

Acta Sesión Ordinaria Consejo de Concesiones.

22 de enero de 2019

A las 11:00 horas del día 22 de enero de 2019, en dependencias del Ministerio de Obras Públicas ubicado en calle Morandé N° 59, 6° piso, Santiago, se dio inicio a la presente sesión del Consejo de Concesiones (en adelante, el “Consejo”) con la asistencia de la señora María Soledad Arellano S., quien la presidió.

Asistieron también a la sesión del Consejo el señor Ministro de Obras Públicas don Juan Andrés Fontaine Talavera y los señores Juan Andrés Varas B., Iván Poduje C., Rodrigo Delgado S. y Tomás Flores J. (en conjunto, los “Consejeros”). Se encontraban en la sala, especialmente invitados, don Hugo Vera Vengoa, Director General de Concesiones, don Luis Felipe Elton, jefe de la División de Proyectos, don Javier Velásquez Mayorga y don Francisco López, Jefe de Gabinete del Ministro de Obras Públicas. Actuó como secretario abogado don Jorge Bofill García.

La señora Presidenta efectuó el correspondiente saludo protocolar, y luego, se pasó a revisar los siguientes temas:

1. Secretario Abogado del Consejo de Concesiones.

La señora Presidente informó al Consejo, que de conformidad a lo dispuesto en el artículo 101 del Decreto Supremo MOP N° 215 de 2010 que contiene el Reglamento de la Ley de Concesiones (en adelante, el “Reglamento”), el Ministerio de Obras Públicas ha puesto a disposición del Consejo de Concesiones al abogado Jorge Bofill García para efectos de que en lo sucesivo actúe como secretario abogado de este Consejo.

2. Temas de Funcionamiento del Consejo de Concesiones.

En relación al funcionamiento del Consejo, la señora Presidente propuso a los señores Consejeros que la sesión del consejo correspondiente al mes de febrero del año 2019 se llevase a cabo el día jueves 28 a las 16:00 horas.

A continuación, la señora Presidente propuso que de conformidad con el numeral 5° del artículo 101 del Reglamento, durante la celebración de las sesiones del Consejo, solo en casos excepcionales, se entienda que participan aquellos miembros comunicados simultánea y permanentemente por medio de teleconferencia.



3. Análisis de las siguientes Iniciativas Privadas.

(I) **Iniciativa Privada N°452. "PARK&RIDE".**

i) Antecedentes Generales.

Fecha de Postulación	: 21 de junio de 2018
Postulante	: Danobis SpA.
Inversión Estimada	: UF 4.966.500 (USD \$199 millones)
Área de Influencia	: Comunas de Quilicura, Conchalí, Huechuraba y Colina
Plazo de Concesión	: 35 años
Rentabilidad Social	: 22%
Rentabilidad Privada	: 14,3%
Tarifa	: Por estacionar por un periodo mayor a 9 horas, \$9 por minuto; por menos de 9 horas, \$20 por minutos; y, para aquellos usuarios abonados \$3 por minuto (Contrato de arrendamiento mensual).
Pagos del Estado	: No
Ingresos Mínimos Garantizados	: No solicitados
Subsidios	: No solicitados

ii) Descripción del Proyecto.

El proyecto consiste en la provisión de un estacionamiento en el terreno ubicado, inmediatamente, al oriente (cruzando la Autopista Los Libertadores) de donde se ubica la estación de Metro de la línea 3, Los Libertadores, en la comuna de Huechuraba (en adelante, el "Proyecto Park&Ride").

El objetivo es la construcción de un edificio de estacionamientos de 7 pisos con una capacidad de 6.000 estacionamientos, con el fin de incentivar el uso compartido del

automóvil particular y hacer uso del transporte público, en particular Metro. De esta manera, se pretende reducir los viajes en vehículos livianos que ingresan al anillo Américo Vespucio y hacer más eficiente el uso del transporte público, mediante una mayor utilización de la red de Metro.

La primera planta (piso 1) será una superficie dedicada al comercio y se utilizará para arriendo de locales comerciales.

iii) Justificación del Proyecto.

Se estima que el Proyecto Park&Ride es necesario porque permite extender la influencia del transporte público en el entorno de las localidades que se encuentran aledañas a la circunvalación Américo Vespucio, en su lado norte.

De esta manera, se espera que el transporte público, tanto el Metro como los buses, se conviertan en una alternativa concreta que permita a los usuarios del área de influencia contar con la posibilidad de un estacionamiento confiable para dejar sus automóviles en un lugar seguro y con tarifas razonables, de esa forma, aprovechar los beneficios de viajar en transporte público. Así, se lograría descongestionar las vías al sur de Américo Vespucio Norte, por un lado, y, por otro, reducir los tiempos de viaje de los usuarios.

iv) Beneficios

Los beneficios potenciales del Proyecto Park&Ride redundan en contar con una alternativa de estacionamiento confiable, bien localizada y con tarifas razonables en el área de influencia que incentiva la intermodalidad. Asimismo, se espera una reducción de los tiempos de viaje de los usuarios del área de influencia para acceder a la zona céntrica.

Por otro lado, el Proyecto Park&Ride potenciaría la intermodalidad entre transporte privado y público, lo que disminuirá la congestión vial y los tiempos de viaje. Adicionalmente, generará un espacio comercial, inexistente en la actualidad.

v) Servicio de la Concesión

El Proyecto contemplaría la construcción, en dos etapas, de un edificio de estacionamiento de 6 pisos de altura más un subterráneo. Dicha construcción sería mantenida por el concesionario por el período que dure la concesión (35 años).

Por su parte, los servicios que entregaría la concesión corresponderán al derecho de explotar comercialmente el edificio a través de dos actividades principales: (i) arriendo de estacionamiento para vehículos particulares, y (ii) arriendo de locales comerciales.

vi) Tarifas.

Las tarifas iniciales que contempladas en el Proyecto Park&Ride propuesto, son más bajas que la actualmente existente en el mercado. Esto, con el objeto de incentivar el uso del estacionamiento y el intercambio con Metro.

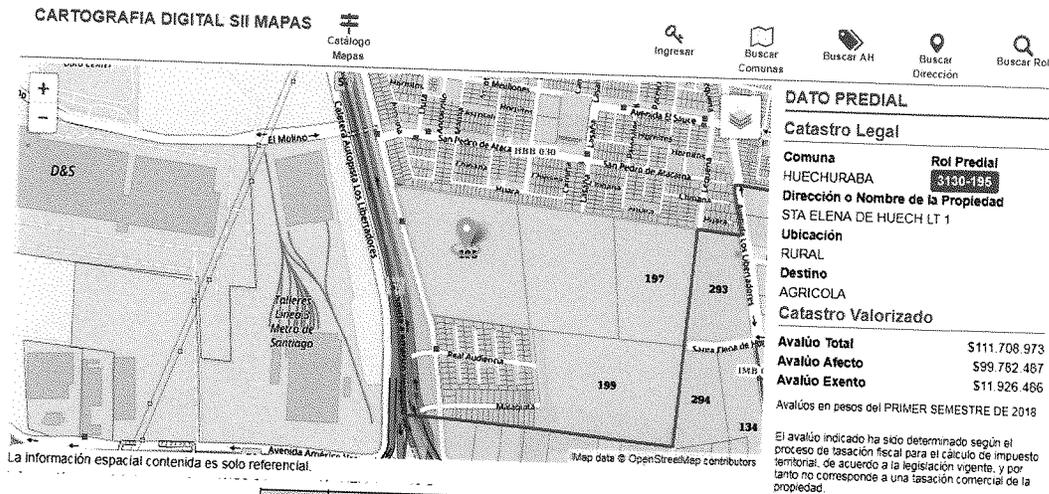
Más de 9 hrs	Menos de 9 hrs	Abonados
9 \$/min	20 \$/min	3 \$/min

*Tarifas para el primer año de la concesión, considerando un reajuste anual de 3%

Abonados: son aquellas personas que suscriben un contrato de arriendo mensual. El Proyecto Park&Ride, supone que el 20% del flujo de punta mañana estaría abonado.

vii) Expropiaciones.

El Proyecto Park&Ride se emplazaría en terrenos privados, por lo que, su evaluación considera para efectos de su eventual expropiación el valor comercial del suelo conforme al valor de mercado disponible. En base a la tasación fiscal del Servicio de Impuestos Internos, complementado con los valores disponibles en los distintos medios de compra de venta de terrenos y propiedades, se estableció un valor de 8UF/m² para sustentar el valor de expropiaciones, ya sea de terreno para edificio como para enlaces hacia la EIM Los Libertadores.



DATO PREDIAL
Catastro Legal

Comuna: HUECHURABA Rol Predial: 3130-196
Dirección o Nombre de la Propiedad: STA ELENA DE HUECH LT 1
Ubicación: RURAL
Destino: AGRICOLA
Catastro Valorizado

Avalúo Total: \$111.708.973
Avalúo Afecto: \$99.782.487
Avalúo Exento: \$11.926.466

Avalúos en pesos del PRIMER SEMESTRE DE 2019

El avalúo indicado ha sido determinado según el proceso de tasación fiscal para el cálculo de impuesto territorial, de acuerdo a la legislación vigente, y por tanto no corresponde a una tasación comercial de la propiedad.

Uso ¹⁾	Tipo propiedad (privada; pública, organismo que tutela)	Sup (m ²)	Tasación Preliminar (UF/m ²)	Valor Total (UF)
1	Privada (Expropiación para edificio)	30.000	8	240.000
1	Privada (Expropiación para enlaces)	2.000	8	16.000

viii) Inversión Presupuestada

El monto requería el Proyecto Park&Ride asciende a UF 4.966.500 y el plazo de la concesión se extendería por 35 años. Dicho monto se desglosa en las siguientes principales partidas:

Cuadro N°1: Desglose de Partidas

Ítem	Unid.	Costo de Inversión Unitario (UF)	Cantidad	Total UF
Limpieza y nivelación terreno	m2	2	30.000	60.000
Excavaciones	m3	4	81.000	324.000
Fundaciones	m2	7	13.500	94.500
Obra gruesa y terminaciones subterráneo	m2	19	27.000	513.000
Obra gruesa y terminaciones piso 1	m2	26	27.000	702.000
Obra gruesa y terminaciones piso 2, 3, 4, 5 y 6	m2	19	27.000	513.000
Techumbre	m2	6	27.000	162.000
Instalaciones sanitarias	gl	1	4.000	4.000

ix) Evaluación del Proyecto

La inversión privada estimada del proyecto asciende a UF 4.966.500 en un plazo de 35 años. En efecto, el desglose de la Evaluación Económica y Social se indican en los cuadros N°s 2 y 3 siguientes:

Cuadro N° 2: Evaluación Económica

Inversión Privada (UF)	4.966.500
Plazo Solicitado	35 años
TIR (%)	14,3%

VAN 10% (UF)	2.139.483
VAN 12% (UF)	926.980

Cuadro N° 3: Evaluación Social

Inversión Social (UF)	3.937.292
TIR (%)	22%
VAN 6% (UF)	8.132.370
VAN 12% (UF)	3.330.033

x) Opiniones Consultadas

Incumbentes	Fecha Consulta	Fecha respuesta
Señora Intendente Región Metropolitana.	14-08-2018	22-10-2018
Señora Ministra de Transportes y Telecomunicaciones.	14-08-2018	...
Señor Alcalde Municipalidad de Huechuraba.	14-08-2018	28-09-2018
Seremi Metropolitano de Vivienda y Urbanismo	14-08-2018	09-10-2018
Seremi Obras Públicas Región Metropolitana.	14-08-2018	26-09-2018
Señor Presidente de Metro Santiago S.A.	14-08-2018	01-10-2018
Señora Directora Nacional de Planeamiento.	14-08-2018	...
Señor Director Nacional de Vialidad.	14-08-2018	11-12-2018

- **Respuesta de la señora Intendente de la Región Metropolitana, de fecha 22 de octubre de 2018.**

“[...] debo aclarar que la iniciativa es de Interés Público para este Gobierno Regional Metropolitano de Santiago.”

“[...] en efecto, solicito considerar las siguientes observaciones en el formulario de la iniciativa”.

En su misiva, la señora Intendente solicitó:

- Identificar y considerar las iniciativas en desarrollo en la cuantificación de la demanda.
- Vincular la iniciativa con las políticas, planes o estrategias de la Región Metropolitana.
- Analizar la iniciativa con el PRMS vigente.
- Aclarar si el Proyecto considera ciclo de facilidades.
- Sugieren indicar el interés por parte del titular para que exista integración tarifaria con el sistema metropolitano y red de multisenadas existentes en el área de estudios.
- Integrar los principales impactos ambientales negativos declarados.

• **Respuesta del señor Alcalde de la Municipalidad de Huechuraba, de fecha 28 de septiembre de 2018.**

“[...] según las características específicas del territorio en el cual se pretende desarrollar el proyecto, así como algunos procesos importantes en materia de planificación urbana local en curso, es importante tener en consideración para el desarrollo del mismo, lo siguiente:

1) Características del proyecto.

2) Modificación N°7 al Plan Regulador Comunal de Huechuraba.

“El Plan Regulador de Huechuraba se encuentra en proceso de actualización, dado que se presentó la Modificación N°7 del actual instrumento de planificación a la Seremi de Vivienda y Urbanismo, en la cual se busca fijar alturas máximas prudentes de baja (11 metros o 4 pisos)...” “...en caso de que la iniciativa privada se declare de interés público, es relevante advertir que deberá acogerse a la normativa urbana vigente al momento de su presentación, considerando los criterios anteriormente indicados, eso es: una altura máxima de hasta 4 pisos y un antejardín de 10 metros.”

“... esta autoridad resalta el relevante impacto que este proyecto generará en el sector en que se emplaza, y considera que un edificio de 6 pisos de estacionamientos, con una capacidad para 6 mil autos, es incompatible con el entorno predominantemente residencial...”

1) Morfología urbana del sector.

2) Continuidad de espacio públicos consolidados. Parque Los Libertadores.

3) Conectividad de la vialidad interna de la comuna.

- 4) *Incentivo a la intermodalidad interna de la comuna.*
- 5) *Ingreso al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.*”

- **Respuesta del señor SEREMI Metropolitano de Vivienda y Urbanismo, de fecha 9 de octubre de 2018.**

“Por lo observado anteriormente, esta Secretaría considera que esta “iniciativa privada” no cumple con requisitos técnicos para constituirse en una iniciativa de interés público.”

- 1) *“El terreno considerado anteriormente para esta iniciativa no es rural como se señala en la propuesta, es un terreno urbano y regulado por el Plan Regulador Comunal de Huechuraba, instrumento que le establece afectación a utilidad pública por apertura vial de las calles Santa Elena de Huechuraba...”*
- 2) *“La iniciativa debe cumplir con las condiciones urbanísticas del PRC, por lo tanto requiere el Certificado de Información Previas entregado por la Dirección de Obra Municipal, sin embargo se puede adelantar que en un terreno de 30.000 m² donde el PRC permite el 50% de ocupación de suelo, vale decir aproximadamente 15.000 m², no es posible proponer una construcción que ocupa en planta 27.000m².”*
- 3) *“El terreno conforme al PRC tendría dos zonas con condiciones de altura...” “... Por lo tanto no cumpliría el artículo 2.1.21 de la OGUC.”*
- 4) *“El proyecto de un edificio de estacionamientos con locales comerciales en el primer piso constituye un equipamiento comercial privado con fines de lucro,...” “...por tanto no corresponde a lo que se entiende normalmente por una obras públicas que pase a ser propiedad del Estado una vez cumplido el plazo de explotación.”*

- **Respuesta del señor SEREMI Metropolitano de Obras Públicas, de fecha 26 de septiembre de 2018.**

“Se considera por una parte el aporte de esta iniciativa a la accesibilidad a la nueva estación de metro “Los Libertadores” y además ser una opción de ampliar la oferta de estacionamiento en un sector con alta demanda de los mismos.”

“Por lo tanto en atención a los puntos anteriores y a los antecedentes generales del proyecto, se considera que esta iniciativa privada resulta de interés público.”

- **Respuesta del señor Gerente General de Metro S.A., de fecha 1 de octubre de 2018.**

“[...] se establece la construcción de un túnel de uso peatonal, que conectará el estacionamiento en cuestión con la estación de Metro Línea 3 “Los Libertadores”. La principal observación por nuestra parte a este respecto, es que el diseño del túnel de conexión peatonal citado, no deberá generar efectos no deseados sobre la infraestructura de Metro existente en el lugar.”

“[...] se pide identificar todos los proyectos que se encuentren en estudio o ejecución por parte del Estado u otros organismos y que cumplan un rol complementario o competitivo al presupuesto de la iniciativa.”

- **Respuesta del señor Director Nacional de Vialidad, de fecha 11 de diciembre de 2018.**

“[...] en opinión de la Dirección de Vialidad, la idea del proyecto presentado sería de interés público.”

En el sentido se pronunciaron:

La División de Infraestructura de Vialidad: *“[...] es posible informar que desde el punto de vista de descongestionar y descontaminar la ciudad de Santiago, la Iniciativa privada indicada, a nuestro entender podría ser considerada de interés público.” “...el estudio de esta proposición debiera incluir la evaluación de los impactos que se podrían producir en la vialidad asociada, producto de la demanda vial originada por el proyecto.”*

El Director Regional de Vialidad Metropolitana R.M.S.: *“[...] se considera por una parte el aporte de esta iniciativa a la accesibilidad a la nueva estación de metro “Los Libertadores” y además ser una opción de ampliar la oferta de estacionamiento en un sector con alta demanda de los mismos.” “...se considera que esta iniciativa privada resulta de interés público.”*

- xi) Respuestas a las observaciones emitidas por el Consejo de Concesiones de fecha 27 de septiembre de 2018.

- **A través de la descripción de la IP, no es posible entender, si este edificio es parte de un sistema integrado formal, logístico y tarifario con el transporte público actual y/o futuro, de acuerdo con su denominación, o sólo se estaría en presencia de un nombre asignado a un proyecto de estacionamiento ubicado cercano a un sistema de transporte público.**

Ante la consulta llevada a cabo por el Consejo, el proponente declaró que le es relevante que el Proyecto forme parte de un proyecto integrado que lo potencie como tal y que a su vez, le permita inducir los beneficios esperados sobre la movilidad. En este sentido sostuvo, en primera instancia una integración física para que el acceso desde y hacia los estacionamientos y el servicio de metro y/o buses sea expedito.

El modelo de tarificación incluye una menor tarifa mientras más tiempo será usado el servicio, lo que a su vez incentiva el uso del Transantiago para quienes desean dejar su automóvil y trasbordar al transporte público hacia el sector atractor de viajes con motivo de

trabajo, que corresponde al centro y centro-oriente de la ciudad, considerado que el costo generalizado de transporte se reduce.

Se ahorra en tiempo de viaje (al evitarse la congestión del Centro / Centro – Oriente) y se ahorra en estacionamiento en el Centro / Centro – Oriente (ya que son significativamente más caros) y además operan en áreas congestionadas.

- **Se consideran dos enlaces y un paso superior dentro de las obras. No queda claro si dichos enlaces formarán parte del área de concesión, y si los costos operacionales y de mantención de dichas estructuras fueron consideradas en el modelo de concesión.**

El enlace desde y hacia la Ruta 57 (que contempla un puente y orejas en ambos extremos (o enlaces)) está considerado como parte de la Concesión, al igual que la infraestructura necesaria para conectar a los usuarios mediante un túnel peatonal con la estación de metro.

Los costos operacionales y de mantención del enlace y sus conexiones vehiculares y peatonales, corresponden a un porcentaje de entre un 10% y un 12% de los costos totales de operación y mantención, lo que permitiría concluir que su efecto no sería percibido en el análisis de sensibilidad mostrado en la presentación y por lo tanto, mucho menos los indicadores de rentabilidad social y privada.

- **Aclarar la necesidad de una conectividad peatonal expedita, dado que de acuerdo al plano, el cruce llegaría a las cocheras del metro, a una distancia aproximada de 500 metros de la entrada al metro, circunstancia que podría provocar el desincentivo de uso de esta solución.**

El Proyecto, cuenta con su infraestructura con un acceso directo para peatones, desde el estacionamiento a la estación de metro, a través de un túnel incorporado en los costos del mismo, con una longitud entre 35 a 40 metros, el cual incorpora elementos de apoyo al desplazamiento de las personas, tales como cintas transportadoras y ascensores.

- **No se identifican riesgos asociados a la iniciativa de otros proyectos que puedan ser competitivos, no obstante, en la actualidad si existen proyectos en estudio que podrían reducir la demanda potencial del proyecto Park & Ride, por ejemplo: Nudo Quilicura, Extensión de Línea 3 de Metro de Santiago hasta Quilicura, entre otros.**

Los proyectos mencionados constituyen oportunidades para el Proyecto, las cuales de hecho fueron contempladas al momento de la presentación. El Formulario de la presentación explica de qué manera la línea 3 del Metro ha sido tomada en consideración. Esto es, como un proyecto complementario.

Respecto al proyecto para el Nudo Quilicura, cabe señalar que el P&R busca capturar demanda que se ve impactada por la congestión en diversos puntos de la ciudad (no solo en el Nudo), especialmente en el Centro y en el Centro – Oriente de Santiago, lo cual sigue siendo válido a pesar de una solución real a la congestión del enlace entre la Ruta 5 Norte y Américo Vespucio.

- **Se requiere que los montos indicados por concepto de expropiaciones vengan acompañado de una tasación independiente que argumente el valor de éstas, para así poder determinar la rentabilidad del proyecto.**

El postulante considera que en una etapa de presentación de una Iniciativa Privada, resulta complejo y costoso contar con un informe de tasación formal. A modo de complemento, se tienen datos públicos a partir del Estudio de Ingeniería de Detalle del Nudo Quilicura, que reflejan datos más precisos respecto del valor de las expropiaciones en el sector. Dicho estudio, determinó el valor de los terrenos a través de la comparación de valores de ventas, ofertas y expropiaciones en el sector del proyecto.

- **Considerando que el proyecto es aledaño al contrato de concesión Santiago – Colina – Los Andes, se deberá contemplar la interacción con futuros proyectos de cambio de estándares a autopistas en esta zona.**

El Proyecto contempla un enlace desde la zona de estacionamientos al Metro que de acuerdo a los costos poseería un estándar compatible con un aumento de capacidad en la Ruta 57 Los Libertadores (por ejemplo para 3 pistas expresa por sentido y 2 locales unidireccionales)

- **El proyecto al no considerar una obra de infraestructura pública, requerirá de la obtención de permisos de edificación, recepción municipal, y al pago de los derechos correspondientes, los que deberán estar valorizados en los costos de construcción y considerados en los plazos de ejecución del proyecto.**

Los costos de los permisos, recepción y pago de derechos están incorporados en los Costos de Construcción. En todo caso son marginales respecto del mismo.

- **Se hace indispensable verificar si el proyecto se ajusta a los instrumentos de planificación territorial respectivos.**

El Proyecto deberá contar con toda la validación normativa requerida. En especial de los instrumentos de planificación territorial. En este sentido, la capacidad del mismo (número de estacionamientos) y sus aumentos en el tiempo, podrán lograrse a partir de un aumento de capacidad en altura o en expansión. En este último caso (expansión horizontal) el costo

adicional de inversión y expropiaciones estaría cubierto por el análisis de sensibilidad realizado ante un aumento del nivel de inversión. Todo lo anterior deberá afinarse en los estudios de Proposición.

xii) Deliberación del Consejo.

El Consejo debate acerca del rol del Estado para llevar a cabo el Proyecto Park&Ride, entendiendo que su rol principal radicaría en la expropiación del terreno en cuestión. Lo anterior, sin perjuicio que los señores miembros del Consejo han reconocido ampliamente que el concepto de “Park & Ride” fomenta la intermodalidad entre el transporte privado y el transporte público. El Proyecto Park&Ride en particular prevé una alta rentabilidad privada. Por tanto, la intervención del Estado mediante la expropiación podría implicar una ventaja indebida respecto de otros proyectos que privados pretendan llevar a cabo en dicho terreno.

Consecuencia de lo anterior, los señores Consejeros acuerdan solicitar un informe a la Dirección General de Concesiones que exponga sobre aquellos casos en que se han efectuado expropiaciones sobre terrenos privados no afectos a utilidad pública y, de qué forma se ha fundado la utilidad pública que justificó en cada caso dichas expropiaciones. Una vez realizada la investigación en cuestión, el Consejo se pronunciará respecto del interés público de la presente iniciativa.

(II) **Iniciativa Privada N° 458. “Nueva Ruta Logística”.**

i) Antecedentes Generales.

Fecha de Postulación	: 5 de noviembre de 2018
Postulante	: Danobis SpA.
Inversión Estimada	: UF 980.428 (USD \$41 millones)
Área de Influencia	: Abarca desde la Región del Libertador General Bernardo O'Higgins por el sur y la Región Metropolitana por el Norte, en el eje de la Ruta 5. Por parte de la Ruta 78, el área de influencia abarca hasta el puerto de San Antonio.
Plazo de Concesión	: 30 años
Rentabilidad Social	: 84%



Rentabilidad Privada : 15,9%

Tarifa : Vehículos livianos \$966; Buses de dos ejes \$1.726; camiones de dos ejes \$1.726 y para camiones de más de dos ejes \$3.072.

Ingresos Mínimos Garantizados : No solicitados

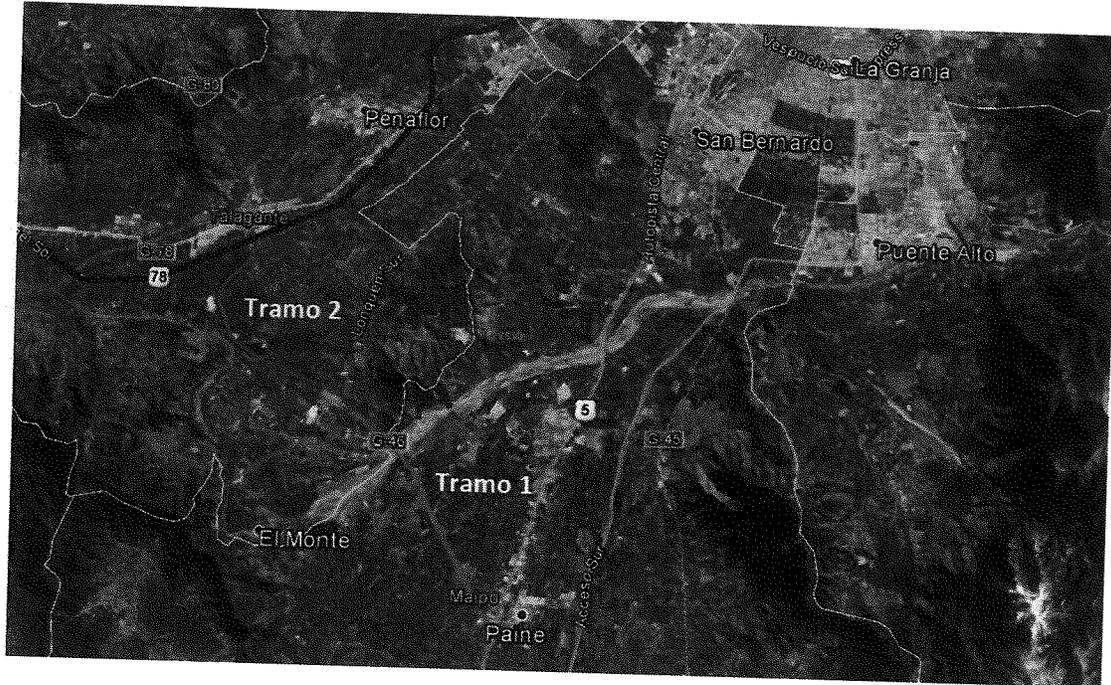
Subsidios : No solicitados

ii) Descripción del Proyecto.

El proyecto tiene como objeto la implementación de una ruta que permitiría interconectar la Ruta 78 con la Ruta 5, a la altura de Paine (en adelante, “Proyecto Nueva Ruta Logística”). De esta forma, la ruta que conectaría los servicios logísticos con el futuro Puerto de Gran Escala en San Antonio (en adelante, “PGE”).

El Proyecto Nueva Ruta Logística contempla una carretera de 26 kilómetros de extensión. Su trazado considera un camino desde Paine utilizando la actual Ruta G46 hasta el cruce Balmaceda (13 kilómetros, y que corresponde al tramo de color verde), la que continuaría por medio de 7 kilómetros nuevos de autopista hasta empalmar con la Ruta G40 y que permitirá llegar a la Ruta 78 en el enlace a Talagante (13 kilómetros, y que corresponde al tramo de color rojo). La ruta en su totalidad cumpliría con el estándar de doble calzada.

Lo anterior, permitiría que el transporte de carga rodoviario pudiese realizar bucles, desde la Ruta 5 Sur y desde San Antonio. Lo que permitiría una conectividad más eficiente entre estos pares origen-destino.



De esta forma la carga que proveniente desde el sur o San Antonio, no tendría que llegar a Santiago para dirigirse a su destino.

Del mismo modo, de concretarse la construcción de un Centro de Intercambio Modal en la zona de Talagante, la ruta permitiría conectar una serie de servicios logísticos que harían más eficiente la operación del futuro PGE, estableciéndose allí un lugar de acopio de la carga hacia el Puerto.

El Proyecto estima un Tránsito Medio Diario Anual (TMDA) por tipo de vehículo y año de concesión del flujo generado en la propia ruta de:

Año3				
Tramo	VehLiv	Bus2E	Cam2E	Cam+2E
Tramo 1	5.774	507	637	467
Tramo 2	12.240	518	719	634

Año10				
Tramo	VehLiv	Bus2E	Cam2E	Cam+2E
Tramo 1	6.765	592	714	559
Tramo 2	14.339	605	806	759

Año20				
Tramo	VehLiv	Bus2E	Cam2E	Cam+2E
Tramo 1	8.074	704	811	685
Tramo 2	17.115	720	915	929

Año30				
Tramo	VehLiv	Bus2E	Cam2E	Cam+2E
Tramo 1	9.325	811	900	807
Tramo 2	19.765	829	1.015	1.095

Un TMDA de la Ruta considerando flujo desviado desde la Ruta 5:

Año3				
Tramo	VehLiv	Bus2E	Cam2E	Cam+2E
Tramo 1	6.921	577	719	632
Tramo 2	13.387	588	800	799

Año10				
Tramo	VehLiv	Bus2E	Cam2E	Cam+2E
Tramo 1	7.992	668	809	750
Tramo 2	15.566	681	901	950

Año20				
Tramo	VehLiv	Bus2E	Cam2E	Cam+2E
Tramo 1	9.391	787	923	906
Tramo 2	18.432	803	1.027	1.150

Año30				
Tramo	VehLiv	Bus2E	Cam2E	Cam+2E
Tramo 1	10.720	901	1.027	1.057
Tramo 2	21.160	919	1.142	1.345

Y una tasa de crecimiento:

Período de Tiempo	Veh. Liv.	Bus 2 E	Cam 2E	Cam +2E
Año 1 a 10	0,023	0,022	0,016	0,026
Año 11 a 20	0,018	0,018	0,013	0,020
Año 21 en adelante	0,014	0,014	0,010	0,017

La estructura tarifaria para el primer año de operación, sería la siguiente:

Vehículos Livianos	Buses de 2 Ejes	Camiones de 2 Ejes	Camiones de más de 2 Ejes
\$966	\$1.726	\$1.726	\$3.072

El Proyecto Nueva Ruta Logística considera una estructura tarifaria similar a la de carreteras concesionadas de características similares, la Concesión Variante Melipilla y la Concesión Ruta Interportuaria Talcahuano – Penco.

iii) Justificación del Proyecto.

La construcción y futura operación del PGE, requerirá el incremento de la participación del ferrocarril en el mercado de los viajes de carga que se realicen en el hinterland del PGE. Esto, conforme se ha señalado en estudios realizados por Sectra (2016), hará necesario un centro de intercambio modal en la zona sur de Santiago.

En este contexto, la Ruta Logística propuesta permitiría conectar dos de las más importantes autopistas del país, por donde circula gran parte de la carga que se transfiere por los Puertos. De esta forma, se uniría el punto de acopio y despacho del PGE con el Puerto de San Antonio, potenciando al ferrocarril y reduciendo los costos de los transportistas de carga rodoviaria.

Del mismo modo, la carga que arribase desde el PGE al Centro de Intercambio Modal, podría ser retirada por transportistas de carga terrestre que utilicen la Ruta Logística, y desde allí, conecten con los destino del norte y sur del país.

iv) Beneficios:

En el caso de los usuarios de vehículos livianos y pesados que transitan por esta ruta actualmente, éstos se verían beneficiados en la reducción de los tiempos de viaje para acceder, tanto a Ruta 5, como a la Ruta 78.

En el caso de los vehículos livianos y transportistas de carga que actualmente llegan hasta Santiago, para conectar con Ruta 78 o Ruta 5, la existencia de esta nueva ruta les permitirá una conexión más directa entre ambas autopistas.

v) Inversión Presupuestada e Identificación de Partidas.

El monto requerido de inversión es de UF 980.428 en 30 años. Lo anterior conforme al siguiente calendario de inversión:

Item	Unid.	Precio Unitario (uf)	Cantidad	Total (uf)
Construcción Doble calzada con mediana, sobre trazado de camino existente.	km	16.457,69	19,02	313.025,26
Construcción Doble calzada con mediana, como camino nuevo.	km	20.572,11	6,61	135.981,47
Aumento a Doble calzada con berma y aceras peatonales en Puente La Puntilla, sobre río Maipo.	gl	-	gl	200.000,00
Enlace a Ruta 78, mejoramiento.	gl	-	gl	30.000,00
Pasarelas peatonales, nuevas.	un	15.000	4	60.000,00
Paraderos locomoción colectiva, nuevos.	un	200	8	1.600,00
Señalización, demarcación y seguridad vial.	gl	-	gl	25.636,94
Construcción de Plaza de Peaje.	un	1	14.733,94	14.733,94
Expropiaciones	Ha	5000	38,9	194.500

Descripción indicada en el Formulario de Presentación:

TIPO DE OBRA ⁽¹⁾	MONTO ANUAL (UF)			
	Año 0	Año 1	Año 2	TOTAL
Construcción Doble calzada con mediana, sobre trazado de camino existente.	84.775,84	228.249,42		313.025
Construcción Doble calzada con mediana, como camino nuevo.	135.981,47			135.984
Aumento a Doble calzada con berma y aceras peatonales en Puente La Puntilla, sobre río Maipo.		200.000,00		200.000
Enlace a Ruta 78, mejoramiento.	30.000,00			30.000
Pasarelas peatonales, nuevas.	30.000,00	30.000,00		60.000
Paraderos locomoción colectiva, nuevos.	800,00	800,00		1.600
Señalización, demarcación y seguridad vial.	12.818,47	12.818,47		25.636
Construcción de Plaza de Peaje.	14.733,94			14.733
Expropiaciones	128.800	70.650		199.450
Total				980.428

vi) Evaluación del Proyecto

La inversión privada estimada del proyecto ascendería a UF 980.428 en un plazo de 30 años. En efecto, el desglose de la Evaluación Económica y Social se indican en los cuadros N°s 1 y 2 siguientes:

vii) Cuadro N° 3: Evaluación Económica

Inversión Privada (UF)	980.428
Plazo Solicitado	30 años
TIR (%)	15,9%
VAN 10%	863.291
VAN 12%	471.876

viii)

ix) Cuadro N° 4: Evaluación Social

Inversión Social (UF)	777.254
TIR (%)	84%
VAN 6%	22.829.323
VAN 12%	13.096.495

x) Deliberación del Consejo.

Luego de un análisis individual y general realizado por los Consejeros, se llegó a la conclusión que, en atención a que en la actualidad se están llevando a cabo dos proyectos que cumplen las funciones pretendidas por esta iniciativa, a saber el proyecto Ruta 66 Camino de la Fruta y el Orbital Sur a Santiago, la demanda de viajes contemplada ya estaría satisfecha. En este sentido y del análisis de los antecedentes presentados, no es claro que el proyecto propuesto sea preferible a aquellos en comento.

III. Acuerdos de la Sesión del Consejo.

1. El Consejo aprobó la propuesta de la señora Presidente en cuanto a que la sesión correspondiente al mes de febrero del año 2019, se lleve a cabo el día jueves 28 a las 16:00 horas.

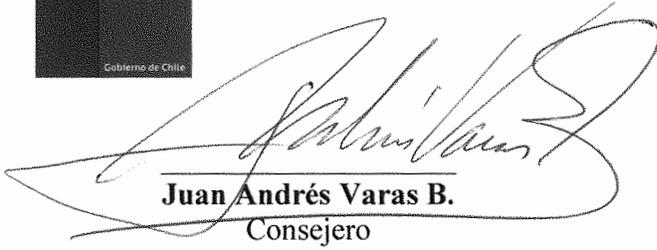
2. El Consejo aprobó la propuesta que de conformidad con el numeral 5° del artículo 101 del Reglamento, durante la celebración de las sesiones del Consejo, solo en casos excepcionales, se entienda que participan aquellos miembros comunicados simultánea y permanentemente por medio de teleconferencia.
3. Iniciativa Privada N°452. "Park&Ride". El Consejo de Concesiones, por unanimidad de sus integrantes presentes, declaró pendiente la toma de una decisión respecto de la iniciativa privada. Lo anterior, a la espera de informe que emita el Secretario Abogado y la Dirección General de Concesiones respecto de los criterios utilizados por el Consejo para justificar la actuación del Estado en casos análogos al presentado.
4. El Consejo a su vez aprobó la decisión de enviar oficio al Ministerio de Vivienda y Urbanismo, en la que inste a dicha cartera para que reserve terrenos de propiedad fiscal para que en el futuro sean destinados a estacionamientos disuasivos, tipo Park & Ride.
5. El Consejo aprobó solicitar a la Dirección General de Concesiones, elaborar un manual de iniciativas privadas, que establezca los lineamientos base para la correcta evaluación de Iniciativas Privadas y del Interés Público que éstas puedan tener para los efectos de la Ley de Concesiones Públicas y su Reglamento.
6. Iniciativa Privada N°458. "Nueva Ruta Logística". El Consejo de Concesiones, por unanimidad de sus integrantes presentes, acordó no declarar de interés público la iniciativa privada y, por ende, rechazarla.

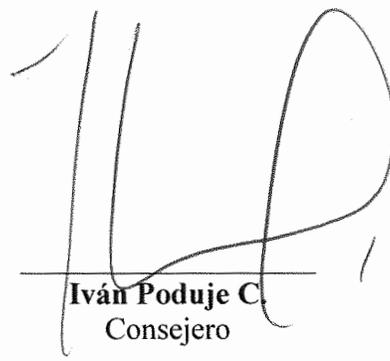
Sin tener otro tema que tratar, se puso fin a la sesión a las 12:15 horas.

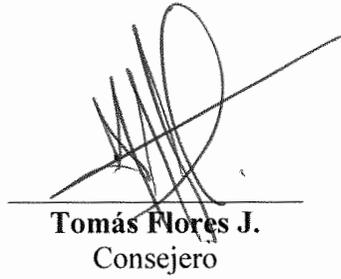

M. Soledad Arellano S.
Presidente del Consejo de Concesiones
Consejera


Juan Andrés Fontaine T.
Ministro de Obras Públicas
Consejero

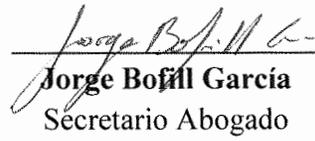



Juan Andrés Varas B.
Consejero


Iván Poduje C.
Consejero


Tomás Flores J.
Consejero


Rodrigo Delgadillo S.
Consejero


Jorge Bofill García
Secretario Abogado