

Consejo de Concesiones**Acta Sesión Ordinaria N°1**

A las 14.00 horas del 19 de julio de 2010, en dependencias del Ministerio de Obras Públicas ubicadas en calle Morandé N°59, 6° piso, Santiago, se dio inicio a la Primera Sesión Extraordinaria del Consejo de Concesiones con la asistencia del señor Ministro de Obras Públicas don Hernán de Solminihac, 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 Jorge Alé, Director General de Obras Públicas, don Mauricio Gatica, Coordinador General de Concesiones, don Mario Tala, Jefe de División de Proyectos y Desarrollo de la Coordinación de Concesiones. Actuó como secretario abogado don Maximiliano Wild.

1. Cuenta sobre presentación de Programa de Concesiones.

El señor Ministro de Obras Públicas agradece a los señores consejeros la aceptación de la invitación para integrarse al Consejo de Concesiones que en este momento da inicio a sus funciones. Acto seguido, señala que la Coordinación de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas mantiene proyectos en carpeta, para el período comprendido entre la presente fecha y el año 2014, por la cantidad MMUS\$8.000.

Expone el señor Ministro, que se ha hecho una priorización de la cartera de proyectos, considerando principalmente su grado de madurez, su rentabilidad social y el menor requerimiento de subsidio.

El programa de concesiones contempla inversiones durante el año 2010 por la cantidad de MMUSD\$523 (además de proyectos actualmente en proceso de licitación por la cantidad de MMUS\$1.062), en tanto que para el año 2011 se contempla licitar proyectos por MMUS\$1.890, para el año 2012 por MMUS\$1.441, para el año 2013 por MMUS\$2.324, más el programa de Hospitales que contempla licitaciones por la cantidad de MMUS\$1.338, el programa penitenciario que contempla inversiones por MMUS\$245 y las concesiones vinculadas al Transantiago, en el que se contemplan concesiones por MMUS\$248. A lo anterior debe agregársele proyectos de mejoras en las concesiones actualmente en explotación.

El señor Ministro se refiere particularmente a los motivos que llevaron a tomar la decisión de postergar la licitación del Aeródromo de Tongoy. Señala que entre otros factores la determinación se debió a que la concesión actualmente vigente en el Aerodromo La Florida de La Serena, finaliza en febrero de 2013. Un proceso de licitación para el aeropuerto de Tongoy podría tomar aproximadamente tres años y medio, corriéndose el riesgo que, si se decide por una licitación de un terminal totalmente nuevo, el proceso de licitación no esté finalizado a tiempo, a lo que se suma el hecho que el aeródromo actualmente en uso, puede extender su vida útil si se efectúan las obras adecuadas y considerado el cambio de tecnología en los aviones que hacen uso de la pista. Lo anterior, se suma al alto costo, ascendente a USMM\$50, y el subsidio del orden del 86% que requiere la alternativa de Tongoy, lo que se debe a que la licitación en este caso, incluye la pista. El consejero señor Gazmuri pregunta a qué se deben tiempos de licitación tan extensos, a lo que el señor de Solminihac responde que se debe a que el diseño del proyecto debe comenzar a desarrollarse recién una vez asignada la propuesta.

Detallado el programa de concesiones, el señor Ministro solicita al señor Coordinador General de Concesiones que tome la palabra para dar cuenta de la tabla del presente Consejo de Concesiones.

2. Exposición relativa a proyectos en tabla.

i) Aeropuerto El Loa de Calama.

El señor Coordinador General de Concesiones invita a la sala al señor Jefe de Proyecto don Juan Andrés Vásquez.

Don Mauricio Gatica expone que el actual Terminal de Pasajeros del Aeropuerto El Loa de Calama se encuentra bajo el régimen de concesión de obra pública desde 1998. La concesión termina, tras la última modificación efectuada al contrato, el 12 abril de 2011, por lo que se trata de una relicitación. La concesión actualmente vigente fue objeto de una prórroga, y es importante tener presente que por la zona que sirve, es difícil cerrar el aeropuerto para llevar a cabo las obras que se pretenden.

El consejero señor Castro pregunta cuál es el nivel de sustitución que existe con el aeropuerto de Antofagasta, a lo que don Mario Tala responde que efectivamente ambos funcionan como sistema y se complementan, sirviendo especialmente a la industria minera de la zona del norte grande.

El señor Coordinador General de Concesiones señala que, un efecto que se trate de una relicitación es que se simplifica la creación del modelo, ya que hay mayor certeza sobre los ingresos comerciales, que en este caso en particular tienen una tendencia positiva.

El proyecto objeto de la nueva concesión consiste principalmente en la construcción de un nuevo edificio terminal de pasajeros (8.100 m²), la remodelación y habilitación del edificio terminal existente (2.200 m²) para labores de la DGAC, una nueva Torre de Control, ampliación de plataforma de estacionamiento de aviones y otras instalaciones de apoyo necesarias para el adecuado funcionamiento del aeropuerto (nueva Planta de Tratamiento de Aguas Servidas, Subestaciones Eléctricas, etc.).

Actualmente el proceso de licitación de la nueva concesión se encuentra en curso y se tiene programado recibir ofertas durante el segundo semestre de 2010, de manera de poder contar con una nueva concesión antes de la fecha de término de la actual antes señalada.

Durante el período comprendido entre 1995 y 2008 el aeropuerto ha registrado un aumento sostenido de la demanda, alcanzando una cifra cercana a los 450.000 pasajeros totales en 2008, con un crecimiento promedio durante los últimos 10 años sobre el 10%. Sin bien no se indica, para el año 2009 se mantuvo la tendencia de crecimiento histórico del último período.

El consejero señor Castro pregunta si afectaría el servicio si la tasa de crecimiento es mayor a la proyectada, a lo que el señor Coordinador General de Concesiones responde que en ese caso se considera que el aumento en metros cuadrados construidos vaya vinculado al tráfico de pasajeros.

El señor Presidente del Consejo de Concesiones manifiesta que en este caso se trata de la licitación sólo del edificio de pasajeros y sus servicios, en tanto que las obras vinculadas a la pista está en estudio en el Ministerio de Obras Públicas.

El señor Gatica señala que la concesión vigente nos entrega información valiosa de la evolución de la explotación de los servicios. Ésta indica que, desde que partió la explotación de la concesión, las cifras por este concepto han aumentado en más de ocho veces, llegando a un monto cercano a las UF 17.000 el año 2008.

Desde el punto de vista del modelo de negocio, las Bases de Licitación aprobadas por el Ministerio de Hacienda y Dirección General de Aeronáutica Civil, son las siguientes:

La inversión estimada para el proyecto por concesión "Aeropuerto El Loa de Calama" es de UF 880.000.

Además del costo de las inversiones, la sociedad concesionaria tendrá la obligación de asumir los costos asociados a la operación y conservación de las obras dentro del Área de Concesión por todo el plazo de duración de la concesión.

La duración máxima de la concesión es de ciento ochenta meses (quince años) contados desde el inicio del plazo de concesión. Sin perjuicio de lo anterior, la concesión se extinguirá el mes en que el Valor Presente de los Ingresos, por concepto de Pasajeros Embarcados, sea mayor o igual que los Ingresos Totales de la Concesión (ITC) solicitados por el Licitante Adjudicatario en su Oferta Económica. El monto máximo de ITC al que puede aspirar el licitante es de UF 743.000.

El consejero señor Romero pregunta si el plazo máximo de duración de la concesión permite proporcionar holgura suficiente para hacer frente a la eventualidad de que el Valor Presente de los Ingresos se obtenga con posterioridad a la estimación inicial. La pregunta anterior –agrega el consejero señor Romero– puede justificarse debido a que, bajo el sistema aludido, el plazo de duración pasa a ser una válvula de ajuste importante del contrato y, por lo tanto, el establecimiento de un plazo máximo debe fijarse de modo que no restrinja en demasía dicha posibilidad de ajuste. El señor Gatica, junto con confirmar la procedencia del razonamiento anterior, manifiesta que sí existe holgura suficiente, esto es, una equivalente a tres años contados desde la fecha en que se estima inicialmente que la concesión debiese estar concluida.

A continuación, el señor Gatica informa que la tarifa por Pasajero Embarcado dispuesta por la DGAC para esta concesión es de \$5.100, en moneda al 31 de diciembre de 2008. Adicionalmente, y con el objeto de aportar al financiamiento de las obras que son necesarias para la materialización del proyecto, la DGAC pagará a la Sociedad Concesionaria, por concepto de subsidio fijo a la construcción, ocho cuotas anuales, iguales y sucesivas, por un monto máximo de UF 82.000 cada una.

El esquema de licitación en este caso, consiste en que el licitante deberá definir en su oferta económica el valor de las variables de licitación, de acuerdo a los siguientes tramos de licitación:

Tramo ITC: No considera subsidio y se compite por el menor valor de Ingresos Totales que postule obtener el licitante.

Tramo Subsidio: En que el valor de ITC queda fijo en el monto máximo establecido en las Bases de Licitación, y se compite por el menor valor de subsidio requerido por el licitante.

La oferta, técnicamente aceptable, que ofrezca el menor valor en el tramo ITC, será la oferta ganadora. En caso que no exista oferta en el primer tramo, ganará la oferta, técnicamente aceptable, que oferte el menor subsidio en el tramo de subsidio. En caso de empate, se adjudicará a la oferta que haya obtenido la mejor nota en la evaluación de las ofertas técnicas.

El consejero señor Romero pregunta en qué forma se ha tomado la experiencia de licitaciones anteriores para efecto del diseño de licitaciones. Agrega que tanto en el pasado, como ahora, a veces ha habido críticas, citando, como ejemplo reciente, la licitación del Puerto Terrestre de Los Andes. Sobre el caso recién aludido, don Juan Andrés Vásquez expone que la situación de los aeropuertos puede considerarse diferente a la de un puerto seco, y corresponde a un modelo de negocio más desarrollado. Lo anterior se refleja, por ejemplo, en la inclusión de un plazo variable de la concesión, en vez de un plazo fijo.

En otro orden de cosas, el consejero señor Romero manifiesta que, durante el transcurso de una concesión, podría existir la posibilidad de ejecutar negocios no considerados en las bases de licitación y que fueran convenientes al interés público y privado. Dado lo anterior, el consejero señor Romero consulta si el modelo incorpora los espacios de flexibilidad para aprovechar tales circunstancias, a lo que el señor Vásquez responde que el modelo contempla determinados servicios según la experiencia recogida, pero que nuevos servicios deben ser propuestos por el concesionario. El consejero señor Bresciani pregunta si debe limitarse los negocios al área del edificio o se podrían ampliar a otros terrenos que formen parte de la concesión, a lo que el señor Vásquez responde que los negocios pueden limitarse al área de concesión.

El consejero señor Castro pregunta por la estructura de financiamiento proyectada, respondiendo el señor Coordinador General de Concesiones que se estima una estructura compuesta en un 75% de deuda y un 25% de aportes de capital.

El consejero señor Romero señala que no ha tenido conocimiento de antecedentes, tales como la evaluación social de Mideplan. Se señala, por parte del señor Coordinador General de Concesiones que estos antecedentes están a disposición de los señores consejeros a su requerimiento, no obstante se les hará llegar para futuras reuniones. El sistema de evaluación de Mideplan puede ser evaluado y corregido en el futuro.

El consejero señor Echaveguren consulta respecto de la posibilidad existente de proponer modificaciones a las Bases de Licitación, a lo que el señor Ministro de Obras Públicas señala que no obstante lo avanzado de estos proyectos, las bases pueden aún ser modificadas si los señores consejeros lo estiman necesario. En todo caso lo anterior es una potestad del Ministerio, por lo que se analizaría el mérito de la propuesta respectiva.

Terminada la presentación del proyecto, el señor Coordinador General de Concesiones agradece la presencia del señor Vásquez, quien hace abandono de la sala.

ii) La Serena – Vallenar.

Expuso el Coordinador General de Concesiones quién al efecto invitó a la sala al señor Jefe de Proyecto don José Sánchez.

El señor Coordinador General de Concesiones expone, señalando que el proyecto corresponde a una Iniciativa Pública. El tramo correspondiente a la IV Región se inicia en el km 473,5 de la Ruta 5, antes del puente Fiscal y termina en el km 559 (límite regional), con una longitud de 86 km, y el tramo de la III Región se inicia en el km 559 y termina en el km 660, con una extensión de 101 km.

Para graficar la situación actual de la ruta se muestran láminas que exhiben bermas deterioradas, sectores con pendientes fuertes y cruces vehiculares a nivel. Se muestra la estadística de accidentes en el tramo completo, donde destacan la alta tasa de accidentabilidad del sector urbano de la Serena, problemática que será resuelta por este proyecto.

El señor Coordinador General de Concesiones detalla las principales obras del proyecto: 187 km de doble calzada incluyendo todas las cuestas que existen entre La Serena y Vallenar; 12 enlaces a desnivel; áreas de descanso y estacionamientos; servicio de atención de emergencias; pasarelas peatonales; mediana segregada; retornos a nivel; servicio de grúa; teléfonos SOS; otros. El consejero señor Gazmuri consulta sobre el nivel de seguridad que se aplica en el diseño, en concreto, qué estándar internacional se utiliza. El señor Ministro de Obras Públicas señala que el proyecto no responde al nivel más altos de las autopistas de países desarrollados, en los cuales las vías están totalmente segregadas. Por lo tanto se construye según el Manual de Carreteras vigente. El consejero señor Bresciani, expresa que la topografía de la zona es compleja, y que en la zona dificulta un trazado alternativo. Relacionado con ello, pregunta si se tuvo especial consideración de la topografía del terreno para la ubicación de las plazas de peaje, a lo que el señor Sánchez señala que esta sí fue considerada.

El señor Coordinador General de Concesiones señala, respecto del modelo del negocio, que la inversión del proyecto asciende a UF 7.780.000 y el esquema de licitación tiene dos tramos: Tramo A, el que no considera subsidio y se compite por el menor valor de ingresos totales que postule obtener el Licitante (ITC), cuyo monto máximo es de UF 10.000.000; y ,Tramo B, en que el valor de ITC queda fijo en el monto establecido en las Bases de Licitación, y se compite por el menor valor de subsidio requerido por el licitante.

Respecto del plazo máximo de concesión, este es de 420 meses, pudiendo ser menor si se cumple el ITC ofertado antes del plazo final.

En cuanto a los ingresos de la concesión, el señor Coordinador General de Concesiones señala que están dados por: a) Aporte del Gobierno Regional de Coquimbo, mediante un Convenio de Programación firmado el diecinueve de Noviembre de 2007. Aporte Regional de un monto máximo de ocho cuotas de UF 110.000 c/u a partir del año 2011. El consejero señor Brescciani consulta respecto de la certeza de contar con estos fondos, particularmente en lo que dice relación con la aprobación del Ministerio de Hacienda, a lo que el señor Jefe de Proyecto señala que estos aportes se efectúan de acuerdo a un convenio vigente, en el cual Hacienda retiene del presupuesto regional los fondo comprometidos para estos efectos, por lo que no ha habido problemas a este respecto.

b) Aporte del Gobierno Regional de Atacama. Convenio de Programación firmado el veintiocho de Noviembre de 2007. Aporte Regional de un monto máximo de cinco cuotas de UF 83.000 c/u a partir del año 2011, UF 214.000 año 2016 y de UF 176.000 año 2017.

c) Subsidio del MOP a través de cuotas anuales a partir de la puesta en servicio de la obra de ocho cuotas anuales de UF 595.000 y una última cuota de UF 272.000.

d) Cobro de tarifas a los usuarios: se ubican dos plazas de peajes (una en la IV y otra en la III Región) con un valor en c/u de ellas de \$2.000 a valor actual para los vehículos livianos.

El proyecto considera IMG (ingresos mínimos garantizados), correspondientes a veintidós cuotas que van desde UF 181.488 a UF 698.495, que representan un porcentaje de los ingresos esperados del proyecto. El consejero señor Romero plantea la importancia de tener un sistema de control o información sobre los ingresos efectivos que se reciben por concepto de peajes que no dependa, exclusivamente, de aquellos datos entregados por la concesionaria sujeta a fiscalización. Sobre el

particular, el señor Gatica comenta que dicha información es entregada por la concesionaria a la Inspección Fiscal, organismo encargado de auditar la información. Además, el MOP cuenta con contadores automáticos de tráfico que son instalados en las vías.

Finalmente se señalan las fechas importantes del proceso en licitación, las que son:

- a) Publicación Llamado a Licitación: Septiembre 2009.
- b) Recepción y Apertura de Ofertas Técnicas: 29 Septiembre 2010.
- c) Apertura Oferta Económica: 22 Octubre 2010.
- d) Inicio plazo de la Concesión: 1er Semestre 2011.
- e) Término estimado Etapa Construcción Tramo La Serena – Límite Regional: primer semestre 2014.
- f) Término estimado Etapa Construcción Tramo Límite Regional – Vallenar: segundo semestre 2013.

El consejero señor Castro consulta la rentabilidad social determinada por Mideplan, a lo que es señor Gatica responde que ésta es de cuatro VAN. Agrega que si bien dicha rentabilidad es inferior a la rentabilidad mínima habitual correspondiente al 6%, existen antecedentes para estimar que existe una subvaloración. El consejero señor Romero consulta si la evaluación costo-beneficio realizada valora como beneficio esperado las vidas humanas que se salvarán debido a la reducción en la tasa de accidentes del tránsito que se espera ocurra con el mejoramiento de una carretera actualmente peligrosa en muchos de sus tramos. El señor Gatica manifiesta que no y que, precisamente, eso constituye uno de los antecedentes para concluir que la rentabilidad social determinada el año anterior para este proyecto presenta algunas distorsiones. El Consejo, por unanimidad, acordó recomendar la necesidad de un mejoramiento en las evaluaciones de rentabilidad social.

Terminada la presentación del proyecto, el señor Coordinador General de Concesiones agradece la presencia del señor Sánchez, quien hace abandono de la sala.

iii) Alternativas de acceso a Iquique.

Expuso el Coordinador General de Concesiones acompañado por la señora Jefa de Proyecto doña Marlene Pérez, quien para estos efectos es especialmente invitada a ingresar a la sala.

El señor Mauricio Gatica señala que el proyecto corresponde a una iniciativa privada cuyo proponente es la empresa Belfi S.A. & Steer Davies Gleave. Esta iniciativa fue declarada de interés público el 28 de diciembre de 2006. Para la Ruta A-1, el proyecto contempla la ampliación a doble calzada y una serie de obras, entre las cuales se encuentra una variante al aeródromo Diego Arcena, que le posibilitará asegurar el espacio para la ampliación de las instalaciones del Aeropuerto. Además, el proyecto considera otra variante en el sector de Los Verdes, cuyo objetivo principal es alejar la ruta del mar, para evitar la abrasión marina.

El consejero señor Bresciani señala que Ministerio de Vivienda y Urbanismo y el Gobierno Regional tendría contemplado la ampliación de la zona urbana hacia el sur por la Ruta A-1, lo que modifica el uso de esta vía. La señora Pérez señala que actualmente no se encuentran vigentes los Instrumentos de Planificación Territorial, por lo que el proyecto se desarrolla, hasta el momento, en área rural. También se acota, que el proyecto fue diseñado intentando, en la medida de lo posible, no inferir con los futuros desarrollos urbanos y que los contratos de concesión contemplan la posibilidad de solicitud de obras por parte de terceros, en caso que se requieran nuevas conectividades.

Para la Ruta A-16, el proyecto contempla la ampliación a doble calzada y una serie de obras, entre las cuales se encuentra una variante en el sector de Humberstone. Para diseñar esta variante fue necesario modificar los límites de Humberstone, mediante Decreto, para que el proyecto no quede inserto en dicha área.

El consejero señor Romero consulta respecto de la política del MOP relativa a temas ambientales, ya que –según entiende- la práctica habitual general ha consistido en ingresar los proyectos al Sistema de Impacto Ambiental por la vía de un Estudio de Impacto Ambiental. La señora Pérez señala que el proyecto no requiere ingresar al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, no obstante se ingresó una Declaración de Impacto Ambiental respecto de los 5 km correspondientes a la variante Humberstone.

Continúa el señor Coordinador General de Concesiones, señalando que también el proyecto contempla obras en el sector de Alto Hospicio, las cuales consisten en un primer tramo de 2,8 km de Regularización del perfil (Tramo km 34 – km 36,8), un segundo tramo de 2,6 km en trinchera, con construcción de cuatro pasos desnivelados en doble calzada (Tramo km 36,8 – km 39,4) y un tercer tramo de 7,6 km con medidas de seguridad adicionales (Tramo km 39,4 – 47,00).

La inversión del proyecto es de UF 5.000.000, de la cual sólo UF 30.000 corresponden a expropiaciones, debido a que la mayoría de los terrenos corresponden a áreas fiscales, que serán redestinadas por Bienes Nacionales. La demanda del proyecto corresponde en la actualidad (año base 2007) a 3.334 veh/día en el caso de la Ruta A-1 y a 4.176 veh/día en el caso de la Ruta A-16. Señala que dicha demanda corresponde al sector donde se ubicarán las plazas de peaje.

En lo referente a la variable de licitación, el señor Gatica señala que se licitaría por menor tarifa, por lo cual dicho concepto para ambas rutas puede variar entre \$1.950 y \$2.180. La tarifa de la Ruta A-1 corresponde a un 40% y la tarifa de la Ruta A-16 a un 60% de los montos señalados.

En cuanto a los subsidios, el proyecto contempla subsidios correspondientes a ocho cuotas de UF 433.000, de las cuales UF 130.000 corresponden a aportes del GORE y UF 303.000 a aportes del MOP. Los montos anteriores se encuentran comprometidos a través de un Convenio de Programación con el Gobierno Regional de Tarapacá. El consejero señor Bresciani manifiesta que para ser una iniciativa privada el subsidio comprometido es alto, en tanto que los tráficos son bajos, lo que implica reducir los recursos regionales destinados a otras necesidades.

Continúa el señor Coordinador General de Concesiones, exponiendo que el proyecto considera Ingresos Mínimos Garantizados (IMG) correspondientes a veinte cuotas que van desde UF 275.088 a UF 408.283, las que representan un porcentaje de los ingresos esperados del proyecto. El consejero señor Castro consulta si hay espacio para flexibilizar el IMG, para aumentar el número de interesados en el tramo uno. A lo anterior, la señora Jefe de proyecto señala que los IMG pueden ser rechazados por los interesados, en caso que obtengan financiamiento sin hacer uso de ellos.

El proyecto contempla tres tramos de licitación; i) Tramo ITC: No considera subsidio y se compite por el menor valor de Ingresos Totales de la Concesión, que postule obtener el Licitante (máximo de UF 5.100.000). Este tramo considera una Tarifa Base Máxima de \$1.950. ii) Tramo Subsidio: El valor de ITC queda fijo en el monto máximo establecido en las Bases de Licitación (UF 5.100.000), y se compite por el menor valor de subsidio requerido por el licitante (máximo ocho cuotas de UF 433.000). Considera una Tarifa Base Máxima de \$1.950. iii) Tramo Tarifa Base Máxima: El valor de ITC queda fijo en el monto máximo establecido en las Bases de Licitación (UF 5.100.000), el subsidio es el

máximo (ocho cuotas de UF 433.000) y se compite por el menor de la Tarifa Base Máxima (mayor a \$1950 y menor igual a \$2.180).

El señor Ministro de Obras Públicas pregunta por el número de interesados en el proyecto, respondiendo la señora Pérez que catorce empresas adquirieron las bases. El consejero señor Romero pregunta por la resolución que declara el proyecto como de interés público. Se señala que esta tuvo en consideración la evaluación social del proyecto, que es del 15%, además de consultas a los Seremis y al Gobierno Regional. Continúa el consejero señor Romero exponiendo que en el futuro podrían levantarse criterios más objetivos para las declaraciones de interés público. Señala que ello también podría hacerse con las precalificaciones, de forma de tener certeza de cuándo proceden las precalificaciones y cuándo no.

Terminada la presentación del proyecto, el señor Coordinador General de Concesiones agradece la presencia de la señora Marlene Pérez, quien hace abandono de la sala.

iv) Concepción – Cabrero.

Expuso el Coordinador General de Concesiones quien para efectos de la siguiente presentación invita a ingresar a la sala al señor Jefe de Proyecto don Rodrigo Garín.

En primer lugar, el Sr. Coordinador de Concesiones de Obras Públicas, indica que el proyecto corresponde a una iniciativa privada ubicada en la Región del Biobío, cuyo proponente es la empresa Sacyr Concesiones Chile S.A. La proposición fue aprobada con fecha 23 de Diciembre de 2009, y su inversión estimada es de UF 8.400.000.

Posteriormente, el Sr. Coordinador de Concesiones de Obras Públicas da cuenta del territorio intercomunal que abarca el proyecto, las vías existentes consideradas por éste, su estado actual, y las principales obras para cada tramo considerado en el proyecto.

A continuación se exponen los principales aspectos del modelo de negocio y tratamiento de riesgos, indicándose que el esquema de licitación establecido en las Bases de Licitación, consiste en que el licitante deberá definir en su oferta económica el valor de las variables de licitación, de acuerdo a los siguientes tramos de licitación:

- i) Tramo ITC: No considera subsidio y se compite por el menor valor de ingresos totales que postule obtener el licitante.
- ii) Tramo Subsidio: En que el valor de ITC queda fijo en el monto máximo establecido en las Bases de Licitación, y se compite por el menor valor de subsidio requerido por el licitante.

Así la oferta técnicamente aceptable que ofrezca el menor valor en el tramo ITC sería la oferta ganadora. En caso que no exista oferta en el primer tramo, ganaría la oferta técnicamente aceptable, que oferte el menor subsidio en el tramo de subsidio. En caso de empate, se adjudicaría a la oferta que haya obtenido la mejor nota en la evaluación de las ofertas técnicas.

En lo referente al plazo de la concesión, el señor Coordinador General de Concesiones señala que la duración máxima de la concesión se fija en cuatrocientos veinte meses contados desde el inicio del plazo de concesión. Sin perjuicio de lo anterior, la concesión se extinguiría el mes en que el valor presente de los ingresos sea mayor o igual que los ingresos totales de la concesión (ITC) solicitados

por el licitante o grupo licitante adjudicatario en su oferta económica, calculado según lo dispuesto en las Bases de Licitación de la concesión.

El proyecto cuenta con Informe favorable de Mideplan. En efecto, el Estudio de Evaluación Social fue enviado a Mideplan durante el mes de enero de 2009, obteniéndose el informe favorable de Mideplan con fecha 11 de Marzo de 2009. La TIR social alcanza algo más del 10%.

Señala además que respecto de este proyecto hay un estudio de impacto ambiental presentado, pero no se encuentra aún aprobado. En este caso se hizo un esquema por tramos para asegurar los resultados del EIA. Así, si se deben hacer obras por hasta UF50.000, esa diferencia de tramo la solventaría el licitante. Sobre UF50.000 y hasta UF250.000 la financiaría el MOP, y, para aquello que supere esta última cifra, se concederían plazos de pagos. El Señor Ministro consulta sobre posibles plazos de aprobación del EIA, a lo que el señor Gatica responde que estos proyectos tienen plazos de aprobación de aproximadamente un año.

El señor Gatica expone que los ingresos fundamentales del proyecto, se obtienen a través de diferentes fuentes, las que pueden ser:

a) Cobro de Peajes. En este caso las tarifas consideradas para autos y camionetas en las plazas de peaje troncal de este proyecto corresponden a aproximadamente 30 \$/Km para el Tramo Ruta 5 – Concepción, y 10 \$/Km para la Ruta O-97-N. Se considera además un incremento real de éstas en un 1% anual a partir del segundo año de explotación durante los primeros veinte años de concesión. Para el Peaje Lateral Agua de la Gloria, esta tarifa es fija, equivale a \$1.100 (pesos de fecha 31 de diciembre de 2009) y no considera incremento real adicional al IPC.

En los peajes Troncales se considera cobrar tres y cinco veces la tarifa para autos y camionetas, a los Camiones Simples y Camiones Pesados, respectivamente.

b) Subsidio. Los ingresos de la concesión se obtendrán a través del cobro directo de peajes a los usuarios y aportes del Estado vía subsidio, financiado enteramente por el MOP, en un máximo de doce cuotas de UF 261.000. Es importante mencionar, que el pago de estas cuotas se efectuará sólo si se encuentra autorizada la Puesta en Servicio Provisoria de la Totalidad de las Obras y son parte de la oferta económica.

El proyecto considera Ingresos Mínimos Garantizados por el Estado, por los primeros veintidós años de explotación, que van desde las UF 577.674 al UF 1.031.664.

El consejero señor Echaveguren consulta los motivos por los cuales el proyecto llega a Cholguán y no a Yungay, a lo que el señor Jefe de Proyecto señala que según los estudios de tráfico no se sostendría extender la concesión hasta Yungay.

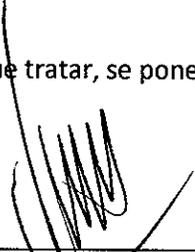
Terminada la presentación del proyecto, el señor Coordinador General de Concesiones agradece la presencia de la señora Rodrigo Garín, quien hace abandono de la sala.

Con lo anterior se da por finalizada la presentación de los proyectos.

Analizados los proyectos según la información entregada al Consejo, las exposiciones de cada uno de los proyectos, los señores consejeros manifiestan que no se vislumbran motivos para detener el desarrollo de los mismos, particularmente de aquellos que actualmente se encuentran con un importante grado de desarrollo e incluso con bases ingresadas en Contraloría General de la

República, informando en consecuencia que estiman procedente continuar con el curso del proceso de licitación.

Sin otros temas que tratar, se pone fin a la sesión siendo las, 16.45 horas.



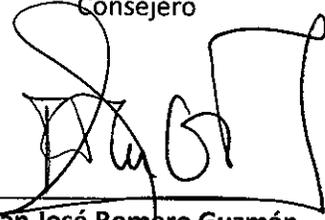
Hernán de Solminihac
Ministro de Obras Públicas
Presidente del Consejo de Concesiones



Rodrigo Castro
Consejero



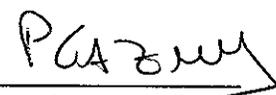
Luis Eduardo Bresciani
Consejero



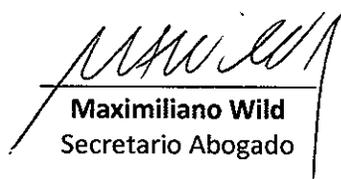
Juan José Romero Guzmán
Consejero



Tomás Echaveguren
Consejero



Pedro Gazmuri
Consejero



Maximiliano Wild
Secretario Abogado

