



Consejo de Concesiones
Acta definitiva sesión diciembre de 2012

A las 16:00 horas del día 19 de diciembre 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 de la señora Loreto Silva Rojas, Ministra de Obras Públicas, quién 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 Andrés Lagos, Jefe de la Unidad de Nuevos Proyectos de Coordinación de Concesiones, y don Miguel Ángel Jara, Jefe de la Unidad de Proyectos Nuevos. Actuó como secretario abogado doña Florencia Donoso.

La señora Ministra saluda al resto de los consejeros y cede la palabra al señor Andrés Lagos para que dé cuenta de los temas a revisarse en el día de hoy. El señor Lagos señala que los temas en tabla son los siguientes:

- (i) Iniciativa privada Sistema de Transporte Intermedio Las Condes – Huechuraba.
- (ii) Iniciativa privada Puerto Terrestre Internacional de la Región de Antofagasta.
- (iii) Iniciativa privada Puerto Terrestre Internacional de la Región de Atacama.

(i) Iniciativa privada Sistema de Transporte Intermedio Las Condes – Huechuraba.

El señor Andrés Lagos señala que este proyecto se trae al Consejo de Concesiones a efectos de que se analice la pertinencia de su declaración como de interés público y solicita a Miguel Ángel Jara que inicie la exposición. El señor Jara explica que se trata de un proyecto de iniciativa privada emplazado en la zona nororiente de la ciudad, consistente en un tranvía que tiene 12 carros de 30 m. de longitud y capacidad para 250 pasajeros por carro, con una configuración máxima de dos carros por tren con una velocidad máxima de 60 km. por hora, y una longitud aproximada de 12,6 km. de vías en ambos sentidos. El proyecto contempla 17 estaciones distribuidas a lo largo del trazado y 2 ha. de superficie destinadas a talleres y cochera. La iniciativa fue presentada por la Vicerrectoría de Desarrollo Universidad Mayor.



El proyecto significaría una inversión estimada de UF 4.379.750 (MMUS\$ 188) y se financiaría a partir del cobro de una tarifa y un subsidio correspondiente a 40% de la inversión. El plazo estimado de la concesión sería de 33 años y la tasa interna de retorno del proyecto sería de 7,9%.

Indica el señor Jara que las ventajas del proyecto son el aumento de la oferta de transporte público en la zona de influencia, el incremento en la certeza en los tiempos de viaje, el que existan tiempos de espera en intervalos conocidos, mayor seguridad, menores niveles de ruido, disminución de la contaminación, entre otros. Comenta que presenta una estructura tarifaria integrada con la de Transantiago, con un nivel, estructura y política tarifaria similar a la de Metro S.A.

En cuanto a las desventajas del proyecto, el señor Jara señala que utiliza una vía por sentido de la vialidad existente, por lo cual disminuye la capacidad actual para flujos vehiculares; que en el trazado propuesto, el sector puente Centenario-Costanera Norte-Vespucio debe ser analizado en detalle; y, que el trazado presenta zonas con pendientes significativas, por lo que los costos de operación podrían ser mayores.

De los órganos consultados, recomiendan declarar de interés público la Intendencia de la Región Metropolitana, Coordinación General de Transportes de Santiago, Secretaría Ejecutiva de SECTRA, el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, Secretaría regional Ministerial de Obras Públicas de la Región Metropolitana, Ilustre Municipalidad de Las Condes, Ilustre Municipalidad de Vitacura, y la Ilustre Municipalidad de Huechuraba. No emitió pronunciamiento pero si observaciones, la Dirección Nacional de Planeamiento. Señala el señor Jara que existe un amplio interés y apoyo por parte de las autoridades regionales al proyecto presentado.

Don Miguel Ángel Jara manifiesta que se trata de un proyecto original, declara que ningún órgano público se encuentra desarrollando una iniciativa similar y aclara que la presentación de iniciativa efectuada cumplió con todos los requisitos que establece el reglamento. Señala, asimismo, que con la información ingresada a nivel de perfil, el proyecto es socialmente rentable de acuerdo a las metodologías aplicadas por el Ministerio de Desarrollo Social y que el valor de la inversión se ajustaría a rangos internacionales. Aclara, eso sí, que en la fase I de la etapa de proposición se deberían analizar las competencias del Ministerio de Obras Públicas para desarrollar el proyecto



mediante un análisis de factibilidad jurídica. Además, menciona que como parte de los análisis realizados por los organismos revisores de la iniciativa, se ha solicitado incorporar el trazado entre Av. Apoquindo y Príncipe de Gales.

El señor Tomás Echaveguren pregunta cómo se relaciona esta iniciativa con la iniciativa privada del teleférico Bicentenario, declarada como de interés público por este mismo consejo hace pocos meses. Asimismo, acota que la velocidad proyectada puede verse afectada por las pendientes, y que ello podría afectar la rentabilidad del proyecto.

El señor Luis Eduardo Bresciani observa que los tranvías operan adecuadamente en zonas centrales o zonas consolidadas con mayor densidad residencial, pero no en suburbios de baja densidad y que, en consecuencia, cuestiona la conveniencia de algunos sectores del trazado propuesto, en especial aquellos tramos de baja velocidad que pasan por la periferia de la ciudad sin servir a población. Por otra parte, hace notar el alto nivel de subsidio, considerando que no sirve a lugares altamente poblados o con demandas sociales. Señala que habría que revisar o modificar el trazado pues el expuesto no justifica el subsidio del Estado.-

En respuesta a las observaciones señaladas, el señor Jara señala que dentro de los análisis realizados considerando la red de SECTRA se concluyó que el proyecto en análisis y el del teleférico Bicentenario son complementarios. Respecto del tema de velocidad, señala que, efectivamente, la velocidad máxima es distinta a la de operación comercial, que es inferior y podría bordear los 30 kilómetros por hora, y que por ello, es importante que se incluya este tema entre las materias a estudiarse para ver como incide en los índices de rentabilidad. Por otro lado, señala que el proyecto se podría estudiar en dos fases en que la primera de ellas aborde la factibilidad del trazado, la demanda, los beneficios sociales y los requerimientos de aporte del Estado que se estimen para financiar el proyecto.

La Ministra señala que incluiría dentro de las inquietudes el si otras entidades que se favorecerían del proyecto estarían dispuestas a aportar fondos para su construcción.

Terminada la exposición y las preguntas por parte de los consejeros, se acordó postergar la toma de decisión respecto de declarar la iniciativa como de interés público, hasta que el proponente resuelva las inquietudes planteadas en la sesión. Se acordó que Coordinación



de Concesiones le hará llegar las preguntas al proponente y se encargará de transmitir las respuestas a los consejeros.

(ii) Iniciativa privada Puerto Terrestre Internacional de la Región de Antofagasta.

El señor Andrés Lagos señala que este proyecto se trae al Consejo e Concesiones a efectos de que se analice la pertinencia de su declaración como de interés público y solicita a Miguel Ángel Jara que inicie la exposición. El señor Jara señala que se trata de una iniciativa privada de Asesorías e Inversiones GOCgroup Ltda. consistente en un parqueadero ubicado en la Región de Antofagasta, cercano a la ciudad de Antofagasta, en una explanada de 20 ha., 1.500 m. edificados para oficinas, casino, etc., y sistema de información y equipamiento. Requeriría una inversión estimada de UF 424.500 (MMUS\$ 19), los ingresos se obtendrían a partir del cobro de tarifa y otros servicios, y el plazo estimado de la concesión sería de 30 años. La rentabilidad social sería de alrededor de 10% y no requeriría subsidio.

El señor Jara señala que el proyecto se justificaría en razón del crecimiento del tránsito de camiones en la región, crecimiento de carga y proyecciones de crecimiento del Puerto de Mejillones; por la necesidad de otorgar de infraestructura a un sector con grandes aportes al PIB nacional, acorde a su crecimiento; porque resulta conveniente regular la frecuencia de entrada de camiones a la ciudad de Antofagasta, debido a que en la actualidad se saturan las vías de acceso; porque se ofrecerían servicios asociados a las necesidades de la carga y a los aspectos logísticos para evitar que estos se realicen en las ciudades, congestionándolas; porque ayudaría a potenciar el corredor bioceánico de la Región de Antofagasta; y, porque mejoraría la logística de los sectores productivos que requieren transporte de carga en camiones, entre otros.

Se ofició a varios órganos públicos. Los que recomienda declarar de interés público son el Secretario Regional Ministerial de Obras Públicas Región de Antofagasta, el Director Nacional de Aduanas y el Alcalde Ilustre Municipalidad de Sierra Gorda. La Dirección Nacional de Planeamiento no se pronunció pero hizo observaciones, y la Secretaria Regional Ministerial de Obras Públicas de la Región de Antofagasta recomienda declarar como de interés público.



El señor Jara destaca que la Dirección de Aduanas señaló que este recinto debiese considerarse como un recinto extraportuario, es decir, como un recinto aduanero con todos los servicios asociados (SAG, Salud, etc.), lo cual en opinión de Coordinación de Concesiones es una línea que el proponente debiese desarrollar en el proyecto.

El consejero Juan José Romero observa que se trata de un proyecto incompleto porque no contempla el sistema integrado de control que está en la esencia de un puerto terrestre; que no se trata de un proyecto original, aun a nivel de perfil; y, que le llama la atención de que no se le haya consultado a la Subsecretaría de Transporte.

El señor Tomás Echaveguren señala que el proyecto cobra sentido como un centro de control aduanero o puerto terrestre, pero que este sería un proyecto distinto al planteado que es un aparcadero.

Terminada la exposición y las preguntas por parte de los consejeros, se acordó postergar la toma de decisión respecto de declarar la iniciativa como de interés público, hasta que el proponente resuelva las inquietudes planteadas en la sesión. Se acordó que Coordinación de Concesiones le hará llegar las preguntas al proponente y se encargará de transmitir las respuestas a los consejeros.

(iii) Iniciativa privada Puerto Terrestre Internacional de la Región de Atacama.

El señor Andrés Lagos señala que este tercer proyecto también se trae al Consejo e Concesiones a efectos de que se analice la pertinencia de su declaración como de interés público. El señor Jara inicia la exposición señalando que, al igual que el proyecto recién analizado, se trata de una iniciativa privada de Asesorías e Inversiones GOCgroup Ltda. y consistente en un parqueadero ubicado en la Región de Antofagasta, cercano a la ciudad de Chañaral, en una explanada de 15 ha., con 1.500 m. edificados para oficinas, casino, etc., y un sistema de información y equipamiento. Requeriría una inversión estimada de UF 324.500 (MMUS\$ 14), los ingresos se obtendrían a partir del cobro de tarifa y otros servicios, y el plazo estimado de la concesión sería de 30 años. La rentabilidad social sería de alrededor de 7% y no requeriría subsidio.

Las ventajas del proyecto serían que permitirían tener un mayor control sobre los horarios de tránsito de los vehículos por las carreteras de la región, centros poblados y



especialmente a la ciudad de Chañaral, lo que se traduciría en mayor seguridad para los usuarios de las vías y reducción de accidentes, congestión, deterioro urbano, entre otros. No obstante, señala que el objetivo del proyecto tiene que ver con satisfacer demandas que están vinculadas a la construcción y operación de nuevos puertos en Chañaral, por lo que existe un riesgo elevado en la estimación de los ingresos.

Se consultaron diversos órganos públicos de los cuales solo contestó la Dirección Nacional de Planeamiento que no emitió un pronunciamiento aunque sí hizo observaciones. No se han recibido respuestas aun del Intendente de la Región de Atacama, el Secretario Regional Ministerial de Obras Públicas de la Región de Atacama, el Director Nacional de Aduanas y el Alcalde Ilustre Municipalidad de Chañaral.

El señor Jara aclara que no fue posible contar con el pronunciamiento de los organismos regionales vinculados al proyecto, por lo que se concluye que no existe interés regional; y, que en reuniones con la Dirección Nacional de Aduanas no se consideró como potencial recinto aduanero para el área de influencia del proyecto. Indica que en razón de lo anterior, Coordinación de Concesiones recomienda no declarar de Interés Público la Iniciativa Privada presentada.

Consultados los consejeros éstos se manifestaron de acuerdo con la recomendación de Coordinación de Concesiones y, en consecuencia, acordaron no declarar la iniciativa como de interés público.

Sin tener otro tema que tratar, se pone fin a la sesión siendo las 17:20 horas.


Loreto Silva Rojas
Presidenta del Consejo de Concesiones Ministra
de Obras Públicas


Rodrigo Castro





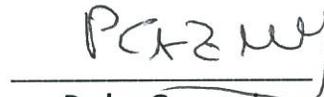
Luis Eduardo Bresciani



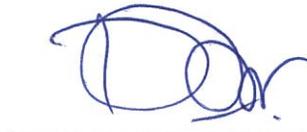
Tomás Echaveguren



Juan José Romero



Pedro Gazmuri



Florencia Donoso
Secretario Abogado