

Consejo de Concesiones**Acta Sesión Ordinaria 16 de septiembre de 2015**

A las 15:30 horas del 16 de septiembre de 2015, en las oficinas del Ministerio de Obras Públicas ubicadas en calle Morandé N° 59, piso 6 piso, Santiago, se dio inicio a la sesión ordinaria del Consejo de Concesiones con la asistencia del señor Juan Manuel Sánchez Medioli, Ministro de Obras Públicas Subrogante, quien presidió la sesión. Asistieron también los consejeros don Juan Andrés Varas Braun, doña Sonia Tschorne Berestesky, don Aldo González Tissinetti y don Iván Poduje Capdeville. Se encuentran en sala especialmente invitados don Eduardo Abedrapo Bustos, Coordinador General de Concesiones, don Rodrigo Urzúa Alvarez, Jefe de División de Proyectos de la Coordinación de Concesiones, don Javier Velásquez Mayorga, Asesor de la División de Proyectos de la Coordinación de Concesiones, don Nicolás Petersen de Peña y Alvaro Henríquez Aguirre, ambos de la Coordinación de Concesiones, y don Héctor Soto Peralta, Asesor del Gabinete del Ministro. Actúa como secretaria abogada doña Andrea Rojas Olivares.

En la sesión se trataron los siguientes temas:

- Presentación Avance de Obras de Mejoramiento Vespucio Sur a cargo de la División de Explotación.
- Somete a consideración la Presentación de la Iniciativa Privada N°423 "Proyecto Orbital Sur Santiago".

El Ministro (S) saluda a los presentes y da la palabra a Rodrigo Urzúa, quien señala que se expondrán los dos temas a tratar en tabla; el primero, sobre Vespucio Sur solicitado en la sesión anterior del Consejo por el Ministro Alberto Undurraga, que lo presentará Nicolás Petersen, y el segundo, una iniciativa privada que será presentado por Javier Velázquez.

1.- Estado de Avance Obras de Mejoramiento Vespucio Sur.

Expone Nicolás Petersen, señalando que Hacienda está reacio a comprometer recursos si ello implica la obligación necesaria de hacer la totalidad de las obras (es decir, las tres fases), ello porque las obras que hoy no se están contratando implican una fuerte inyección de recursos sobre todo por los procesos expropiatorios que conllevan.

-Iván Poduje pregunta si lo que Hacienda está haciendo es no aprobar los recursos para las fases 1 y 2 porque la fase 3 está pendiente.

- Nicolás señala que la primera fase es liviana y rápida, mientras que las otras son bastante más caras, sobre todo la tercera por las expropiaciones necesarias, que significa 120 ó 125 familias en un par de metros, por ello Hacienda quiere estar seguro que hoy la inversión es solamente por estas obras de la fase 1 y después conversar sobre las otras.

- Iván Poduje, reitera su preocupación, el por qué Hacienda está aplicando esa lógica.

- Nicolás, señala que es porque al iniciar las obras por parte del MOP existiría la obligación de realizar el proyecto en forma integral, por eso se ha consultado al SEA en el sentido que estas obras de la fase 1 no obligan a financiar el resto en forma inmediata.

- Iván Poduje, acota que esta discusión ya se sostuvo en una sesión anterior y lo que iba a ver Concesiones era la opción de incorporar obras de la fase 2 a la 1, porque las obras de la 1 son muy mínimas, y así solamente tener 2 fases, dejando las obras más complejas para una fase 3 futura.

- Nicolás señala que no se pudo llegar a eso, pero sí se adelantaron los TDR de la fase 2, al menos en un grupo de obras de impacto y buena recepción en la gente, por ejemplo, Sector Espejo, el atraveso de Santa Rosa, lo que dice relación con la Estación Macul. Se les explica a los consejeros que el incorporar o adelantar obras de la fase 2 hoy implicaba una serie de negociaciones con la empresa que atrasarían el acto administrativo en cuestión.

- Iván Poduje, sostiene que ya se había discutido esto y el propio Ministro había dicho que ello no implicaba un retraso significativo y que si había problemas con Hacienda, él se iba a comunicar para que se resolviera.

- El Ministro (S) expone que independiente que se hayan empaquetado obras de la fase 2 en la 1, sí hay que valorar que se ha ido avanzando en los TDR de obras de la fase 2.

-Iván Poduje señala que el acuerdo anterior fue que, como las obras de la fase 1 eran muy menores, era conveniente adelantar y empaquetar las obras más significativas de la fase 2 que tienen un mayor impacto social.

- Nicolás sostiene que se está realizando ya un proceso de comunicación y difusión conforme se vayan a iniciar las obras.

- El Ministro (S) consulta sobre la fecha en que se remitió el oficio al SEA, y Nicolás responde que hace casi un mes y medio y que no se ha recibido respuesta. El Ministro (S) consulta si Dipres está poniendo como condición la respuesta del SEA. Nicolás señala que se debe ir a DIPRES con una minuta muy clara que diga que esta inversión no condiciona las siguientes, eso es lo que quieren escuchar, ya que todas las obras estarían costando 5 ó 7 millones de UF, por eso piden el paso previo por el SEA.

- Sonia Tschorne plantea que es el momento para estudiar un plan B, y recuerda que se planteó en su oportunidad por Iván unir la fase 1 y la 2, y dejar la 3 como fase 2, pero independiente, esto como estrategia, ya que si Hacienda espera al SEA y éste va

a hacer exigible el total de las mitigaciones y compensaciones, aunque no debería ser porque son fases diversas, no se sabe qué se puede hacer.

- Juan Andrés Varas pregunta ¿qué va a decir ahora el SEA si ya se pronunció?.

- Iván Poduje señala que todo esto le parece impresentable, porque además ha pasado mucho tiempo y las obras deberían haber comenzado ya.

- Nicolás explica que lo que más ha tardado es el proceso de construcción de la resolución de contratación de las obras porque las negociaciones con el concesionario no han sido fáciles.

- Juan Andrés Varas, señala que para Hacienda al parecer no significa nada que este proyecto sea una deuda social y ambiental.

- Eduardo Abedrapo señala que en conversaciones con Dipres han logrado al menos incorporar muchas obras menores que son del orden de las 450 mil UF, pero sobre el resto no se ha podido llegar a acuerdo, porque cualquier UF adicional se sale del marco presupuestario para estos años y no se puede dejar comprometido el presupuesto del próximo gobierno.

- Juan Andrés Varas, sintetiza entonces que Hacienda se puso firme y no hay posibilidades de adelantar obras más allá de las 450 mil UF.

- Iván Poduje, pregunta si esto corresponde a la fase 1 y si es solamente pintura. Nicolás, le responde que sí, más rejas, árboles, plazas e iluminación de calles locales. Iván señala que es bueno entonces señalar que las obras más significativas que resuelven problemas de la gente no se van a hacer en este gobierno y avisarles a los alcaldes que no se van a hacer.

- El Ministro (S) señala que estamos pasando por un momento económico difícil y de ajuste, por lo que hay que entender ese contexto.

- Iván Poduje pregunta si es posible sacar parte del presupuesto que se acaba de aprobar para Transantiago y traspasarlo a estas obras, ya que también se contemplan acá obras que dicen relación con infraestructura del Transantiago.

- Aldo González, señala que la idea de esta sesión era que ponerse al tanto del estado de avance de las obras, pero hay cuestiones que escapan del ámbito de acción del Consejo, cómo las asignaciones presupuestarias.

- El Ministro (S) señala que lo más sano sería esperar a que esté definido el presupuesto para el próximo año, y así para el próximo Consejo tener esto más despejado con más certeza, porque las intenciones están para que este proyecto se haga.

- Nicolás continúa señalando que lo que falta por hacer es terminar de construir la resolución de contratación con la concesionaria, cuestión que se espera tener listo a mediados de octubre, pues el proceso de negociación no ha sido fácil, luego hay un período de 30 días de aprobación de Hacienda, luego un período de 15 días para firma de los documentos por parte de DGOP y Ministro MOP y Hacienda, y posteriormente

un plazo de 45 días para el inicio de las obras, lo que llevaría a comenzar las obras a mediados de enero del 2016.

Luego, para la fase 2 ya están los TDR para cuatro obras, que son: zonas Espejo, pasarelas, área metro Macul (zona botada de preocupación de 3 alcaldes) y vereda Nor Oriente de Santa Rosa.

-Iván Poduje pregunta por qué las obras en la rotonda Pérez Zujovic que son más complejas se pueden hacer y éstas son tan complicadas de realizar, la única diferencia pareciera ser que es el ingreso de la comuna solamente.

- Nicolás, explica que hace 4 años se firmó la obra Santiago Centro Oriente y lo que se está haciendo hoy es el resultado de hace 4 años, pero acá las obras de Vespucio Sur todavía no se contratan.

- Eduardo Abedrapo señala que es verdad esta diferencia y la pregunta es ¿por qué, en su momento, si el Estado tenía recursos priorizó la zona oriente y no esta zona carenciada?, ¿por qué se postergó?, tal vez porque se visualizó una zona de desarrollo de parte de los incumbentes que tienden a visualizarlo más.

- Juan Andrés Varas, señala que por eso es la impotencia o frustración, porque pese a todos los esfuerzos, incluidas las gestiones del Ministro, no se pueda cumplir una cuestión de justicia social básica.

- Eduardo Abedrapo, expone que así son las decisiones del Estado que en un momento se tomaron.

- Ministro (S) señala que hay que entender también que este año ha habido al menos 7 eventos que han requerido recursos extraordinarios no contemplados que van consumiendo el presupuesto, que finalmente se obtienen vía reasignación y no de fondos nuevos, y los compromisos aprietan. "Todos estamos de acuerdo que estas obras dan más rédito que cualquier otra, pero hay un programa comprometido por cumplir y no cabe todo". Insiste en que si bien esta noticia del presupuesto para estas obras es una mala noticia, la pelea no está cerrada aún.

- Iván Poduje señala que el problema de esto es que está en la zona sur y la gente no está tomándose los caminos porque tiene que trabajar.

- El Ministro (S) señala que respecto a Santiago efectivamente está mal distribuida la torta, pero si se ve a nivel país los parlamentarios reclamarían hasta cuando se sigue favoreciendo a Santiago.

- Juan Andrés Varas, señala que todo se resume en hacer el punto y manifestar la impotencia.

- Nicolás continúa señalando que para el resto de las obras de la fase 2 faltan TDR, y la fase 3 es la más crítica, puesto que hay que hacer los TDR, luego todas las obras requieren ingresar al SEA, una a una, todas están sujetas a expropiación y su impacto es mucho mayor a lo que podemos prever hoy. Hoy solamente podemos contratar como estudios los 4 señalados anteriormente, es decir, zonas Espejo, pasarelas, área metro Macul y vereda Nor Oriente de Santa Rosa, ya que las obras de la fase 1

implican 418 mil UF y tenemos 450 mil UF, por lo que ese delta lo vamos a destinar a esos estudios.

- Sonia Tschorne, señala entonces que hay un avance, y Nicolás señala que sí, pero que puede ser muy difícil incorporarlo en el contrato con la concesionaria, porque este sería un punto más a incorporar en las negociaciones.

- Iván Poduje señala que, entonces, no se van a realizar esos estudios y hay que sincerar que estamos en la misma discusión de la sesión pasada en que se trató este tema.

- Sonia Tschorne pregunta cuánto cuestan las 3 fases enteras, y Nicolás señala como 7 millones de UF y Eduardo Abedrapo señala que son las 450 mil UF actuales más 8 millones de UF adicionales.

- Iván Poduje pregunta si se podría en el futuro adelantar algunas obras sobre todo aquellas que tienen impacto en los usuarios del Transantiago a fin de disminuir la congestión que se genera en ciertos sectores, y así adelantar algunas obras.

- El Ministro (S) consulta si es posible tomar alguna sugerencia de Iván para adelantar o cambiar obras. Se le explica al Ministro (S) que es muy difícil ya que no se pueden adelantar obras de la fase 2 a la 1, y los estudios que se quieren realizar de la fase 2, implican una nueva negociación con la empresa, a fin de incluirlos en el proceso de negociación en curso.

- Nicolás señala que la fase 3, que incluye 41 obras, es la más compleja de todas, no se cuenta con los TDR para la contratación de anteproyectos, estudios de ingeniería y diseño; todas las obras requieren su ingreso al SEA, y previamente se requiere de un anteproyecto que permita visualizar los impactos que dicha obra tendrá en particular con las expropiaciones, a fin de validar la procedencia de dichas obras o de otras obras mitigatorias que las reemplacen, incluso el SEA puede decir que no.

- Luego, se explica que firmada la resolución de contratación de las obras (fase 1) se debe suscribir un convenio ad-referéndum en que se define cómo se pagarán los montos acordados en la resolución, cuestión que tarda 1 año más menos, el que, posteriormente, se aprueba por decreto supremo que sanciona a su vez la resolución de contratación, para su posterior envío a toma de razón de Contraloría.

- Sonia Tschorne, señala que solamente queda esperar como se resuelve la discusión de la ley de presupuestos en el parlamento y tal vez hacer un último ejercicio de poder adelantar obra, lo menos complicado, no para este año, pero adelantar algo.

Se incorpora por algunos minutos el Ministro Alberto Undurraga, quien da las excusas por su ausencia y se le pone al tanto del tema tratado. El Ministro pregunta si ya las obras están en proceso y se le explica que no, que se está negociando con Hacienda y con la Concesionaria la resolución de contratación, cuestión que ha sido muy difícil. El Ministro pregunta si se puede hacer algo para apurar todo esto y por qué ha resultado tan difícil con la Concesionaria. Nicolás le explica el proceso y le señala que además esto se trata de obras menores, de obras de 450 mil UF.

Iván Poduje, le hace presente al Ministro el PERO que está poniendo Hacienda en el sentido de no querer financiar las obras de la etapa 1, por temor a dejar amarradas la fase 2 y 3, pudiendo atrasarse aún más las negociaciones con la concesionaria por esto. El Ministro le dice que no, que eso lo de por descontado.

También se le hace presente al Ministro que se está a la espera de la respuesta del SEA, en el sentido que el financiamiento de las obras de la fase 1 condiciona las fases 2 y 3. Se le explica que la RCA es del año 2010 y en ella se establece que este año deberían estarse iniciando las obras.

El Ministro pregunta porqué resulta tan expedito el proceso con Costanera y acá en estas obras no, por tanto, señala que no se cerrará Santiago Oriente sino se cierra esto; el Ministro comenta que el 14 de enero de este año con Costanera se había acordado que el 5 de febrero de 2015 se iba a tener una propuesta de cómo hacer las 163 obras y al día de hoy no se ha movido una pala, por tanto, no se entiende cuáles son los problemas. Nicolás explica que lo difícil ha sido llevar las negociaciones a un papel, como esto es una contratación directa la concesionaria está tremendamente temerosa hasta de las multas ambientales, y el documento con las negociaciones va y vuelve 20 veces. El Ministro señala que hablará con el concesionario para cerrar esto, de lo contrario, no se cerrará nada más con dicha concesionaria. Nicolás explica que el problema también debe estar en que las obras son tan pequeñas y el trabajo es demasiado, versus a otras obras que son grandes, pero el trabajo es chico.

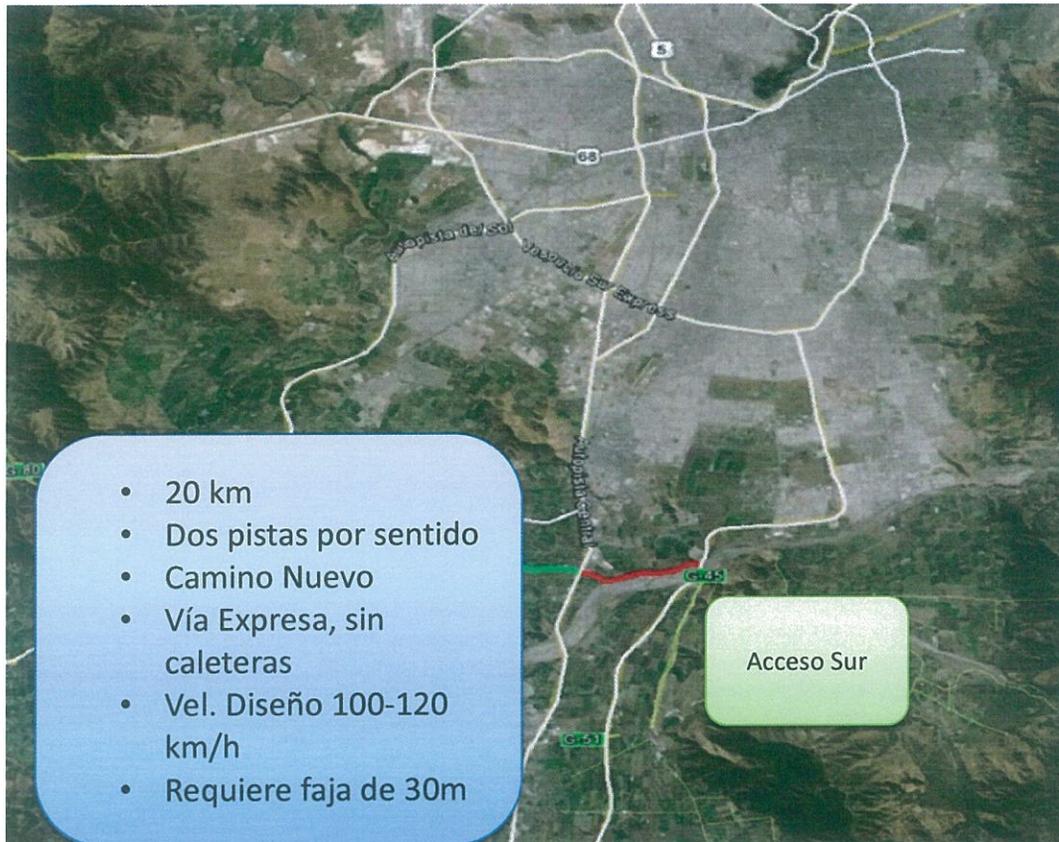
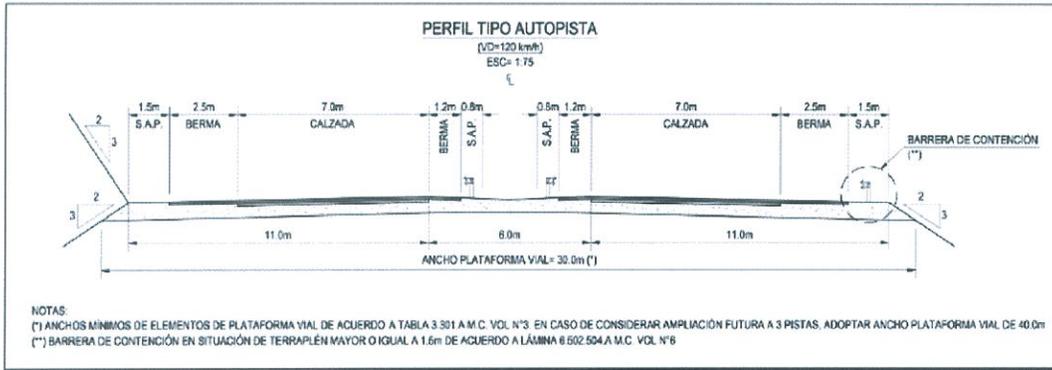
Se finaliza la exposición de Nicolás Petersen y se pasa al segundo tema en tabla.

2. Presentación de la Iniciativa Privada N°423 “Proyecto Orbital Sur Santiago”.

Expone Javier Velásquez, quien hace la siguiente presentación:

Fecha de Presentación	30 de diciembre de 2014
Postulante	Conectividad urbana SPA
Inversión Estimada	UF 2,173,498 (USD 92 MM)
Región	Región Metropolitana
Área de Influencia	Sector Sur de la región (Peñaflor, Calera de Tango, San Bernardo, Puente Alto, La Pintana)
Plazo estimado de la Concesión	30 años
Rentabilidad Social	9,6% (perfil)
Ingresos de la Concesión	\$50 por Km. Reajuste real 1,5%
IMG	Sí (no especifica monto)
Subsidio	NO

El proyecto se emplazaría en la Zona Sur de la Región Metropolitana, conectando la Ruta 78 (Camino a Melipilla), el Camino a Lonquén, la Ruta 5 y el Acceso Sur a Santiago.





- **Justificación: Alternativa al Camino Calera de Tango**
 - ✓ Presenta elevado Flujo Vehicular y Fricción lateral por actividades comerciales.
 - ✓ Funcionalmente conecta viajes de la costa con el sur de Santiago
 - ✓ Estructuralmente bidireccional de baja capacidad
- **Justificación: Entregaría conectividad con Acceso Sur a Santiago como una nueva vía de acceso a sur y sur-oriente.**
- **Elementos a ser desarrollados en etapa de proposición (observaciones de Concesiones):**
 - ✓ El proyecto considera una faja de 37 - 40 m, la que parece insuficiente, recomendándose una faja de 60 m.
 - ✓ No se considera caleteras, argumentando que vialidad local corresponde a Camino Calera de Tango.
 - ✓ Los costos de construcción del proyecto pueden estar subestimados (ya que está a nivel de ideas solamente).
 - ✓ Los antecedentes ambientales y territoriales presentados son poco detallados.

Análisis Financiero a Nivel de Perfil y Estructura Tarifaria:

Tarifa	Monto	Unidad
Peaje	\$50	\$/km

Análisis de Rutas Comparables

- Nogales-Puchuncaví : \$44,28/km
- Red Vial Litoral Central : \$66,37/km
- Acceso Nororiente : \$67,60/km

Análisis de Reajuste

Sin reajuste real se requeriría una tarifa inicial de \$59/km

- No se solicita subsidio.
- Considera reajuste real de 1,5% al año.

	Ev. Privada	Ev. Social
Inversión (UF)	2.173.498	1.723.150
Plazo Solicitado	30 Años	30 Años
TIR (%)	7,6%	9,6%

Análisis del Proyecto: *Demandas por tramo (tarifa \$50 por km)(esto es diario)*

Año	Tramo	TMDA Total
2015	Autopista del Sol – Camino a Lonquén	3.993
2015	Camino a Lonquén - Ruta 5 sur poniente	2.574
2015	Ruta 5 sur poniente - Ruta 5 sur oriente	5.963

2015	Ruta 5 sur oriente – Acceso Sur	10.497
	Promedio	5.757
2020	Autopista del Sol – Camino a Lonquén	5.684
2020	Camino a Lonquén - Ruta 5 sur poniente	5.824
2020	Ruta 5 sur poniente - Ruta 5 sur oriente	8.177
2020	Ruta 5 sur oriente – Acceso Sur	12.387
	Promedio	8.018

Opiniones Consultadas: *Recomienda Declarar de Interés Público*

- **Intendencia Metropolitana:** Manifiesta interés público en el proyecto ya que permite una conectividad entre las autopistas Acceso Sur – Ruta 5 y Autopista del Sol (Ruta 78), obteniéndose beneficios por descongestión en otras vías de la ciudad.
- **SEREMI MOP RM:** Si bien proyecto comparte espacio físico con proyecto de DV Costanera del Maipo, al aunar y potenciar ambas propuestas se consolidaría las ideas fuerza del desarrollo de la infraestructura y la planificación de esta Región
- **Dirección de Planeamiento:** Existe interés público dada la necesidad de generar una nueva alternativa a aquellos viajes provenientes del litoral central y las comunas de Melipilla, Peñaflor, Talagante y que tienen como destino al Acceso Sur de Santiago, toda vez que la vía actualmente utilizada se encuentra congestionada y con bajas posibilidades de ser ampliada a segundas calzadas.
- **Dirección de Vialidad:** Si bien proyecto comparte espacio físico con proyecto de DV Costanera del Maipo, al aunar y potenciar ambas propuestas se consolidaría las ideas fuerza del desarrollo de la infraestructura y la planificación de esta Región.
- **SECTRA:** Si bien la iniciativa es interesante, con los antecedentes presentados no es posible tomar una decisión.

Análisis y Recomendación:

- La ruta planteada concita interés en las instituciones consultadas.

- Se trata de una ruta con alternativa no tarifada.
- No hay posibilidades de ampliación de Camino Calera de Tango.
- Este proyecto puede conformar el primer tramo de una eventual circunvalación externa a Santiago.
- Presenta TMDA y rentabilidades razonables a nivel de perfil.
- Las dudas que se plantean en cuanto de faja, costos e impactos ambientales y territoriales deben ser abordadas en detalle en la Etapa de Proposición.
- Es posible ampliar su funcionalidad extendiendo el trazado hasta Av. Balmaceda en Peñaflor (Recomendación Intendencia Metropolitana).

Se solicita al consejo la **Declaración de Interés Público** para proceder a la fase de Proposición.

Se intercambian opiniones entre los Consejeros y se señala lo siguiente:

- Iván Poduje, señala que tiene interés público por su importancia y relevancia, es un tramo interesante y comparte las observaciones de Concesiones.
- Aldo González, apoya la iniciativa, señalando que le gustan los proyectos nuevos, y es interesante dar salida a una zona que presenta problemas de conectividad, permitiendo que la gente opte.

El Consejero señala que sería interesante discutir y poner en tabla los criterios de IMG porque es un traspaso de riesgo al Estado; Eduardo Abedrapo comparte la preocupación por los IMG y su revisión. Sonia Tschorne también comparte la idea de dedicar un tiempo del Consejo a revisar los criterios de IMG y Rodrigo Urzúa plantea que tal vez sería bueno ver el tema IMG y el ITC juntos.

- Juan Andrés Varas, respecto de la iniciativa presentada comparte lo ya expuesto antes y está de acuerdo.
- Sonia Tschorne se manifiesta a favor.

Sin otro tema que tratar, se pone fin a la sesión siendo las 17.45 horas.



Juan Manuel Sánchez Medioli
Ministro de Obras Públicas (S)
Presidente Consejo de Concesiones



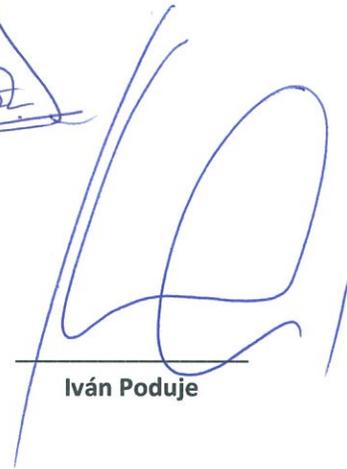
Juan Andrés Varas



Aldo González



Sonia Tschorne



Iván Poduje



Andrea Rojas
Secretaria Abogada