

Consejo de Concesiones
Acta Sesión Ordinaria N°3

A las 15.00 horas del día 06 de octubre de 2010, en dependencias del Ministerio de Obras Públicas ubicadas en calle Morandé N°59, 6° piso, Santiago, se dio inicio a la tercera sesión ordinaria 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 don Rodrigo Castro, don Luis Eduardo Bresciani, don Juan José Romero Guzmán, don Tomás Echaveguren y don Pedro Gazmuri. Se encuentran en sala especialmente invitados don Jorge Ale, Director General de Obras Públicas, don Mauricio Gatica, Coordinador General de Concesiones y don Mario Tala, Jefe de División de Proyectos y Desarrollo. Actuó como secretario abogado don Maximiliano Wild.

I Hospital de Antofagasta.

Expuso el Gerente de Proyecto don Mauricio Márquez. Asistió especialmente invitado el Dr. Emilio Santelices del Ministerio de Salud, y don Rodrigo Alarcón Jefe Servicio de Salud de Antofagasta, quienes hacen su ingreso a la sala

El expositor señor Márquez, hace mención a la experiencia internacional y a los resultados alcanzados por el modelo de negocios concesionado. Al efecto, señala que el sistema se desarrolla en Inglaterra en los 90's bajo un esquema denominado PFI: Private Finance Initiative, como respuesta a los bajos niveles de inversión en infraestructura pública asociada a demandas crecientes con recursos públicos escasos. Posteriormente el modelo se ha extendido a Europa, -en particular a España-, y a Canadá, países con fuerte participación pública en la provisión de servicios asistenciales.

Los modelos se concentran en el ciclo de vida del proyecto, lo que conlleva diseño; construcción; equipamiento; mantenimiento y servicios.

Los resultados alcanzados, señala el señor Márquez, pueden resumirse en distintos puntos, tales como (i) la mejora en el rendimiento de los recursos públicos, eficiencia que supone aprovechar la experiencia del sector privado en el desarrollo y gestión de infraestructuras y servicios; (ii) el modelo asegura la mantención de largo plazo de la infraestructura y equipamiento público; (iii) el Estado surge en un rol de cliente en lugar de proveedor de servicios; (iv) mejora accountability, introduciendo contratos basados en resultados, y obligando de este modo al Estado a disponer de sistemas de medición de la gestión del concesionario y del Estado; y, (v) administración del riesgo, en cuanto hay transferencias de riesgo a quien esté en mejores condiciones de gestionarlo.

El señor Márquez se refiere también a la experiencia nacional que contempla dos hospitales ya concesionados los que corresponden al Hospital de La Florida y al Hospital de Maipú.

Respecto del Hospital La Florida, pertenece al Servicio de Salud Metropolitano Sur Oriente y corresponde a un hospital de mediana complejidad donde su población objetivo es la comuna de La Florida operando bajo modalidad de red. Contará con 391 camas y una superficie edificada aproximada de 60.000 m².

En cuanto al Hospital de Maipú, éste pertenece al Servicio de Salud Metropolitano Central. Es un Hospital de mediana complejidad y su población objetivo son las comunas de Maipú y Cerrillos, diseñado bajo concepto de red asistencial. Contará con 375 camas y una superficie edificada aproximada de 60.000 m².

El Hospital de Maipú contempla una inversión estimada de US\$250 MM. La primera piedra se proyecta para marzo de 2011 y el inicio de las operaciones para el primer trimestre de 2013. Será operado, en lo que dice relación con las prestaciones de salud, por el Ministerio del ramo, y se suscribió un contrato con el concesionario del tipo DBOT Diseño, Construcción, Operación y Transferencia. La concesión contempla los servicios de diseño, construcción, equipamiento industrial y servicios básicos complementarios. El señor Márquez manifiesta que aún está pendiente de definición lo relativo al equipamiento clínico, considerándose la alternativa del leasing.

Respecto del Hospital de Antofagasta, señala el señor Gerente de Proyecto Hospitales del MOP, éste corresponde al Hospital Base de la Segunda Región, y por lo tanto es referencia de las comunas de la región, y para algunas patologías de mayor complejidad son derivados pacientes desde Arica a Copiapó. Antofagasta se ha convertido en los últimos años la capital del desarrollo de la minería en Chile, lo que ha traído consigo un aumento de la población beneficiaria del Hospital Regional, previéndose para los próximos diez años un incremento promedio anual del 2%, alcanzando una cobertura a unos 260 mil beneficiarios, al año décimo.

En cuanto a la infraestructura del recinto, el señor Márquez expone que está constituido por dos sectores: uno antiguo, (de principios del siglo XX), y otro más nuevo (de 1965). En éste último funcionan la mayoría de los servicios del hospital. El estado actual de los edificios es de mediana a alta vulnerabilidad sísmica (informes Universidades de Chile y Concepción), lo que podría poner en riesgo la operatividad del hospital después de un sismo. Agrega que conforme lo establece la Ley en los próximos años se hará exigible la Normativa de Acreditación Nacional, lo que obliga a contar con infraestructura y procesos certificados.

Sobre los compromisos del Estado en materia de AUGE, señala el señor Márquez que éstos obligan a generar las condiciones de acceso a servicios no disponibles actualmente en este establecimiento o bien que son deficitarios (oncología, cirugía vascular, oftalmología, procedimientos y tratamientos médicos de mayor complejidad, entre otros).

Respecto de la demanda, esta ha sido determinada en relación al crecimiento de la población, sus cambios demográficos, etarios, la condición de referencia, y los compromisos del Estado en materia de AUGE, esperando crecimientos por área de prestación por: (i) Atención Abierta: 120 % para las consultas medicas (año 10); y, (ii) Atención Cerrada: 70% para los egresos hospitalarios (año 10). El consejero señor Castro consulta que, dado que son sesenta y seis patologías, y casi un ochenta por ciento de ellas tiene atención primaria, considerado lo anterior, si parte de aquel aumento de demanda iría a servicios de salud primaria. A lo anterior don Rodrigo Alarcón expresa que esto se refiere sólo a

atención secundaria. Lo que hay en el tiempo es un acercamiento a atención primaria de baja complejidad, que son ambulatorias, no quirúrgicas. Por tanto en términos de relevar presión hacia los hospitales no es significativo.

Por su parte, la oferta se ha definido en función de los siguientes objetivos: (i) Oferta de especialidades médicas; (ii) Incorporación de Tecnologías; y, (ii) Incorporación de metas de gestión en la operación del MINSAL que debiese permitir una mayor eficiencia.

El expositor habla a continuación sobre la oferta de servicios de Salud del Hospital de Antofagasta. Expresa que la población beneficiaria proyectada (hacia el año 10) son 260 mil personas, al que se agrega la demanda de alta complejidad desde Arica a Copiapó.

Desde el punto de vista sanitario, el Hospital de Antofagasta es sin duda un referente regional, y la cartera de servicios que ofertará permitirá enfrentar de manera adecuada las demandas AUGÉ de la región.

Los principales Servicios Clínicos y de apoyo fortalecidos son; (i) Pacientes Críticos Neonatología e Infantil; (ii) Cirugía Vascular, Otorrino, Oncología, Oftalmología, Plástica-Reparadora, y Urología, entre otros; (iii) Imagenología: Resonador; Ecotomógrafo Doppler; Tomografía axial computada; (iv) Unidades Hemodiálisis; (v) Medicina Nuclear; y, (vi) Litotripsia extracorpórea.

El señor Márquez expone un cuadro resumen comparativo de infraestructura, según a continuación se transcribe:

Resumen Comparativo de Infraestructura

Item	Unidad	Actual	Proyecto	Variación
Superficie Const.	M2	30.784	113.090	267%
Boxes Consultas	Unidad	12	45	275%
Boxes Urgencia	Unidad	6	24	300%
Boxes Dentales	Unidad	7	16	129%
Pabellones	Unidad	7	18	157%
Camas Indiferenciasdas	Unidad	541	671	24%

Fuente: EPH Hospital de Antofagasta

El consejero señor Castro señala que se consideran aproximadamente 170m² por cama, un estándar por sobre otros hospitales. Consulta el motivo de lo anterior, a lo que don Rodrigo Alarcón señala que en el área de atención cerrada, se consideran espacios de trabajo asociados a la cama. Señala que en hospitales de baja complejidad, como sería el caso del Hospital de La Florida, este espacio es mucho menor. Además, al ser un hospital de Alta Complejidad tiene mayores requerimientos de bodegaje y separación, además de los requerimientos propios de las diferentes especialidades.

En cuanto al proyecto de concesión, el señor Márquez expone a los señores consejeros una ficha básica en la que da cuenta de las principales características del proyecto, según a continuación se transcribe:

Ficha Básica de la Concesión:

Inversión estimada:	US\$ 265 millones
Inicio Operación:	4° Trimestre 2013 (Placa Ambulatoria) 100% Operativo 2° Trimestre 2015.
Emplazamiento:	Terreno de mayor amplitud que el actual 50 mil m ² , ubicado en el centro geográfico de la ciudad.
Tipo de contrato:	BOT (Construcción, Operación y Transferencia)
Plazo de la Concesión:	15 años de Explotación.
Servicios Concesión:	<ul style="list-style-type: none"> • Construcción (incl. aislación sísmica) • Facilities Management (aseo, Mantenimiento Infraestructura, Alimentación y otros) • Suministro, Reposición y Mantenimiento Eq. Médico • Tecnologías de Información

El expositor muestra una lámina que contiene la ubicación del actual hospital de Antofagasta y la futura ubicación del nuevo establecimiento hospitalario. Al respecto señala que la distancia entre ambas localizaciones es de 14 Km (aprox.) y para el destino de terreno actual se están evaluando alternativas de enajenación. Los beneficios de la ubicación futura consisten en los buenos accesos para la población beneficiaria.

A continuación el expositor señor Márquez menciona las dificultades que han sufrido proyectos anteriores y las propuestas de mejora que se están implementando para los futuros proyectos de concesión de infraestructura hospitalaria. En concreto el expositor señala que anteriormente se tuvo dificultades con el sistema DBOT (Design, Built, Operate, Transfer), en tanto que ahora se ha optado por un modelo BOT. Respecto del dimensionamiento rígido utilizado anteriormente, se ha optado por un plan maestro y construcción ajustada al dimensionamiento según la proyección de demanda revisada y ajustada a cambios en el modelo de gestión del MINSAL, la que deberá tender a una mayor eficacia en el uso de recurso hospitalario. A diferencia de lo hecho en el modelo de Maipú y La Florida, concesiones en las cuales no se incorporó la provisión del equipamiento médico, este modelo sí contempla la inclusión y reposición de dichos equipos por parte de la sociedad concesionaria.

El señor Ministro de Obras Públicas consulta respecto de modelos de control de asistencia o prestaciones. A lo anterior el Dr. Santelices señala que el énfasis estará puesto en prestación más que en asistencia. Es decir se trabajará en función de producción más que de los horarios. El Sr. Ministro insiste en pedir al concesionario un software que permita hacer en forma eficiente dicha gestión.

Continúa el señor Márquez indicando que se han incluido sistemas para la mejora del accountability, se consideran incentivos para acortar plazos de PSP, se incorporan sistemas de evaluación de indicadores, registro de seguimiento con line de incidentes, definición de tolerancias máximas de "up-time" para equipos médicos, ponderación y relevancia, auditorías externas, flexibilidad en los indicadores en el tiempo, apoyo informático y, en general, incentivos económicos para el mejoramiento.

Adicionalmente, con el fin de dar mayor celeridad a los procesos de licitación de los diferentes proyectos de hospitales, se está trabajando en bases de licitación tipo, que sirvan en diferentes obras. Estas bases fueron entregadas a los señores consejeros para sus comentarios.

El señor Gerente de Proyecto hospitales menciona el estado actual del proyecto y un cronograma que contiene los principales hitos, según a continuación se señala.

Estado Actual del Proyecto:

Proyecto cuenta con su Aprobación RS de MIDEPLAN.

- Diseño Definitivo está siendo reactualizado debido a inclusión de aislación sísmica.
- Preparación de Bases Técnicas y Anexos Complementarios de los Servicios del Concesionario

Cronograma:

- Llamado a precalificación: Cuarto trimestre de 2010.
- Llamado a Licitación: Segundo trimestre de 2011.
- Fecha de recepción de ofertas: Cuarto trimestres de 2011.
- Inicio de la Concesión: Primer trimestre de 2010.
- Inicio de la Explotación: Cuarto trimestre de 2013, PSP1, y segundo trimestre de 2010, PSD.

Finalmente se hace mención a los alcances que tendrán los actuales y futuros proyectos hospitalarios a concesionar, dando cuenta el señor Márquez de la necesidad de diseñar fórmulas para incentivar la disminución de los plazos de construcción. Igualmente se refiere a la necesidad de profundizar servicios de la Concesión que permitan incrementar la eficiencia y señala su opinión en el sentido que futuros programas de Concesiones deben consignarse con mayor fuerza el concepto de interacción de “red asistencial” (Atención Primaria de Salud (consultorios) más hospitales), que permita mejorar la eficiencia y la oportunidad de atención.

El Dr. Santelices señala que se ha estresado el proyecto del hospital de Antofagasta, proyectando los flujos futuros de la operación para evitar que el hospital se vea en el futuro sin sustentabilidad financiera.

El consejero señor Gazmuri consulta respecto de las herramientas utilizadas para confeccionar el diseño. A lo anterior don Rodrigo Alarcón señala que se ha considerado la oferta histórica. Ahora, ello lleva dos complicaciones. Por un lado las personas viven más tiempo, y por otra parte viven desde antes, en el sentido que hay menor mortandad y prematuros tienen mejor sobrevivencia. Ello afecta la demanda ya que no es lineal. Pero hay un histórico que se considera, que son aquellos esperando atenderse. La dificultad en este caso es saber de aquellos que demandarían salud si hubiera oferta. Hoy en día el hospital produce aproximadamente cien mil consultas al año, y hay una lista de espera de aproximadamente veinte mil. Ahora, en general en la medida que hay mejor oferta, de mejor calidad, hay mayor demanda. En todo caso los estimadores de demanda, señala el señor Alarcón, funcionan bastante bien. El consejero señor Gazmuri indica que desde el punto de vista de ingeniería industrial hay herramientas muy poderosas de simulación que se pueden incorporar. Una cosa son los promedios y otra cosa son las variabilidades diarias y horarias. En ese sentido se pueden incorporar herramientas que pueden simular distintos escenarios, y son cosas que están a la mano por ejemplo en sistemas de

servicios. El señor Ministro estima interesante considerar lo señalado para el presente proyecto, o en futuros proyectos. Consulta a continuación el consejero señor Gazmuri si la administración de insumos será o no parte de la concesión. El Dr. Santelices señala que ello está fuera del modelo de concesión, y está siendo revisado por el MINSAL en otra área.

El consejero señor Bresciani señala que acá se plantea como una mejora la separación del diseño de la construcción y operación. Consulta si hay experiencias negativas anteriores. Lo anterior ya que podría haber riesgos también por el otro lado, ya que no hay modelos objetivos para saber si el diseño desarrollado por el Estado será necesariamente el más eficiente y no tendrá sobrecostos. Expresa don Rodrigo Alarcón que este es un caso particular, ya que en un comienzo se construiría por la vía tradicional, lo que implicó, al momento de optar por la vía de la concesión, ya tener el diseño preparado. Consulta igualmente el señor Bresciani sobre la posibilidad para el concesionario de incluir nuevos servicios, como sería farmacias u otros, considerando el flujo de personas que habrá.

El consejero señor Castro comenta respecto de los objetivos que busca el diseño del plan maestro en este proyecto en particular, buscando el uso eficiente de los recursos. Consulta respecto de cuál es la métrica que se utilizará. Consulta respecto de dónde se pondrán los benchmark para poder medir. El señor Márquez señala que uno de los vectores es la continuidad de los servicios. Si bien la falta de servicios es multada, los incentivos están puestos en la continuidad. Se intenta poner incentivos importantes más allá del subsidio a la operación y a la construcción, aumentando el factor variable. Señala que si bien en España hay más indicadores (alrededor de 300), acá se consideran menos y se han simplificado. La evaluación de estos indicadores tiene directa influencia en la parte variable del subsidio.

El consejero señor Romero expresa que quiere hacer diferentes comentarios. El primero de ellos relativo a los roles de cada uno en el sistema. Señala que hasta la fecha ha habido preeminencia del MOP durante todo el ciclo de vida del proyecto. Pero acá se trata de una construcción por mandato y eso hace las cosas diferentes, en el sentido que el MINSAL a través de sus diferentes unidades (ni siquiera es bueno que sea una sola unidad en el MINSAL la que vea todo el tema) tiene que tener una labor bastante activa. Agrega que no es bueno que todos los roles estén en una misma mano. Y hay que reconocer que algunos roles conflictúan entre sí. El consejero Romero se pregunta, por ejemplo, cómo se compatibiliza esto con la figura del inspector fiscal. ¿Quién va a designar al Inspector Fiscal? Le parece al consejero Romero, que no es razonable que en esto el MOP tenga preeminencia. Le parece que quien está en mejores condiciones para poder verificar, por ejemplo, la operación del servicio, la calidad del servicio y dentro de la calidad del servicio la continuidad del servicio, es el Ministerio de Salud.

En segundo lugar, continúa el consejero Romero, está el tema de la fiscalización, que, señala, es un ítem respecto del primer gran tema. Efectivamente le parece que el tema del benchmarking es algo que debiese evaluarse. De la misma manera debería evaluarse el tema de las encuestas de opinión. Acá, a diferencia de cualquier otro proyecto de infraestructura, en ningún otro la calidad es mucho más fundamental que lo que está construido. En los otros es importante, pero acá la calidad es absolutamente central, y en ese sentido las encuestas de opinión son válidas. Igualmente, debe tenerse cuidado con el sistema de multa, aunque se trata de un tema de "letra chica" que no viene al caso profundizar aquí, señala el Sr. Romero.

Luego, continúa el mismo consejero, está el tema de los cambios. A diferencia de otros sectores, es posible que en el sector salud se requiera, comparativamente, más flexibilidad. Ahora, ¿cómo podemos diseñar un buen sistema de protocolo de cambios? –se pregunta-. La intención es que no cualquier cambio se considere como una nueva inversión. Porque si uno lee las bases, básicamente uno llega a la conclusión que las modificaciones al contrato son siempre nuevas inversiones, lo que resulta muy poco funcional. Tratar siempre a las modificaciones como nuevas inversiones puede ser engañoso, agrega el señor Romero. Acá podemos estar en presencia de cambios de magnitud menor que pueden ser bastante importantes en términos de calidad de servicios, y sin embargo si se las trata como nuevas inversiones la verdad de las cosas es que no va a funcionar. Como ejemplo, el consejero plantea la cena especial para Navidad. A lo mejor contemplar dicha cena puede ser una modificación razonable en términos de buen servicio, sin embargo ¿lo vamos a considerar nueva inversión? ¿Cuál va a ser el protocolo especial para eso?

Finalmente, el consejero Romero aborda el tema de los equipos, los cuales se contempla incluir en la concesión. Al respecto se pregunta por qué los equipos están contemplados acá, cuando en la mayoría de las otras experiencias comparadas esto no ocurre. ¿Por qué no utilizar un sistema de leasing?, se pregunta, por último, el señor Romero.

El Dr. Santelices responde, respecto del primer punto, que en cuanto a la organización, se señala que se recoge las observaciones sobre quién se hace cargo de qué. Hay una especie de directorio intersectorial trabajando, en el cual se definen esos aspectos. Hay además al interior del MINSAL un equipo de gerencia de cada proyecto, que trabaja con los equipos locales en situaciones espejo, de modo de poder recoger lo que en cada proyecto se debe realizar, sin crear en todo caso entes autónomos. Hay finalmente un equipo central. En este sentido señala que se ha trabajado sobre la indicación, que le parece válida.

El señor Márquez, respecto de los indicadores, señala que se ha incluido la posibilidad de incorporar al auditor independiente de servicios. Son consultoras independientes que buscan objetivizar los servicios del concesionario. Sobre de lo del equipamiento, señala que acá no se ha sido dogmático, sino que asumiendo que se trata de un tema complejo, se analizó las diferentes variables. Se analizó el leasing, y otras experiencias comparadas. Agrega que si bien el tema de las reposiciones es relevante, hoy en día pueden establecerse estándares para saber cuánto puede mantenerse una determinada tecnología. Así, se prefirió evitar que un concesionario quede amarrado a una característica de equipos, estableciendo ratios de reposición. El Dr. Santelices señala que es un tema que no está absolutamente cerrado.

Don Rodrigo Alarcón hace presente que en general ha habido dificultades en concordar la puesta en marcha de instalaciones con la llegada de equipos.

Don Mario Tala consulta si el leasing, contratado por el concesionario es posible, a lo que se responde que si sería posible.

El consejero Sr. Romero consulta nuevamente respecto de quién designará a los inspectores fiscales. Don Rodrigo Alarcón señala que en ello ha habido siempre un punto de discusión, y por el momento no hay claridad. No obstante, más allá de dónde radique, lo relevante está en la definición de sus competencias.

El señor Ministro de Obras Públicas agradece la asistencia del Dr. Santelices del MINSAL y de don Rodrigo Alarcón quienes hacen abandono de la sala.

Acto seguido, la unanimidad de los señores consejeros se muestra en términos generales conforme con lo expuesto y con el modelo de concesión planteado para el Hospital de Antofagasta, sin perjuicio de los comentarios agregados en acta.

II. PROYECTO RUTAS DEL LOA

Hace la presentación el señor Mario Tala, quien expone que se trata de una iniciativa privada cuyo proponente es Skanska Inversora en Infraestructura S.A. y fue declarada de interés público con fecha 18 de julio de 2007. Se ubica en la región de Antofagasta, consta de una inversión estimada de UF 8.500.000 (MMUS\$350) y se estima el llamado a licitación para el año 2011. La rentabilidad social es del 7,1%.

El proyecto se encuentra en etapa de proposición y actualmente están siendo revisados, por parte de las Unidades Técnicas de la Coordinación de Concesiones de Obras Públicas, los informes finales entregados por el proponente. Una vez que los estudios cumplan con lo solicitado y se defina el modelo de negocios, el proyecto podría ser aprobado, con lo que el MOP debe realizar el llamado a licitación de dicho proyecto en un plazo máximo de un año a contar de dicha aprobación.

El proyecto se desarrolla sobre la actual Ruta 25, desde el sector de Carmen Alto hasta el acceso a la ciudad de Calama, en una longitud de 111,0 Km. Además se plantea un by – pass a la ciudad de Calama por el lado poniente dejando conectadas las rutas 25, 24 y 21.

Señala el señor Tala que este proyecto tiene como justificación principal el aumento de los flujos de vehículos pesados y con sobredimensión en la zona, producto del crecimiento de la actividad minera, el aumento en la actividad portuaria, lo que origina un mayor flujo de vehículos de carga hacia los puertos de Antofagasta, Mejillones y Tocopilla, la necesidad de mejorar la seguridad de transporte (aumento de accidentes) y el movimiento de cargas peligrosas.

Entre sus beneficios, se considera el aumento en los niveles de seguridad y disminución de las áreas de riesgo como puntos de fricción lateral, intersecciones a nivel restrictivas, sectores de fuertes pendientes y restricciones de velocidad, la asistencia en la ruta que el concesionario, a través de la implementación de un área de servicios en la ruta, proveerá junto con vigilancia permanente a lo largo de todo el trazado. Esta área de servicios cuenta con lo necesario para brindar atención de emergencia en caso de accidentes u otros en la ruta, permitiendo restablecer el tránsito en el menor tiempo posible.

Otro beneficio importante es el ahorro de tiempo de viaje y combustible, ya que la implementación de la doble calzada permitirá disminuir los tiempos de traslado entre un punto y otro, debido a la disminución de la congestión generada por la imposibilidad del adelantamiento seguro, por la circulación de vehículos pesados o por los vehículos que sufren algún desperfecto en la ruta provocando congestión. Todo lo anterior a su vez propicia el ahorro de combustible.

Respecto de la situación actual, el señor Tala informa que el sector de emplazamiento del proyecto se caracteriza por lo siguiente. La ruta 25 presenta una calzada simple con bermas irregulares teniéndose por ambos lados de la ruta aducciones de agua potable desde Antofagasta hasta Calama. Avanzando hacia Calama por la ruta, se encuentra al lado norte el monumento nacional de la ex oficina salitrera Pampa Unión, la localidad de Sierra Gorda que es cruzada por esta ruta, los pasos férreos a desnivel Cochran y Los Arrieros hasta llegar a la rotonda de acceso sur a Calama.

Los terrenos por los que pasaría la Circunvalación a Poniente a Calama se presentan en terreno natural, con gran cantidad de huellas, sectores de plantaciones correspondientes a la comunidad agrícola de Chunchurri, basurales, campamentos y pertenencias mineras de CODELCO.

El tránsito estimado para el proyecto se presenta para los años 2014 y 2029 para la Ruta 25 y Circunvalación Poniente a Calama de la siguiente forma:

Tramo	TMDA año 2014	TMDA año 2029
Ruta 25	4.289	8.914
Circunvalación poniente Ruta 25 – Ruta 24	518	1.466
Circunvalación poniente Ruta 24 – Ruta 21	343	1.087

La composición del flujo en el año 2014 se distribuye en un 58% de vehículos livianos, un 11% de Buses, un 5% de camiones de dos ejes y un 26% de camiones de más de dos ejes.

Señala el señor Tala que las características del proyecto son la ampliación a doble calzada de la ruta 25 desde Carmen Alto hasta el acceso sur a Calama en una extensión de 111 km, incluyéndose un by pass a la localidad de Sierra Gorda. Por otro lado, se proyecta una circunvalación por el sector poniente a Calama en doble calzada en trazado nuevo, que conectará la ruta 25 con la ruta 24 a Chuquicamata y ruta 21 a Chiu-Chiu en una extensión de 21 km.

Las principales obras en ruta 25 son doble calzada de 111 km, 5 enlaces a desnivel (acceso sur a Sierra Gorda, enlace Sierra Gorda, enlace Dupont, en el que se desnivela la carretera, enlace Parque Industrial enlace Acceso aeropuerto), cinco pasos férreos a desnivel, veinte dos retornos en mediana y 3,8 km de calles de servicio.

Las principales obras en Circunvalación Poniente a Calama son doble calzada de 21 km, doce atraviesos a caminos internos, tres enlaces a desnivel (Ruta 24 poniente, Ruta 24 oriente, enlace Ruta 21), dos puentes sobre el río Loa (San Salvador, Loa) y un paso férreo a desnivel. Hay un tema importante que se está trabajando con CODELCO, ya que pide una solución por el lado oriente de Calama, pero esta es bastante más larga en kilómetros y contempla un viaducto importante. Además habría problemas en el diseño por la existencia de pertenencias mineras. El consejero señor Bresciani consulta sobre el lugar del emplazamiento de las pertenencias mineras. Señala que CODELCO constantemente ha tenido problemas con el crecimiento hacia la zona poniente y norte de la ciudad de Calama, por cuanto puede

afectar la zona de extracción. En este sentido, siempre ha sido más favorable al crecimiento de la ciudad hacia el sector sur y oriente. Señala que puede haber ahí un conflicto latente. A raíz de lo anterior, agrega el consejero Bresciani, hace tres años estudia un nuevo plan intercomunal para Calama que ayude a definir con claridad las áreas de crecimiento..

El proyecto contempla además las siguientes obras y servicios: (i) áreas de descanso y estacionamientos; (ii) servicio de atención de emergencias.; (iii) pasos superiores F.F.C.C. (ampliación existentes y nuevos); (iv) mediana amplia con retornos; (v) calles de servicio en sector industrial; (vi) servicio de grúa (vii) obras artísticas; (viii) Teléfonos SOS; (ix) señalización.

En lo que dice relación con modificaciones de servicios, el señor Tala señala que se deben efectuar determinados Cambios en la Ruta 25, consistentes en la modificación aducciones de agua potable pertenecientes a Aguas Antofagasta S.A. (9,7 km aprox.) y la modificación de servicios Ferrocarril de Antofagasta (FCAB) para dos atravesos de agua potable en Los Arrieros y Cochrane, sector by pass.

Además, un tramo de la nueva Circunvalación Poniente a Calama atraviesa el acuífero que alimenta el bofedal de dicha zona, el cual está declarado bajo protección oficial. En el sector se encuentra la comunidad agrícola de Chunchurri que posee parcelas de cultivo de vegetales, por lo que este tramo debe ser sometido al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (EIA) por el impacto ambiental corresponde a la pérdida de área cultivable y la potencial contaminación o irrupción del acuífero existente.

Sobre el modelo de negocios el expositor señala que la inversión estimada para este proyecto asciende a UF 8.500.000, y además de las inversiones, la Sociedad Concesionaria tendrá la obligación de asumir los costos asociados a la operación y conservación de la vialidad por todo el período de concesión. El plazo concesión se encuentra en estudio.

Los ingresos de la concesión estarán dados por el cobro de peaje por derecho de paso a los vehículos que utilicen la ruta. Se considera una sola plaza de peaje troncal en ruta 25, con un sistema de peaje de tipo manual y las tarifas en estudio, que se reajustarán según la variación del IPC, son las siguientes:

- Vehículos Liviano: \$1.250
- Camiones simples: \$6.400
- Camiones pesados: \$10.000

Los ingresos de la concesión estarán dados además por un subsidio acordado con el Gobierno Regional de Antofagasta según el Convenio de Programación entre el Gobierno Regional y el MOP de fecha 07 de noviembre de 2008. El aporte regional corresponde a siete cuotas anuales y sucesivas de UF 125.000 y dos cuotas de UF 150.000 a pagarse desde el año 2015 contra la Puesta en servicio Provisoria de la obra. La tarifa a cobrar al vehículo liviano será de \$1.250 para un viaje de ida, lo que da menos de \$100 por km. El proyecto es socialmente rentable y cuenta con un TIR de 7,1%. El consejero señor Romero consulta si es la rentabilidad de MIDEPLAN, lo que es confirmado.

Se consideran modelos para bajar el subsidio por vía de distintas alternativas, de forma que, por ejemplo pueda licitarse por menor subsidio, o por mayores obras sin subsidio. Lo anterior es ratificado

por el señor Ministro de Obras Públicas. Señala que ello va en la línea de lo solicitado por el Presidente en lo relacionado con subsidios, en el sentido de la eficiencia en el uso de los recursos públicos.

El consejero señor Bresciani señala comprender que una causa esencial para el presente proyecto es mejorar el estándar de seguridad. Si es así, las consideraciones o propuestas que se hagan en el modelo de licitación deberían considerar modificaciones en obras pero sin afectar la seguridad del diseño, que es una de las razones del proyecto. Lo anterior es confirmado por el señor Tala.

El consejero señor Romero consulta si no será preferible rebajar desde el inicio el estándar de capacidad y seguir licitando por el menor subsidio. Ya que si se hace al revés, puede ser difícil evitar un problema de ineficiencia. El Ministro de Solminihac señala que se ha analizado definir un estándar mínimo, y se otorga la concesión a quien hace más obras con el subsidio que da el Estado.

El consejero señor Bresciani manifiesta la importancia, en este evento, de tener claridad en la definición de a qué obras se le da mayor puntaje, y cómo se evalúa este. El consejero señor Echaveguren consulta sobre la posibilidad que con el modelo propuesto se amplíe la obra, a lo que el Ministro de Solminihac responde que ello si sería posible. El consejero señor Bresciani recalca la importancia que para lo anterior la ingeniería inicial contemple tal posibilidad. El consejero señor Echaveguren da como ejemplo la ruta 7, en la cual no se habría considerado tal ingeniería desde el comienzo.

El consejero señor Romero se manifiesta en el sentido que en las bases de licitación debe, desde ya preverse de que el resultado de la licitación no da para dos pistas. Y se prevea desde el inicio una ampliación, con el objeto de moderar riesgos que se producen cuando una negociación es aislada, y que se puedan ver los principales costos, etc.

El señor Tala se refiere al cronograma, el que contempla los siguientes hitos: (i) desarrollo de la proposición entre 2008 y 2011; (ii) llamado a licitación para el primer semestre de 2011; (iii) recepción de ofertas, segundo semestre de 2011; (iv) inicio del plazo de la concesión, primer semestre de 2010, y; (v) término de la construcción, 2016. Se debe considerar que la CCOP se encuentra en revisión del informe final de los estudios, se está analizando el modelo del negocio y las variables de licitación.

Para llamar a licitación se debe lograr la aprobación de todos los estudios de la proposición, el visto bueno de la evaluación social por parte de MIDEPLAN y la aprobación de las BALI por parte del Ministerio de Hacienda.

Continúa el expositor señalando que es necesario definir si el proyecto es ejecutable mediante el mecanismo de Concesiones, para poder aprobar proposición de la iniciativa privada, iniciándose el proceso de llamado a licitación por parte del MOP, con un plazo máximo de 1 año.

El consejero señor Bresciani consulta respecto de la forma como se tomará la decisión respecto de la circunvalación. Hay conflicto por los diferentes costos asociados. Una alternativa podría afectar terrenos de CODELCO o un humedal, y en fin, hay usos que están compitiendo y es positivo zanjar el tema. Adicionalmente expone, respecto del transporte de carga, que en algunos países se ha optado derechamente por separar vías para tránsito de carga y otra para tránsito de vehículos más livianos.

Acto seguido, la unanimidad de los señores consejeros se muestra en términos generales conforme con lo expuesto y con el modelo de concesión planteado para el proyecto Ruta de Loa, sin perjuicio de los comentarios dejados en acta.

III. CONCESIÓN AMÉRICO VESPUCCIO ORIENTE.

Expone el señor Mario Tala, quien señala que el proyecto involucra las comunas de Peñalolén, La Reina, Ñuñoa, Las Condes, Vitacura, Recoleta y Huechuraba. El monto de la inversión alcanza los US\$ 1.300 – 1.500 millones, y los ingresos para la sociedad concesionaria serían producto del cobro a los usuarios de tarifas. En cuanto a los plazos estimados, se proyecta el llamado a licitación para el segundo semestre de 2011, la recepción de ofertas para el primer semestre de 2010 y el inicio de la operación para el primer semestre de 2016. El plazo por el cual se conferiría la concesión está aún en estudio, el plazo proyectado de la construcción alcanzaría los tres años y seis meses aproximadamente y la rentabilidad social, según las distintas alternativas estudiadas varía entre el 16% y el 25%, aunque lo anterior considera sólo el impacto en los tiempos.

Acto seguido, mediante la exhibición de una lámina, el señor Tala describe el trazado de Américo Vespucio Oriente, como parte del anillo, donde antiguamente se delimitaba el perímetro entre la urbe misma y sus suburbios. Su extensión aproximada es de 66 kilómetros.

Se explica por el expositor los potenciales beneficios que brindará la obra a su entorno urbano. El trazado del proyecto comprende una longitud total de aprox. 13 km, en una solución subterránea (túnel) bajo Américo Vespucio, que comienza en el sector de rotonda Grecia, hasta Kennedy, atravesando el sector de El Salto cruzando bajo la calle Alonso de Córdova y el Cerro San Cristóbal. Su salida es al norte de la entrada y salida del túnel San Cristóbal.

En el tramo comprendido entre la Rotonda Grecia y Av. Príncipe de Gales/Tobalaba, los túneles se encuentran proyectados bajo la línea 4 del metro, considerando dos tubos separados a una profundidad de 30 metros para la clave inferior del túnel. El resto del tramo, se considera una solución de tubos separados que corren bajo el sector del parque Vespucio en la faja vial, con una profundidad de 18 metros para la clave inferior del túnel.

Para contextualizar el proyecto, el señor Tala expone que el primer programa de concesiones urbanas se inició el año 1995, con la licitación del sistema Oriente -Poniente (Costanera Norte), luego los proyectos Sistema Norte Sur (Autopista Central) y los Sistemas de Américo Vespucio Sur y Norte entre Av. El Salto y Av. Grecia. Éstos proyectos se adjudicaron entre los años 1999 al año 2002, los cuales iniciaron su operación entre los años 2005 al 2006.

Acto seguido se exhiben fotografías de la congestión vehicular que ocurre en las horas punta (mañana, mediodía y tarde) y también los fines de semana al medio día y en las tardes, en la zona del proyecto. El señor Tala señala que se evidencia el fuerte crecimiento del sector oriente, tanto en desarrollos inmobiliarios y comerciales, asociados a un crecimiento fuerte en el número de estacionamientos. Existe un gran número de proyectos que se espera terminen de ejecutarse de aquí al año 2016 (68

proyectos con un número aproximado de 24.500 estacionamientos en especial el sector denominado Sanhattan).

Se muestran los flujos vehiculares actuales, y los flujos proyectados para el año 2015 que indican un flujo promedio diario de 80.000 vehículos, destacando en el sector entre Larraín y Bilbao con un TMDA cercano a los 100.000 vehículos. El consejero señor Bresciani señala que una de las razones por el cual el tráfico aumenta en tramos intermedios, se debe a que son flujos locales. Es decir, personas que no hacen largas distancias. Lo anterior es relevante para una autopista que no va a tener muchas entradas y salidas. Así, habría mucho tráfico corto que nunca ingresaría a la autopista. El consejero señor Echaveguren señala que ello se debe además a la falta de especificidad de las jerarquías viales, sin distinción entre vías locales y otras. Agrega que los flujos señalados son flujos de saturación. El consejero señor Bresciani sostiene que el flujo no es aún mayor debido a la saturación, pues al conocerse el estado de saturación, los conductores optan por otras vías. El señor Echaveguren señala que si hay vías alternativas habría reasignación dinámica. Agrega además que la experiencia demuestra que el problema crítico no es la capacidad de flujo de la autopista, sino las salidas, lo que afecta también la capacidad. El señor Tala señala a este respecto que es relevante evitar que los empalmes entre autopistas salgan a las zonas urbanas en los viajes largos, lo que afecta justamente la capacidad de las salidas.

Se menciona por el expositor el estudio desarrollado a nivel conceptual, en el cual se analizó una serie de alternativas de trazado y tipología de solución, con un enfoque de inserción urbana del proyecto en la ciudad. Durante el año 2009 y 2010, se realizó un estudio de monitoreo vehicular, el que consistió en efectuar mediciones de tránsito en la superficie, tanto en Américo Vespucio Oriente como en vías transversales. Respecto del estudio conceptual, se exponen las alternativas analizadas para los diferentes tramos, esto es soluciones a nivel superficial, túnel minero y trinchera cubierta. En cuanto al estudio de monitoreo, la lámina muestra los puntos de control vehiculares, los cuales constan de sistemas de detección y clasificación de vehículo.

Adicionalmente, en la actualidad se está desarrollando un estudio denominado "Estudio Integral Américo Vespucio Oriente". Su objetivo es desarrollar una solución a nivel de anteproyecto que permita verificar la factibilidad técnica de la obra, sus características técnicas, costo y modelo económico, expropiaciones, diseño urbano y territorial. Su término está programado para el segundo semestre del año 2011.

En el proyecto se han determinado algunos puntos críticos. En el tramo localizado entre Rotonda Grecia y Tobalaba resaltan los siguientes conflictos:

- Trazado de Línea 4 del Metro emplazado a lo largo y ancho de la faja vial.
- Los Acueductos Laguna Negra y Paralelo que alimentan de agua potable a un 40% de agua a la ciudad de Santiago, cruzan junto al Canal San Carlos en la intersección de Av. Américo Vespucio Oriente/ Príncipe de Gales/Tobalaba, lo que obliga a profundizar la solución túnel para evitar los acueductos mencionados y la estación de Metro Príncipe de Gales.

Expone el señor Tala las dificultades asociadas al cruce sobre el sector de Plaza Egaña, en especial dada la existencia de la estación de metro del mismo nombre. En especial, los principales problemas expuestos corresponden a la alternativa trinchera asociados principalmente a las modificaciones de

servicios que habría que ejecutar. En el caso de la alternativa túnel que tiene varias ventajas constructivas, el principal riesgo radica en las deformaciones inducidas a las estructuras de Metro S.A.

Se considera por el expositor que la mejor opción constructiva es el túnel, profundizándose para disminuir al máximo la interacción con las estructuras de Metro y los servicios. Con todo, se debe tener presente que existirán filtraciones de agua en el sector, tema que deberá estar contemplado en los métodos constructivos a usar, así como en las soluciones de ingeniería. Comenta además las dificultades para conectar de forma expresa-expresa Kennedy con Vespucio Oriente. Aun se encuentran en desarrollo las posibles conexiones.

Respecto del trazado en el sector donde opera metro, actualmente se encuentra en análisis la alternativa de trazados de túneles en forma lateral a Américo Vespucio, con el objeto de disminuir la profundidad e interacción con las estructuras de Metro S.A. Se han hecho estudios y en todos los casos se cargan las alternativas. Respecto de la demanda que podría aumentar por efecto de la autopista, el consejero señor Bresciani señala que salvo en la zona de La Florida, se trata de sectores sumamente consolidados con poco espacio de crecimiento, y en parte del sector oriente de la capital la tasa de vehículos es similar a la de países desarrollados. El señor Tala señala que en todo caso el tráfico o uso de esta vía por tránsito de otras comunas es sumamente relevante. Concordando con lo anterior, el señor Bresciani señala que efectivamente el aumento de demanda podría venir principalmente de otros sectores de la capital (norte y sur), por sobre el sector oriente.

El consejero señor Romero consulta si este proyecto está siendo analizado conjuntamente con el Ministerio de Transportes, a lo que el señor Ministro de Obras Públicas señala que efectivamente se está coordinado por medio de SECTRA. Agrega el consejero señor Romero que en cualquier decisión que se tome, uno de los elementos de juicio será el Transantiago. Ya que, agrega el consejero Romero, se ha visto que en varios tramos hay una inundación de vehículos livianos, y ello no es lo más eficiente en términos de transporte. Y bajo ese punto de vista, continúa, además por temas redistributivos, pasar por alto una buena y debida infraestructura puede ser un garrafal error, y un poco impresentable. El señor Tala responde que en el Ministerio de Transporte se está trabajando en el rediseño del sistema de transporte público de Santiago, y en ello se trabaja coordinadamente en lo que son obras ejecutadas por el MOP. Continúa el señor Romero, quien señala que para ser más específico con su intervención, se refiere básicamente a la infraestructura para las vías segregadas. Propone que podría ser esta vía la gran oportunidad para dar una señal correcta, haciendo una infraestructura de vías segregadas apropiadas. Que dé, además las señales correctas, que es mejor utilizar el transporte colectivo. El consejero señor Echaveguren señala que se puede dar la oportunidad para generar un corredor para el transporte público moderno en superficie.

Continuando con su exposición, el señor Tala indica que además, en el tramo Kennedy – El Salto se analizará nuevamente la alternativa de continuar por Américo Vespucio y cruzar bajo el Cerro San Cristóbal, en reemplazo de la alternativa que hoy cruza por el sector de Alonso de Córdova. Esto a raíz de las fuertes restricciones de velocidad que implica dicho trazado.

Se comenta la dificultad que genera la construcción a una profundidad considerable, principalmente por las salidas. El consejero señor Castro, comenta que, respecto de la experiencia de Costanera Norte,

donde dificulta completamente el flujo vehicular estar parados en las salidas, y sería imperdonable repetir los mismos errores.

En cuanto al método constructivo, se expone que se ha considerado el método NATM, que es un método constructivo ampliamente usado en Santiago para las construcciones más recientes de túneles de Metro S.A. Consiste básicamente en un modelo de excavación cíclico. Para graficar lo anterior se expone una imagen explicativa. La experiencia en Santiago es altamente positiva, en especial por las buenas condiciones de los suelos existentes. Otro método constructivo, son máquinas tuneladoras, tecnología ampliamente probada en el mundo.

Respecto del modelo económico, se encuentra en análisis las alternativas de financiamiento con objetivo de no requerir subsidio estatal. En todo caso, los ingresos de la concesión provendrán del cobro de tarifa a los usuarios. El consejero señor Romero consulta sobre el plazo de concesión, y si es posible hacerlo sumamente largo de forma tal de no requerir ningún tipo de subsidio. El señor Tala responde que ello no es posible dado que la tasa de descuento es demasiado relevante. Por el contrario, el plazo de concesión debe ser lo más corto posible.

El cronograma mostrado (que se explicó anteriormente) en la presentación considera la contratación de estudios de impacto ambiental, mediciones vehiculares y análisis de sistemas tarifarios en curso.

En cuanto al estado actual del proyecto, el señor Tala señala que existe un registro especial internacional actualmente abierto para inscripción, en el cual las empresas son evaluadas en términos legales y financieros, con el objetivo de certificar su capacidad financiera para financiar un proyecto de esta envergadura. Existen diez empresas o consorcios inscritos en dicho registro.

Finalizada la exposición del señor Tala, el consejero señor Gazmuri consulta respecto del diseño y los accidentes de tránsito. Concretamente consulta si se recogen las experiencias pasadas y se mejora la capacidad de maniobra, en lo posible. Por su parte, el consejero señor Romero manifiesta que le llama la atención la alta tasa de rentabilidad social, y que por lo tanto a lo mejor sería más beneficioso hacer una gran y potente obra, ya que existe la holgura. El Ministro señor de Solminihac consulta sobre la factibilidad de incluir bermas de seguridad, a lo que el señor Tala señala que esta obra sí contempla ese tipo de obras.

A modo de consideración final, el consejero señor Bresciani recalca la importancia de, considerada la magnitud y relevancia de la obra, que se considere un mecanismo adecuado de trabajo con los alcaldes y la comunidad. Señala que la obra se emplaza en una zona con comunidades altamente sensible en la materia, y el proyecto puede verse seriamente afectado si se resuelven mal o en forma poco consultada las entradas y salidas, que son las que afectarán a los barrios. Es un tema complejo que puede incrementar en forma importante los costos, tiempos y externalidades negativas si no se planifica oportunamente.

IV. INICIATIVAS PRIVADAS.

Se exponen iniciativas privadas que han sido presentadas al ministerio de Obras Públicas, cuya declaración de interés público ha sido rechazada. Expone el señor John Díaz.

(i) **INICIATIVA PRIVADA N° 371, “Autopista Urbana Ruta 5 Norte, Tramo Enlace Quilicura Lampa”.**

A modo general, esta Iniciativa Privada N° 371 fue presentada por Ximena Riff Rojas en calidad de persona natural, e ingresó al MOP el 23 de Abril de 2010. El proyecto se encuentra en estado de presentación, contempla una inversión estimada de 9.707 MUF y se localiza en la Región Metropolitana. El proyecto de una extensión de 15 kilómetros aprox., se desarrolla por la actual Ruta 5 desde el Enlace Quilicura hasta el Peaje Lampa.

El Proyecto está constituido por dos componentes. En primer lugar se plantea desafectar de la concesión ruta 5: tramo Santiago-Los Vilos, el tramo entre el enlace Quilicura y el peaje de Lampa, para transformarla en una autopista de alto estándar con carácter urbano y sistema de peaje Free Flow (Inversión estimada: 4,2 MM UF), y además, contempla el pago al MOP de un monto equivalente a la compensación de los Ingresos Mínimos Garantizados (IMG) que actualmente se pagan a la Sociedad Concesionaria Autopista del Aconcagua S.A. (inversión estimada: 5,5 MM UF).

El modelo de negocios considera ingresos por cobro de peaje Free Flow (tarifa base similar a peaje Lampa dividida tres pódicos) sin la solicitud de subsidio.

Requiere IMG igual al 70% de la inversión estimada, con un plazo de concesión de 25 Años.

Se contempla pagos al MOP para compensaciones del contrato Ruta 5 Santiago – Los Vilos (cinco cuotas anuales), y a su vez, al iniciarse la explotación de la concesión, se solicitará que Autopista del Aconcagua elimine la plaza de peaje Lampa.

El Proyecto fue enviado en consulta a las Divisiones de la CCOP, oportunidad en que la División de Construcción indicó que en Junio de 2009, se firmó un Protocolo de Acuerdo entre el MOP y la Soc. Concesionaria Autopista del Aconcagua S.A. para estudiar la transformación de este tramo en una autopista urbana y recomienda su Rechazo, lo cual fue ratificado y compartido por la División de Explotación.

En función de los análisis realizados, se recomienda no declarar de interés público la iniciativa privada, en virtud del Artículo 4° del DFL MOP N° 164 de 1991 del Reglamento de Concesiones de Obras Públicas y sus modificaciones, que establece: “Las personas naturales o jurídicas podrán postular ante el Ministerio de Obras Públicas la ejecución, reparación o conservación de obras públicas, a cambio de su explotación, mediante el sistema de concesión, siempre que la obra no esté, al momento de la presentación, siendo estudiada por el MOP para ser ejecutada mediante este mismo sistema”.

En efecto, esto es aplicable a esta iniciativa dado que previo al ingreso de esta iniciativa, el MOP estaba estudiando la transformación de este tramo en una autopista urbana, en virtud del mencionado Protocolo de Acuerdo.

Se exhibe en una lámina el Protocolo de Acuerdo entre el MOP y la Sociedad Concesionaria Autopista del Aconcagua S.A., referido al Plan de Mejoramiento de Obras Concesionadas.

(ii) **INICIATIVA PRIVADA N° 372, “Administradora de un Sistema de Gestión de Cobro Electrónico de Peajes, Estacionamientos y Otros”.**

A modo general, esta Iniciativa Privada N° 371 tiene como proponente a Andrés Vargas González. Ingresó al MOP el 27 de Abril de 2010, se encuentra en la etapa de presentación y consta de una inversión estimada de 500 MUF. El proyecto se localiza en la Región Metropolitana. Según se aprecia en la imagen, contempla en una primera etapa su implementación en las plazas de peaje interurbanas de acceso a la Región Metropolitana.

El Proyecto tiene por finalidad generar una entidad administradora que implemente un sistema único de administración de los servicios que utilicen tecnología ITC en Chile. En una primera etapa, se propone administrar el cobro de los peajes interurbanos de acceso a la Región Metropolitana que se implementen en el corto plazo, migrando desde el sistema actual (pago manual) a un sistema Post Pago (Non-Stop o Free Flow). Las obras contemplan un Centro de atención de clientes que incluya: oficinas para atención presencial; Call Center para atención telefónica y plataforma de atención internet.

En una segunda etapa, se propone integrar a este sistema todas las unidades de negocios que utilicen la tecnología ITS en su operación (estacionamientos, combustibles, etc.).

En cuanto al modelo de negocios, se contempla ingresos por cobro al usuario de un porcentaje adicional de un 3 a un 5% de las tarifas actualmente vigentes en las plazas de peajes consideradas, y un subsidio del 20% de los ingresos totales requeridos por el sistema. No se contempla solicitar IMG y el plazo de concesión sería de 10 Años.

El Proyecto fue enviado en consulta interna a la División de Explotación, la cual recomienda su Rechazo en función que; (i) existen compromisos contractuales con las actuales Sociedades Concesionarias para estudiar la implementación de un sistema de cobro electrónico de peaje (envían antecedentes de las concesiones Santiago-Los Vilos y Santiago-Talca); (ii) No existe claridad jurídica respecto a que el establecer una entidad, distinta y separada de las actuales Sociedades Concesionarias, que tenga por objeto la administración integrada del sistema electrónico de cobro es, por sí solo, susceptible de concesión a través del sistema de concesiones de Obras Públicas; y, (iii) el modelo de negocios presentado no considera el riesgo de no pago y costos financieros que las concesionarias traspasarían al MOP por dejar de percibir los ingresos directamente de los usuarios al momento de utilizar la concesión.

En función a los análisis realizados, se recomienda no declarar de interés público la iniciativa privada, en virtud del Artículo 4° del DFL MOP N° 164 de 1991 del Reglamento de Concesiones de Obras Públicas y sus modificaciones, que establece: “Las personas naturales o jurídicas podrán postular ante el Ministerio de Obras Públicas la ejecución, reparación o conservación de obras públicas, a cambio de su explotación, mediante el sistema de concesión, siempre que la obra no esté, al momento de la presentación, siendo estudiada por el MOP para ser ejecutada mediante este mismo sistema”.

En efecto, esto es aplicable a esta iniciativa dado que previo al ingreso de esta iniciativa, el MOP estaba estudiando la implementación de un sistema de cobro electrónico de peaje en las concesiones Santiago-Los Vilos y Santiago-Talca.

Sin otros temas que tratar, se pone fin a la sesión a las 18.45 horas.



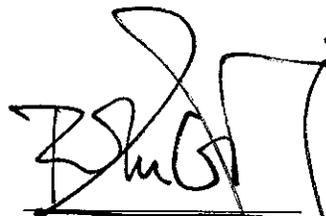
Hernán de Solminihac
Presidente del Consejo de Concesiones
Ministro de Obras Públicas



Rodrigo Castro



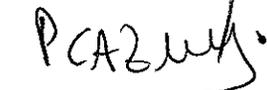
Luis Eduardo Bresciani



Juan José Romero Guzmán



Tomás Echaveguren



Pedro Gazmuri



Maximiliano Wild
Secretario Abogado