

Consejo de Concesiones**Acta Sesión Ordinaria 24 de agosto de 2016**

A las 16:30 horas del 24 de agosto de 2016, en las oficinas del Ministerio de Obras Públicas ubicadas en calle Morandé N° 59, piso 6, Santiago, se dio inicio a la sesión ordinaria del Consejo de Concesiones con la asistencia del señor Ministro de Obras Públicas don Alberto Undurraga Vicuña, quien presidió la sesión. Asistieron también los consejeros don Juan Andrés Varas Braun, doña Sonia Tschorne Berestesky, don Aldo González Tissinetti, don Iván Poduje Capdeville y don Rodrigo Delgadillo Sturla. Se encuentran en sala especialmente invitados don Juan Manuel Sánchez Medioli, Director General de Obras Públicas, don Eduardo Abedrapo Bustos, Coordinador de Concesiones, Álvaro Henríquez Aguirre, Jefe de División de Operaciones de la Coordinación de Concesiones, don Javier Velásquez Mayorga, Asesor de la División de Proyectos de la Coordinación de Concesiones, y don Héctor Soto Peralta, Asesor de Gabinete del Ministro. Actúa como secretaria abogada doña Andrea Rojas Olivares.

El Ministro saluda a los presentes y da inicio a la sesión, procediendo a revisar los siguientes temas de la tabla.

1. Composición y atribuciones del Consejo de Concesiones

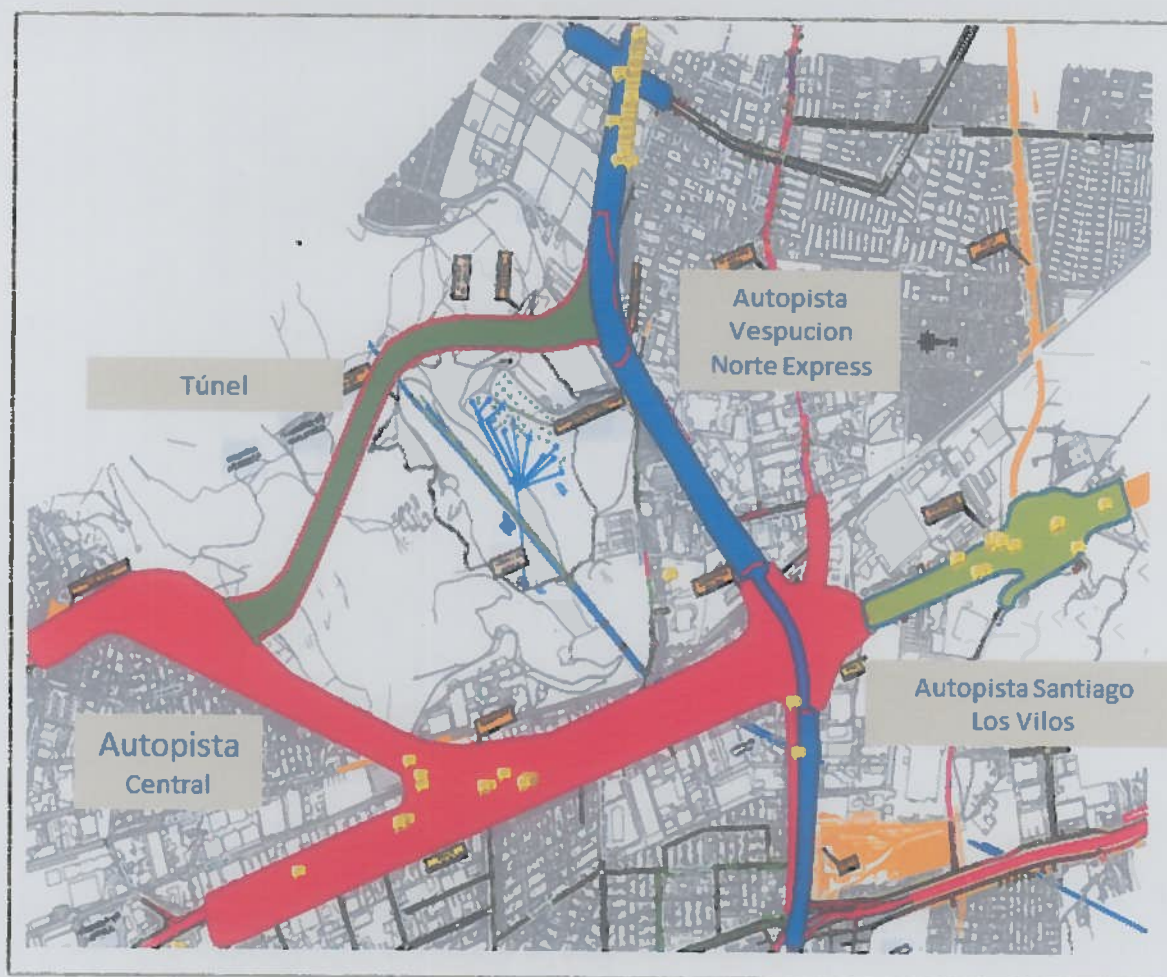
El Ministro señala que se ha planteado la discusión sobre qué órgano sería el más competente e idóneo para revisar y aprobar las ampliaciones y/o modificaciones de contratos de concesiones, particularmente, algunos sectores han propuesto que debería ser el Panel Técnico o bien un órgano independiente del Ejecutivo.

Sobre el punto, el Ministro manifiesta que tiene una diferencia conceptual con este argumento, ya que si el Ejecutivo es el que aprueba y determina los contratos, el mismo Ejecutivo es el que debe revisar y aprobar sus modificaciones. Al respecto, se debe tener presente que la evaluación de mérito no solamente se hace en base a antecedentes económicos, sino también de oportunidad, de pertinencia, etc. Por otro lado, las posibilidades de captura son mayores para un grupo o ente que no debe dar cuenta a nadie, que en el caso del Ejecutivo, que sí debe rendir cuenta y dar explicaciones al Congreso. Por esto, se propone que sea el Consejo de Concesiones el ente que apruebe las ampliaciones y/o modificaciones de contratos y que este Consejo pase a tener una composición mixta, es decir, integrado por profesionales designados por el Ministro de Obras Públicas y otros designados por el Ministro de Hacienda.

Al respecto, el Ministro ofrece la palabra y abre la discusión a los Consejeros, quienes se manifiestan de acuerdo con lo planteado, en el sentido que las modificaciones contractuales sigan estando radicadas en un órgano dependiente del Ejecutivo. Se hace presente que hoy las modificaciones pasan por varias revisiones y aprobaciones: de Obras Públicas, de Hacienda y de Contraloría, pero se estima necesario que ellas sean vistas por el Consejo y que éste se componga de manera mixta, de modo que el Ministerio de Hacienda participe en la designación de algunos Consejeros, y que en consecuencia dichas modificaciones tengan una validación más amplia. Se plantea por algunos Consejeros, que las concesiones son contratos de largo plazo donde las condiciones del entorno o la demanda cambian y por lo tanto los contratos iniciales pueden quedar desajustados en el tiempo. Se menciona también que las modificaciones de contratos deben realizarse cuando su necesidad sea evidente, cuando las contingencias que lo motivan no hayan sido posibles de prever, estableciendo para ello criterios adecuados, trabajo en el cual el Consejo de Concesiones puede significar un aporte.

2. Túnel Renca: Nudo Quilicura

Expone Álvaro Henríquez, Jefe de División de Operaciones de la Coordinación de Concesiones, quien presenta las distintas concesiones que existen el torno al Nudo Quilicura:



Se analizaron dos alternativas:

1: Incorporación a Concesión Sistema Norte Sur en operación, esto es, Autopista Central (se hace presente que al ser consultada la Sociedad Concesionaria Vespucio Norte Express por el interés en ejecutar las obras de la conexión en túnel bajo el cerro Renca, y ampliar su área de concesión, se indicó que no existía interés en este sector, porque querían destinar el financiamiento disponible, en otros sectores de su actual concesión).

2: Túnel como nuevo proyecto a Concesionar

Para ambas alternativas se tuvieron las siguientes consideraciones comunes a ambas:

- Inversión (UF 2.300.000)
- Costos de conservación, mantención y operación (podrían ser menores tratándose de Autopista Central)
- Costos de seguros, garantías
- Expropiaciones
- Gastos de administración y control en ejecución de obras (podrían ser menores tratándose de autopista central por el know how existente)
- Riesgos asociados a la construcción de túnel

Item	Alt. 1 ACSA	Alt. 2 Nuevo Proyecto
Inversión	UF 2.300.000	Idem
Implementación	3 años (2019)	5 años (2021)
Pérdida Social (metodología MDS)		UF 1.500.000
Plazo de evaluación	2035	2035
Plazo	Considerado dentro de los 32 meses de extensión	20 AÑOS
Flujo capturado desde el NO	20%– 25%	20%– 25%
Subsidio		MMUF 4
Tasa descuento anual (%)	6,2%	
TIR		8%
Iva (UF)	950.000	A cargo del MOP
Tarifas en nuevos pórticos	Estructura tarifaria Inicial (Balis) → podría haber pérdida de ingresos que asume la SC	Idem (ACSA reclamaría pérdida de ingreso)
Otras consideraciones		- Potencial desfase con Nudo Quilicura - Desfase con R5 Tramo Urbano
Evaluación Social Situación con Proyecto (todas las obras)		

Respecto a la implementación de ambos proyectos, existe una diferencia de 2 años, la primera alternativa tardaría 3 años y la segunda 5 años, lo que se explica por los siguientes plazos:

• Plazos Implementación

TÚNEL NUEVA CONCESIÓN	meses
Preparación de bases	6
CGR	3
proceso licitación (llamado/recep ofas)	5
Constitucion Soc. Conces.	2
Decreto Supremo	3
Proyecto definitivo	12
construcción	36
total	67

MODIFICACIÓN DE CONTRATO	meses
Inicio proceso	jul-16
Decreto + convenio	7
Preparación licitación	1
Proceso de licitación	3
Ejecución de obras	36
total	47

La diferencia de 12 meses en el proyecto definitivo que presenta la alternativa de un nuevo Túnel, respecto a la modificación de contrato que no lo presenta, estaría dado porque se requiere hacer en caso de un proyecto nuevo un proyecto de ingeniería de detalle, con el cual ya cuenta Autopista Central.

Evaluación Social Situación con Proyecto (todas las obras), beneficio social que se pierde por cada año que se retrasa la obra:

Año	Inversión	Costos Mantenimiento y Operación	Beneficios (Combustibles, Operación, tiempo viaje)	Total
1	-3.082.251			-3.082.251
2	-3.082.251			-3.082.251
3	-3.082.251			-3.082.251
4	-3.082.251			-3.082.251
5		246.580	1.077.163	830.583
6		246.580	1.498.535	1.745.115

Inversión

Item	UF
Inversión (UF) (obras civiles + excavación + Centro de Emergencia Túnel)	2.300.000
Cambios de servicios (UF)	30.000
Garantías (UF)	1.500
Medidas mitigación ambiental (UF)	180.000
Riesgos e imprevistos excavación (UF)	200.000
Análisis legales, técnicos y de negocio (UF)	150.000
Expropiaciones (UF)	340.000
Total Escenario Licitación Nueva Concesión	3.201.500

Costos de operación, conservación y
mantención (desde el 2020)

- Mantenimiento SGT
 - Redes y Telecomunicaciones
 - Sistema Electrónico de Peaje
 - Sistema Electrónico de Peaje
 - Túneles
 - Sensores, Generadores, UPS
 - Sistema de Ventiladores
 - Sistema de Gestión de tráfico
 - Consumo eléctrico
 - Casetas Técnicas
 - Sistemas de protección contra incendio
 - Sistema de Escape
- Centro de Atención de Emergencia (CAE)
 - Mantenimiento Áreas verdes
 - Mantenimiento rutinario vial
 - Mantenimiento Rutinario Vialidad Local
 - Mant. Global
 - Barrido mecanizado
 - Materiales
 - Demarcación
 - Seguridad Vial
 - Mant. Y Reparaciones
 - Mantenimiento Eléctrico
 - Mantenimiento Eléctrico
 - Mantenimiento periódico
 - Pavimentos

Evaluación simplificada Túnel como nuevo proyecto a concesionar

TIR: 8%

Alternativa 1				
Año de Concesión	Inversión	Costos	Ingresos	Subeldio
1	923.250			-
2	923.250			-
3	677.500			-
4	677.500			-
5		73.800	20.558	579.421
6	-	93.096	21.504	579.421
7	-	105.096	22.488	579.421
8	-	122.608	23.508	579.421
9	-	130.248	24.552	579.421
10	-	135.000	25.632	579.421
11	-	147.360	26.748	579.421
12	-	151.560	27.900	579.421
13	-	155.868	29.084	579.421
14	-	157.500	30.264	579.421
15	-	163.068	31.476	579.421
16	-	165.720	32.724	579.421
17	-	168.480	34.020	579.421
18	-	171.000	35.364	579.421
19	-	181.080	36.756	579.421
20	-	18.316	3.073	-
VP	2.896.780	1.132.699	228.228	3.937.047

A estos costos, hacer el túnel como un nuevo proyecto significaría subir la tarifa. Por lo tanto, las alternativas implicarían, por una parte, hacer el túnel antes a un precio más bajo, versus, por otra, demorarse más a un precio más alto.

Otro aspecto a considerar es que tratándose de una extensión o modificación de contrato, dentro de los 32 meses que comprende el proyecto, está incorporado el IVA, lo que no sucede si se trata de un proyecto nuevo.

Por otro lado, se hace presente que el túnel Renca si bien tiene un valor en sí mismo, ese valor aumenta dado que mientras se hagan las obras del Nudo Quilicura ayudará a descongestionar esa parte de la ciudad.

En relación a la problemática que se plantea, se mencionan como elementos relevantes dos factores: el valor de la obra y el cómo se paga la obra. Respecto al valor de la obra, se hace por licitación, adjudicándose a la más barata; respecto a cómo se paga la obra, debe considerarse cuál es la tasa de descuento, que se trata de flujo variable, y en cuánto tiempo, que depende de la tasa de descuento que se trabajó con Hacienda.

3. Iniciativa privada N° 390: Puerto Terrestre Internacional de la Región de Antofagasta (PTIRA)

Expone Javier Velásquez.

Ubicación y Ficha del Proyecto



Proponente	: Asesorías e Inversiones en Obras Civiles GOCgroup Ltda.
Fecha de ingreso	: 09 de Diciembre de 2011
Ubicación	: Región Antofagasta Comuna Sierra Gorda
Inversión estimada	: UF 1.315.040 (MMUS\$ 52)
Plazo Estimado de la Concesión	: 30 años
Rentabilidad Social	: TIR : 13%
Rentabilidad Privada	: TIR : 13%
IMG	: Sí.
Subsidio	: No se solicita en la presentación



Justificación del Proyecto

- ✓ Crecimiento de las distintas actividades que se desarrollan en la Región de Antofagasta, crecimiento del tránsito de camiones en la región, crecimiento de carga y proyecciones de crecimiento del Puerto de Mejillones.
- ✓ Necesidad de ampliar la capacidad de movilización de carga multipropósito en contenedores en los puertos de Antofagasta y Mejillones.
- ✓ Mejorar accesos y seguridad vial en las ciudades de Antofagasta y Mejillones.
- ✓ Mejoramiento de la logística para los sectores productivos permitiendo la adecuada organización a los accesos de desarrollo productivo minero, agrícola, acuícola, pesquero, turístico y/o patrimonial en la Región de ANTOFAGASTA.
- ✓ Ofrecer servicios asociados a las necesidades de la carga y a los aspectos logísticos para evitar que estos se realicen en las ciudades congestionándolos.

En las fotografías se muestran camiones estacionados en las calles de Antofagasta



Concesiones hace presente que se ajustaron la rentabilidad social y privada.

Organismos Consultados

Se envió a consulta a los siguientes Organismos Competentes:

- Intendente de la Región de Antofagasta
- Alcalde Ilustre Municipalidad de Sierra Gorda:

Señala que el Municipio apoya iniciativas de inversión que puedan ofrecer oportunidades de crecimiento y mejora para los habitantes de la comuna.

- Alcalde Ilustre Municipalidad de Antofagasta
- Director Nacional de Aduanas:

Este Servicio estima que existe interés público en la iniciativa presentada, sin perjuicio de un estudio más acabado en la etapa de proposición, de ser procedente.

Indica que es importante tener en consideración la existencia del Tratado de Paz y Amistad de 1904 con Bolivia, por lo que los vehículos de transporte de minera y otros, gozan de derechos de libre tránsito.

- Seremi de Obras Públicas Región de Antofagasta:

Indica que una vez revisada la propuesta en conjunto con la Dirección Regional de Vialidad, consideran que la iniciativa privada es de alto interés.

Señala algunas observaciones y sugerencias para que sean consideradas en una eventual etapa de proposición.

- Directora Nacional de Planeamiento:

No se pronuncia categóricamente sobre la declaración de interés público. Sin embargo, señala que es una idea interesante de analizar y adjunta observaciones para que sean consideradas en la etapa de proposición.

- Subsecretaría para las Fuerzas Armadas (Ministerio de Defensa)
- Seremi de Bienes Nacionales de Antofagasta (Consulta sobre terrenos)

Alternativas de emplazamiento

Respuesta de BBNN Antofagasta



Respecto a las alternativas de emplazamiento, existirían 5:

- Alternativa 1: Ruta B400 – Ruta 1 (Intersección), área de dominio Fiscal con destinación al Ministerio de Defensa del Estado, (Comuna de Antofagasta)
- Alternativa 2: Ruta 5 – Sector Baquedano Suelo Fiscal Rural (Comuna de Sierra Gorda)
- Alternativa 3: Ruta 1 (Al Norte de la FACH), Suelo Fiscal Rural en Zona ZEIC (Zona Extensión Industrial Concesionada), a 2,8km de la Ruta B-272, entrada sur a Mejillones.
- Alternativa 4: Ruta 5 (Al Sur de La Negra), Terreno de dominio Fiscal con Destinación a Ministerio de Defensa Nacional, Subsecretaría de Guerra, (Comuna de Antofagasta)
- Alternativa 5: Ruta 5 (Al Sur de la FFAA), Suelo Fiscal Rural, (Comuna de Antofagasta)

Análisis de los terrenos (detalle y justificación):

Alternativas	Disponible	Observaciones	Justificación
B-400 – Ruta 1 (intersección)	No	Se requiere autorización previa del Ministerio de Defensa	Suelo FISCAL, destinado actualmente a la Fuerza Área. Este se encuentra fuera del cono de aproximación del Aeropuerto y Base de la FACH.
Ruta 5 – Sector Baquedano	SI	Disponibilidad Inmediata	Suelo FISCAL, Disponible de acuerdo ORD.: N° SE02-001112/2016 de Bienes Nacionales Región de Antofagasta Adicionalmente hay mucho interés de la Municipalidad de Sierra Gorda (Baquedano) de emplazar el PTIRA en su comuna. Entre Baquedano y límite con la comuna de Antofagasta hay 20 km. en Ruta 5 en ambos lados y hay plena disponibilidad de terrenos fiscales de uso público.

Ruta 1 (Al norte de la FACH)	SI	Disponibilidad Inmediata	Suelo FISCAL, Disponible de acuerdo ORD.: N° SE02-001112/2016 de Bienes Nacionales Región de Antofagasta Adicionalmente hay amplia disponibilidad de terrenos. Al norte por Ruta 1 en ambos lados hay disponibilidad de terrenos fiscales disponibles para ubicar en este sector el PTIRA
Ruta 5 (Al Sur de La Negra)	No	Se requiere autorización previa del Ministerio de Defensa	Suelo FISCAL, Destinado actualmente al Ejército.
Ruta 5 (Al Sur de la FFAA)	SI	Disponibilidad Inmediata	Suelo FISCAL Disponible de acuerdo ORD.: N° SE02-001112/2016 de Bienes Nacionales Región de Antofagasta Adicionalmente hay amplia de disponibilidad de terrenos. Al Sur por ruta 5 en ambos lados hay disponibilidad de terrenos fiscales disponibles para ubicar en este sector el PTIRA

Observaciones realizadas en Consejo de Junio 2015

Principales Observaciones y Requerimiento: dados los nuevos antecedentes que ha entregado el Postulante, se establecen los siguientes requerimientos:

- Consultar a la Fuerza Aérea si sería factible redestinar los terrenos ubicados en el nudo B-400, ubicado en la Intersección de la Ruta 1 con la Ruta B-400 para que se desarrolle ahí el proyecto de Iniciativa Privada que se propone.

Respuesta: La Fuerza Aérea envió respuesta a esta consulta el 18 de noviembre, indicando que necesitan más antecedentes para proceder a evaluar propuesta que plantea esta Iniciativa.

- Consultar nuevamente a los Alcaldes de Sierra Gorda y Antofagasta, así como al Intendente de la Segunda Región respecto del interés de que el proyecto que se propone se localice en alguna de las alternativas planteadas por el Postulante. Estas son:
Intersección Ruta 1 con Ruta B-400 (Nudo B-400)
Intersección Ruta 5 con Acceso Oriente a Baquedano

Respuesta: La consulta enviada a las autoridades aún no tienen respuesta, sin embargo, existe amplio apoyo de la Municipalidad de Sierra Gorda en las consultas anteriores.

Análisis y Recomendación

Considerando que el proyecto tiene varias alternativas de localización factibles, que tiene rentabilidad social y privada suficientes, se solicita al Consejo analizar el status de esta iniciativa y pasos a seguir.

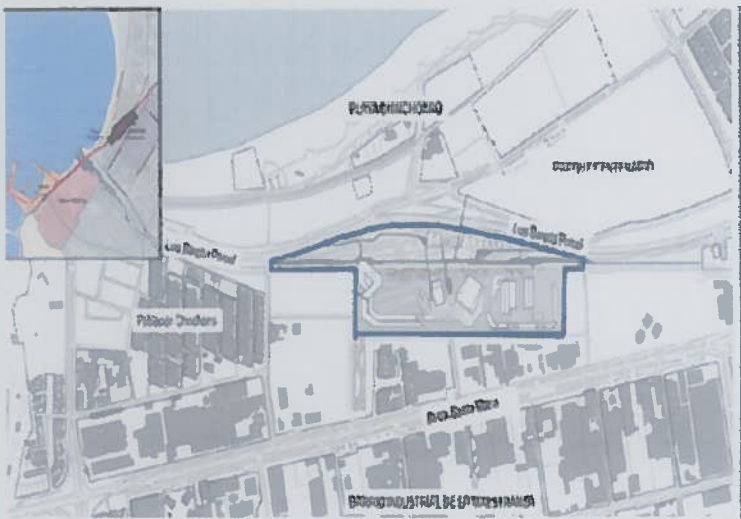
Al respecto, los Consejeros Intercambian opiniones, y considerando que, debido al positivo impacto que este tipo de Infraestructuras de apoyo logístico suelen tener; también a la evidente necesidad de ordenamiento de estacionamiento y tránsito de camiones en la ciudad de Antofagasta; sumado a la posibilidad de servir a otros puertos como el de Mejillones, recomiendan declarar de Interés público esta iniciativa, sujeto a la siguiente observación: debe realizarse la definición de la localización que se

utilizará en etapas tempranas de los estudios de proposición, en especial en los casos en que la destinación de los terrenos se encuentra adjudicada a las FFAA. Esta localización definitiva deberá contar con el visto bueno del mandante.

4. Iniciativa privada N° 421: Museo Chinchorro y Nueva Centralidad de Arica

Expone Javier Velázquez.

Fecha de Presentación	: 20 de noviembre de 2014
Postulante	: <u>Madbar Desarrollos y Proyectos</u>
Inversión Estimada	: UF 1.128.311(USD41 MM)
Región	: <u>Región Arica y Parinacota</u>
Área de Influencia	: <u>La Región de Arica y Parinacota.</u>
Plazo Estimado de la Concesión	: 30 años
Rentabilidad Social	: 17,5 % (Perfil)
Ingresos de la Concesión	: Arriendo a organismos públicos.
IMG	: 80% del arriendo a organismos públicos.
Subsidio	: Si



El proyecto se emplazaría en la ciudad de Arica, en terreno de EFE (Ex – Estación Ferroviaria), se consideran 12 ha aprox., que actualmente son destinados a talleres y cocheras de la línea de Ferrocarril Arica – La Paz.

Observaciones del Consejo en la Presentación de noviembre 2015

- ✓ Se debe chequear la disposición de EFE a vender los terrenos de la Estación de Arica.
- ✓ El Proponente debe exponer antecedentes de la propiedad de los terrenos.
- ✓ El Proponente deberá establecer con claridad las obras de cargo del MOP, área de concesión; justificación de la superficie requerida; una justificación del uso de la herramienta de concesión, reformular la Evaluación Social y privada, entre otras.
- ✓ Se debe consultar al Ministerio de Relaciones Exteriores, ya que el proyecto se ubicaría en un terreno que según el tratado entre Chile y Bolivia de 1904 está destinado al ferrocarril entre ambos países.

Resultado gestiones solicitadas:

- ✓ Se envía oficio a RREE para solicitar pronunciamiento al respecto. La Dirección de Asuntos jurídicos del Ministerio de RREE envía Ord. N°4580 indicando que el proyecto “...no presenta Incompatibilidades para el desarrollo del mismo”
- ✓ Se envía a la Postulante las observaciones del Consejo. Dado que no hay respuesta, 60 días después se reitera a la postulante sobre subsanación de observaciones.
- ✓ Finalmente, la Postulante solicita mayor plazo para subsanar observaciones dado que se encuentra trabajando “...nuevas directrices indicadas por el SEREMI de Obras Públicas de Arica en las que sucintamente se le requiere reformular la iniciativa...”
- ✓ Teniendo lo anterior en conocimiento se solicita al SEREMI de Arica información al respecto, quién indica la existencia de un reciente Convenio de Cooperación entre el GORE y EFE, para el estudio de un Centro Cívico en parte de los terrenos que utilizaría la iniciativa.

- ✓ Con fecha 01 de Agosto de 2016, DGOP envía Oficio N°811 a la Intendente solicitando pueda ratificar o declinar el interés en esta iniciativa, sin tener respuesta a la fecha.

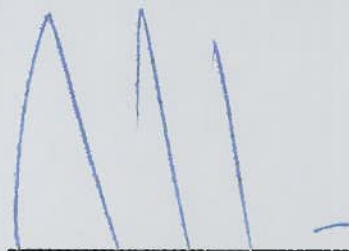
NUEVOS ANTECEDENTES:

Antecedentes del Convenio de Cooperación GORE – EFE

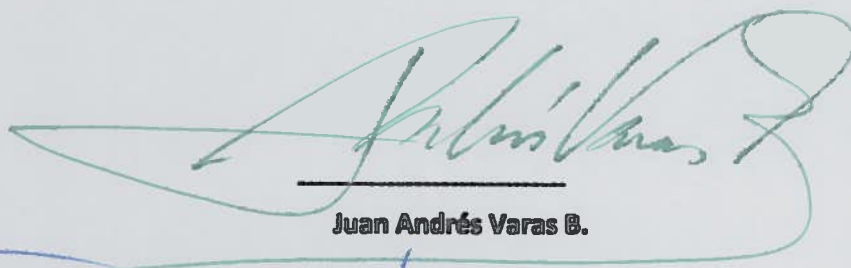
- ✓ Firmado con fecha 06 de junio de 2016.
- ✓ Convenio con una duración de 6 meses concluyendo en Diciembre de 2016.
- ✓ Su finalidad es estudiar y desarrollar un Proyecto Inmobiliario en terrenos de EFE “maestranza Chinchorro” con el objeto de emplazar en dicho sector, un Centro Cívico.
- ✓ El estudio y desarrollo contendrá al menos, lo siguiente:
 - Localización de los edificios que el GORE necesite emplazar en el contexto del Plan Maestro que EFE está desarrollando para los terrenos.
 - Características técnicas y especiales de las nuevas edificaciones.
 - Acuerdo del modelo de gestión que se ocupará para llevar adelante esa iniciativa.
 - Autorizaciones de las distintas entidades públicas que hagan sostenible este acuerdo, a saber: CORE, DIPRES y otros necesarios para lograr el objetivo planteado.
- ✓ Estudio y desarrollo del Proyecto Inmobiliario, obras civiles y arquitectónicas que se ejecutarán así como trámites administrativos y permisos necesarios.
- ✓ EFE realizará entrega al GORE de todos los estudios sin Costo.

Los Consejeros Intercambian opiniones señalando que la existencia de un convenio de estudios entre EFE y el Gobierno Regional no es un obstáculo para declarar de Interés público la Iniciativa, pero, previo a su pronunciamiento, acuerdan insistir al proponente que debe responder las observaciones formuladas por este Consejo en noviembre de 2015; del mismo modo, acuerdan sobre la necesidad de oficiar a la señora Intendente Regional para que confirme sobre el Interés público de esta Iniciativa.

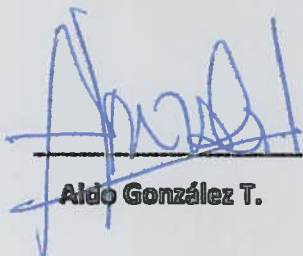
Sin otro tema que tratar, se pone fin a la sesión siendo las 18.30 horas.



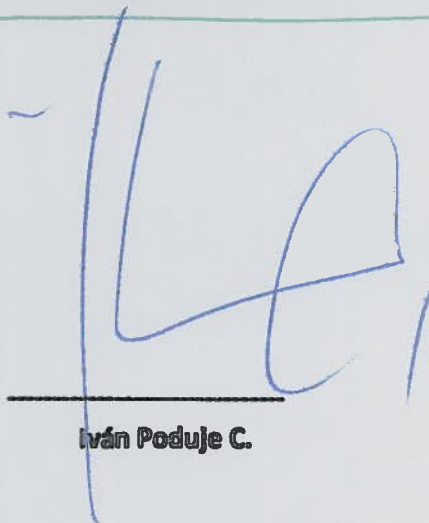
Alberto Undurraga Vicuña
Ministro de Obras Públicas
Presidente Consejo de Concesiones



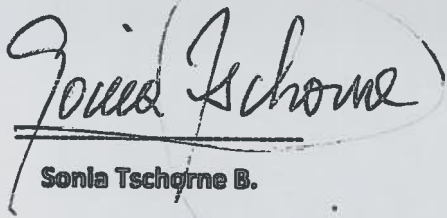
Juan Andrés Varas B.

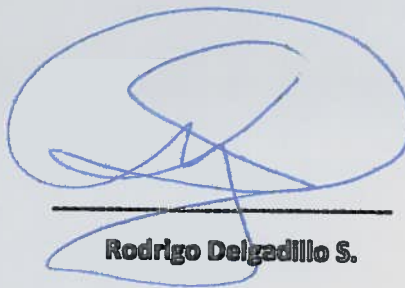


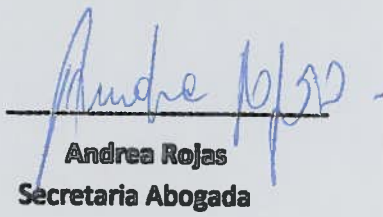
Aldo González T.



Iván Poduje C.


Sonia Tschorne B.


Rodrigo Delgadillo S.


Andrea Rojas
Secretaria Abogada