



## **ACTA CONSEJO DE CONCESIONES SESIÓN ORDINARIA 23 DE MAYO DE 2024**

En Santiago, siendo las 14:00 horas del jueves 23 de mayo de 2024, se da inicio a la sesión del Consejo de Concesiones, la que se realizó de forma presencial, así, asistieron la Ministra de Obras Públicas Sra. Jessica López, la Presidenta Consejera Sra. Sonia Tschorne y los Consejeros Sres. Rodrigo Delgadillo, Andrés Gómez-Lobo, Alejandro Aravena y Juan Carlos Ferrada, todos de forma presencial.

También estuvieron presentes, los Sres. José Miguel Hidalgo y Marco Opazo, asesores de la Ministra de Obras Públicas, el Sr. Juan Manuel Sánchez, Director General de Concesiones, la Sra. Pamela Quiñones y los Sres. Juan Eduardo Chackiel, Luis Felipe Elton, Rodrigo Garín y Fabián Govorcín de la Dirección General de Concesiones, todos de forma presencial. También estuvo presente el Sr. Sebastián García, de la Dirección General de Concesiones, de forma telemática; y el Sr. Francisco Ribbeck, Secretario Abogado del Consejo de Concesiones.

### **1.- BIENVENIDA.**

La Sra. Presidenta realizó el respectivo saludo protocolar, para posteriormente presenta los temas en tabla a tratar en la sesión, dando inicio a la misma.

### **2.- AGENDA DE LA REUNIÓN.**

1. Corredor de transporte público de la Ruta 160:  
Invitados: Sres. Rodrigo Medina, Secretario Ejecutivo de SECTRA y José Miguel de la Vega, Asesor del Gabinete del Ministro de Transporte y Telecomunicaciones.
2. Corredor Bioceánico Tocopilla-Chuquicamata.
3. Pronunciamiento sobre Licitación de la Cárcel de Copiapó.
4. Asuntos varios del Consejo.

### **3.- DESARROLLO DE LA REUNIÓN.**

#### **1. Corredor de transporte público de la Ruta 160:**

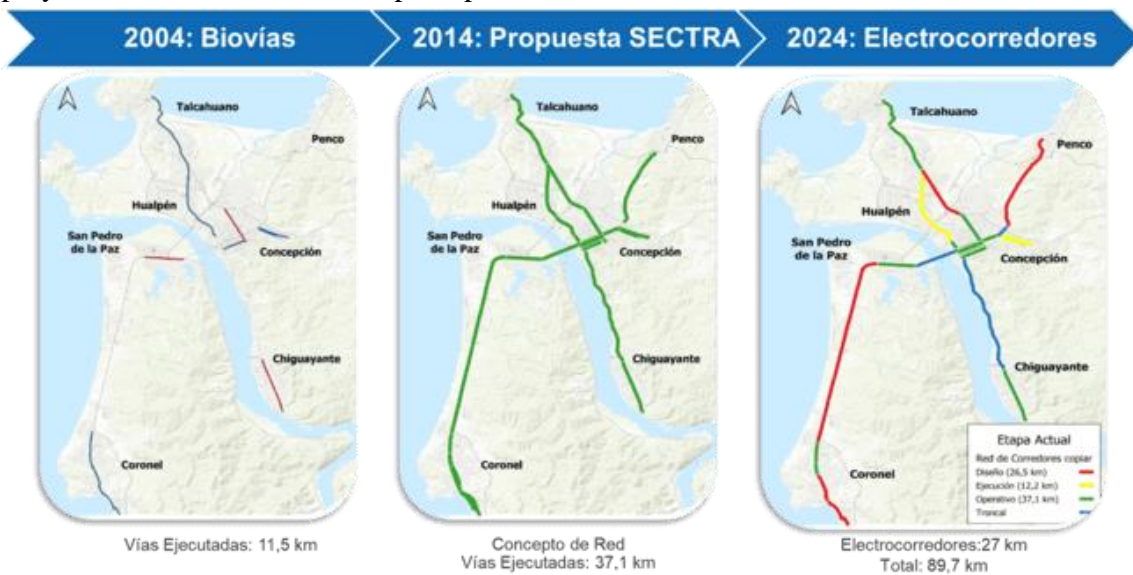
El presente proyecto de iniciativa pública es presentado para el análisis del Consejo de Concesiones en virtud de lo establecido en el artículo 1 bis inciso séptimo letra c) del Decreto Supremo N°900, ley de concesiones de obra pública, que señala que el Ministerio de Obras Públicas deberá requerir informe previo del Consejo de Concesiones, en el caso que se deba *c) Analizar los proyectos de iniciativa pública que se considerará ejecutar mediante el sistema de concesión regulado en esta ley.*

Para el análisis del presente punto en tabla, fueron invitados los Sres. Rodrigo Medina, Secretario Ejecutivo de SECTRA y José Miguel de la Vega, Asesor del Gabinete del Ministro de Transporte y Telecomunicaciones, siendo el primero quien da comienzo a la presentación:



## Contexto: La red de corredores de Transporte Público

Dada las circunstancias, se ha trabajado en una política pública desde comienzos del 2000 en proyectos de corredores de transporte público.



Se ha ido avanzando desde 2004, ya que en un inicio faltaba mejorar la conexión e integración del sistema, mejorando en 2014 a través de un sistema de red troncal de buses, encontrándose actualmente en etapa de ejecución lo destacado en color amarillo y en operación lo destacado en color verde de la imagen anterior.

Lo que se busca desarrollar a través del sistema de concesiones es lo destacado en color rojo, que serían la ruta 160 que une Coronel con San Pedro, la ruta 150 que une Concepción con Penco y la Autopista (corredor de buses) Talcahuano - Concepción.

En total la red alcanza aproximadamente los 90 kilómetros de extensión.

Sin perjuicio de las mejoras en el flujo y la conectividad, los corredores han sido un aporte a la urbanidad de la ciudad, lo que ha sido valorado por la población.

## PROYECTO CONCESIÓN CORREDOR DE TRANSPORTE PÚBLICO RUTA 160

### Descripción de las Obras:

La concesión comenzaría con el corredor Pedro Aguirre Cerda hasta el corredor Manuel Montt. Tiene una extensión de casi 16 kilómetros. Se estructuraría con un corredor de buses central y dos pistas laterales para el flujo de vehículos en ambos sentidos.

El proyecto busca garantizar tiempos estables de viaje con independencia del flujo gracias a los corredores.



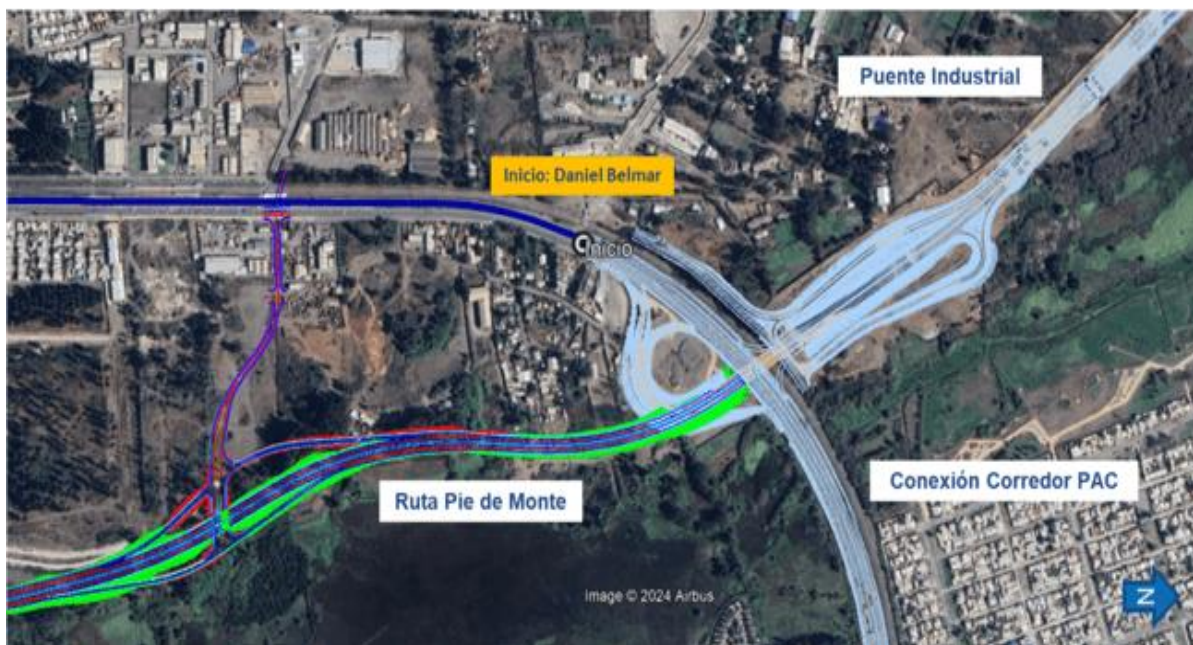
Por las características urbanas en que se desarrolló el proyecto, se consideró una velocidad máxima de 60 km/h para el diseño geométrico de calzadas.

Las ciclovías se diseñaron de acuerdo a las recomendaciones de Diseño del Manual de Vialidad Ciclo-inclusiva del MINVU.

Además de distribuir el espacio de mejor manera, también permite una mejor conexión de las comunidades ubicadas en los sectores costeros.

El proyecto se empalma además con otros proyectos concesionados como la ruta Pie de Monte y el Puente Industrial.

Límite Norte del Proyecto: Calle Daniel Belmar - Conexión Puente Industrial - Ruta Pie de Monte



### Modelo de Negocios

- Presupuesto de la Obra Estimado (POE): UF 4.414.000. Incluye valor nominal de las obras, gastos generales y utilidades y pagos de la concesionaria durante etapa de construcción.
- Variable de Licitación: Cuotas de Subsidio a la Construcción y Operación. El licitante realiza una oferta por los factores S1 y S2 que ponderarán respectivamente las cuotas de subsidio máximas anuales a la Construcción (SFC) y a la Operación (SFO). Se adjudica al licitante que presenta mayor Puntaje P (i), de acuerdo a la siguiente fórmula, donde  $\alpha_1$  y  $\alpha_2$  son los pesos relativos de S1 y S2 en el subsidio anual y Cte es una constante definida en Bases:  $P_i = Cte \cdot -(S1i \cdot \alpha_1 + S2i \cdot \alpha_2)$ .
- Plazo de Concesión: 300 meses (25 años)
- Fuentes de Ingreso: Subsidio del Estado al Concesionario, con cuotas fijas para la construcción y operación de las obras. Pendiente participación del MOP y MTT en el financiamiento del proyecto.
- Regulación Ambiental: Consulta de pertinencia y eventual ingreso al SEIA traspasado a la sociedad Concesionaria.
- Expropiaciones: Se fija en las Bases de Licitación un monto fijo que debe asumir el concesionario.
- Cambios de Servicios: Se establece un mecanismo de distribución de riesgos entre el MOP y la Sociedad Concesionaria.

## Desglose de presupuesto

ITEM	DESIGNACIÓN	TOTAL SIN IMPREVISTOS (UF)	IMPREVISTOS (UF)	% Imprevistos	TOTAL (UF)
1	PAVIMENTACIÓN CALZADAS, ACERAS Y CICLOVÍAS	880.687	44.034	5%	924.721
2	PAISAJISMO y MOBILIARIO URBANO	27.861	1.393	5%	29.254
3	SEÑALIZACIÓN Y DEMARCACIÓN	42.973	2.149	5%	45.122
4	REPOSICIÓN DE SERVICIOS	306.646	15.332	5%	321.979
5	SANEAMIENTO / AGUAS LLUVIAS	183.369	9.168	5%	192.537
6	MODIFICACIÓN SERVICIOS	45.423	2.271	5%	47.694
7	ILUMINACIÓN	134.925	6.746	5%	141.671
8	SEMÁFOROS	65.029	3.251	5%	68.281
9	ESTRUCTURAS	962.444	48.122	5%	1.010.566
10	CRUCE A NIVEL FERROCARRILES	26.919	1.346	5%	28.265
11	PARADEROS DE BUSES	24.561	1.228	5%	25.789
12	EXPROPIACIONES	43.962	2.198	5%	46.160
13	GASTOS GENERALES Y UTILIDADES (35%)				1.134.352
<b>TOTAL COSTOS DIRECTOS</b>					<b>4.016.391</b>

	<b>MONTO M (UF)</b>
Obras Civiles	4.016.391
Costos Indirectos	397.238
<b>Total Presupuesto UF</b>	<b>4.414.629</b>

## Evaluación Social

Con fecha 5 de marzo de 2024, el Ministerio de Desarrollo Social y Familia emitió su informe favorable para el proyecto, reportando los siguientes indicadores:

<b>Indicador</b>	
TIR Social	6,76 %
VAN Social	311.710
TRI Social	6,35%

## **REFLEXIONES/DELIBERACIÓN DEL CONSEJO:**

La Presidenta del Consejo agradece la exposición, y abre la palabra al Consejo para formular preguntas y observaciones en relación al proyecto:

El Consejo destaca el valor del proyecto y la necesidad de desarrollar y fortalecer el transporte público regional. En ese mismo sentido, el Consejo reconoce que proyectos de esta naturaleza ayudan a fortalecer la legitimidad del sistema de concesiones.

El Consejo de Concesiones destaca el éxito que ha tenido la red de corredores del Gran Concepción, lo que es reflejo de una buena política pública. En ese sentido, seguir apoyando el proyecto es fundamental.

El Consejo destaca la relevancia de la mantención de la obra y las obras de conservación, cosa que el sistema de concesiones favorece para su ejecución.

El Consejo plantea la posibilidad de cambiar el nombre del proyecto, ya que contempla obras que van más allá de solo un corredor de transporte público, por lo que tal vez desde un punto de vista comunicacional sea pertinente repensar ese aspecto para explicar mejor sus alcances.

Además se sugiere mejorar la presentación de los beneficios de equidad urbana que se generan con el proyecto, haciendo el ejercicio de comparar los tiempos de recorrido actuales con los

que se obtendrían con el proyecto, además de la ventaja en cuanto a regularidad del tiempo de viaje que se obtendría al viajar en bus a través de un corredor en comparación a un vehículo particular que pasa por periodos variables dado las horas donde existe mayor congestión vehicular. Además se sugiere comparar la cantidad de ciudadanos beneficiados con el corredor en relación a los que utilizan vehículos particulares, para poner en perspectiva el alcance y proporción de las ventajas entregadas a la población. También recalcar la plusvalía que genera en torno de las comunidades aledañas al corredor, que experimentan una mejoría desde el punto de vista de la contaminación acústica, ya que la tecnología de transporte eléctrica suele ser considerablemente menos ruidosa

Sin perjuicio de ello el Consejo efectúa las siguientes preguntas:

#### PREGUNTAS DE LOS CONSEJEROS:

- 1) ¿Cuáles son las razones para ejecutar el proyecto a través del sistema de concesiones? ¿Qué ventajas existen?
- 2) ¿Se ha estudiado la posibilidad de establecer mecanismos de cofinanciamiento a través de tarifas de peaje de los vehículos particulares?
- 3) ¿Cómo conversa el proyecto con los Planos Reguladores e Instrumentos de Planificación Territorial?

#### RESPUESTAS A LOS CONSEJEROS:

- 1) En primer lugar, la mayoría de los corredores han sido implementados por el MINVU a través de vialidad estructurante, la que comprende todas las calles y vialidades del país. En esa cartera, existen aproximadamente 18.000 millones para la región del Biobío a ser distribuidos en todos los proyectos de vialidad, lo que hace que los avances sean muy lentos y la tasa de construcción sea baja, siendo la falta de financiamiento el principal obstáculo. En segundo lugar, está el tema de la disposición de recursos humanos y administrativos para ejecutar el proyecto, ya que en el caso del Ministerio de Obras Públicas y la Dirección General de Concesiones existen más y mejores capacidades instaladas. Por último, en tercer lugar, el sistema de concesiones ofrece mayores ventajas en cuanto a mantención y conservación, además de mejor distribución de los riesgos.
- 2) Plantear un cobro en la ruta 160 sería poco viable, no solo desde un punto de vista político, sino que también porque al ser una vía urbana, sería difícil poder confinar la ruta para que el sistema de cobro pueda ser efectivo, como sí ocurre en las autopistas concesionadas que tiene un diseño adecuado para ello.
- 3) Las vías troncales y expresas se regulan bajo el plan regulador Metropolitano, pero este no se encuentra vigente aún. Sin perjuicio de ello, durante su elaboración, las rutas mencionadas si han sido consideradas en él a pesar de que todavía este pendiente su aprobación. Aun así, los planos reguladores comunales vigentes reconocen estas rutas dentro de la planificación local.

El Consejo agradece las respuestas y solicita la siguiente información para poder emitir un pronunciamiento más acabado:

- Un informe que contenga la opinión del Gobierno Regional y las Municipalidades respecto al proyecto, para conocer la opinión de los actores locales.
- Los planes regionales de desarrollo urbano y los planes reguladores comunales, intercomunales y metropolitanos disponibles para analizar la relación del proyecto con ellos y/o insumos relacionados al análisis de dicho tema.
- Complementar información sobre los beneficios del proyecto.

## 2. Corredor Bioceánico Tocopilla-Chuquicamata.

La presentación del siguiente punto en tabla, es realizada por el Sr. Fabián Govorcín, Jefe del Departamento de Iniciativas Privadas de la Dirección General de Concesiones.

### Panorama actual Región de Antofagasta

En la presente imagen se pueden apreciar las principales rutas e IP existentes en la región.



### Antecedentes

<b>Fecha de Presentación</b>	27 de julio de 2023	
<b>Postulante</b>	GOCGROUP INVERSIONES SpA	
<b>Inversión Estimada</b>	UF 8.912.951 ; USD 365 MM	
<b>Área de Influencia</b>	Región de Antofagasta Comunas de Calama, Maria Elena y Tocopilla	
<b>Plazo Concesión</b>	38 años (3 años construcción)	
<b>Distancia</b>	145 km	
<b>Característica</b>	Doble calzada	
<b>Tarifa</b>	Peaje 1: VL 3.106 (44 \$/km) C 2E 9.940 (141 \$/km) C+2E 15.532 (220 \$/km)	Peaje 2: VL 3.309 (44 \$/km) C 2E 10.588 (141 \$/km) C+2E 16.544 (220 \$/km)
<b>Rentabilidad</b>	- Social: 9,48% - Privada: 7,56%	
<b>IMG</b>	57% - 68% de los ingresos anuales (primeros 22 años)	
<b>Subsidio</b>	Si Requiere, 10 cuotas de 420.000 UF. 47% de la inversión. Valor Residual = UF 4.074.492 representa 46% de la inversión	

## Problema Identificado

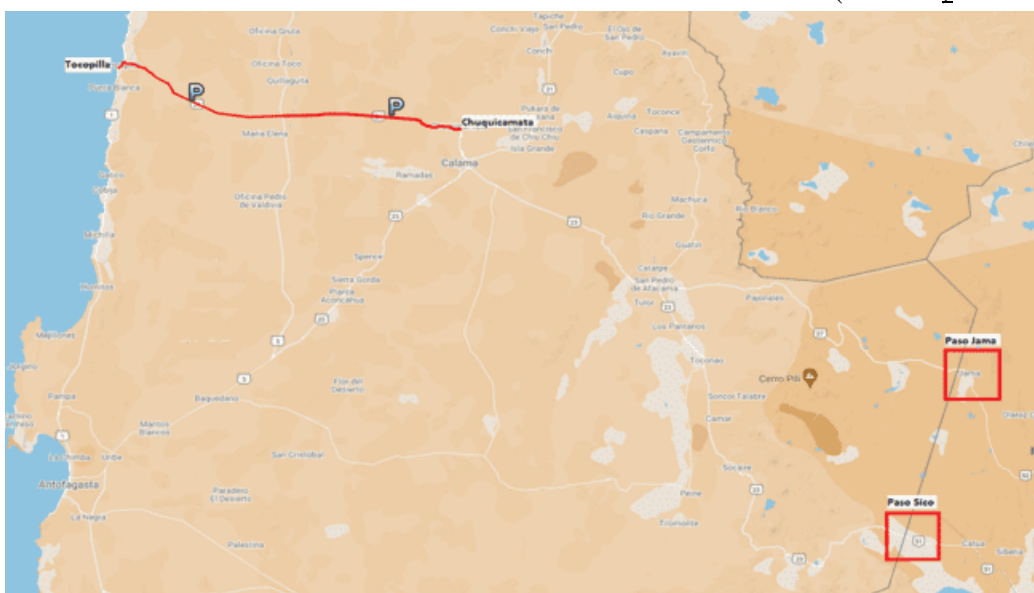
- ✓ Actualmente la Ruta 24 cuenta con una calzada simple.
- ✓ Existe una alta tasa de accidentabilidad presente en la Ruta 24.
- ✓ Se presentan actualmente cruces a nivel que deberían ser desnivelados, principalmente FFCC.
- ✓ Existen sectores con terceras pistas donde se producen demoras producto de tránsito de vehículos pesados.
- ✓ El proyecto se encuentra en el PNIM 2020-2050 DIRPLAN
- ✓ La iniciativa formaría parte del Corredor Bioceánico
- ✓ Proyección de crecimiento Minero del 17% hacia el periodo 2022-2033 vs 2021



Actualmente se están realizando distintos proyectos de mejoramiento en algunos tramos de la ruta por parte de la Dirección de Vialidad.

## Propuesta

- ✓ Ampliación a doble calzada Ruta 24 (en todo el trazado que son 145 km, desde Tocopilla a Chiquicamata)
- ✓ Conservación y explotación de la vía.
- ✓ Llegada al Puerto de Tocopilla
- ✓ Continuidad desde Paso Jama a Calama mediante IP N°507 (263 Km)



- ✓ Doble calzada mejorará la seguridad vial y los tiempos de desplazamiento entre cruce



a Chuquicamata y cruce con Ruta 1, permitiendo un mayor nivel de seguridad y eficiencia.

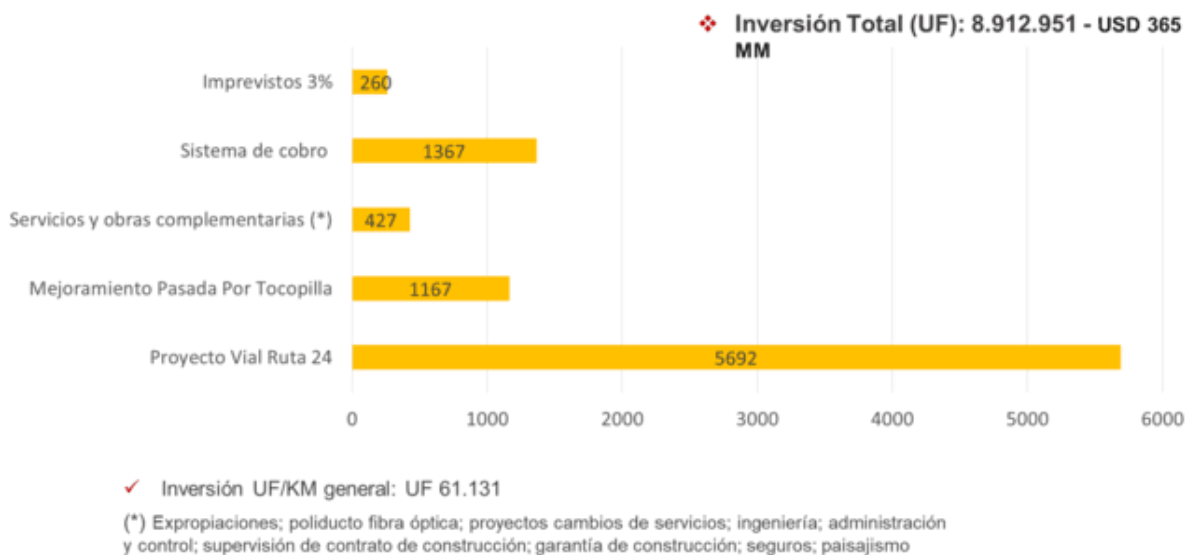
- ✓ Perfil de dos calzadas por sentido de circulación. Perfil tipo de 7m de calzada más mediana de ancho variable de (4 a 48 metros) para dar cabida a los retornos y accesos, con velocidad de servicio de 100 a 120 km/h.
- ✓ Mejoramiento Ruta 1
- ✓ Incorpora un tramo urbano de longitud 3,3 km
- ✓ Llegada al Puerto de Tocopilla por acceso sur

### Justificación

Existen dos razones principales que permiten justificar el proyecto:

- Aumento Progresivo de Tránsito de Cargas Pesadas:
  - ✓ Aumento importante de industria minera y de energía lo que hace que el tránsito vehicular hacia Ruta 5 Norte y Puerto de Tocopilla haya ido en aumento, por lo que la doble calzada y accesos controlados se hacen imprescindibles para mejorar las condiciones de seguridad vial en la Ruta 24, de tal manera de prevenir aumento de consecuencias fatales en accidentes por colisiones de frontales.
- Corredor Bioceánico:
  - ✓ Importante aumento de cargamento entre en territorio chileno a través de los pasos internacionales de la segunda región, con destino los Puertos de Iquique, Arica y Tocopilla.
  - ✓ Entrada en operación de Puente entre Brasil y Paraguay (2025), dando continuidad al corredor. A Diciembre de 2023 el avance es de un 45%.
  - ✓ Aumento progresivo de tránsito de camiones de más de 2 ejes, efecto de minería y proyectos de energía.

### Inversión

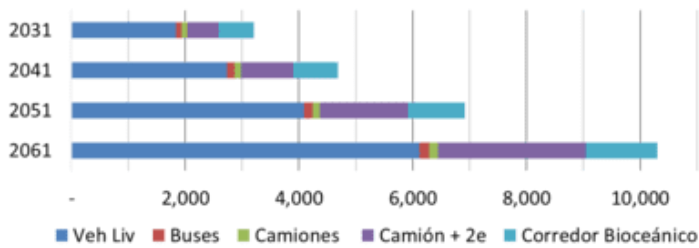


La ampliación a doble calzada de la ruta 24 es la que contempla el mayor monto de la inversión.

### Demanda Estimada

Para el análisis de la demanda, se separó el proyecto en dos sectores.

TMDA Sector 1 Chuquicamata – Cruce Ruta 5

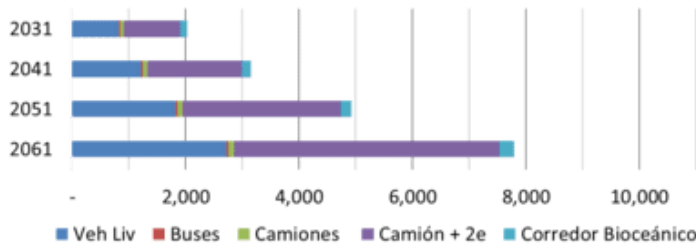


Sector	VL	B	C 2E	C +2E	Total
1	1.226	94	77	330	1.727
2	547	33	52	592	1.224

- Flujo Corredor Bioceánico año 2030: Sector 1: 603 Sector 2: 120
- Tasas de crecimiento

Tipo de Vehículo	Tasa
Vehículo Liviano	4,10%
Buses	1,50%
Camiones 2 Ejes	1,90%
Camiones + 2Ejes	5,30%
Corredor Bioceánico	2,45%

TMDA Sector 2 Cruce Ruta 5 - Tocopilla



Evaluación Social

Indicador	Ev. Social
Inversión social	8.228.646 UF
TIR social (%)	9,48%
VAN social	1.153.403 MMUF

Principales supuestos:

- Metodología, Costo-Beneficio

Beneficios sociales considerados:

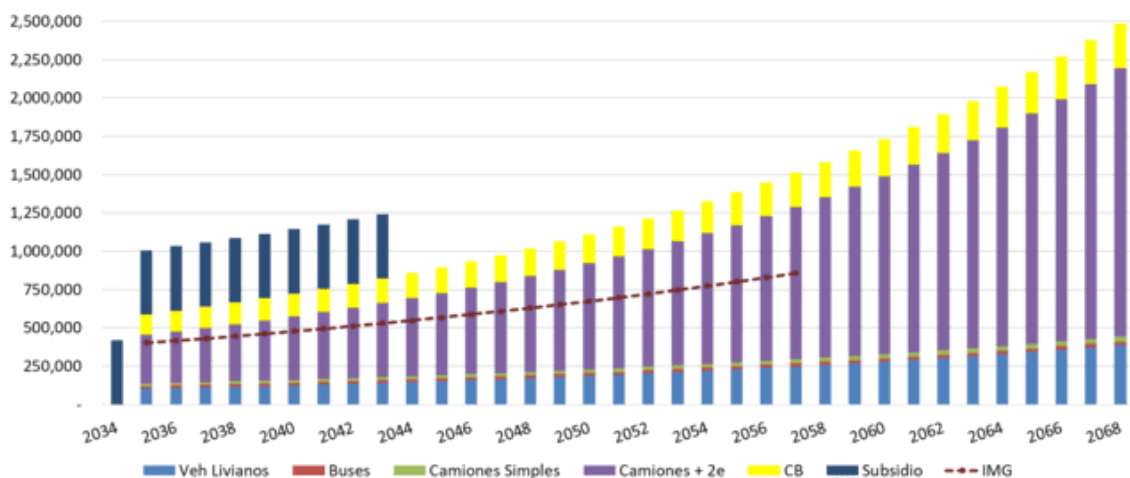
- Ahorro de tiempo de viaje
- Beneficios por disminución de accidentes.

Beneficios sociales no considerados:

- Beneficios por disminución de contaminantes.
- Ahorro de combustible y otros costos de operación

Ingresos

- Por peaje + subsidio (10 cuotas)
- Pago Infraestructura existente año 2067: UF 4.074.492
- IMG: 57% - 68% por 22 años



## Evaluación Privada

Indicador	Ev. Privada
Inversión privada	UF 8.912.951
Plazo de concesión	38 años
TIR Privada (%)	7,56%
Subsidio	UF 4.200.000
Pago Final	UF 4.074.492
Valor estudios Mínimos	UF 157.106

### ➤ Análisis de sensibilidad

Ítem	Esc. Pesimista	Esc. Optimista
Inversión (UF)	8.912.951	8.912.951
TIR (%)	7,08	7,77
Subsidio	4.200.000	4.200.000

## Subsidio e IMG

### ❖ Subsidio: UF 4.200.000

Año	N° Cuota	IMG (UF)
2034	1	420.000
2035	2	420.000
2036	3	420.000
2037	4	420.000
2038	5	420.000
2039	6	420.000
2040	7	420.000
2041	8	420.000
2042	9	420.000
2043	10	420.000

➤ Equivalente a 47% de la inversión

### ❖ IMG: UF 13.279.712

Año	IMG (%)	IMG (UF)	Año	IMG (%)	IMG (UF)
2035	68%	402.410	2046	63%	587.507
2036	68%	416.494	2047	62%	608.069
2037	67%	431.072	2048	62%	629.352
2038	67%	446.159	2049	61%	651.379
2039	67%	461.775	2050	61%	674.177
2040	66%	477.937	2051	60%	697.773
2041	65%	494.665	2052	60%	722.196
2042	65%	511.978	2053	59%	747.472
2043	64%	529.897	2054	58%	773.634
2044	64%	548.444	2055	58%	800.711
2045	63%	567.639	2056	57%	828.736
			2057	57%	857.742

## Propuesta Innovación

El proyecto considera un monto de inversión de 500.000 UF, destinadas principalmente al mejoramiento urbano de av. Tocopilla, que se propone materializar y priorizar a través de una mesa de trabajo con la I. Municipalidad de Tocopilla.

El proyecto considera la materialización de infraestructura de carácter social y urbana que se realizaría en conjunto con las autoridades locales.

**Infraestructura urbana**  
Paraderos de buses, pasarelas e iluminación



**Infraestructura Turismo**  
Mejoramiento del borde costero



**Infraestructura Deportiva**  
Multicanchas y lugares de esparcimiento en conformidad con necesidad territoriales



**Infraestructura Tecnológica**  
Fibra óptica para localidad de María Elena. 70 km aprox. de Tocopilla a María Elena



## REFLEXIONES/DELIBERACIÓN DEL CONSEJO:

La Presidenta del Consejo agradece la exposición y a continuación el Consejo de Concesiones procede a emitir un pronunciamiento sobre el proyecto:

En primer lugar, y a la luz de los criterios de evaluación para la Declaración de Existencia de Interés Público de una Iniciativa Privada establecidos en el artículo 102° del Decreto Supremo N° 956, reglamento de la ley de concesiones de obras públicas, si bien es cierto se reconoce que en relación a las letras a), b) y c) de dicha norma, el proyecto cumple con el mínimo exigido desde el punto de vista de la rentabilidad social preliminar, existe concordancia del proyecto con los ejes productivos señalados en el Plan Regional de Ordenamiento Territorial (PROT) y existe contribución del proyecto al desarrollo territorial de su área de influencia al impulsar la materialización del Corredor Bioceánico, el proyecto presenta deficiencias en relación a los criterios establecidos en las letras d) y e) de la normativa citada, por cuanto el nivel de subsidio requerido es de un alto nivel, y por otro lado carece de originalidad en materia de infraestructura pública y tampoco representa un aporte innovador desde el punto de vista del diseño, la tecnología o gestión del proyecto, toda vez que la propuesta de innovación constituye solo un cúmulo de proyectos sin relación entre sí, lo que deja ver la inexistencia de una lógica, intención o sentido subyacente en la propuesta que otorgue un real valor agregado al proyecto que pueda ser catalogado de original o innovador.

En ese mismo sentido, el Consejo de Concesiones el 6 de diciembre de 2022 se pronunció de forma similar sobre la IP Ruta 24 Chuquicamata- María Elena, la cual también corresponde a un tramo del Corredor Bioceánico, señalando, según consta en el acta de dicha sesión ordinaria: *“En primer término, en consideración del criterio de innovación, el Consejo estima que la propuesta no plantea innovación u originalidad en materia de infraestructura pública, ni aporte respecto a la gestión, diseño, tecnología, soluciones medio ambientales o territoriales que justifiquen su desarrollo como iniciativa privada.*

*Segundo, respecto de la rentabilidad social del proyecto, el Consejo estima que ésta podría estar sobreestimada en base a los proyectos que pudieran mejorar la situación base y los escenarios de sensibilización sobre la demanda proyectada, resultando en diversos análisis indicadores menores al umbral establecido, que no justificarían un proyecto de ampliación de calzada”.*

*En base a las consideraciones anteriores, el Consejo resuelve por unanimidad pronunciarse negativamente frente a la solicitud de declaración de Proyecto de Interés Público de la Iniciativa Privada N°492, de la Concesión Ruta 24 tramo Chuquicamata-María Elena”.*

En segundo lugar, el artículo 4° numeral 1 del DS N°956, reglamento de la ley de concesiones de obras públicas, establece que: *“De acuerdo a lo dispuesto en el artículo 2° inciso 2° y siguientes del DS MOP N° 900 de 1996, las personas naturales o jurídicas podrán postular ante el Ministerio de Obras Públicas la ejecución, reparación o conservación de obras públicas, a cambio de su explotación, mediante el sistema de concesión, siempre que la obra no esté, al momento de la presentación, siendo estudiada por el MOP para ser ejecutada mediante este mismo sistema”*, sin embargo la ruta ya se encuentra contemplada en el PNIM 2020-2050 DIRPLAN, sin perjuicio de las obras de mejoramiento que se encuentran en estudio y ejecución desarrolladas por la Dirección de Vialidad.

En tercer lugar, el Consejo concluye que, en general, en este tipo de proyectos es posible apreciar la existencia de una cierta contradicción, ya que por un lado se dice que el proyecto es socialmente rentable (con una TIR social de 9,5%) pero por otro lado se requiere contar con un subsidio y un IMG alto, incluso con peajes relativamente altos, por lo que quedan dos teorías

al respecto que se podrían sostener, por un lado, que no es el momento óptimo de desarrollo del proyecto, sino que debiese ser más a futuro, o que los beneficios sociales del proyectos están sobrestimados.

En virtud de los argumentos expuestos anteriormente, el Consejo decide no recomendar la Declaración de Interés Público de la Iniciativa Privada, sin perjuicio de que se reconoce la necesidad de avanzar en mejorar los estándares y conectividad del Corredor Bioceánico y la posibilidad de que el proyecto pueda ser ejecutado a través de un mecanismo distinto al del sistema de concesiones o desarrollado directamente por el Estado como una Iniciativa Pública.

### **3. Pronunciamiento sobre Licitación de la Cárcel de Copiapó.**

El Consejo, retoma la discusión pendiente en relación al análisis de la Licitación de la Cárcel de Copiapó durante la sesión ordinaria del Consejo de Concesiones del 25 de abril de 2024, en la cual decidió que previo a emitir un pronunciamiento, requería solicitar mayor información relacionada a la comparación entre los costos de las cárceles concesionarias y las cárceles tradicionales en general y saber cuáles son los parámetros y factores de comparación, para lo cual, solicitó tener a la vista el estudio Comparador Público – Privado 2015 y el informe de Evaluación Económica Social del Ministerio de Desarrollo Social y Familia (Oficio 510/2024 del 14 marzo 2024).

Teniendo los antecedentes anteriores a la vista, es opinión de este Consejo que el desarrollo de cárceles mediante el sistema de concesiones tiene, al menos, dos ventajas sobre su equivalente público. Primero, los estándares de calidad son superiores bajo el sistema de concesiones ya que el concesionario debe cumplir requisitos y estándares medibles que su par tradicional no tiene. Esto se manifiesta sobre todo en el deterioro de la infraestructura bajo el modelo tradicional donde, por diversos motivos, el sector público enfrenta dificultades en implementar planes de mantención preventiva. Segundo, los contratos de concesión permiten asignar riesgos al agente mejor posicionado para gestionarlos. Esto se traduce en que, para muchos riesgos, el sector privado tendrá mayores incentivos y capacidad de contener costos.

El estudio Comparador Público – Privado 2015 y el informe de Evaluación Económica Social del Ministerio de Desarrollo Social y Familia (Oficio 510/2024 del 14 marzo 2024) respalda lo señalado en el párrafo anterior al entregar evidencia de que, comparado con un proyecto público alternativo y de idéntico estándar, y considerando la asignación de riesgos, la alternativa de concesión es más conveniente económicamente (entrega “Value for Money”) que su símil público.

Habiendo tenido a la vista los antecedentes señalados y considerando los argumentos expuestos más arriba, el Consejo decide pronunciarse favorablemente a la opción de desarrollar la Cárcel de Copiapó mediante el mecanismo de concesiones.

### **4. Asuntos varios del Consejo.**

#### Revisión de los avances en gestión de la Dirección General de Concesiones

En virtud de lo solicitado por la Ministra de Obras Públicas a la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas (DGC) en la sesión ordinaria del Consejo del día 26 de marzo de 2024, en cuanto a informar periódicamente al Consejo de Concesiones sobre las materias más relevantes de gestión, el Sr. Juan Manuel Sánchez, Director General de Concesiones, expone ante el Consejo el primer informe de dichos avances a la fecha.

### Hitos relevantes del periodo 25 de abril -23 de mayo:

1. Se adjudicó la Orbital Sur en la Región Metropolitana.
2. Informe favorable de MDSyF de Ruta 5: Chacao Chonchi
3. Inicio de Consultoría con DITUC para acompañar la reparación de AVO 1
4. Ingresos de Informes de Evaluación Social: Teleférico IQQ AH, Ruta 5: Antofagasta IQQ, Corredor 150, Ruta 5: Rio Bueno Puerto Montt
5. Ingresos a DIPRES: Ruta 5: Caldera Antofagasta, Corredor 160, Corredor 150, Sistema de Alerta de Tsunami, Embalse Nueva la Punilla.
6. Se realizó lanzamiento de la Cartera y Cuenta Pública DGC.
7. Participación en el 8º Foro Internacional de Alianza Público-Privada (APP) de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas en Estambul.
8. Participación en uno VII Foro de InvestChile.
9. Participación en la Comisión de OOPP del Senado por plan de concesiones y proyecto de Ley de Seguridad.
10. Participación en la Comisión de Seguridad del Senado (Privada)
11. Inauguración de paseo boulevard Peyuhue en Renca, del programa Buen Vecino.

### Licitaciones APP en curso: USD 6.306 millones

N°	PROYECTO	REGIÓN	FECHA RECEPCIÓN OFERTAS	MONTO INVERSIÓN (MM USD)
1	Establecimiento penitenciario de Talca	Maule	25 de junio de 2024	41
2	Red Aeroportuaria Norte (Antofagasta y Atacama)	Antofagasta, Atacama	26 de junio de 2024	316
3	Segunda Concesión Ruta 5 Santiago - Los Vilos	Coquimbo, Valparaíso, RM	18 de julio de 2024	1.273
4	Segunda Concesión Aeropuerto de la Región de la Araucanía	Araucanía	26 de julio de 2024 **	138
5	Ruta Pie de Monte	Biobío	9 de agosto de 2024 **	416
6	Segunda Concesión Ruta del Itata	Biobío, Ñuble	27 de agosto de 2024	564
7	Segunda Concesión Ruta 5 Tramo Temuco - Río Bueno	Araucanía, Los Ríos	13 de sept. de 2024 **	878
8	Segunda Concesión Ruta 68 (Interconexión Santiago - Valparaíso - Viña del Mar)	Valparaíso, RM	15 de octubre de 2024	1.619
9	Concesión Ruta 5 Tramo Chacao - Chonchi	Los Lagos	8 de noviembre de 2024	665
10	Embalse Nueva Punilla	Ñuble	20 de diciembre de 2024 **	396

\*\* fecha definitiva se establecerá en función del interés de los licitantes

### Proyectos prioritarios por licitar 2024 - 2025

PROYECTO	SITUACIÓN	INVERSIÓN (MMUSD)
Recinto Penitenciario de Copiapó	En desarrollo BALI	200
Ruta 5 - Caldera - Antofagasta	MDSF Ok. Pendiente en M. Hacienda.	931
Ruta 5 - Antofagasta - Iquique	Ingresado a MDSF. Revisión observaciones finales.	720
Segunda Concesión Ruta 5 - Río Bueno Puerto Montt	Hito de control ingresado a MDSF. En revisión.	310
Segunda Concesión Ruta 57 Santiago - Colina - Los Andes	En desarrollo anteproy. Próximo ingreso MDSF.	900
Accesos a Valdivia	En revisión anteproy.	675
Teleférico Alto Hospicio Iquique	Ingresado a MDSF. En espera de observaciones preliminares.	108
Red Aeroportuaria Sur : El Tepual (5º), Cañal Bajo, Mocopulli y Pichoy	En desarrollo BALI.	273
Electrocorredores de Concepción Ruta 150	Ingresado a MDSF. En espera de observaciones preliminares.	180
Planta Desaladora para la Cuarta Región de Coquimbo	Trabajo sobre modelo de negocio y evaluación social.	286
Electrocorredores de Concepción Ruta 160	Definición presupuestaria pendiente.	200
Sistema de Alerta Temprana para Tsunami	Definición presupuestaria pendiente.	94
Tren Valparaíso Santiago	Definición en junio de empresa para estudios integrales y para asesoría BID de contraparte.	3.820

### Principales avances programa de colaboración DGC-BID

- 1) Financiamiento Verde para la APP en Chile: Estudio finalizado: análisis de bases de licitación y opciones de certificación disponibles.

- 2) Asesoría Tren Valparaíso Santiago (para Estudios Integrales): Financia BID. Se cerró etapa de Expresión de Interés para pre-calificación.
- 3) Iniciativas Privadas: Participación en documento BID y Workshop con experiencias internacionales.

#### REFLEXIONES/DELIBERACIÓN DEL CONSEJO:

El Consejo agradece la exposición del Director General de Concesiones valorando los hitos y avances que se han logrado en el periodo.

#### **4.- ACUERDOS.**

El Consejo acuerda agendar la próxima sesión ordinaria del Consejo para el día jueves 4 de julio de 2024.

#### **5.- TÉRMINO DE LA SESIÓN.**

Sin otros asuntos que tratar, se puso término a la reunión, siendo las 18:00 horas.