



ACTA CONSEJO DE CONCESIONES SESIÓN ORDINARIA 09 DE MARZO DE 2023

En Santiago, siendo las 15:30 horas del jueves 9 de marzo de 2023, se da inicio a la sesión del Consejo de Concesiones, la que se realizó de forma presencial y telemática. Asistieron la Presidenta Consejera Sra. María Eliana Arntz y los Consejeros Sres. Alejandro Aravena, Rodrigo Delgadillo, Andrés Gómez –Lobo, todos de forma presencial, y el Consejero Sr. Juan Carlos Ferrada de forma telemática.

También estuvieron presentes, el Sr. José Miguel Hidalgo, asesor del Ministro de Obras Públicas, Sra. Pamela Quiñones, Sres. Juan Eduardo Chackiel, José Tomás Muñoz y Luis Felipe Elton, de la Dirección General de Concesiones, el Sr. Daniel Bifani, Director de Planeamiento, todos los anteriores de forma presencial; el Sr. Juan Manuel Sánchez, Director General de Concesiones y el Sr. Rodrigo Garin, de la Dirección General de Concesiones, ambos de forma telemática y el Sr. Francisco Ribbeck, Secretario Abogado del Consejo de Concesiones.

1.- BIENVENIDA.

La Sra. Presidenta, realizó el respectivo saludo protocolar, presenta los temas a tratar en la sesión y da inicio entonces a la misma.

2.- AGENDA DE LA REUNIÓN.

- 1.- Estado de Autopista Metropolitana de Puerto Montt.
- 2.- Presentación del Plan Quinquenal de Concesiones.

3.- DESARROLLO DE LA REUNIÓN.

1.- Estado de Autopista Metropolitana de Puerto Montt.

La Dirección General de Concesiones expone acerca de la situación de la Ruta Metropolitana de Puerto Montt, con el fin de que el Consejo pueda analizar el caso y pueda entregar recomendaciones para mejor resolver.

DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

Proyecto presentado al MOP por RyQ Concesiones en octubre de 2010, para la conectividad vial en sectores La Laja/Arrayán – Alerce – Puerto Montt – Tepual.

Pronunciamientos institucionales durante la etapa de análisis del interés público: enero 2011 a marzo de 2012:

- Organismos públicos que recomendaron declarar el interés público: Intendencia, Seremi MOP, Seremi MINVU, DIRPLAN MOP.
- Organismos públicos que no se pronunciaron ni a favor ni en contra, pero que hicieron observaciones para mejorar el proyecto: Municipalidad Puerto Montt.
- Organismos públicos que se mostraron desfavorables: Gobernación de Llanquihue, SECTRA, Municipalidad Puerto Varas.

Argumentos presentados por la CCOP al Consejo Concesiones en octubre y noviembre 2011:

- Autopista urbana e interurbana que uniría Puerto Varas, Puerto Montt y Aeropuerto Tepual.
- Mejora el estándar de la vía existente, reduciendo sobre todo el alto tráfico en Puerto Montt.
- Rentable en términos privados y sociales, sin subsidios.
- 60 – 85% del TMDA que absorbe el proyecto son vehículos livianos (crecimiento 3,7% anual).
- Tarifas de 30 \$/km en tramos interurbanos y 60 \$/km en tramos urbanos.
- Fortalezas: (i) mejorará la red vial, (ii) la conexión entre zonas urbanas, (iii) disminuirán los tiempos de viaje, (iv) mejoraría la seguridad.
- Debilidades: (i) sector trinchera deteriora el diseño urbano, (ii) ya existen proyectos de transporte público que están siendo abordados en la región, (iii) existe la ruta 5 que es de alto estándar.
- La información presentada por el proponente es coherente.
- El proyecto responde a la necesidad de conectividad en estas zonas.
- La oferta vial existente es insuficiente e insegura, para la demanda observada y el clima de la región.
- El Comité Regional de Planificación y Desarrollo de Inversión en Infraestructura, MINVU, MTT, MOP, MDSF, GORE, DV y DIRPLAN, presidido por el Intendente, recomendó declarar interés público.
- Proyecto se ajusta al ancho permitido en las vías del Plano Regulador Comunal.
- Se debe estudiar la mejor forma intervenir con trinchera el eje Pdte. Ibáñez.
- El diseño debe considerar la convivencia del proyecto con los planes de transporte de la región.
- Cualquier observación sobre el proyecto puede ser incorporada en los estudios de las etapas siguientes.

Recomendación de Interés Público por parte del Consejo de Concesiones:

- No está explícito en acta la recomendación de interés público por parte del Consejo.
- De las actas del consejo de octubre y noviembre de 2011 se puede desprender lo siguiente:
 - Ministro Golborne se muestra favorable a la recomendación de interés público.
 - Consejero Bresciani se muestra favorable a la recomendación de interés público.
 - Consejero Echaveguren se muestra desfavorable.

- Consejero Castro solicita que se analicen mejor las tarifas y el subsidio.
 - Consejero Romero manifiesta dudas respecto del interés público en función de la falta de claridad de la coherencia con los instrumentos de planificación territorial.
 - Consejero Gazmuri no emite comentarios según el acta.
 - Declaración de interés público: oficio Declaración de Interés Público del DGOP del 27 de marzo de 2012.
- Valorizaciones: Oficio DGOP del 4 MAYO 2018: UF 108.409; Oficio DGC del 16 enero 2019: UF 133.758.

El análisis de interés público realizado en el periodo 2011 y 2012 constató la existencia de posiciones diversas -en algunos casos divergentes- sobre el proyecto, entre representantes de instituciones públicas y de la sociedad civil. Algunas de las declaraciones recogidas en la época fueron:

Declaraciones no favorables sobre la idea del proyecto:

- No contribuye sustantivamente a los problemas de seguridad.
- No es clara la justificación del proyecto: solo algunos tramos presenta congestión significativa.
- Requeriría de subsidio.
- Se solicita revisar tema tarifario.
- Se observa la propuesta de diseño y trazado en aspecto como: espacio para trincheras y la situación frente a Alerce.
- Se considera que Avenida Pdte. Ibáñez no debiera ser autopista.
- Coherencia del proyecto con planos reguladores y el Plan de Transporte de Puerto Montt.
- Se sugiere se considere otras alternativas, tales como: tren ligero o mejorar otras vías.

Declaraciones favorables sobre la idea del proyecto:

Las valoraciones positivas del proyecto fueron:

- Inversión consistente con la cantidad de obras.
- Proyecto coherente con plan regulador comunal.
- Proyecto consistente con el crecimiento de la ciudad.
- Estudiar elasticidad precio de la demanda.

Además se recogieron sugerencias de mejora del proyecto:

- Debe cumplir con planes regionales de desarrollo urbano.
- Debe incluir solución en trinchera.
- Estudiar elasticidad precio de la demanda.
- Debe cumplir con planes regionales de desarrollo urbano.
- Perfil debe adecuarse a faja de utilidad pública.
- Debe ser autopista urbana, no de perfil rural.
- Trazado debe calzar con mejoramiento Av. Pdte. Ibáñez.
- Debe permitir incorporar caleteras con transporte público.
- Ajustes necesarios en etapa de desarrollo.
- Evaluación ambiental en 2 fases.
- Se debe acompañar de espacios públicos y áreas verdes.

- Se debe profundizar el tipo de intervención en sector urbano.

Cabe destacar que, en vista de las diversas declaraciones mencionadas anteriormente, durante el desarrollo de los estudios de proposición por parte de Concesiones y el Proponente de la iniciativa, el anteproyecto vial se diseñó siempre con el objetivo de incorporar la mayor cantidad de beneficios en la región de Los Lagos. Conforme señala la Dirección General de Concesiones, entre estos se pueden mencionar el mejoramiento de la conectividad local, la disminución de la congestión en la conurbación, la generación de empleo e inversión en la etapa de construcción especialmente, el aumento de la seguridad para las personas, el aumento de la productividad que es una consecuencia de la disminución de los tiempos de viaje que genera el proyecto y, finalmente, la mejora sustancial de los espacios urbanos disponibles para el esparcimiento en el región.

Características relevantes de la ruta propuesta:

Mantener una alternativa gratuita en todo el trazado.

- Perfiles: 2 calzadas con 2 pistas por sentido y bidireccional.
- Mejora los espacios urbanos disponibles para áreas verdes y corredores de transporte público al liberar la superficie actual altamente congestionada.
- Sistema de cobro mediante telepeaje y transponder.
- Tarifas diferenciadas para los tramos de carácter urbano e interurbano.
- Conectividad transversal a la ruta mediante estructuras y calles laterales.
- Reducción de emisiones de gases efecto invernadero: vehículos en tacos pueden contaminar hasta un 40% más que aquellos en movimiento.
- Reducción de emisiones de ruido y vibraciones.

Situación actual de las gestiones de la Dirección General de Concesiones del MOP con las autoridades locales y reparticiones públicas regionales:

1. Octubre de 2022. Reunión en la región de la DGC con todos los servicios públicos y autoridades electas.
2. Diciembre de 2022. Envío de consulta por parte de la DGC a las autoridades electas sobre el interés en el desarrollo de este proyecto.
3. Enero de 2022. Recepción de las respuestas del gobernador y alcaldes de Puerto Varas y Puerto Montt.

Situación actual del proyecto:

1. El anteproyecto y los estudios de proposición están terminados.
2. El proyecto era rentable en términos sociales (7,38%), sin embargo, con el avance de la DIVU-DV-MOP en la ruta 226 (que actualmente avanza hacia la etapa de ejecución), SECTRA solicitó incorporarla en la situación base de la RMPM, con lo cual queda bajo el umbral exigido para la inversión pública (5,67%).
3. El proponente no está disponible para continuar trabajando esta iniciativa privada y dicen que han invertido más de UF 130.000 que deben ser pagados por el Fisco.
4. Se instaló una mesa de trabajo entre la DGC y el proponente para revisar y aprobar los estudios realizados por parte de las Unidades Técnicas DGC e Inspección Fiscal.

- A la fecha está aprobado el informe final de ingeniería básica y anteproyecto vial.
 - Está pendiente la revisión final y aprobación de los estudios de expropiaciones, territorio, medio ambiente, modelo de negocio, jurídico y demanda y evaluación social.
5. Las autoridades electas de la región y el SECTRA regional se oponen al proyecto.
 6. En este caso no ha habido una instancia ciudadana (plebiscito) para consultar sobre interés en el proyecto.

La Dirección General de Concesiones señala que este es un proyecto relevante en el cual existe interés de llevarlo adelante, ya que el problema de tránsito vehicular en la zona se ha ido agravando, pero para ello se debe dialogar y llegar a acuerdos con las autoridades locales. Se estima que la mejor manera sería que el propio Ministerio pueda desarrollarlo, ya que así sería más fácil poder hacer las adecuaciones necesarias en el marco de diálogo y acuerdos con las autoridades locales.

CONSULTA A LOS CONSEJEROS

- Interés público del proyecto. ¿Mantiene o no este proyecto el interés público en función de la situación actual?
- Plan Quinquenal de Concesiones que debe informarse al Congreso. ¿Debe eliminarse o mantenerse en el Plan Quinquenal y en los Planes Nacionales del Estado?
- Estudios de Proposición. ¿Quién debe tener la propiedad intelectual de los estudios realizados?
- Declaraciones de las autoridades electas. ¿Debe la DGC acoger la propuesta de trabajar en conjunto y realizar participación ciudadana con las autoridades locales?

REFLEXIONES FINALES/ DELIBERACIÓN.

El Consejo estima que es valioso poder traer experiencias pasadas para poder aprender de ellas, incluso los casos que podrían calificarse como no exitosos, que de todas formas son menores en comparación a los casos de éxito. Es esperable que durante la fase de estudios de proposición se decida no continuar adelante con el desarrollo de un proyecto, ya que es un escenario eventual que puede suceder, aunque, sin perjuicio de ello, el Consejo plantea la pregunta si en este caso hubiese sido posible haber llegado a una conclusión con mayor anticipación.

El Consejo estima que existiendo un proyecto que no tiene posibilidades de seguir adelante, independiente de cuál sea, no debiese ir incluido en el Plan Quinquenal de Concesiones.

La pregunta sobre si es un proyecto de interés público o no es algo que ya se zanjó por el Consejo de la época, por lo que la pregunta en el fondo es si este Consejo estima conveniente seguir adelante con el proyecto. En ese sentido es difícil para el Consejo pronunciarse si tiene sentido o no continuar con el desarrollo del proyecto considerando que no tienen a la vista toda la información, sin embargo, pareciese difícil poder seguir adelante con un proyecto que no cuenta con el apoyo de las autoridades locales.

El Consejo, como lección estima que es difícil poder predecir cuál será la opinión de la autoridad sobre esa materia, lo que sumado al hecho de que entre los criterios que debe

ponderar el Consejo en su evaluación no está contemplado la visión de la autoridad política sobre el proyecto, por lo que en ese sentido es difícil para el Consejo poder pronunciarse al respecto.

El Consejo, además, estima que sería adecuado poder revisar el ámbito de participación del proyecto, pudiendo elaborar un plan de participación, sin perjuicio de que el proyecto no pueda ser desarrollado, ya sea como una forma de elaborar un diagnóstico sobre el problema y poder identificar sus reales causas, lo cual puede dejar una valiosa lección para futuros proyectos. En cualquier caso, lo importante es poder transparentar y sincerarse ante la comunidad sobre la situación, considerando los pros y contras del proyecto, para a partir de ello, poder avanzar en un mejor entendimiento con las comunidades y autoridades.

El Consejo estima que el principal dilema es si el Ministerio debe adquirir o no los estudios disponibles, toda vez que, si la propiedad intelectual de los estudios queda radicado en el proponente, el proyecto se terminaría definitivamente.

El consejo sugiere se analice en profundidad la posibilidad de establecer un reembolso de los estudios realizado por el proponente, atendiendo el marco establecido en el DS N°956, reglamento de la ley de concesiones de obras públicas y buscando resguardar dos principios importantes: el correcto uso de los recursos públicos y velar por no generar un perjuicio al proponente.

Finalmente, el Consejo, sin perjuicio de que aún faltan antecedentes para poder hacer un análisis más profundo, estima positivo que el MOP asuma el proyecto, pueda desarrollar un proceso participativo que evalúe su posible implementación y lo desarrolle pudiendo ampliarlo además a otros modos de transporte o soluciones que sean coherentes con la realidad y necesidades locales.

2.- Presentación del Plan Quinquenal de Concesiones.

Plan de infraestructura en Alianza Público Privada 2023-2027.

En cumplimiento con la Ley N°21.044, la DGC presenta para efectos de consulta, una versión preliminar del plan de licitaciones previsto para desarrollarse durante 2023-2027.

La visión del plan contempla entre sus principales ejes la consideración del interés público y opinión de los actores regionales o locales vinculados con los proyectos, que sea un motor de prosperidad en línea con los ODS de Naciones Unidas, así como una herramienta que construye equidad territorial, posibilita la concreción de planes, programas y proyectos territoriales.

La cartera quinquenal de la DGC considera 46 licitaciones, que abarcan 57 proyectos. En este marco, la inversión asciende a un monto de USD 15.042 millones.

Se destaca la extensión de Ruta 5 en el norte hasta Arica y en el sur hasta Quellón, los proyectos que van en línea con una agenda de aporte a ciudades más sustentables (trenes, tranvías y teleféricos) y obras de infraestructura que contribuyan a los esfuerzos públicos en

materias de cambio climático y estrés hídrico.

En total se contemplan 57 proyectos en las siguientes áreas:

- Seguridad Hídrica: 2 proyectos
- Ruta Panamericana de Chile y accesos: 15 proyectos
- Mejor servicio aeroportuario: 8 proyectos
- Mejores ciudades: 32 proyectos

En 2023: se efectuarán 12 licitaciones por USD 4.295 MM	Monto Inversión (USD MM)
Ruta Panamericana de Chile y sus accesos:	3.071
Segunda Concesión Ruta 5 Tramo Santiago Los Vilos	718
Segunda Concesión Acceso Norte a Concepción	430
Accesos a Valdivia	470
Segunda Concesión Ruta 5 Tramo Temuco Río Bueno	490
Ruta 5 Tramo Caldera Antofagasta	587
Ruta 5 Tramo Iquique Antofagasta	376
Mejores ciudades: movilidad y equipamiento:	871
Ruta Pie de Monte	323
Teleférico Alto Hospicio Iquique	78
Electro - corredores de Concepción	450
Operación Grupo IV Penitenciario Cárcel Laguna de Talca	20
Mejor servicio aeroportuario:	352
Segunda Concesión Aeropuerto Región de la Araucanía	85
Red Aeroportuaria Norte (3ª Andrés Sabella, 2ª Desierto de Atacama)	267
En 2024: se efectuarán 12 licitaciones por USD 3.318 MM	Monto Inversión (USD MM)
Ruta Panamericana de Chile y sus accesos:	869
Segunda Concesión Ruta 57 Santiago - Colina - Los Andes	442
Segunda Concesión Ruta 5 Tramo Collipulli – Temuco	234
Segunda Concesión Ruta 5 Río Bueno – Puerto Montt	193
Mejores ciudades: movilidad y equipamiento:	2.177
Transporte Público Eléctrico Interconexión Metro – Pudahuel - Aeropuerto AMB	398
Tranvía Viña del Mar – Reñaca	203
Conectividad Coquimbo - La Serena Vía Transporte Público	313
Segunda Concesión Estadio Techado Parque O’Higgins	29
Teleférico Valparaíso	78
Sistema de Alerta Temprana para Tsunami	94
Periférica de Valparaíso	616

Orbital Norponiente de Santiago	446
Mejor servicio aeroportuario:	273
Red Aeroportuaria: El Tepual (5°), Cañal Bajo, Mocopulli y Pichoy	273
En 2025: se efectuarán 7 licitaciones por USD 4.373 MM	Monto Inversión (USD MM)
Mejores ciudades: movilidad y equipamiento:	4.087
Segunda Concesión Puerto Terrestre Los Andes	56
Segunda Concesión Centro de Justicia de Santiago	56
Paraderos Digitales	39
Concesión Ferroviaria Regiones Valparaíso Santiago	3.820
Segunda Concesión de Infraestructura Penitenciaria Grupo 1	56
Plan de ciclovías (rutas priorizadas)	59
Seguridad hídrica:	286
Planta Desaladora para la Región de Coquimbo	286
En 2026: se efectuarán 10 licitaciones por USD 1.806 MM	Monto Inversión (USD MM)
Ruta Panamericana de Chile y sus accesos:	1.212
Ruta L-30-M	600
Interconexión Vial Copiulemu - Hualqui - Puerto Coronel	134
Ruta 5 Tramo Arica-Iquique	349
Ruta 5 Tramo Chonchi – Quellón	129
Mejores ciudades: movilidad y equipamiento	431
Segunda Concesión Estación de Intercambio Intermodal Cisterna	56
Segunda Concesión Programa de Concesiones de Infraestructura Penitenciaria Grupo 3	47
Tercera Concesión Programa de Concesiones de Infraestructura Penitenciaria Grupo 2	56
Teleférico de Puerto Montt	96
Red de Calefacción Distrital en Temuco-Coyhaique	176
Seguridad hídrica	163
Planta Desaladora de Rancagua	163
En 2027: se efectuarán 5 licitaciones por USD 1.250 MM	Monto Inversión (USD MM)
Ruta Panamericana de Chile y sus accesos:	600
Segunda Concesión Autopista de la Región de Antofagasta	300
Segunda Concesión Red Vial Litoral Central	300
Mejores ciudades: movilidad y equipamiento	500
Segunda Concesión Hospitales de Maipú y La Florida	400
Segunda Concesión Complejo Fronterizo Los Libertadores	100
Mejor servicio aeroportuario:	150

Asimismo, se da cuenta de los principales cambios respecto de calendario del Plan 2022-2026, y sus razones.

Otro componente del Plan Quinquenal es también el Plan Buen Vecino, que reúne obras de mejoramiento en nueve contratos viales vigentes, por un monto del orden de USD 813 millones. El lanzamiento e inicio de faenas está previsto en el periodo 2023-2024.

Por otra parte, se menciona como otra iniciativa relevante del periodo la elaboración de una Política Nacional de Peajes. En efecto, con el correr del tiempo, la tarificación ha derivado en un conjunto dispar de métodos y criterios, los cuales deben ser armonizados, fijando además pautas simples, claras y estables. La nueva política primero será orientada a autopistas interurbanas. Esta iniciativa cuenta con el apoyo técnico del Centro de Modelamiento Matemático de la Universidad de Chile.

Igualmente, en concordancia con lo dispuesto en la Ley N°21.044, esta política nacional será previamente presentada para opinión del Consejo de Concesiones.

Finalmente, se dan a conocer áreas prioritarias de modernización institucional en que tiene contemplado trabajar la DGC.

Junto con exponer la situación de insuficiente dotación para los niveles de contratos e inversión que se desarrollan actualmente, se pone de relieve la importancia de mejorar la estructura de las Asesorías de Inspección Fiscal, impulsar una innovación en gestión regional y territorial de contratos (a través de oficinas de coordinación regional), y mejorar los tiempos de tramitación de actos administrativos, entre otras medidas.

REFLEXIONES FINALES/ DELIBERACIÓN.

El Consejo valora la propuesta del Plan Quinquenal, en ese sentido señala que es importante que el Plan sea lo más realista posible y factible de cumplir, evitando generar expectativas que a futuro no puedan llevarse adelante.

Como recomendación falta alguna alusión a la coherencia y coordinación con otros proyectos del MOP u otros Ministerios como MINVU o MTT, sin perjuicio de que aquello es complejo y requiere tiempo de planificación.

El Consejo manifiesta que las concesiones son un instrumento más dentro de una estrategia más amplia de inversión pública en infraestructura. Eso debería ser resaltado, pues es importante que la opinión pública esté informada que el Plan Quinquenal de concesiones es solo una fracción de la inversión que realiza el MOP que son, precisamente, estas concesiones las que permiten que el Estado pueda financiar otros proyectos que no son financiados mediante recursos privados. Un ejemplo específico es la inversión que realiza la Dirección de Vialidad del MOP en caminos rurales y otras obras de infraestructura.

Finalmente, es necesario tener presente cuáles son los aprendizajes obtenidos a partir de la

ejecución de los planes de APP, y cuáles son los desafíos que se enfrenta por delante, para poder así definir iniciativas realmente viables, financiables y vinculadas a beneficios claros para la ciudadanía.

ACUERDOS.

Se acuerda fijar la próxima sesión ordinaria del Consejo de Concesiones para el jueves 6 de abril de 2023 a las 15:30 hrs.

4.- TÉRMINO DE LA SESIÓN: sin otros asuntos que tratar, se puso término a la reunión, siendo las 18:30 horas.-