

Consejo de Concesiones

Acta Sesión Ordinaria 29 de Junio de 2016

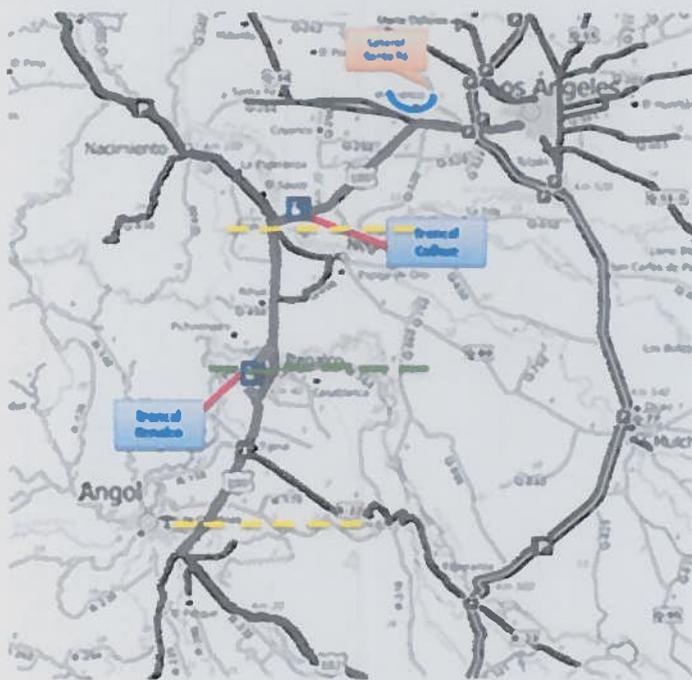
A las 12:30 horas del 29 de junio de 2016, en las oficinas del Ministerio de Obras Públicas ubicadas en calle Morandé N° 59, piso 6, Santiago, se dio inicio a la sesión ordinaria del Consejo de Concesiones con la asistencia del señor Ministro de Obras Públicas (S) don Sergio Galilea Ocón, quien presidió 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 Alvarez, 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 (S) saluda a los presentes y da inicio a la sesión, presentándose los temas de la tabla.

1. Modelo Concesional de la Ruta Nahuelbuta.

Expone Rodrigo Urzúa, de la Coordinación de Concesiones, señalando que en el marco del artículo 1° de la Ley de Concesiones se debe requerir informe previo al Consejo de Concesiones cada vez que se vaya a licitar mediante licitación pública una obra, a fin que el Consejo emita informe y analice modalidades del régimen concesional. La postura de Contraloría, hasta las últimas bases que ingresaron, que fueron las correspondientes a AVO II, es que se hubiera presentado modelo de negocio al Consejo y en virtud de eso, entonces, pide el informe; por lo tanto, también en esta oportunidad se emitirá informe para firma de los Consejeros sobre el modelo de negocio.

Descripción del Proyecto



Iniciativa Privada	:	N°250
Premio	:	3%
Valor Estudios	:	38.970 UF

Situación Actual
Calzada Simple Bidireccional

Proyecto
Aumento a Doble Calzada de 2 pistas por sentido

Alimentación

	Plazas de Peaje Troncal (2 en total)
	Plazas de Peaje Lateral (1)

— Limite Regional
— Limite Comunal

Longitud total 55 Km

El Proyecto considera obras de mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de la Ruta 180, aumentando considerablemente los niveles de servicio y seguridad que presenta en la actualidad (disminuir la alta tasa de accidentabilidad que hoy presenta la ruta)

Principales Obras

- 55 kilómetros de ampliación a Doble Calzada (actualmente tiene calzada simple)
- Iluminación y seguridad.
- 13 enlaces desnivelados (principales intersecciones).
- 9 Puentes Nuevos (4 dobles).
- Rehabilitación y mejoramiento de 5 Puentes Existentes.
- 22 Pasarelas con sus respectivos Paraderos de Buses.
- 5 kilómetros de Variantes (Coihue y Renaico).
- 13 kilómetros aprox. de Calles de Servicios.
- 16 kilómetros aprox. de Ciclo vías.

La forma de financiamiento es mediante dos peajes uno en Coihue (tarífica en el ramal que se abre hacia la ciudad de Los Ángeles) y otro en Renaico (límite entre VIII a IX Región), este último está ubicado en el bypass, para así no tarificar flujo local de Renaico.

Principales Resultados de Evaluación Económica

Presupuesto Estimado	:	UF 6.125.000 (Aprox. MMUS\$ 250, cambio al 31-12-2014)
Tarifa Troncal Coihue	:	800 S VL y Buses; C2E 3 veces y C+2E 5 veces (34,8 S/Km)
Tarifa Troncal Renaico	:	1.400 S VL y Buses; C2E 3 veces y C+2E 5 veces (43,8 S/Km)
Tarifa Lateral Santa Fe	:	1.500 S C2E, 2.500 S C+2E; VL y Buses liberados
Costo Promedio Total	:	40 S/Km para un Vehículo Liviano o Bus
Evaluación Privada	:	TIR 8,0%
Evaluación Social	:	TIR 6,1%

Presupuesto	AÑO	1	2	3	4	
Inversión en Obras		397.369	829.092	1.092.338	1.420.892	4.349.393
Contingencias Obras (15%)		59.604	124.363	163.851	213.134	621.794
Extracciones			332.500	332.500		665.000
Medidas Ambientales			17.004			17.004
Sistema de Cobro				120.000		120.000
Distribución de TAC					15.000	15.000
Plazo de Pago			24.243			24.243
CGM construcción		272.997	26.728	89.228	89.228	242.743
		332.933	1.216.394	2.424.362	1.768.708	6.321.373

Se hizo un trabajo de participación ciudadana para poder definir todas estas obras. Se hace presente que esta Concesión ya no resiste más inversión, por un tema de rentabilidad social, está al tope de su capacidad de inversión dado los beneficios sociales que tiene.

El peso de la inversión lo carga el flujo de camiones que circula por esta ruta. El costo promedio total de la ruta es de \$40 por kilómetro para vehículos livianos o buses; el promedio en las rutas transversales de la región es de \$38 a \$40 por kilómetro, por tanto, está en el rango de lo que se tarifica para vehículos livianos y buses. En el caso de los camiones, está por debajo de la tarifa que tiene el acceso norte a Concepción y algo por encima de lo equivalente a la Ruta 5.

Datos Generales Modelo de Negocio

Presupuesto Estimado : UF 6.125.000 (Aprox. MMUS\$ 242)

Ingresos por peaje

Tránsito Base: PNC 2012

Crecimiento Primeros Años
4,5%

Demanda por elección de
ruta alternativa 25%

Ingresos Esperados al
Primer Año de
Operación

AÑO	Vehículos diarios Plaza Troncal coihue	Vehículos Diarios Plaza Troncal Renaico	Vehículos Diarios Plaza Lateral Santa Fe	Ingresos Anuales Totales en UF
1	3.948	1.802	543	376.877

Subsidio Requerido

10 Cuotas de UF 475.000
(42% del POE)

TIR Privada	:	8%
Retorno sobre el capital	:	14%
IMG	:	Se incluye Garantía de Ingresos Mínimos Garantizados

Respecto a cómo se definió el modelo de negocio, este proyecto considera un modelo de demanda por elección de ruta alternativa estimada de 25% sobre la recaudación potencial total, producto del desplazamiento del peaje de Renaico al bypass, esto quiere decir que ninguno de los autos va a pagar el peaje a Renaico.

El Consejo toma conocimiento de lo expuesto y se emitirá el informe respectivo.

2. Iniciativa Privada N° 398 "Conexión Ferroviaria Santiago- V Región"

Este proyecto fue presentado en la sesión del Consejo de 25 de mayo de 2016, acordando los Consejeros analizarlo con más detalle en la próxima sesión.

Al respecto, Juan Andrés Varas plantea que a este proyecto se le hicieron varias observaciones en su oportunidad por parte del Consejo, luego, después de un año, vuelve a ser presentando en el Consejo. Por tanto, surgen como dudas: ¿EFE tiene la capacidad o espalda para llevar a cabo un proyecto de esta

naturaleza?, por otra parte, ¿al Estado le interesa o no este tren?. Estas preguntas surgen, puesto que estima que si no se declara de interés público, EFE no va a realizar el proyecto y finalmente no se hará nada; por lo tanto, opina que lo sensato sería realizar algún tipo de gestión para buscar un tipo de entendimiento entre el capital privado y EFE.

Aldo González, señala que, abstrayéndose de la situación actual de EFE, este proyecto no califica para ser considerado una iniciativa privada. Dada su importancia estratégica, y el hecho que no sea un proyecto que pueda calificarse de novedoso, justifica que se desarrolle bajo modalidad de iniciativa pública.

Ahora en cuanto al tema EFE, si políticamente se decide que EFE tiene problemas para ejecutarlo, sería razonable que el MOP se hiciera cargo para concesionarlo, pero habría que salvar un punto que es la rentabilidad del proyecto. También es cierto que debería pedírsele al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que informara sobre la rentabilidad privada y social del proyecto.

Rodrigo Delgadillo, expone que en el Consejo anterior se cuestionó la validez del estudio de demanda que se realizó para este proyecto, y así consensuadamente el consejo opinó que dicho estudio de demanda no era válido. Enseguida, se mencionó la necesidad de tener una mirada estratégica y política de desarrollo e integración, la que debe complementar a los análisis técnicos cuando se evalúa este tipo de proyectos, por eso opina que debiera ser un proyecto de iniciativa pública. En resumen, esto debería estudiarse de mejor manera porque es un proyecto estratégico que es de interés público.

Sonia Tschorne, señala que este es un claro proyecto de iniciativa pública, el único elemento por el cual podría visualizarse como de iniciativa privada es por la ventaja que a través de este mecanismo se puedan financiar los estudios, sino no se justificaría, y por su naturaleza e incidencia debería ser una iniciativa pública. Ahora, señala que faltan más elementos para decidir.

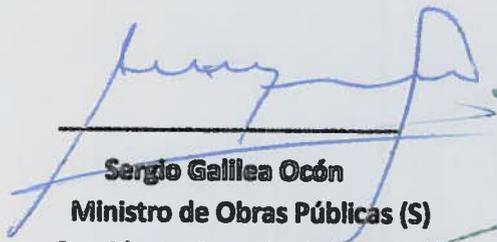
Iván Poduje, opina que no se puede hacer referencia dentro de las consideraciones a la viabilidad o situación financiera de EFE, porque como criterio el Consejo ha acordado que cuando hay una iniciativa privada que tiene rechazo del mandante o éste no está de acuerdo, el Consejo no lo declara de interés público, este es el criterio que debiera prevalecer.

Rodrigo Urzúa, de la Coordinación de Concesiones hace presente que lo que gatilla que se traiga la iniciativa privada a la sesión del Consejo anterior es una presentación que hace EFE al MOP en la que presenta como resultado de los estudios de prefactibilidad desarrollados, tres alternativas de conexión vial Santiago – Valparaíso, siendo su elección un trazado que va desde la Ruta 68 a la izquierda, para desarrollar zona de acceso portuario, de capacidad, y en un tren rápido (Santiago – Valparaíso en 42 minutos) ese es el proyecto seleccionado por EFE. En cambio este proyecto es otra de las alternativas que analizó EFE, por ende, como MOP es difícil declarar de interés público una iniciativa si quien debe entregar el mandato, no está dispuesto hacerlo o no lo ha hecho de manera explícita. Desde este punto de vista una iniciativa privada puede no declararse de interés público por dos motivos: uno, por haber una iniciativa pública en estudio, lo que liquida toda posibilidad de volver a presentarla, porque siempre va a haber una iniciativa pública en estudio; y, la otra, es rechazarla porque el mandante no está interesado en ser mandante, cuestión que puede cambiar en el tiempo, y podría volver a presentarse una iniciativa similar. Por lo tanto, es muy importante dejar bien establecido el por qué se rechaza o no se declara de interés público.

Aldo González, hace presente que hay una discusión previa y legítima sobre cuál es la viabilidad del tren como medio de transporte, lo cual no se puede evitar, ya sea que se emplee el mecanismo de iniciativa privada o pública. Otra decisión estratégica tiene que ver con el transporte de carga, al respecto, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones ha establecido ciertas metas de movimiento de carga portuaria vía tren en los puertos de la V Región.

Finalmente, los Consejeros intercambian opiniones y deciden no recomendar la declaración de interés público de esta iniciativa debido a que actualmente la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) se encuentra desarrollando estudios sobre el mismo proyecto, y porque no ha existido a la fecha una manifestación expresa de EFE respecto a esta iniciativa en particular. El Consejo sugiere que en dichos estudios se incluya, además de los análisis técnicos relevantes, una mirada estratégica de conectividad y desarrollo sustentable de la macrozona central de nuestro país.

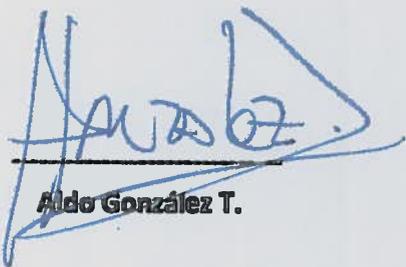
Sin otro tema que tratar, se pone fin a la sesión siendo las 14.00 horas.



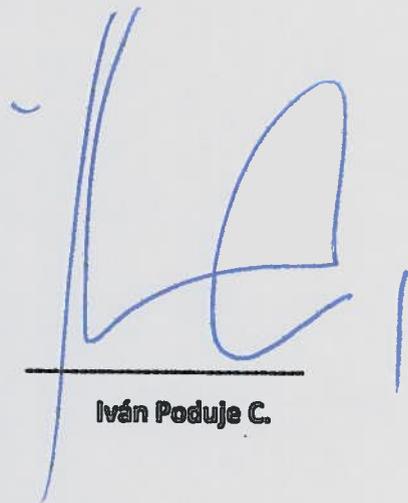
Sergio Galilea Ocón
Ministro de Obras Públicas (S)
Presidente Consejo de Concesiones



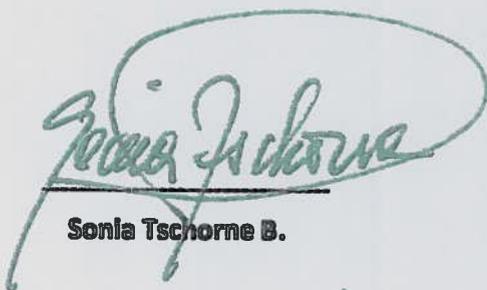
Juan Andrés Varas B.



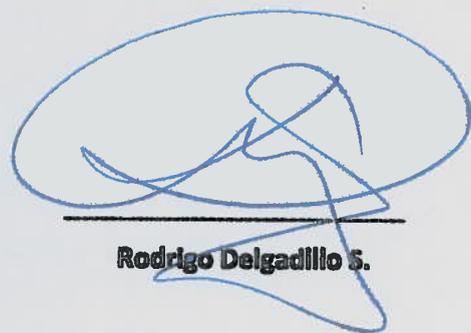
Aldo González T.



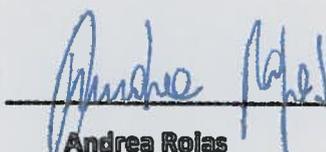
Iván Poduje C.



Sonia Tschorne B.



Rodrigo Delgadillo S.



Andrea Rojas
Secretaria Abogada