ACTA CONSEJO DE CONCESIONES
SESIÓN ORDINARIA
27 DE JULIO DE 2023

En Santiago, siendo las 16:00 horas del jueves 27 de julio de 2023, se da inicio a la sesión del Consejo de Concesiones, la que se realizó de forma presencial, así, asistieron la Presidenta Consejera Sra. María Eliana Arntz y los Consejeros Sres. Rodrigo Delgadillo, Andrés Gómez–Lobo, Alejandro Aravena y Juan Carlos Ferrada.
También estuvieron presentes, los Sres. José Miguel Hidalgo y Marco Opazo, asesores de la Ministra de Obras Públicas, la Sra. Pamela Quiñones y los Sres. Juan Eduardo Chackiel, José Tomás Muñoz, Luis Felipe Elton, Fabián Govorcin y Benjamín Chacana de la Dirección General de Concesiones, el Sr. Juan Manuel Sánchez, Director General de Concesiones, 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. Gestión de seguridad pública y vial en concesiones.

2. Proyecto Sistema de alerta temprana para Tsunami.

3.- DESARROLLO DE LA REUNIÓN.

1. Gestión de seguridad pública y vial en concesiones.

A continuación, comienza la exposición, el Sr. Benjamín Chacana de la Dirección General de Concesiones.

En primer lugar, el expositor presenta un conjunto de antecedentes que sitúan el problema, comenzando con la evolución de la accidentabilidad en Chile entre 2012-2022 y el desglose de la información respecto de la accidentabilidad en autopistas concesionadas durante el año 2022.

- Evolución Accidentabilidad Chile 2012-2022 de acuerdo con datos de Carabineros de Chile:

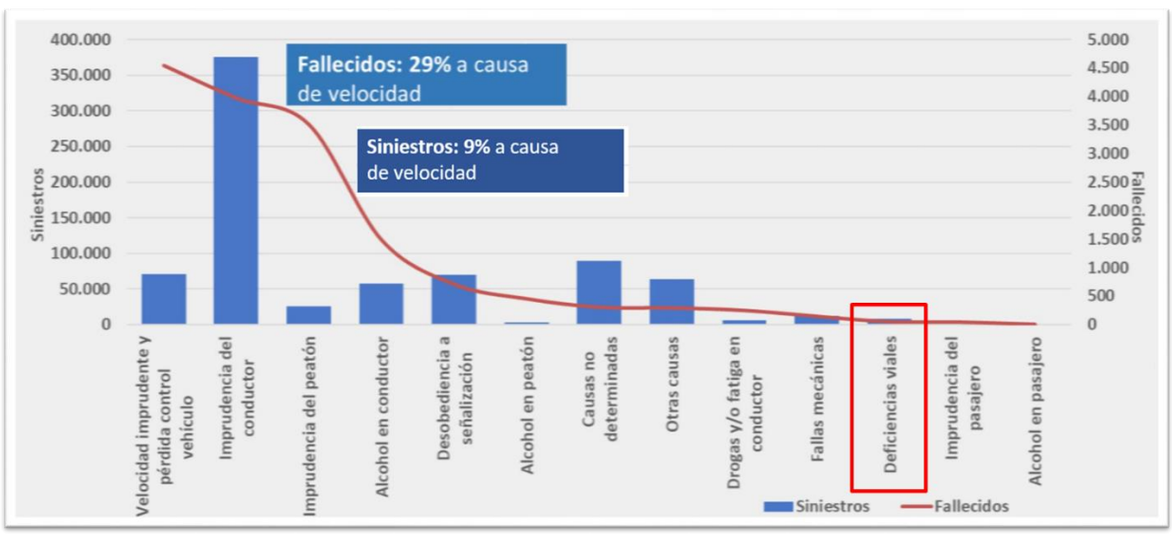
Año	Siniestros	Fallecidos	Lesionados
2012	61.791	1.523	53.225
2013	73.276	1.623	59.592
2014	78.445	1.630	57.885
2015	79.880	1.646	57.945
2016	91.711	1.675	63.563

2017	94.879	1.483	62.171
2018	89.311	1.507	57.939
2019	89.983	1.617	57.749
2020	64.707	1.485	42.103
2021	80.751	1.688	51.928

- Autopistas concesionadas 2022:

	Siniestros	Fallecidos	Lesionados
URBANAS	4.195	38	1.803
INTERURBANAS	12.863	301	4.326
total	17.058	339	6.129

- Principal causa de muerte a nivel nacional 2012-2021: Velocidad; de acuerdo con datos de Carabineros de Chile



La accidentabilidad tiene un impacto directo en el funcionamiento de las rutas concesionadas en diversos sentidos, como en la mantención de la continuidad del servicio, tiempos de desplazamiento, seguridad vehicular y peatonal etc., dando cuenta que, de acuerdo a los datos de Carabineros de Chile, la principal causa de accidentabilidad es el exceso de velocidad. En esa misma línea, han existido ciertas críticas desde la sociedad civil que señalan que una de las causas principales de accidentabilidad serían las deficiencias viales, pero los mismos datos muestras una realidad diferente.

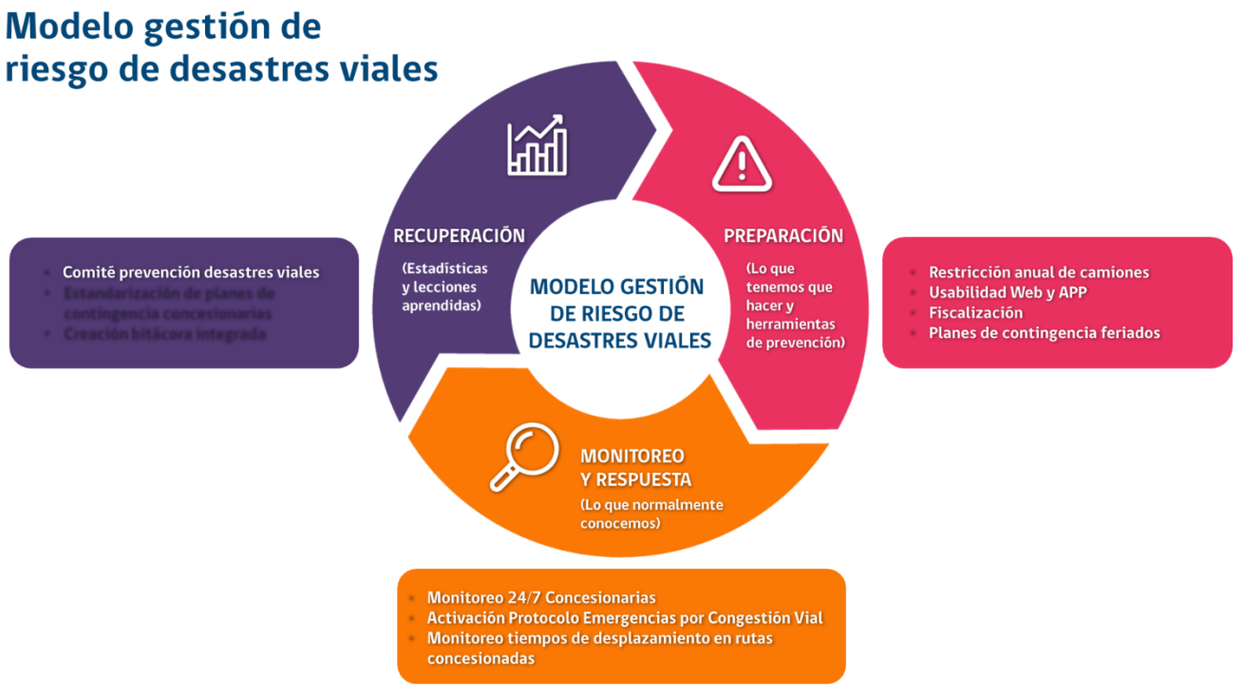
En segundo lugar, el expositor se refiere a los elementos centrales del modelo de seguridad vial que viene trabajando la Dirección General de Concesiones y los contenidos de la estrategia de gestión colaborativa de la en Seguridad Pública.

Inicia esta parte de su intervención precisando el concepto de desastre vial. Los define como eventos no deseados de gran magnitud que ocurren en las rutas, causando conmoción pública, tanto por pérdida de vidas y bienes, como también por incrementos sustanciales en los tiempos de viaje entre las localidades y las ciudades.

Agrega que para mitigar esta situación hoy se cuenta con el protocolo de “emergencias por congestión vial”, que opera cuando se produce uno o más de un evento que:

1. Bloquee todas las pistas de calzada de una ruta.
2. Implique tiempos de espera superiores a 2 horas.
3. Dificulte el despeje de la ruta producto de fallecidos, derrame de materiales peligrosos, otros.
4. Genere una extensión de taco mayor a 3 km de longitud.
5. Puede ser causado por colisiones, atropellos, colapso de estructuras, manifestaciones, incendio forestal, procedimientos policiales, mayores flujos a los proyectados, entre otros.

A continuación presenta el modelo de gestión de desastres viales, utilizando como referencia el siguiente diagrama.



Finalmente se entregan antecedentes sobre la estrategia colaborativa en materia de seguridad pública, indicando sus componentes principales; la participación de los diferentes actores, las comunas beneficiadas, la inversión ejecutada y por ejecutar, así como la estrategia de fiscalización que se desarrolla en la actualidad.

En ese sentido, el expositor explica que el Ministerio de Obras Públicas, tiene responsabilidad principalmente en cuanto a la seguridad vial, pero en materia de seguridad pública cumple con apoyar la función del Ministerio del Interior en esta materia, a través de una serie de acciones y coordinación con este Ministerio que es el que tiene la responsabilidad principal de velar por la seguridad pública. En ese sentido se ha avanzado en las siguientes medidas:

- Creación de una fuerza de tarea público-privada: Subsecretaría de Prevención del Delito, Policías, Min. Público, Concesionarias, otros.
- Inversión Concesionarias $1.400 millones.
- Fiscalización en autopistas urbanas.
- Protocolo de atención a víctimas de actos delictuales en donde las concesionarias prestan apoyo y asistencia.
- Proyecto cuartel de Carabineros en autopistas urbanas.

En relación a la inversión realizada por las concesionarias de $1.400 millones de pesos, resultaron beneficiadas 27 comunas: Conchalí, Quinta Normal, Providencia, Vitacura, Huechuraba, Quilicura, Cerrillos, Independencia, San Bernardo, Renca, Cerro Navia, Lo Barnechea, Colina, Lo Espejo, El Bosque, Santiago, Maipú, Pudahuel, La Cisterna, Recoleta, San Ramón, San Miguel, La Condes, La Granja, La Florida, Peñalolén y Macul.

Desagregado Inversión:

- Cámaras: 107 nuevos.
- Luminarias: 27 puntos.
- Señaléticas: 31 puntos.
- Software y telecomunicaciones.
- Obras: 4 obras que se refieren a cierres perimetrales y limpieza y manejo de vegetación.

Todas estas inversiones se encuentran 100% ejecutadas

Fiscalización en autopistas:

- Fiscalización semanal por autopista.
- Proyecto de reforzamiento mediante "Intervención integral" de Carabineros para atacar vehículos sin patentes o clonadas, encargado por robo, etc.
- De acuerdo a información del Ministerio Público, el 70% de actos delictuales se relacionan con un vehículo sin patente.

En relación al proyecto Cuartel Autopistas Urbanas se estudia por un lado la instalación de un cuartel en el sector sur de Santiago que abarque un perímetro de acción en el Eje General Velasquez, Américo Vespucio sur y el Eje Ruta 5 sur y por otro lado la instalación de un cuartel en Autopista Costanera Norte.

REFLEXIONES FINALES/ DELIBERACIÓN:

El Consejo resalta como punto de análisis el cómo se va a integrar la ley CATI en las autopistas concesionadas, lo cual es un asunto que debe ser analizado en mayor profundidad y revisar las implicancias jurídicas al respecto.

El Consejo a su vez reflexiona sobre la posibilidad de replantear la instalación de cuarteles en ciertas áreas de las autopistas. En ese sentido se insta a analizar otras modalidades, como por ejemplo, cuarteles móviles que puedan desplazarse en función de dónde exista mayor probabilidad de ocurrencia de delitos, lo cual permitiría poder adaptarse en función de los cambios que se vayan generando en los puntos más críticos.

En materia de prevención es necesario estudiar cuales podrían ser los mecanismos que podría implementar las concesionarias y ver si es posible exigir en las BALI que se implementen nuevas obligaciones y acciones orientadas a la seguridad pública.

El Consejo estima que es necesario invitar a distintos actores para plantear y nutrir la discusión en materia de seguridad. Se requiere definir nuevos indicadores que permitan ver el cumplimiento de estándares en continuidad operacional, seguridad vial, y seguridad pública. Es necesario abrir espacios de discusión para generar ideas y respuestas innovadoras ante los nuevos desafíos y poder discutir acerca de cuáles son los límites y marco de acción de las concesionarias en materia de seguridad.

2. Proyecto Sistema de alerta temprana para Tsunami.

A continuación comienza la exposición el señor Fabián Govorcín de la Dirección General de Concesiones. Asisten como invitados las Sras. Alicia Cebrián, Subdirectora de Gestión del Riesgo y subrogante del Director de SENAPRED y Jennifer Olguín, Jefa del Departamento de Innovación y Desarrollo de SENAPRED y el Sr. Mario Poblete, Subdirector de Gestión Estratégica de SENAPRED.

El expositor para colocar el proyecto en contexto, expone acerca de la situación sísmica del país, señalando que existe una::

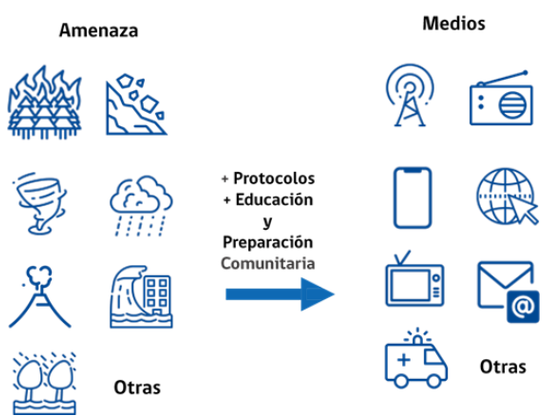
1- Alta tasa de recurrencia y magnitud de sismicidad con potencial tsunamigénico.
2- Alta exposición de población, infraestructura y actividades económicas en borde costero.

La experiencia sísmica del país ha dejado como lección que el rol del Estado, en cuanto a proteger la vida de las personas (preparación y alerta), debe efectuarse, entre otras medidas, a través de Sistemas de Alertamiento a la Población complementarios y robustos.

Eventos ocurridos desde 1960 hasta la actualidad	Cantidad*
Terremotos sobre magnitud 8 en Chile	6
Tsunamis mayores	4
Tsunamis medianos y menores	7
Tsunamis lejanos**	3
Tsunamis volcánicos (Tonga)	1
TOTAL de Tsunamis arribados a las costar de Chile	14

* Fuentes Centro Sismológico Nacional y Servicio Hidrográfico y
** Oceanográfico de la Armada de Chile.
Sólo se tiene registro de tsunamis lejanos desde el 2011 en adelante.

Luego expone acerca del contexto a nivel internacional, explicando acerca de los estándares Internacionales de Sistema de Alarma:



País	Medios en Uso
Japón	**Sirenas** + Radio + Televisión + Difusión celular
Estados Unidos	**Sirenas** + Radio + Televisión + Difusión celular
Nueva Zelanda	**Sirenas** + Difusión celular
Perú	**Sirenas** + Difusión celular
Colombia	**Sirenas (parcial)**
Filipinas	**Sirenas** + Difusión celular

Atributos de un Sistema de Sirenas:
Algunos países con amenaza de tsunami han optado por esta tecnología debido a:

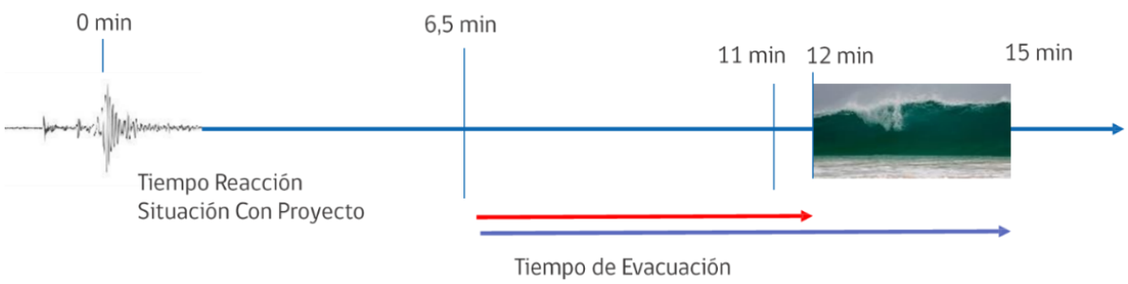
1. Universalidad del mensaje:
   i. No es necesario decodificar un mensaje escrito.

ii. Es un complemento efectivo al envío de mensaje por dispositivos móviles.

2. Actividad satelital
   i. Activación satelital que no depende de la cobertura actual de la red de empresas de telecomunicaciones.
   ii. Infraestructura del sistema puede alojar servicios alternativos para apoyar a la ciudadanía.

3. Tiempo de activación:
   i. De rápida activación ante la amenaza de tsunami.
   ii. Baja intervención humana.

Brechas en situación con proyecto:
El expositor da cuenta de las ventajas que ofrece un sistema de alerta para efectos de la evacuación en relación a la ausencia de un sistema.



LA SITUACIÕN CON PROYECTO DEJA 5,5 MIN PARA EVACUAR EN LA SITUACION MÃS DESFAVORABLE ... Y 8,5 MIN EN LA SITUACIÕN MENOS DESFAVORABLE ANTES DE QUE LLEGUE LA PRIMERA OLA DE TSUNAMI.

LA SITUACIÕN BASE SOLO DEJA 1 MIN PARA AVISAR Y EVACUAR EN LA SITUACION MÃS DESFAVORABLE

Situación Actual en Chile:

1. Más de 2,5 millones de chilenos viven en zona costera. Considerando población flotante, este universo es de casi 8 millones de personas.
2. Solo 5 regiones cuentan con un sistema de alerta de sirenas, 2 de ellas cumplen el estándar definido en 2015 (Arica y O´Higgins).
3. El sistema actual solo cubre una parte de las regiones dada la priorización y marco presupuestario. En total hay 119 sirenas, distribuidas:
   - 12 Arica, 32 Tarapacá, 39 Antofagasta, 19 O´Higgins, 17 Maule.

- 88 sirenas (74%) deben actualizar su estándar.
- 11,5% de cobertura respecto a la demanda nacional.

Falencias del Sistema:

a) Financiamiento sujeto a aprobación de la autoridad local y disponibilidad presupuestaria.
b) Ejecución y Mantenimiento dependiente de una diversidad de contratos, empresas proveedoras y fabricantes lo que dificulta centralizar y lograr una eficiente gestión presupuestaria y administrativa.
c) La fuente principal de financiamiento (FNDR) no incluye recursos para mantención ni reparación, lo que es financiado vía presupuesto anual de la SENAPRED, por lo tanto existe un riesgo de obsolescencia.

Complementos:

a) Cobertura SAE requiere que equipos móviles se encuentren encendidos y conectados a una red de comunicación comercial (no modo avión y compatible con tecnología habilitada para SAE).
b) Sistema ABC sujeto a disponibilidad para realizar labores de apoyo a evacuación, condicionado al despliegue territorial (cobertura y accesibilidad).

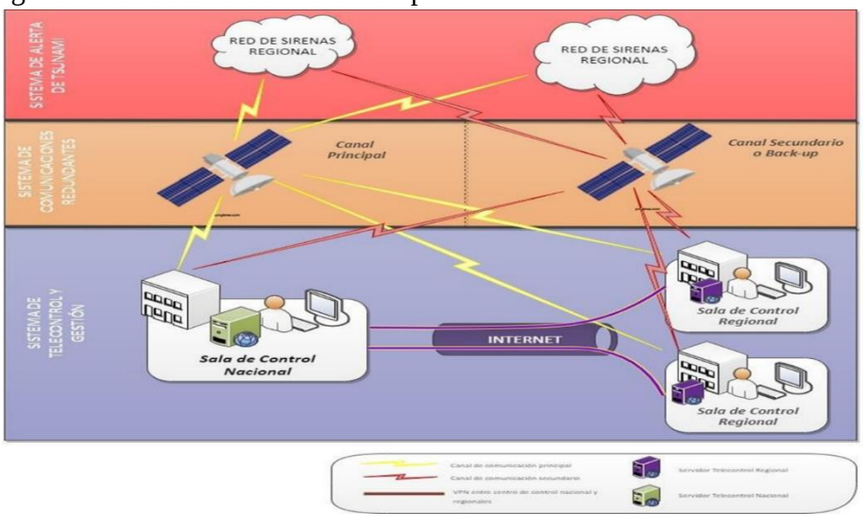
Sistema de Alerta Temprana de Tsunami – IP 438:

Fecha de ingreso	: 24 de Mayo de 2017.
Declaración de Interés Público	: Ord. N°243, 7 de marzo de 2018
Postulante	: DOMINION SPA.
Ubicación	: A nivel Nacional, todas aquellas áreas de evacuación definidas por SENAPRED.
Mandante	**: ONEMI. Res. MOP N° 131 de 25-08-2021, que aprueba Convenio de Mandato.**
Etapa	: Informe Final Fase II "Anteproyecto" Aprobado.
Licitación	: 2024

Descripción del proyecto y obra:

- Descripción General:
  - Sistema de alerta temprana y notificación acústica y visual de eventuales riesgos y evacuación por variable de riesgo tsunami, basado en una red de estaciones de alarmas y sistemas de comunicación redundante y centros de control a nivel regional y central.
- Sirenas:
  - Cobertura a las áreas de evacuación informadas por SENAPRED.
  - Instaladas en poste autosoportante de 11 metros de altura.
- Mantenimiento:
  - Operación garantizada y mantenimiento del sistema durante el periodo de duración de la concesión.
- Activación:
  - Desde oficinas regionales SENAPRED (sirenas de su región).
  - Desde SENAPRED Central (Acceso a todas las regiones).
  - Maletas portátiles para activación en caso que hubiera que evacuar las oficinas.
  - La activación del Sistema estará a cargo de SENAPRED.

Diagrama general del Sistema de Alerta Temprana:



Necesidad y Beneficios del proyecto:
Necesidad:

- Homogeneización de estos sistemas de forma que se estandarice su funcionamiento y SENAPRED pueda contar con un control centralizado desde Santiago.
- Aunar inversiones necesarias para cada una de las regiones.

Beneficios:

- Cobertura: Alertar a la totalidad de la población que se encontrase en áreas inundables en caso de tsunami.
- Mayor seguridad con infraestructuras claramente identificable por la población.
- Reducción de plazos respecto de proyectos regionales.
- Optimización de costos de inversión, operación y mantenimiento.
- Homogeneidad tecnológica y reducción de tiempos de reposición.
- Centraliza bajo un mismo modelo de gestión toda la red de sirenas.
- Traspasa al concesionario la obligación de mantener un nivel de servicio de alto estándar.
- Permite que sea supervigilado por el MOP en su instalación y funcionamiento.

Volumen Proyecto: Alcance Nacional.
Total: 1.029

Presupuesto del proyecto

- Presupuesto total del Proyecto:

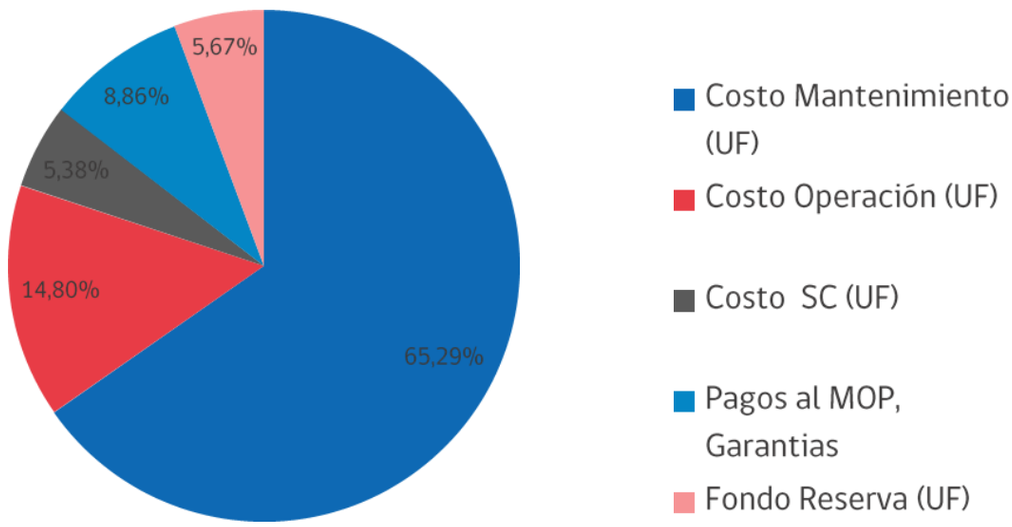
COSTO TOTAL DE OBRAS PROYECTO	2.089.468
COSTO EXPROPIACIÓN	47.187
OTROS COSTOS	304.386
TOTAL	2.441.040

- Costos Indirectos

Descripción	Unidad	P.U. (UF)	Cantidad	Total (UF)
Mitigaciones Ambientales + CS	Gl	61.427	1	61.427
Estudios Proyecto Definitivo	Gl	104.473	1	104.473
Seguros, Garantías y SC	UF/año	70	3	8.546
Pago al Estado por Administración y Control	UF/año	15.000	3	45.000
Pago por Estudios al Proponente	Gl	84.940	1	84.940
Expropiaciones/Compensaciones	Lote	117,5	401,60	47.187
Total Otros Costos de Inversión				351.572

- Costos de Operación y Mantenimiento

	Costo Mantenimiento (UF)	Costo Operación (UF)	Costo SC (UF)	Pagos al MOP, Garantias	Fondo Reserva (UF)	Total Costos (UF) Anual
Promedio Anual	172.739	39.166	14.230	23.452	15.000	264.588
% OM	65,29%	14,80%	5,38%	8,86%	5,67%	



Servicios de la Concesión:

- Servicios Básicos Obligatorios:
  - Servicio de Operación del Sistema Alerta Temprana de Tsunami.
  - Servicio de Conservación.
  - Servicio de Soporte Remoto.
  - Servicio de Gestión de Incidencias.

- Servicios Especial Obligatorios:
  - Servicios de Información y Atención de Usuarios: Sistema de Consultas, Sugerencias y Reclamos.

- Servicios Complementarios:
  - El Concesionario podrá prestar servicios complementarios asegurando no interferir con el correcto funcionamiento del servicio básico obligatorio (cámaras de vigilancia, wifi, antenas de telefonía. etc.).

Modelo de Negocios:

- Consideraciones iniciales:

Plazo del Proyecto (años)	20
Plazo Construcción Obras (años)	3
Plazo Operación (meses)	204
Plazo Operación (años)	17

En relación a la estructura de financiamiento, se consideran 2 subsidios fijos esto es (i) subsidio fijo a la construcción máximo que contempla 10 cuotas anuales, que permite financiar la

inversión en infraestructura y otras inversiones menores; y (ii) un subsidio fijo a la operación que contempla pagos semestrales anticipados durante la etapa de explotación, asociados a mantención y conservación.

Asimismo, se dispone de un monto fijo por concepto de fondo de reserva para nuevo equipamiento y subsistemas.

Variable de Licitación

- Adjudicación: Al licitante que haga la mejor oferta económica por la concesión.

Participación Ciudadana:

- Se realizaron talleres institucionales y municipales, Fase I y II: 46 talleres con 1.150 participantes en 15 regiones.
    - Mesa técnica/Institucional: ONEMI´s y servicios públicos regionales.
    - Mesa Municipios.
- Talleres temáticos de interés regional, Fase II: 9 talleres macrozonales con 128 organizaciones participantes.
    - Relacionados a pesca, comercio y turismo.
- Taller central de expertos, Fase II: 36 expertos técnicos.
    - Modalidad teleconferencia, a través de la plataforma Zoom. Antes de pandemia se llevaron a cabo 4 talleres presenciales.

En general se destaca el apoyo transversal que recibió el proyecto por todos los participantes de los talleres.

Estado Actual:

- Aprobación MDSF:
    - Análisis técnico- económico que concluye: “Se recomienda la ejecución del proyecto dado que contribuye al bienestar social”.
    - Enfoque Costo Efectividad.
- Aprobación estudios de Proposición:
    - El proponente ha dado integro cumplimiento a la obligación de entrega de los informes exigidos.
    - Estudios revisados y aprobados por SENAPRED y por la DGC, formalizado por la aprobación del IF.
    - En condiciones de aprobar Proposición.
- Gestiones con Ministerio del Interior:
    - SENAPRED ha consultado al Ministerio de Interior, respecto a su voluntad y disponibilidad presupuestaria para dar por finalizada la etapa de proposición y licitar proyecto.
    - Recientemente el Ministerio del Interior respondió solicitando documentación necesaria para evaluar el proyecto y también mecanismos, alternativas y costos de los sistemas operativos.

PREGUNTAS DE LOS CONSEJEROS

1) El Consejo plantea que, sin perjuicio de tener hartos elementos positivos, a su vez

presenta varios desafíos, cómo por ejemplo identificar cuáles serían los indicadores para medir el cumplimiento de los niveles de servicios y cuáles son los incentivos para generar dicho cumplimiento.

2) El Consejo pregunta si no es contraproducente que el proyecto contemple servicios complementarios y si eso no podría generar la pérdida de foco respecto del objetivo esencial del proyecto.
3) El Consejo pregunta qué ocurriría si eventualmente el proyecto contempla la necesidad de requerir más sirenas en el año (el proyecto contempla 4 en el año) ya sea por diferentes eventualidades como siniestros o robos.
4) El Consejo pregunta sobre cuáles serían los resguardos que se adoptarían para mitigar riesgos respecto al proyecto, considerando que es un tema sensible para el país.
5) El Consejo consulta si se evaluaron alternativas, considerando que el costo de mantención del proyecto es significativo.

RESPUESTAS A LAS PREGUNTAS DE LOS CONSEJEROS

1) En relación a la primera pregunta, respecto a los indicadores, se señala que estos se establecen para distintos niveles de servicio, siendo un modelo similar al que se ocupa en Hospitales, estableciendo un indicador a evaluar y una regulación por niveles de servicio que establece un Fondo al desempeño operacional que contempla un pago o un descuento dependiendo si se cumplió el indicador.
2) Respondiendo a la segunda pregunta sobre servicios complementarios, se señala que es un análisis que se debe efectuar, sin embargo hay algunos que no siendo necesariamente rentables, si podrían ser interesantes desde el punto de vista de la academia e investigación, como por ejemplo la posibilidad de levantar datos durante mediciones de los fenómenos.
3) Sobre la tercera pregunta, se indica que el Plan de mantenimiento contempla mantenimientos preventivos, trimestrales y mensuales, además de mantenimientos correctivos. Estos contemplan indicadores de servicio y repuestos con disponibilidad inmediata, que si bien es cierto resulta costoso, contempla un estándar alto de respuesta, ya que el concesionario va a tener que tener disponible un stock permanente en todas las regiones. Sin embargo el fondo de 15.000 UF está considerado para una eventual ampliación de la red de sirenas, no para reparaciones o repuestos.
4) Sobre la cuarta pregunta, se señala que es relevante que la responsabilidad del concesionario quede bien regulada. Sin embargo todos los contratos de mantención son tercerizados según el análisis de experiencias de APP en ese aspecto.
5) En relación a la quinta pregunta, en cuanto al sistema de sirenas, si tiene análisis de alternativas, resguardado por el marco técnico de SENAPRED que establece estándares exigentes, por lo que el costo de conservación es alto dada dicha exigencia. Se hizo el análisis de alternativas de carácter técnico, por ejemplo comparando sistemas de comunicación, de baterías, postación, etc., resultando el propuesto el más costo-eficiente.

REFLEXIONES FINALES/ DELIBERACIÓN.:

El Consejo valora el proyecto y rescata varios elementos a destacar, entre ellos, el carácter innovador, ser un proyecto capaz de aprovechar las ventajas del sistema de concesiones para resolver las necesidades del país, como ser de administración en plazos largos, asegurar financiamiento permanente más allá de un presupuesto anual con trascendencia a los gobiernos, asegurar mantenimiento de los equipos en el tiempo, incorporar seguros que puedan responder en casos de siniestros e imprevistos que puedan ser financiados con parte de las tarifas, sistemas redundantes que pueden ser operados desde distintas regiones, entre otros aspectos. En ese

mismo sentido, según informa el Director General de Concesiones, el proyecto en cuestión no cuenta con ingresos asociados, por lo cual se busca su ejecución a través del sistema de concesiones para lograr eficiencia en los procesos y economías de escala, permitiendo la posibilidad de tener una operación garantizada durante un periodo de tiempo, permitiendo entregar recursos a los Gobiernos Regionales, entregando tecnología y capacidad de gestión de los recursos de manera coordinada.

Sin embargo el Consejo plantea dos dificultades, considerando que Concesiones no tiene conocimiento de precedentes o experiencias anteriores que sean similares en cuanto al alcance y características del proyecto, ni siquiera a nivel mundial. En primer lugar, la cantidad de oferentes que se presentaran a la licitación y en segundo lugar, el riesgo de que al producirse un problema podría verse afectada directamente la imagen y opinión pública del sistema de concesiones en general, dado que es un asunto sensible para el país. Al no existir precedentes o experiencias para comparar, es difícil saber qué elementos hay que controlar para mantener la calidad y estándar de servicio, ya que en caso de generarse alguna falla en el sistema, la responsabilidad va recaer en la autoridad, no en el concesionario, por lo cual, hay que ser muy cuidadosos con los términos que se incorporen en las bases de licitación para resguardar un adecuado control.

El Consejo destaca la dimensión educativa o cultural del proyecto, en el sentido de activar la discusión en torno a tsunamis, dado que en general la discusión siempre ha estado orientada principalmente hacia los terremotos, lo que ha generado que desde un punto de vista educativo, normativo y en el ámbito de políticas públicas, se haya avanzado más en relación a los terremotos que en tsunamis. En ese sentido es importante que el sistema de sirenas también esté ligado a otros elementos y que no sea un fin en sí mismo de forma aislada, sino que sea parte de todo un sistema de prevención de riesgos y reguardo de la vida humana, asociado por ejemplo a infraestructura y planes de evacuación, educación de la población, etc.

Finalmente el Consejo manifiesta la importancia de avanzar en el desarrollo de proyectos que contribuyan a la prevención de riesgos y desastres, esperando que la discusión sobre ello no se extienda o estanque en pos de lograr llegar a tiempo ante otro futuro desastre dada la sismicidad del país y la gran extensión de costa del territorio nacional.

Respecto del proyecto el Consejo sugiere incorporar cláusulas de término anticipado por obsolescencia, de manera de permitir que puedan ser incorporadas nuevas y mejores tecnologías. Sin embargo existe incertidumbre respecto del financiamiento del proyecto. En caso que sea impulsado por SENAPRED, se espera que el proyecto pueda ser financiado por el Ministerio de Interior, salvo que se establezca que el MOP también participe en dicho financiamiento. En esa línea se sugiere incorporar un plan alternativo, que consista en que el Estado pueda adoptar el proyecto e implementar el sistema de sirenas de forma gradual o por etapas a lo largo del país, en caso que el financiamiento sea un obstáculo, permitiendo de esta forma avanzar y no retrasar su desarrollo e implementación.

ACUERDOS:

El Consejo acuerda realizar la próxima sesión ordinaria el jueves 3 de agosto 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.-