

Consejo de Concesiones

Acta Sesión Ordinaria 27 de abril de 2016

A las 17:00 horas del 27 de abril de 2016, en las oficinas del Ministerio de Obras Públicas ubicadas en calle Morandé Nº 59, piso 6, Santiago, se dio inicio a la sesión ordinaria del Consejo de Concesiones con la asistencia del señor Ministro de Obras Públicas don Alberto Undurraga Vicuña, quien presidió la sesión. Asistieron también los consejeros don Juan Andrés Varas Braun, doña Sonia Tschorne Berestesky, don Aldo González Tissinetti, don Iván Poduje Capdeville y don Rodrigo Delgadillo Sturla. Se encuentran en sala especialmente invitados don Juan Manuel Sánchez Medioli, Director General de Obras Públicas, don Eduardo Abedrapo Bustos, Coordinador de Concesiones, Rodrigo Urzúa Álvarez, Jefe de División de Proyectos de la Coordinación de Concesiones, y don Javier Velásquez Mayorga, Asesor de la División de Proyectos de la Coordinación de Concesiones. Actúa como secretaria abogada doña Andrea Rojas Olivares.

El Ministro saluda a los presentes y da inicio a la sesión, en la cual se trató el siguiente tema: **"Análisis conflicto entre iniciativas privadas y públicas"**.

Respecto al tema de la tabla, el Coordinador de Concesiones hace presente que hoy existe un conjunto de iniciativas privadas muy valiosas, pero que deberían formar parte de un sistema mayor, es decir, que no deberían verse desde una perspectiva individual o una a una, sino como un todo. ¿Cómo pueden hacerse convivir estas iniciativas con iniciativas públicas?, ¿cómo se debería proceder?, ¿cómo habría que hacer frente a iniciativas privadas que dado un determinado contexto no pueden llevarse a cabo en su integridad, sino solamente por partes?, por ejemplo.

A continuación, se expondrán situaciones prácticas que nos ponen en una encrucijada de cómo proceder, esto en el entendido que las iniciativas privadas son muy importantes ya que proveen proyectos, son una fuente de proyectos, pues el MOP no cuenta con recursos para contratar estudios y hacer proyectos.

Sobre el punto, los Consejeros Poduje y Tschorne hacen presente la necesidad de revisar y evaluar lo que ha sucedido desde el año 2010 a la fecha, puesto que el MOP debería tener la capacidad de poder generar estudios y hacer proyectos, y las iniciativas privadas deberían retomar su cauce original, cual era presentar por su intermedio proyectos innovadores y/o complementarios a la cartera de proyectos del MOP, y no ser la única fuente de estudios.

Sobre el particular, la Coordinación de Concesiones expone los siguientes casos de análisis.

Caso 1: conflicto Reconcesión Ruta 5 – IP Accesos a Valdivia

Antecedentes:

- ✓ La mayoría de los viajes que tienen origen o destino en Valdivia utilizan Ruta 5. Así cada uno de los usuarios pagaría al menos dos peajes para llegar a su destino.
- ✓ Los usuarios difícilmente aceptarían esta situación, dado el empoderamiento territorial existente.

Implicancias:

- **Integrar ambas concesiones implica detener el avance de la IP o asumir el conflicto por el premio.**
- **Detener la IP no tiene precedentes, salvo el mutuo acuerdo y pago de los estudios realizados que se aplicó al Tranvía del Canal San Carlos (año 2001-2002).**
- **El Reglamento y las declaratorias de interés público indican que: “En caso afirmativo, dicho oficio no implica el reconocimiento de derecho alguno del postulante sobre la presentación, ni la aprobación de la misma, sino sólo un interés de conocerla en detalle, sin responsabilidad ulterior para el MOP”.**

Si bien el Ministro reconoce que este caso se expone como un ejemplo general, en este caso en particular el Ministro hace presente que en su oportunidad el Consejo de Concesiones señaló que el modelo de negocio tenía que contemplar una forma de integración tarifaria. Al respecto, la Coordinación de Concesiones señala que para poder facilitar esa integración tarifaria, se está analizando cómo integrar ambos contratos en uno solo.

Otra opción sería que se analice la posibilidad que el cobro de peaje lo realice un tercero.

Al respecto, Iván Poduje señala que la declaración de interés público es condicional, puesto que tiene que hacerse un estudio de proposición, por lo tanto, la declaración queda sujeta a dicho estudio.

La Coordinación de Concesiones señala que bajo la lógica del actual reglamento en caso de integración se puede licuar el premio, y éste será equivalente a la parte correspondiente únicamente a la IP, es decir, se rebaja proporcionalmente. Ahora bien, en la propuesta de modificación al reglamento de concesiones el premio pasa a ser un porcentaje de la inversión.

Para Iván Poduje la solución es clara, esto es, que el proponente adecúe su estudio de proposición y dentro de éste contemple el problema tarifario planteado, luego de lo cual se ratifica o no la declaración de interés público.

Al respecto, la Coordinación de Concesiones plantea ¿qué pasaría si la mejor solución es concesionar en un solo contrato una parte que es una IP y una parte que es una obra pública fiscal? , ¿se puede hacer?. Sobre el punto, y como no existe una definición clara en estas situaciones, la Coordinación de Concesiones propone aprovechar la instancia para proceder a modificar el reglamento de Concesiones y regularlo en dicho instrumento.

Aldo González manifiesta que hay que ser flexibles, puesto que se trata muchas veces de obras complejas. Manifiesta su opinión en orden a agotar la posibilidad de una solución mediante la tarifa y si ello no fuere posible utilizar el mecanismo de bajar el premio.

Una alternativa, planteada por el Ministro, sería hacer una sola concesión y comprar el estudio.

El Coordinador de Concesiones recuerda a los Consejeros que en este caso en particular lo que ellos solicitaron fue la existencia de una integración tarifaria, no una integración de proyectos, pues no es lo mismo. Por tanto, la solución a este problema sería en una sola concesión incorporar el tramo Temuco – Río Bueno y los accesos a Valdivia.

Iván Poduje señala que comprar la idea por parte del Estado no es una buena solución, ya que se generaría un incentivo a que se presenten ideas que amarren la obra pública, pues el costo de hacer la idea es muy bajo versus el beneficio que se obtiene cuando el Estado te compensa. En este sentido, señala que la mejor solución sería que se haga el estudio de proposición y que el proponente evalúe en la propuesta la integración tarifaria, no que evalúe la opción de fusión.

El Coordinador de Concesiones, a modo de resumen, señala que en estas situaciones lo que debería hacerse, entonces, es que si una IP desarrolla un proyecto que se aprecia es mejor integrarlo a un sistema que tiene relación con una iniciativa pública, lo lógico sería hacerse de los estudios, pagarlos y entender que lo que el privado propuso fue un proyecto A y lo que vamos a hacer como MOP es un proyecto B.

2. Caso 2: conflicto Comunas – IP Autopista Costanera Central

Enseguida, el Coordinador de Concesiones presenta un segundo caso en que al Estado le interesa el proyecto, el tramo completo, en los términos y condiciones presentados por el privado, pero no existe posibilidad de realizarlo hoy, ya sea por una regulación territorial o falta de acuerdo político, por ejemplo. El punto es ¿cuál es el criterio o camino a seguir?

Al respecto, los caminos a seguir podrían ser:

- a) Se aprueba IP completa, pero lo que se licita es solamente un tramo y el premio, por lo tanto, se reconoce sobre esa inversión.
- b) Se pagan los estudios, o bien queda pendiente el pago y cuando se inicie la segunda parte se pagan los estudios completos.
- c) El proponente presenta un proyecto, pero el Estado decide desechar su proposición y le paga los estudios porque éstos sirvieron, entendiéndose que lo que se licita es un proyecto diferente, porque solamente contempla un tramo.

Los Consejeros intercambian opiniones y concuerdan que en aras de la oportunidad de las obras se puede licitar solamente un tramo y reconocer autoría del privado sobre la segunda parte siempre que se lleve a cabo dentro del plazo de la patente, pues pasado dicho plazo se podrá realizar sin pagar al privado.

El Coordinador de Concesiones aclara que cuando no se realizan los proyectos, es facultativo para el MOP pagar los estudios.

En este punto, se concuerda en que debería establecerse un criterio para definir cuándo se paga y cuándo no. Al respecto, Juan Andrés Varas señala que la regla general debería ser el pago y establecer cómo excepción el no pago cuando concurren determinadas causas.

Recogiendo lo comentado por los Consejeros, el Coordinador de Concesiones señala, entonces, que la recomendación del Consejo sería hablar con el proponente, decirle que se va a licitar solamente un tramo, y reconocerle un premio únicamente por la inversión efectiva.

En esta línea, se señala que dentro de las modificaciones al reglamento de Concesiones, se pretende dar certeza al proponente de que será reembolsado y se pagarán los estudios aunque no se licite, siempre que, por supuesto, los estudios estén bien hechos.

Finalmente, se revisa el último caso que corresponde a proyectos del Gran Concepción:

Conflicto Camino La Madera – Pie de Monte – IP Copiulemu-Hualqui-Puerto Coronel

Caso 4: Proyectos Gran Concepción



Antecedentes:

- La IP comparte un mercado de viajes similar al de Pie de Monte
- Una de las opciones que se visualiza es la concesión de una red de caminos que incluya la reconcesión del Camino La Madera, en conjunto con la iniciativa pública Camino Pie de Monte y la IP Copiulemu-Hualqui-Puerto Coronel.
- Camino Pie de Monte ya tiene suficiente competencia porque se plantea paralela a la Ruta 160 entre Coronel y San Pedro de la Paz.

Implicancias:

- Con la repartición del mercado de viajes las 2 iniciativas públicas requerirán un mayor % de subsidio, al punto de quedar fuera del alcance de la herramienta de concesión.

Sobre este caso Aldo González plantea que vamos hacia la existencia de concesiones paralelas, por tanto, la competencia no debería mirarse como algo malo, siempre que haya demanda suficiente. El Ministro plantea que en este caso una solución sería aplicar el esquema de la Ruta 5.

Otro aspecto a considerar (señala la Coordinación de Concesiones) sería el conflicto que podría presentarse con los estudios, ya que serán independientes, unos los hará el Estado y otros el privado. Sobre el punto Aldo González sugiere adoptar lo que se hace en otras áreas de infraestructura en que se presentan proyectos competitivos, donde finalmente los proyectos no rentables terminan cayendo por su propio peso. Alternativamente, si hay efectos externos de los proyectos, y no hay espacio para ambos proyectos, el MOP podría evaluar qué es más conveniente y determinar cuál proyecto va primero y cuál después.


A esto, Iván Poduje agrega que debería verse la justificación de la obra y su pertinencia. Por lo tanto, Concesiones señala que existiría una suerte de declaración de interés público en dos

momentos, el primero cuando se declara la IP de interés público y el segundo luego de la pertinencia; se hace presente que hoy según el reglamento una vez declarada de interés público una IP no se puede desechar la iniciativa hasta terminados los estudios de proposición.

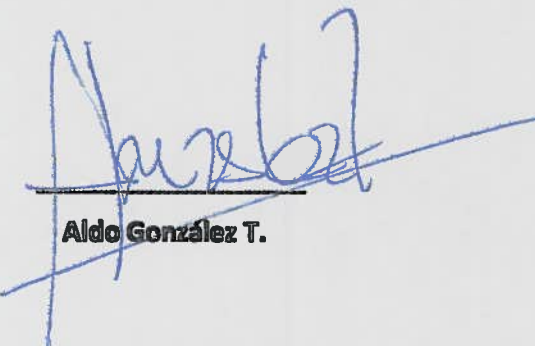
Sin otro tema que tratar, se pone fin a la sesión siendo las 19.00 horas.



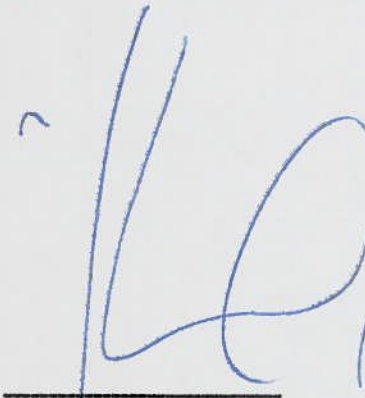
Alberto Undurraga Vicuña
Ministro de Obras Públicas
Presidente Consejo de Concesiones




Juan Andrés Varas B.



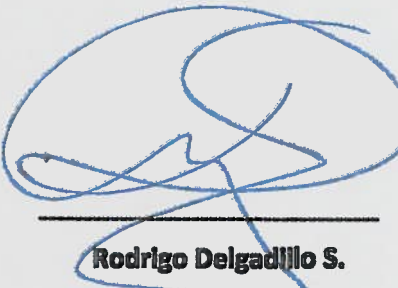
Aldo González T.



Iván Poduje C.



Sonia Tschorne B.



Rodrigo Delgadillo S.



Andrea Rojas
Secretaría Abogada