Ministerio de Obras Públicas

Gobierno de Chile

Consejo de Concesiones

Acta definitiva sesión 5 de diciembre de 2011

A las 17.00 horas del día 5 de diciembre de 2011, en dependencias del Ministerio de Obras Públicas en calle Morandé N° 59, 6° piso, Santiago, se dio inicio a la presente sesión del Consejo de Concesiones con la asistencia del señor Ministro de Obras Públicas don Laurence Golborne, quien presidió la sesión. Asistieron también los consejeros señores Rodrigo Castro, Luis Eduardo Bresciani, Juan José Romero, Tomás Echaveguren y Pedro Gazmuri. Se encuentran en la sala, especialmente invitados, don Emilio Pellegrini, Coordinador de Concesiones de Obras Públicas, don Andrés Lagos, Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos, y don Miguel Ángel Jara, Jefe de la Unidad de Nuevos Negocios. Actuó como secretario abogado doña Florencia Donoso.

El señor Ministro cede la palabra al Coordinador de Concesiones, don Emilio Pellegrini, quien señala que en la sesión de hoy se revisará el proyecto de iniciativa privada "Concesión Ruta 5, Tramo Caldera – Chañaral". Luego pasa a describir los aspectos generales del proyecto, señalando que éste tiene como objeto el tramo de la Ruta 5 comprendido entre la ciudad de Caldera, donde termina la concesión entre Vallenar y Caldera, y, al Norte, el límite regional de Atacama.

El señor Pellegrini cede entonces la palabra a don Andrés Lagos, Jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos, quien indica que el proponente es la empresa Asesorías e Inversiones GOC Group Limitada, que el proyecto fue ingresado en mayo de 2011, que contempla una inversión estimada de 106 millones de dólares, que la concesión tendría una duración de 35 años, que la rentabilidad social es del 12% a nivel de perfil, y que no requeriría de subsidio. La longitud del tramo de la autopista sería de 155 km y la recaudación se obtendría por la vía de cobro de peajes. El proyecto contemplaría 55 km de doble calzada y 100 km de rehabilitación de la misma calzada actual, e incluiría también 3 enlaces, 20 km aproximados de calles de servicio, 10 retornos a nivel, 4 pasarelas peatonales, señalización, demarcación y seguridad vial, postes S.O.S cada 3 kilómetros aproximadamente y alrededor de 10 paraderos de buses.

El señor Lagos informa que el proponente dividió el proyecto en 4 sectores, que son los siguientes:

Sector 1: De una extensión aproximada de 30 km, va desde el fin de la concesión Ruta 5 tramo Vallenar-Caldera hasta pasado el sector del Zoológico de Piedras. Considera la mantención de la calzada existente y ampliación a doble calzada.

Sector 2: De una extensión aproximada de 50 km, va desde el fin del Sector 1 hasta el balneario El Caleuche. Contempla la rehabilitación, mantención y mejoramiento de la calzada existente.

Ministerio de Obras Públicas

Gobierno de Chile

Sector 3: De una extensión de 25 km, va desde el fin del Sector 2 hasta la bifurcación de la Ruta 5 hacia la localidad de Diego de Almagro. Considera la mantención de la calzada existente y ampliación a doble calzada.

Sector 4: De una extensión de aproximadamente de 50 km, va desde el fin del Sector 3 hasta el límite regional de Atacama. Contempla la rehabilitación, mantención y mejoramiento de la calzada existente.

Los sectores de doble calzada, consistirían en dos pistas por sentido de circulación con velocidad de servicio de 120 km/h.

Señala el señor Lagos que actualmente dicho tramo de la Ruta 5 tiene un alto nivel de fricción lateral, debido a que en temporada alta se utiliza la vía para acceder a distintas playas y balnearios, que la vía prácticamente no tiene berma y que tiene índices de accidentabilidad bastante considerables, todo lo cual hace que requiera de intervención. Informa, no obstante, que actualmente la Dirección de Vialidad se encuentra ejecutando trabajos de conservación de conformidad con su planeamiento, que no se tuvieron en consideración en la elaboración de la propuesta en análisis.

En cuanto a las ventajas del proyecto, el señor Lagos indica que el proyecto mejoraría el estándar de servicio de la Ruta 5, y permitiría abordar las principales problemáticas en relación a mayor seguridad en la circulación vial, de peatones y reducción de los accidentes. Asimismo, permitiría un mejoramiento significativo en la conectividad de los centros poblados, turísticos y de producción, generando un aumento de la actividad económica de la zona, disminuiría la fricción lateral en los sectores más circulados y sensibles mediante calles de servicio y retornos en los principales puntos de la ruta, y disminuiría los tiempos de viaje para los usuarios. Por último, señala que el proyecto generaría obras orientadas a mejorar la prestación de servicios a los usuarios tales como zonas de descanso, miradores, estacionamiento de camiones, iluminación en puntos duros, etc.

Andrés Lagos retoma la palabra señalando que, no obstante, las desventajas del proyecto serían las siguientes:

- Podrían surgir pretensiones regionales de aumentar los kilómetros de los tramos de doble calzada, lo que se ve limitado por rentabilidad social y flujos actuales de la vía y que se podría traducir en eventuales subsidios.

- Estructura tarifaria considera pagos diferenciados por Invierno / Verano, pero no por estándar de servicio.

- Se ha tomado conocimiento de que existiría un programa de inversiones respecto del tramo Caldera – Chañaral de la Ruta 5, de la Dirección de Vialidad, cuya materialización podría afectar la evaluación social del proyecto.

El señor Andrés Lagos continúa con la exposición y pasa a enumerar los organismos consultados acerca de la conveniencia de declarar el proyecto como de interés público, y da cuenta de sus recomendaciones.

Los organismos consultados fueron: Intendencia de la Región de Atacama, Dirección Nacional de Vialidad, Dirección Nacional de Planeamiento, Secretaría Regional Ministerial de Obras Públicas Región de Atacama, Secretaría de Planificación de Transporte, Secretaría Regional Ministerial de Vivienda y Urbanismo de la Región de Atacama, y las municipalidades de Caldera y Chañaral. No se recibió respuesta de parte de las últimas tres entidades.

El Intendente de la Región de Atacama indicó que analizados los antecedentes por los distintos organismos existentes en la región, considera que existe interés público en la iniciativa presentada. No obstante, solicita que sean consideradas las observaciones de la Secretaría Regional Ministerial de Obras Públicas de la región y de la Dirección de Planeamiento en relación a incorporar los proyectos que se encuentran en el programa de inversiones de la Dirección de Vialidad y a la correcta definición y cuantificación de los tramos en doble calzada y calzada simple.

El Director Nacional de Vialidad, por su parte, indica que en el marco de las reuniones técnicas de la Mesa de Vialidad-Concesiones, se han analizado y aclarado las observaciones a esta iniciativa, por tanto, consideran de interés continuar con los estudios del proyecto. Solicita, además, considerar sus observaciones para la etapa de estudios, dentro de las cuales es posible destacar: incorporar los proyectos que se encuentran en el programa de inversiones y perfeccionar cálculo de la evaluación social. Adicionalmente, la Dirección Regional de Vialidad solicita analizar la posibilidad de construir doble calzada en el tramo de 100 km de Caldera a Chañaral.

La Directora Nacional de Planeamiento, por su parte, indica que con los antecedentes disponibles, no es posible determinar categóricamente su declaración de interés público, aunque considera que es una idea interesante de analizar. Propone que se estudie en detalle el proyecto con los tramos presentados, pero extendiendo la doble calzada o realizando una evaluación de tránsito que indique los sectores en los que debería desarrollarse un perfil de doble calzada en base a los flujos. Por último, recomienda que el proponente utilice otras fuentes de información para los flujos, ya que considera estarían sobreestimados.

El Secretario Regional Ministerial de Obras Públicas de la III Región, considera de alto interés que se efectúe el mejoramiento del tramo propuesto y solicita se consideren los proyectos regionales actualmente en etapa de desarrollo.

Secretaría de Planificación de Transporte, por su parte, se limita a observar que no son claros los criterios utilizados para la definición de los tramos de doble calzada o calzada simple y solicita que, en caso de que la Iniciativa sea declarada de interés público, se preste especial atención a la correcta cuantificación de los beneficios sociales.

El señor Andrés Lagos señala que los análisis internos realizados muestran consistencia de la información entregada por el proponente de la iniciativa respecto a las variables de medio

ambiente, demanda, territorio, y relación a proyectos viales similares. Señala que la propuesta fue discutida en una sesión que convocó la Intendenta de Atacama, en la cual se acordó recomendar como de interés público. Concluye la presentación señalando que, en atención a todo lo anterior, Coordinación de Concesiones recomienda declarar esta iniciativa privada como de interés público.

El señor Echaveguren intervino señalando que le parece inadecuado un proyecto emplazado en la Ruta 5 contemple tramos de calzada simple y otros de doble calzada, ya que genera el problema de definir cuándo se va a gatillar doble calzada y si la concesionaria se va a poder hacer cargo de su construcción. Continúa señalando que el que se pase de una calzada doble a una simple puede afectar además la seguridad de la vía, sobre todo considerando que se trata de una vía muy larga. Si eso fuese así, el diseño sería equivocado. Manifiesta que no le parece adecuado que coexistan tramos de doble calzada con otros de calzada simple en la Ruta 5; y, que ésta debiese ser siempre de doble calzada en forma homogénea por una cuestión política y estratégica. Por último, propone que se busque el nivel de inversión requerido para que se logre una rentabilidad mínima, que permita una vía de doble calzada en la totalidad del tramo a concesionar.

El señor Migual Angel Jara interviene señalando que se hizo el análisis al que alude el consejero Echaveguren, y que es posible concluir que si se quiere cobrar una tarifa estandarizada y se incrementa el número de kilómetros de vía de doble calzada, lo más probable es que el proyecto requiera subsidio.

El señor Juan José Romero pregunta cuál será la disposición a pagar por esa ruta a esos precios, a lo que el señor Andrés Lagos responde que no está señalado en la propuesta. En cuanto a las tarifas, esta sería de 29 pesos por km en verano, y 19 pesos por km en invierno, y acota que 30 pesos por km es el estándar de pago por autopistas interurbanas.

El señor Pedro Gazmuri señala que no es claro el criterio en que se basa el proponente para decir qué tramos debiesen ir con calzada doble o simple. Observa que el criterio no estaría dado por el flujo vehicular de los distintos tramos, ya la propuesta contempla que uno sea de calzada simple y el otro de doble calzada, siendo que los sectores 1 y 2 tienen el mismo TMDA.

Don Andrés Lagos aclara que no habría un criterio en relación a TMDA para seccionar el proyecto, sino que el proponente estudió los ingresos que es posible captar en base a una tarifa comparable a la de otras autopistas urbanas para definir cuánto se puede destinar a doble calzada.

El señor Juan José Romero intervino preguntando cuál es el valor agregado del proyecto que haga que esta iniciativa privada sea eventualmente premiada. Hace notar que en caso de tratarse de un simple mejoramiento de lo que ya existe, en particular cuando se refiere a la Ruta 5, cuya necesidad de mantención siempre debiera estar contemplada en los planes del Estado, no resulta evidente la existencia de un valor agregado tal que justifique premiar al particular. Éste plantea que en ausencia de la iniciativa privada, parece obvio que el Estado, en el corto o mediano plazo, debería llamar a licitación. Que se proponga una licitación que igual haría el Estado y que no reviste una especial sofisticación no justifica, a primera vista, la distorsión a la competencia que implica un premio o ventaja a una de las partes.

Ministerio de Obras Públicas

Gobierno de Chile

Don Luis Eduardo Bresciani señala que el proyecto no presenta mayores beneficios respecto a una inversión directa del Estado y que la única ventaja de corto plazo de la declaración de interés público de un proyecto como este, es que permitiría adelantar estudios y acelerar la materialización de este proyecto. Don Tomás Echaveguren acota también que la materialización del proyecto permitiría una ahorro en mantención a vialidad, y que eso debe mirarse como una externalidad positiva.

El consejero Echaveguren pregunta para qué velocidad estaría diseñada la calzada simple, a lo que se le responde que el proyecto no lo menciona. Entonces, el señor Echaveguren recalca que esta información es altamente relevante ya que si hay cambios de velocidad previstos, la transición entre un tipo de pista y otra será peligrosa, pudiéndose producirse accidentes.

El señor Miguel Ángel acota que está consciente de que el plazo propuesto para la concesión, de 35 años, puede resultar excesivo, pero que su definición también puede ser objeto de los estudios.

El señor Luis Eduardo Bresciani pregunta si el tramo en cuestión pasa por algún parque nacional o zona protegida, y que si fuese así el estándar de la construcción debiese adecuarse para adecuarse el impacto paisajístico.

El señor Juan José Romero observa que el proyecto contempla ingresos mínimos garantizados, y pregunta si no convendría, acaso, utilizar el método del menor valor presente de modo que el ajuste se realice por tiempo y no se genere un pasivo contingente. Don Miguel Ángel Jara explica que los ingresos mínimos garantizados son una garantía que entrega el Estado para cubrir riesgos de ingresos, como una forma de facilitar el financiamiento de este tipo de proyectos, que permita tener un porcentaje de deuda, es una opción por la cual la adjudicataria debe pagar si quiere optar por ello. Agrega que la estructuración financiera se desarrolla dependiendo de las características y riesgos asociados de cada proyecto y es materia de los estudios a realizar.

Tomás Echaveguren interviene señalando que se dificulta la tarea de decidir sobre el interés público de la iniciativa sin contar con el detalle de la evaluación social a nivel de perfil, de acuerdo a la metodología que utiliza el Ministerio de Desarrollo Social.

Tras una breve discusión, los consejeros acordaron que sería conveniente que Coordinación de Concesiones revise el plan estatal de inversiones para ese tramo en particular, el cual se encontraría a cargo de la Dirección de Vialidad, previo a dar por terminada la revisión de la presente iniciativa por parte del Consejo de Concesiones. Esto, dado que según cuál sean los trabajos realizados y a realizarse, podría no ser necesario concesionar esa vía en particular aún.

Sin otros temas que tratar, se pone fin a la sesión siendo las 18:10 horas.

Laurence Golborne
Presidente del Consejo de Concesiones
Ministro de Obras Públicas

Luis Eduardo Bresciani

Tomás Echaveguren

Rodrigo Castro

Juan José Romero

Pedro Gazmuri

Florencia Donoso
Secretario Abogado