



## **Consejo de Concesiones** **Acta definitiva sesión 5 de marzo de 2012**

A las 16.00 horas del día 5 de marzo de 2012, 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 de Concesiones de Obras Públicas, don Andrés Lagos, Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos, y don Miguel Ángel Jara, Jefe de la Unidad de Nuevos Negocios. Actuó como secretario abogado doña Florencia Donoso.

El señor Ministro entregó la palabra a don Emilio Pellegrini, quien señaló que tal como se anunció en la tabla hoy se revisarán los siguientes temas: 1. revisión de iniciativa privada Concesión Ruta 5 Tramo Carmen Alto Quillagua, y 2. nuevo formulario para postulación de iniciativas privadas que sean proyectos viales

### **1. Revisión de iniciativa privada Concesión Ruta 5 Tramo Carmen Alto Quillagua.**

El señor Emilio Pellegrini entonces cede la palabra a don Miguel Ángel Jara quien pasa a exponer la iniciativa privada N° 387, "Concesión Ruta 5 Tramo Carmen Alto Quillagua".

El señor Jara indicó que el postulante es "Asesorías e Inversiones en Obras Civiles GOCgroup Ltda.", que la iniciativa fue presentada el 30 de mayo de 2011, y que el proyecto se emplaza en la Región de Antofagasta, en María Elena y Sierra Gorda. Señala que el proyecto considera la ampliación, mejoramiento, conservación y explotación de Ruta 5 desde el cruce con la Ruta 25 a Calama por el Sur, donde terminaría la concesión de Autopistas de Antofagasta, hasta el límite de la Región de Tarapacá, en el sector de Quillagua, por el Norte. La autopista tendría total de 190 km., de los cuales 90 se proyectan en doble calzada y el resto en calzada bidireccional, con el estándar utilizado en todas las carreteras concesionadas.

El señor Jara explica que el proyecto considera dos sectores: Sector 1, de una extensión de 90 km, cuyo inicio es el cruce de la Ruta 5 con la Ruta 25 a Calama, por el sur y termina en el Sector Ruta 5 María Elena. Considera la mantención de la calzada existente y ampliación a doble calzada. Sector 2, de una extensión de 100 km. aproximadamente desde el fin del Sector 1 hasta el Sector Ruta 5 Quillagua (límite regional con la Región de Tarapacá).

Las principales obras que incluiría serían la ampliación a doble calzada en un tramo de 90 km., la recuperación de estándar calzada simple y señalización en un tramo de 100 km., una ampliación de doble calzada de 90 km., caminos de servicio de 20 km., 2 enlaces a desnivel, 10 retornos, entre otras obras tales como pasarelas, señalización, paraderos de buses, etc.



En relación al modelo de negocio, el señor Jara señala que la inversión estimada es de M UF 3.165, que el plazo de la concesión es de 35 años, que los costos de mantenimiento ascenderían a entre MUF 54 y MUF 65 al año, y que no se requeriría subsidio.

Los ingresos se obtendrían a partir del cobro a los usuarios mediante 2 peajes, con incremento de tarifa real anual de 1,5%, que variaría según si es temporada de verano (90 días) o invierno (270 días).

El señor Jara informa que se consultó el proyecto a las siguientes entidades: Intendencia de la Región Antofagasta, Dirección Nacional de Planeamiento, Subsecretaría de Transportes y Telecomunicaciones, Secretaría Regional Ministerial de Obras Públicas de la Región Antofagasta, Dirección Nacional de Vialidad, Dirección de Vialidad de la Región de Antofagasta, I. Municipalidad de María Elena e I. Municipalidad de Sierra Gorda.

La opinión de las distintas entidades serían a grandes rasgos las siguientes:

El Secretario Regional Ministerial de Obras Públicas de la II Región, manifestó interés respecto de la iniciativa presentada.

Por su parte, el Director Regional de Vialidad considera que la iniciativa es de interés, pero que debiese considerarse su re-evaluación en cuanto al adiconamiento de sectores en doble calzada hasta todo el tramo, de cruces desnivelados en cruce, de sectores para pesajes, de iluminación solar en algunos sectores, y que debiese precisarse la ubicación de calles de servicio y su justificación así como la de las pasarelas. Por último, hace ver errores e inconsistencias en la presentación.

La Subsecretaría de Transportes observó que al proyecto le falta especificar la metodología y las fuentes de información para sustentar los antecedentes de la iniciativa, que la ubicación de las plazas de peaje se encuentra fuera de la zona del proyecto, que el proyecto no señala cuál sería la superficie a expropiar y que no se considera en el análisis la posible reasignación de flujos por existir una ruta alternativa costera sin cobro de peajes.

La Dirección Nacional de Vialidad cuestionó los beneficios que señala el proponente e indica que con los antecedentes presentados resulta difícil pronunciarse en relación a la rentabilidad social del proyecto. Adicionalmente, señala que la Dirección de Vialidad tiene considerado una serie de mejoramientos para dicha ruta. A su vez, hace notar que la longitud entre los límites considerados es de 183 km. en vez de 190 km., que no se establece si para la calzada simple se propone reposición o recarpeteo, que el nivel de tránsito actual y proyectado no justifica la alternativa de ampliación, que este proyecto no significa un beneficio público, y que existen una serie de proyectos de ejecución por la Dirección de Vialidad para reposición de la Ruta 5 en el sector hasta el 2020.

La Dirección de Planeamiento señaló que los antecedentes presentados son insuficientes para emitir un pronunciamiento, y que se sugiere reestudiar la incorporación de doble calzada en todos los tramos. Se advierte también que el flujo esté sobrestimado.

Por último, el señor Jara señala que no se recibió respuesta de la I. Municipalidad de María Elena, de la I. Municipalidad de Sierra Gorda, ni de la Intendencia de la Región Antofagasta.

En relación a las ventajas del proyecto, acota que éste significará un aumento de seguridad en la circulación de vehículos y peatones, y un mejoramiento en la conectividad con centros poblados y en la producción en la zona. Observa también que el proyecto no está siendo estudiado por Coordinación de Concesiones.

En cuanto a las desventajas del proyecto, el señor Jara observa que la infraestructura no considera un aporte innovador y que la Dirección de Vialidad, conforme a la información proporcionada por la Subdirección de Desarrollo, tiene considerada una programación de reposición de calzadas en diferentes sectores entre los años 2012 y 2020. Señala, asimismo, que con los antecedentes presentados no se puede validar preliminarmente la rentabilidad social indicada de acuerdo a metodologías aplicadas por el Ministerio de Desarrollo Social, y que la Unidad de Demanda y Evaluación Social de Coordinación de Concesiones estima que el proyecto considera para todo su horizonte de trabajo tasas de crecimiento superiores a las que pueden obtenerse de un análisis tendencial de los datos del Plan Nacional de Censos, por lo que sobrestima la demanda potencial. Indica que el proyecto tampoco considera los impactos de la tarifación en la vía, tanto de la evasión por vías aledañas, como el impacto en las comunidades y territorios vecinos.

En cuanto a la tasa interna de retorno privada esta es similar a la a tasa de descuento privada de proyectos similares, sin embargo los ingresos estarían sobrestimados ya que el proyecto supone flujos vehiculares que consideran crecimientos sostenidos para la mayoría de los tipos de vehículos entre el 4,5% y 5 % anual, durante todo el período de la concesión.

En cuanto a las tarifas, éstas no son acordes a los estándares definidos en los lineamientos recientes del Ministerio de Obras Públicas, que toman en consideración factores por tipo de vehículo y un reajuste real progresivo. Por otra parte, la tarifa unitaria resultante de ambos tramos mixtos resulta similar a la tarifa de tramos de doble calzada existentes en otros sectores de Ruta 5 y el proyecto supone factores de vehículos de tarifas de cobro superiores a otros tramos de la Ruta 5 (camionetas y camiones, respecto a vehículo liviano, 1,6 y 8 veces, en vez de 1 y 5, respectivamente). Por último, supone tarifa diferenciada en invierno y verano, lo cual es distinto al Resto de Ruta 5, que tiene tarifa plana.

El señor Miguel Ángel Jara observa que el presupuesto del proyecto es muy ajustado, especialmente en lo referido al tramo de calzada simple y que la propuesta de ingeniería de la requiere mayor sustento técnico para justificar las obras propuestas.

El señor Jara señala como conclusión, y en función de los análisis realizados, las respuestas de las entidades consultadas y reuniones realizadas con el postulante, CCOP recomienda no declarar de interés público la iniciativa en revisión basada en que siendo la Ruta 5 un eje central y estratégico del país, el diseño presentado no se ajusta a los requerimientos mínimos del Ministerio de Obras Públicas.

El señor Ministro, entonces, pregunta si hay comentarios por parte de los consejeros.

El consejero Juan José Romero señala que aun cuando se tratara de un buen proyecto, los planes de mejoramiento de la Ruta 5 debiesen ser de iniciativa del Ministerio de Obras Públicas. Indica que es esperable que la autoridad impulse este tipo de mejoramientos como una cuestión de política pública permanente en el tiempo y no debiese premiarse a un privado por proponerlo.

El Ministro pregunta entonces si todos están de acuerdo en no declarar el proyecto como de interés público, a lo cual todos asienten.

## **2. Nuevo formulario para postulación de iniciativas privadas que sean proyectos viales.**

El señor Jara informa que Coordinación de Concesiones de Obras Públicas está trabajando en la actualización del formulario de postulación de iniciativas viales. Lo anterior, en atención a lo siguiente:

- (i) Existe la necesidad de actualizar las distintas exigencias, en atención a la evolución de los soportes de información disponibles y de los mecanismos de comunicación (correo electrónico, CD, etc.);
- (ii) Existe la necesidad de uniformar el nivel de detalle con que los distintos proponentes presentan la información, y poder exigir respaldos necesarios para la evaluación de los proyectos;
- (iii) Existe la necesidad de asegurar la entrega de información relevante que no se exige en el formulario actual.

Por medio de la incorporación de cambios al formulario se pretende agilizar la revisión de los proyectos de iniciativa privada por parte de Coordinación de Concesiones y de otras entidades que habitualmente son consultadas respecto de la conveniencia de declararlas como de interés público, ya que contarán desde el inicio con toda la información necesaria para pronunciarse, sin perder tiempo en solicitar complementos de información al proponente.

Señaló, asimismo, que el nuevo formulario tendrá por objetivo recebar información sólo a nivel de perfil. De esta manera se quiere evitar transformarlo en una barrera de entrada – el objetivo es recabar la información necesaria para poder evaluar debidamente sin caer en sobre exigencias.

Por último, señala que se pretende que el nuevo formulario para proyectos viales sea el primero de otros formularios especiales según el tipo de obra (hospitales, aeropuertos, etc.), además de un formulario general para otras obras.

El señor Miguel Ángel Jara aclara que el nuevo formulario propuesto modifica diecisiete de los diecinueve puntos del formulario vigente. En seguida pasa a revisar los cambios incorporados, uno a uno:

Señala que en la sección relativa a la identificación del postulante, se agrega el correo electrónico del proponente como campo, y que en la sección sobre acreditación de personalidad jurídica, se solicitan antecedentes en forma detallada para la debida acreditación de personalidad jurídica.

Asimismo, en la sección para la descripción del proyecto, se incluye un campo acerca de desventajas a los usuarios en el área de influencia, en el que el postulante debe describir cualitativamente las desventajas o perjuicios que podrían percibir los usuarios del proyecto en relación a la situación sin proyecto (ej: ruido, limitación en la conectividad directa, pago de peaje, etc.). Junto con ello, se define qué lo que debe entenderse por área de influencia, tanto directa como indirecta.

En relación a este último punto, el señor Luis Eduardo Bresciani observa que es muy difícil precisar la definición de área de influencia, sobre todo en el caso de una red vial.

El señor Tomás Echaveguren, por su parte, observa que más adelante en la ejecución del proyecto, y a partir de la elaboración del anteproyecto de la obra de transporte, se va a generar aun más ambigüedad en relación a cuál es el área de influencia del proyecto dado que coexistirá con el concepto de “área de estudio”. Además, comenta que los ejemplos que se dan de desventajas son todos impactos ambientales y territoriales que también son requeridos más adelante en el formulario. Señala que es importante explicitarlo para efectos de darle consistencia interna al formulario.

A su vez, el señor Romero resalta la importancia de que todos los criterios tengan una correlación con lo exigido por la Ley y el Reglamento de manera de asegurar una evaluación ajustada a la normativa, y que, en este sentido, es necesario incorporar el criterio de que el proyecto signifique un aporte original e innovador. El señor Jara responde que esto se podría incluir de manera explícita en el número 6.3 del formulario.

Retoma la palabra el señor Jara, quien indica que en la sección acerca de plano de ubicación general y diseño conceptual del proyecto, el nuevo formulario requeriría una o más láminas que contengan un diseño conceptual de la obra, que muestren sus características básicas y que permitan visualizar el alcance de éste y sus parámetros principales. Explica que este diseño conceptual podrá tener como base fotografías existentes, cartografía IGM, o cualquier otra cartografía que represente de la mejor forma el terreno, en conformidad al nivel conceptual de ingeniería solicitado, pudiendo incluirse a partir de una maqueta virtual, lo cual es especialmente útil en el caso de proyectos urbanos.

El señor Luis Eduardo Bresciani acota que es importante, tanto en lo urbano como en lo rural, el que los revisores cuenten con elementos que den cuenta del contexto de donde se emplazaría la obra. Señala que una maqueta sirve para estos efectos pero sigue siendo una representación



abstracta, por lo que es necesario que se incluyan fotografías del lugar, además de las fotografías aéreas.

Se hace presente también al señor Jara que la enumeración aparece como optativa siendo que sería preferible que quede claro que el postulante debe presentar el diseño conceptual en alguno de esos formatos.

Continúa exponiendo el señor Jara, e indica que en la sección destinada a estimación de la demanda, se solicita la identificación tipología de usuario y se flexibilizan los cortes temporales.

El señor Tomás Echaveguren señala a propósito de la estimación de la demanda que sería conveniente requerir al postulante que se pronuncie acerca de la posible variación de la demanda dado que el éxito de estos proyectos depende en gran medida de si se acierta en la estimación. Además, señala que la medición del tráfico a partir del volumen horario es preferible al TMDA en proyectos viales urbanos, a lo que el señor Jara contesta que podría requerirse como información complementaria.

El Ministro solicita a los consejeros que revisen el formulario con calma y que envíen sus comentarios al respecto.

En la sección sobre propiedad de los terrenos, continúa el señor Jara, se complementa el formulario requiriéndose que se indique el uso permitido del terreno, y en qué se está usando actualmente. Se pide también que se identifiquen los puntos duros del sector como iglesias, colegios, etc. En la sección para la descripción de las obras, en tanto, se pide un poco más de detalle, como longitud total, tramificación en caso que se planteen distintos anchos de plataforma, entre otros.

Indica don Miguel Ángel que el nuevo formulario incluirá una sección de normativa jurídica aplicable al proyecto, en que el postulante deberá realizar un análisis general de la normativa atingente al proyecto, especialmente si las obras, provisión del equipamiento o la prestación de servicios asociados, están dentro del ámbito de competencia de otro ministerio, servicio público, municipio, empresa pública u otro organismo integrante de la administración del Estado, de acuerdo a lo señalado en el inciso segundo del artículo 39 de la Ley de Concesiones de Obras Públicas y sus modificaciones.

En cuanto a la sección acerca de la inversión presupuestada se solicita que se identifiquen las principales partidas incluyendo las medidas de mitigación ambientales, y que la sección destinada a costos de explotación se cambió bastante porque era muy genérico. En relación a esto último, el nuevo formulario requerirá una memoria efectiva de todas las partidas de los costos y desglose de las medidas de administración durante el período de explotación de la obra, lo cual es una mejora importante del formulario.

En relación al análisis financiero a nivel de perfil, un cambio básico es que se actualizan las tasas del VAN, que hoy van del 12% y 15%, y que pasan a ser del 10% y el 12%.

En cuanto a la sección de evaluación social, en tanto, se dice explícitamente que la metodología es la del Ministerio de Desarrollo Social, y se contempla la posibilidad de que aquellos beneficios que no sean captados por la metodología se vean reflejados en la evaluación. Asimismo, se ajustó la tasa que era del 12% a una del 6%, que es la que se usa en la actualidad.

En cuanto a la sección acerca del riesgo asociado a la iniciativa, el señor Echaveguren acota que debiese exigirse un análisis además del listado de proyectos, de manera que el postulante se haga cargo en forma expresa del grado de complementariedad y competitividad en relación a los demás proyectos que exige la ley. En cuanto a las condiciones económicas del proyecto, el postulante deberá especificar la moneda, los pesos por km, los factores de tarificación por vehículo, las garantías, etc.

En relación al análisis ambiental, el señor Jara indica que se incorpora la etapa de preconstrucción y un análisis en relación a la obtención de los permisos sectoriales que conlleva el proyecto. En relación a este punto el señor Juan José Romero señala que sería bueno que el formulario contemple la posibilidad de que se incorporen las consideraciones ambientales y ecológicas a las que hace referencia el artículo 7° letra k de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, en relación a los factores a tenerse en cuenta en la evaluación de las licitaciones. A su vez, el señor Bresciani indicó que debiese incluirse un pronunciamiento acerca de si el proyecto debe o no ingresar al sistema de evaluación de impacto ambiental.

Por último, se incorpora una nueva sección para el análisis territorial del proyecto que se refiere al como se integra éste en el entorno. El señor Jara explica que implica presentar un análisis orientado a determinar las directrices para la definición de un proyecto por concesión, que asegure una adecuada inserción de las obras en el espacio a intervenir, en un contexto tanto normativo como funcional, a nivel regional, comunal y local.

El señor Bresciani observa que es necesario que se tengan en consideración también los planes territoriales que se encuentran en etapa de aprobación. Adicionalmente, señala que no entiende la referencia que haría el formulario a “compatibilidad del proyecto a las eventuales modificaciones de dichos instrumentos” ya que si un proyecto no se ajusta al plan vigente se podría configurar una causal para su rechazo.

El señor Juan José Romero, en relación a este punto, relata lo que señala la historia fidedigna de la Ley N°20.410, indicando que es un tanto ambigua.

El señor Jara aclara a los señores consejeros la forma en que la CCOP ha aplicado la norma en la calificación de iniciativas privadas, y como se ha dado cumplimiento a la normativa territorial en proyectos concesionados.

Por último, y en esta misma sección, el señor Bresciani acota que debiesen incluirse las modificaciones de usos de suelo y la alteración del paisaje como elementos a tenerse en consideración para la identificación de los posibles impactos negativos del proyecto, además de los efectos de segregación territorial.

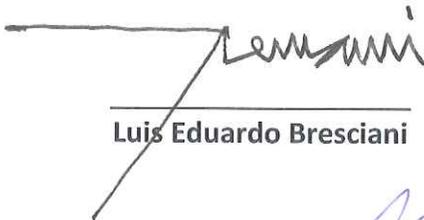
Sin tener otro tema que tratar, se pone fin a la sesión siendo las horas 17:30 horas.



**Laurence Golborne**  
Presidente del Consejo de Concesiones  
Ministro de Obras Públicas



**Rodrigo Castro**



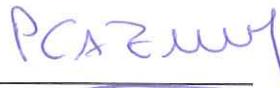
**Luis Eduardo Bresciani**



**Juan José Romero**



**Tomás Echaveguren**



**Pedro Gazmuri**



**Florencia Donoso**  
Secretario Abogado