbano de Puerto Montt y el Aeropuerto El Tepual les parece adecuado y necesario; que la solución de "trinchera" produce la desvinculación entre los

sectores de la ciudad y deterioro urbano; y, que si se pretende generar eficiencia vial, la alternativa debiera ejecutarse vía subterránea, permitiendo desarrollar un gran eje verde con sistemas alternativos de transporte público de pasajeros en superficie, como un tranvía.

El señor Ministro observa que es necesario explorar la posibilidad de que se llegue a una solución intermedia de trinchera semicubierta, por ejemplo, con plazas. Don Luis Eduardo Bresciani observa que las trincheras semicubiertas funcionan bastante bien, cuando van acompañadas de un buen diseño de espacios públicos y áreas verdes, y que hay diversos ejemplos como algunos tramos de Avenida General Velásquez y la Costanera Norte que lo demuestran. El señor Miguel Ángel Jara señala además que el modelo de trinchera abierta facilita la ventilación, que es un costo operacional importante de los túneles mineros.

El señor Jara continuó su exposición señalando que la Gobernación de Llanquihue se manifestó desfavorable a la iniciativa debido a que la intervención arquitectónica propuesta no es adecuada para Avenida Presidente Ibáñez, ya que subutiliza la superficie y divide a la ciudad en dos. La Secretaría de Planificación de Transporte también se manifestó en contra debido a que competiría con la concesión existente y que, en todo caso, es necesario estudiar la compatibilidad del presente proyecto con el mejoramiento de la Avenida Presidente Ibáñez que desarrolla la Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo de Los Lagos, y evaluar conjuntamente con el proyecto del transporte público que transitaría por Avenida Presidente Ibáñez. Por último, continúa el señor Jara, la Municipalidad de Puerto Varas habría rechazado el proyecto, basado en que no contempla una conexión adecuada entre Puerto Varas, la Ruta 5 y el camino Las Lomas, siendo este último de gran importancia para la conexión entre el sector norte de la región, Puerto Varas y el aeropuerto El Tepual. El mismo organismo critica además el que no se contempla la conexión de Avenida Los Colonos con Ruta Ensenada; que no se considera una solución de conectividad y continuidad del flujo vehicular que involucre ensanches, cruces, by-pass, entre otros; y, que hará que un flujo vehicular entre de manera abrupta a Puerto Varas.

El señor Jara concluye su exposición señalando que Coordinación de Concesiones recomienda la declaración de interés público del proyecto en atención a que la información que presenta el proyecto es coherente; que el proyecto presentado responde a la necesidad de conectividad que existe entre Puerto Varas, Puerto Montt y el Aeropuerto El Tepual; y, a la insuficiente oferta vial disponible, la cual no se ajusta a la demanda observada. Adicionalmente, menciona la seguridad vial de la ruta existente, que es un tema que debe considerarse especialmente dadas las condiciones climáticas de la zona.

Don Tomás Echaveguren señala que, en relación a la seguridad vial de la ruta, el tema podría solucionarse por la vía de mejorar el estado del pavimento, en particular, mejorando la macrotextura del mismo.

Don Miguel Ángel Jara remarca que la presentación fue discutida en sesiones del Comité Regional de Planificación y Desarrollo de Inversión en Infraestructura, instancia conformada principalmente por representantes de las secretarías regionales ministeriales de vivienda y urbanismo, transportes, obras públicas y desarrollo social, representantes del gobierno regional, y

representantes de las direcciones de vialidad y planeamiento del Ministerio de Obras Públicas, presididas por el Sr. Intendente, el cual acordó recomendar que se declare la iniciativa como de interés público.

Continuó el señor Jara señalando que el proyecto es, a lo menos preliminarmente, socialmente rentable, debiendo obtenerse una TIR social de un 14,53%. Lo anterior sería consistente dados los costos de inversión y conservación estimados, el horizonte de evaluación, y la tasa de descuento empleada. El señor Jara observa, además, que el proyecto no contempla subsidios de parte del Estado al concesionario, según el modelo de evaluación planteado, y que las tarifas consideradas en la presentación, de 30\$/km para los vehículos livianos en los tramos interurbanos y 60\$/km en los tramos urbanos, corresponden a tarifas acordes a las últimas licitaciones de concesión de obras viales para proyectos de similar tipología.

En cuanto a los altos montos de inversión estimados en el proyecto, éstos serían consistentes con el importante número de obras viales que contempla. Por su parte, en relación a la demanda base contemplada, se puede establecer que es coincidente con los datos observados en los puntos de medición del PNC (Plan Nacional de Censos), y que la tasa de crecimiento utilizada en el formulario de presentación para los vehículos livianos en los tramos interurbanos (3,7%) resulta apropiada, por cuanto se considera una tasa de crecimiento utilizada en un escenario conservador. Cabe señalar, que la tasa de crecimiento utilizada para buses en los tramos interurbanos (4,1%) podría ser optimista.

El señor Ministro agradece la intervención del señor Jara, y ofrece la palabra a los consejeros.

Don Rodrigo Castro manifiesta, en relación a las tarifas medias de 60 y 30 pesos por kilómetro, que es necesario analizar la elasticidad de precios porque en un escenario menos optimista se estaría al borde de necesitar un subsidio estatal.

El Ministro señala que este proyecto le parece interesante debido a que cree positivo que existan proyectos emplazados en regiones y sobre todo aquellos urbanos, que tengan sentido y mejoren la calidad de vida.

El señor Tomás Echaveguren señala que tiene varios comentarios respecto del proyecto. En primer lugar, no le parece razonable que una vía troncal como es Avenida Presidente Ibáñez se transforme en autopista. Es necesario revisar bien la conveniencia de que la vía expedita para ir al aeropuerto pase por ahí, así como considerar que tanto el flujo que viene desde Puerto Varas como el de Puerto Montt podrían encausarse por vías distintas. Existen vías que hoy no son competitivas que podrían mejorarse y servir para estos efectos con una menor inversión, si se empalmaran con el camino al aeropuerto.

En segundo lugar, observa el señor Echaveguren, es necesario considerar que frente a Alerce la vía pasa por un corredor que es bastante estrecho, y que el plan regulador comunal no permite una autopista en ese tramo, únicamente una multipista con menos restricciones. Podrían explorarse

otras alternativas para encauzar la conectividad entre estos centros urbanos, como instalar un tren ligero. En una planificación de más largo plazo podría no ser preferible la autopista.

Don Tomás Echaveguren señala que en tercer lugar, podría resultar inapropiado cobrar lo mismo a tres grupos de clientes distintos, con distintas capacidades y disponibilidad de pago: quienes van al aeropuerto, quienes van a Los Muermos, y quienes se dirigen a destinos insertos en el desarrollo inmobiliario-industrial de la zona. No parece razonable castigar a las personas que no van al aeropuerto.

El señor Echaveguren indica que es efectivo que la vía tiene bastantes problemas de congestión vehicular en uno de los arcos, pero que el otro usa sólo la mitad de su capacidad. Señala que, adicionalmente, es necesario tener en consideración que la alta demanda del primero responde a que los usuarios la transitan para evitar el peaje de la Ruta 5. Por todo lo anterior, y porque las grandes autopistas tienden a acumular flujo en la entrada en las ciudades, propone idear soluciones alternativas. Recalca que hay que ver cuál es el problema que se quiere atacar: mejorar movilidad al aeropuerto o mejorar conectividad entre Llanquihue, Puerto Varas y Puerto Montt. La solución debe ajustarse al problema para no generar un problema aún mayor.

El señor Luis Eduardo Bresciani observa que el proyecto es coherente con el nuevo plan regulador comunal de Puerto Montt, el cual ha planificado que la ciudad crezca hacia los sectores beneficiados por esta concesión y ha otorgado a esas vías la condición de vía troncal urbana. Señala que, por eso mismo, el diseño de perfil debe adecuarse al ancho de faja de utilidad pública definida por el plan regulador comunal y considerar en su diseño que la ruta no tendrá el rol de una autopista rural sino que de una autopista urbana, con actividad en sus bordes, caleteras con transporte público y que, en consecuencia, para todos los tramos se debe contemplar la posibilidad de acceder en forma expedita desde la autopista a las vías urbanas, y la posibilidad de transitar en forma gratis por la superficie.

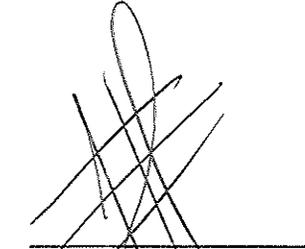
El señor Tomas Echaveguren agrega, por su parte, que el plan regulador comunal de Puerto Montt contempla la Avenida Presidente Ibáñez como troncal y por lo tanto debe tener un ancho de alrededor de 40 a 60 metros metros. Esto significa que hay poco espacio para la trinchera.

El señor Juan José Romero observa que de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 2 de la Ley de Concesiones, la calificación de las iniciativas privadas deberá considerar el cumplimiento de lo establecido en los planes regionales de desarrollo urbano y en los planes reguladores comunales, intercomunales y metropolitanos, siempre y cuando existan. El señor Romero observa también que los alcaldes de las comunas están en contra del proyecto, lo cual coloca una nota de duda respecto del aparente respaldo a una iniciativa como la comentada.

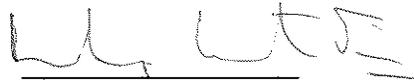
El señor Ministro finalmente observa que el proyecto resulta interesante en atención a la problemática que resuelve y a que es bueno aprovechar el impulso privado en el estudio de nuevas iniciativas de proyectos concesionados, sobre todo de aquellos que se emplazan en regiones. No obstante, en atención al gran número de observaciones formuladas por el resto de los consejeros, y especialmente en consideración al hecho de que el proyecto cambiaría la

vocación de Avenida Presidente Ibáñez, solicita informe al Consejo para mejor resolver sobre la conveniencia de declarar la iniciativa como de interés público.

Sin otros temas que tratar, se pone fin a la sesión a las 18:30 horas.



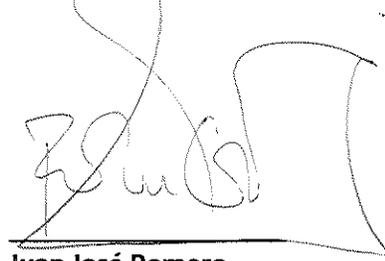
Laurence Golborne
Presidente del Consejo de Concesiones
Ministro de Obras Públicas



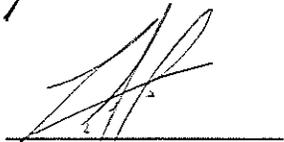
Rodrigo Castro



Luis Eduardo Bresciani



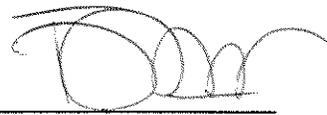
Juan José Romero



Tomás Echaveguren



Pedro Gazmuri



Florencia Donoso
Secretario Abogado