



Ximena Pérez Villamil

De apellido italiano, nacido en África, pasaporte francés y madre española, de la que aprendió el idioma, Félix Bogliolo Mendelendo carga con un mamotroto que denota bastante uso. Se trata del estudio de factibilidad técnica y económica que hizo su empresa Vía Marina para la construcción de una carretera hídrica que transporte agua desde las desembocaduras de los ríos Biobío y Maule hasta Copiapó, pero por el fondo del mar.

Para la realización del estudio, el gobierno francés aportó 576 mil euros y su compañía el faltante, hasta completar un millón de euros. Bagliolo —ingeniero civil de la Escuela Politécnica de París, de paso en Chile— lo presentó al Ministerio de Obras Públicas en 2012. No es el único: el consorcio español Betancourt, Euro Estudios y BAG Ingenieros ingresó su proyecto, también en 2012, que contempla un tubo por debajo de la Ruta 5 y solicitó una concesión de iniciativa privada, en trámite en el MOP.

Mientras, el empresario agroindustrial chileno Juan Sutil planea una carretera hídrica terrestre por los faldeos cordilleros desde el Biobío al Huasco, con un costo de US\$ 20 mil millones.

—¿Cuál es la ventaja de que su proyecto sea por vía submarina?

—Es más fácil, más barato, más rápido, no molesta a los terratenientes, porque no hay que pedir servidumbres de paso. Y como toma el agua en la desembocadura de los ríos, en el último punto, donde el agua es dulce, pero muy cerca se vuelve salada, no hay usuarios más abajo.

—¿Cuántos kilómetros recorre hasta Huasco?

—En total son 1.350 kilómetros para regar 112.541 hectáreas, según el estudio de la Comisión Nacional de Riego. Y el costo es de unos US\$ 8 mil millones.

Otros datos: puede llevar 35 m³ por segundo y dependiendo de las etapas, habría uno o dos tubos paralelos a 100 y 200 m de profundidad. “Para su construcción, un

barco va soltando el tubo que se deposita en el mar”.

Proyecto de Sutil: puros problemas

—¿Cómo se financia: con el pago del agua de los usuarios o el Estado también aporta?

—El estudio de la Comisión Nacional de Riego dijo que al costo que nosotros estimamos se puede financiar exclusivamente con el pago del agua de los agricultores. Si fijas uno más barato, porque el Estado lo subvenciona, en vez de 112 mil hectáreas puedes regar 150 mil.

—Cuando se conoció su proyecto los ambientalistas lo criticaron diciendo que beneficiaría a las mineras y sus crecientes necesidades de agua.

—Nosotros entregamos el agua en el borde costero y los 35 metros cúbicos (m³) hasta Copiapó incluyen unos pocos m³ para las mineras. Ellas consumen muy poco: un 10% del total del agua en Chile, mientras la agricultura un 80% y el consumo humano, otro 10%.

—El proyecto de Juan Sutil contempla 1.800 km de trazado desde el Biobío al Huasco. Y cinco tramos, algunos de los cuales usan embalses. ¿Observa algún problema?

—Tiene un montón de problemas. Hay dificultades económicas: es mucho más caro, del orden de cuatro veces el nuestro. También jurídicos, porque toma aguas río arriba, con lo cual pone una carga sobre los derechos de agua río abajo y debe contar con servidumbres de paso a lo largo de la ruta. No conocemos el modelo

La obsesión de traer agua desde el sur al norte:

El francés que le compite a la carretera hídrica de Juan Sutil, pero por vía submarina

distancia lineal es del orden de tres veces superior.”

—¿Qué opina de la vía hídrica del consorcio español? Se ahorra las expropiaciones al ir por debajo de la Ruta 5.

—Creo que van a poder ahorrar, pero el MOP debe estar dispuesto a autorizar el uso de terrenos fiscales. Tiene los mismos problemas que Sutil: el Túnel El Melón, la cuesta no sé qué, la quebrada no sé cuánto. Son obras de ingeniería de un costo brutal. Los dos sufrirían con un terremoto, porque son estructuras rígidas, mientras que nosotros vamos reposando sobre el lecho marino, con un tubo flexible. La única diferencia es que toman el agua más abajo que Sutil, porque la Ruta 5 está a media altura.

de negocios. Desde el punto de vista técnico, tiene el problema de una geografía bastante difícil, es muy lento de realizar.

Y prosigue sin detenerse: “Es una obra monumental que podría tener del orden de 25 metros de ancho por 10 metros de alto y si añades un par de metros de hormigón por lado...”

“Por la cordillera no es precisamente fácil de colocar. Además, va por la superficie. Él quiere tener una pendiente continua para que vaya cayendo despacito el agua, y tiene que seguir todas las vueltas de la ruta, y en ese tipo de obras se calcula que la distancia real comparada con la



LATAM AIRLINES GROUP S.A.

**LLAMADO A LICITACIÓN
AEROPUERTO DE GUARULHOS DE SAO PAULO
CONFORME AL PROCEDIMIENTO DE INTERCAMBIO DE SLOTS**

En cumplimiento de lo ordenado por el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia de Chile, y lo prescrito en el documento “Procedimiento Intercambio de Slots LATAM Según Condición Primera Resolución N°37/2011 HTDLC” aprobado por el H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (en adelante el “Procedimiento”), LATAM Airlines Group S.A. comunica el inicio del procedimiento de licitación regulado en el Procedimiento e informa lo siguiente:

1. La fecha de cierre para la presentación de propuestas vence a las 12:00 hrs. del día 25 de Septiembre de 2018.
2. La Notaría en que se suscribirán los instrumentos que establece el Procedimiento será la Notaría Patricio Raby Benavente de Santiago.
3. El siguiente es el calendario de actividades publicado por el Comité de Facilitación de Vuelos del Aeropuerto Internacional de Sao Paulo-Guarulhos Gobernador André Franco Montoro, para la Temporada IATA siguiente:

Comité de Facilitación de vuelos Calendario de Actividades	
Actividad	Temporada de Verano 2019 (S19)
Declaración de Capacidad	10/09/2018
Divulgación de la Lista Histórica (SHL)	17/09/2018
Límite para Validación de Histórico de Slots (AHD)	04/10/2018
Fecha límite para Presentación Inicial (ISD)	11/10/2018
Divulgación de Asignación Inicial (SAL)	01/11/2018
Conferencia Internacional de Slots (SC)	13/11/2018
Plazo final para devolución de Slots (SRD)	15/01/2019
Conferencia Nacional de Slots (SCB)	22/01/2019
Divulgación de Base de Referencia (BDR)	31/01/2019
Inicio/Final de la Temporada	31/03/2019 al 26/10/2019

Por otra parte informamos que se podrá iniciar un PEI (procedimiento especial de intercambio – regulado en el artículo 28 del Procedimiento) mientras se verifiquen las siguientes condiciones: (i) LATAM no haya intercambiado a la fecha cuatro Slots diarios de despegue y cuatro Slots diarios de aterrizaje; y (ii) no se encuentre en proceso una Licitación, de acuerdo con las regulaciones establecidas en el Procedimiento.

Para mayor información favor contactarse con LATAM:
Página web: www.latamairlinesgroup.net
Correo electrónico: jose.valenzuela@latam.com

Pérdida de talonario de boletas 01 - 50, timbradas SII de: **SOCIEDAD DE ASESORIAS E INVERSIONES LAS QUILAS LIMITADA**