



**ACTA CONSEJO DE CONCESIONES
SESIÓN ORDINARIA
4 DE SEPTIEMBRE DE 2024**

En Santiago, siendo las 15:00 horas del miércoles 4 de septiembre 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. Juan Carlos Ferrada, Rodrigo Delgadillo y Andrés Gómez-Lobo, todos de forma presencial.

También estuvieron presentes, los Sres. José Miguel Hidalgo, Marco Opazo y Gerardo Salinas, asesores de la Ministra de Obras Públicas, el Sr. Juan Manuel Sánchez, Director General de Concesiones, las Sras. Patricia Vásquez, Pamela Albornoz y Pamela Quiñones y los Sres. Juan Eduardo Chackiel, Sebastián García, Rodrigo Garin, Benjamín Chacana y Fabián Govorcín de la Dirección General de Concesiones, todos de forma presencial, y el Sr. Francisco Ribbeck, Secretario Abogado del Consejo de Concesiones.

1.- BIENVENIDA.

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

2.- AGENDA DE LA REUNIÓN.

1. IP N°507 - Corredor Bioceánico, Tramo Calama – Paso Jama.
2. Concesión Corredores de Transporte Público Ruta 150 y Autopista Concepción – Talcahuano, Tramo II. Invitados los Sres. Rodrigo Medina, José Miguel de la Vega y Cristián Bustos del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.
3. Informe de avances de gestión de DGC.
4. IP N°504 Estación Intermodal de Transporte Metropolitano Lo Valledor (EIM Lo Valledor).

3.- DESARROLLO DE LA REUNIÓN.

1. IP N°507 - Corredor Bioceánico, Tramo Calama – Paso Jama.

El presente proyecto es presentado para el análisis del Consejo de Concesiones en virtud de lo establecido en el artículo 1 bis inciso séptimo letra a) 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 “*a) Declarar de interés público los proyectos de iniciativa privada*”

Para el análisis del presente punto en tabla, expone el Sr. Fabián Govorcín, Jefe del Departamento de Iniciativas Privadas de la Dirección General de Concesiones.

Antecedentes:

Los antecedentes del proyecto son los siguientes:

Fecha de Presentación	26 de octubre de 2023	
Postulante	GOCGROUP INVERSIONES SpA	
Inversión Estimada	UF 14.841.597 ; USD 597 MM Periodo 1 (2030 - 2034): UF 8.957.395 (60% total) Periodo 2 (2044 - 2046): UF 5.883.941 (40% total)	
Área de Influencia	Región de Antofagasta Comunas de Calama y San Pedro de Atacama	
Plazo Concesión	38 años (3 años construcción en cada periodo)	
Distancia	265 km - distribuida en 2 sectores: Sector 1: 157 km Paso Jama – baipás San Pedro de Atacama (Ruta 27 Ch) Sector 2: 108 km baipás San Pedro de Atacama – Calama (Ruta 23 Ch)	
Característica	Doble calzada	
Tarifa	Periodo 1 Peaje 1: VL 3.388 (21,6 \$/km) – sector 1 Peaje 2: VL 4.320 (40 \$/km) – sector 2	Periodo 2 Peaje 1: VL 6.274 (40 \$/km) – sector 1 Peaje 2: VL 4.320 (40 \$/km) – sector 2
Rentabilidad	- Social: 8,89% - Privada: 8,01%	
IMG	53% - 70% de los ingresos anuales (2035 – 2062)	
Subsidio	Si Requiere, 10 cuotas de 510.000 UF. 34% de la inversión.	



Problema identificado

- ✓ Actualmente la Ruta 23 y Ruta 27 cuenta con una calzada simple.
- ✓ Aumento Progresivo de Tránsito de Cargas Pesadas (Industria de energía y minería).
- ✓ La iniciativa formaría parte del Corredor Bioceánico.
- ✓ Ejecución de obras y estudios en desarrollo en el trazado del proyecto:
 - Plan Nacional de Infraestructura de Movilidad (PNIM 2020-2050) DIRPLAN.
 - Plan Maestro Logístico del MTT-MOP.

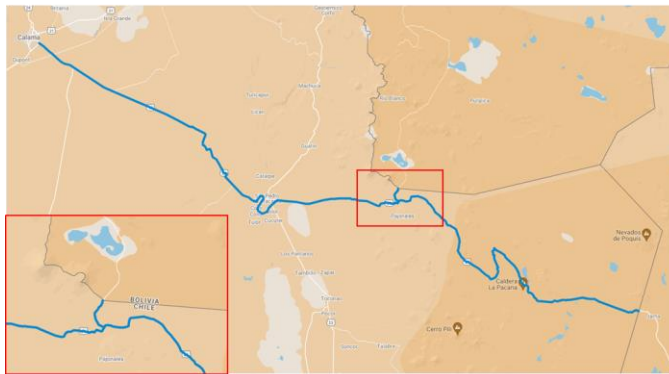


Antecedentes- Listado de proyectos

Código BIP	Nombre	Inicio - Fin (Km)	Estado	Observaciones
30458843-0	MEJORAMIENTO PAVIMENTO RUTA 23-CH SECTOR: CALAMA - SAN PEDRO DE ATACAMA	Km 68,5 AL KM 94,2	Inicio Ejecución de Obras programado 2024	Diseño Terminado
40050180-0	MEJORAMIENTO RUTA 27-CH SECTOR: SAN PEDRO DE ATACAMA-PASO JAMA TRAMO I	Km 34,9 al km 74,3	Inicio Ejecución de Obras programado 2024	Diseño Terminado
40043821-0	MEJORAMIENTO RUTA 27-CH SECTOR: SAN PEDRO DE ATACAMA-PASO JAMA	Km 74,3 al km 125	RS/ Perfil Nov. 2023	Corresponde a EIA para obtener RCA
30483353-0	MEJORAMIENTO RUTA B-243 S: CR 27-CH-PASO HITO CAJÓN REGION DE ANTOFAGASTA	Km 0 al km 5	RS/ Diseño Ene 2024	Termino Diseño programado 2025

Propuesta

- Ampliación a doble calzada Ruta 23 (94 km) y Ruta 27 (157 km)
- Ampliación a doble calzada baipás San Pedro de Atacama (14 km)
- Mejoramiento Ruta B-243 Hito Cajón (5 km)
- Conservación y explotación de la vía.



Cronograma de inversión:

- Año 1: 1,5% - estudios de ingeniería
- Año 2: 1,5% - estudios de ingeniería/PID
- Año 3: 3,0% - construcción
- Año 4: 18,1% - construcción
- Año 5: 36,2% - construcción
- Año 15: 4% - construcción
- Año 16: 11,9% - construcción
- Año 17: 23,8% - construcción

Obras Civiles:

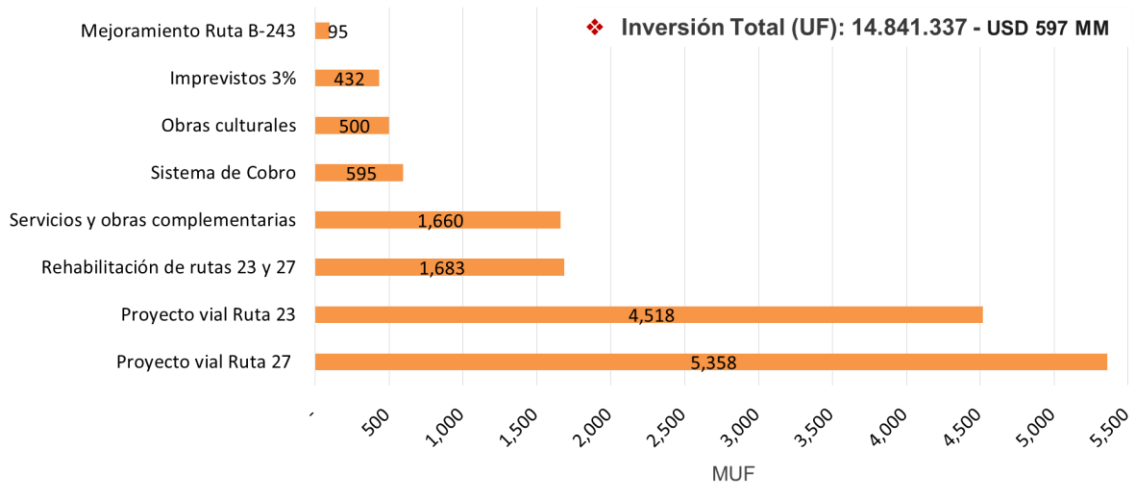
- 94 km doble vía - Ruta 23 Ch
- 14 km doble vía- Baipás
- 157 km doble vía -Ruta 27 Ch
- 5 km de mejoramiento - Ruta B 243
- 2 enlaces en ambos extremos del baipás
- 1 enlace desde Ruta 27 Ch a Hito Cajón (ruta B-243)



Inicio Concesión, Ruta 23Ch, km 0.0 aprox. Fuente: Google



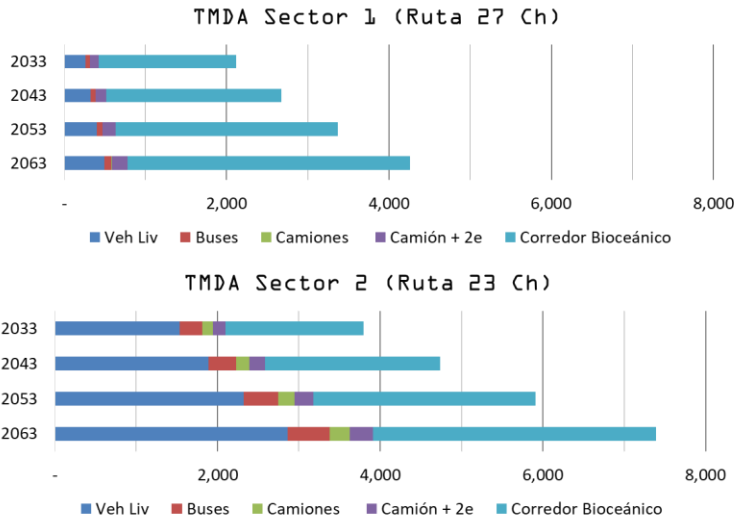
Cruce Ruta B-241 hacia Tocoanao, Ruta 23Ch, km 112,0 aprox. Fuente: Elaboración Propia



✓ Inversión UF/KM general: UF 56.005

(*) Expropiaciones; proyectos cambios de servicios; ingeniería; administración y control; supervisión de contrato de construcción; garantía de construcción; seguros; paisajismo

Demanda estimada



Principales supuestos:

➤ TMDA observado año 2021:

Sector	VL	B	C 2E	C +2E	Total
1	209	38	3	84	334
2	1201	218	102	121	1.642

➤ Flujo Corredor Bioceánico año 2030:
Sector 1 = Sector 2: 1.578

➤ Tasas de crecimiento

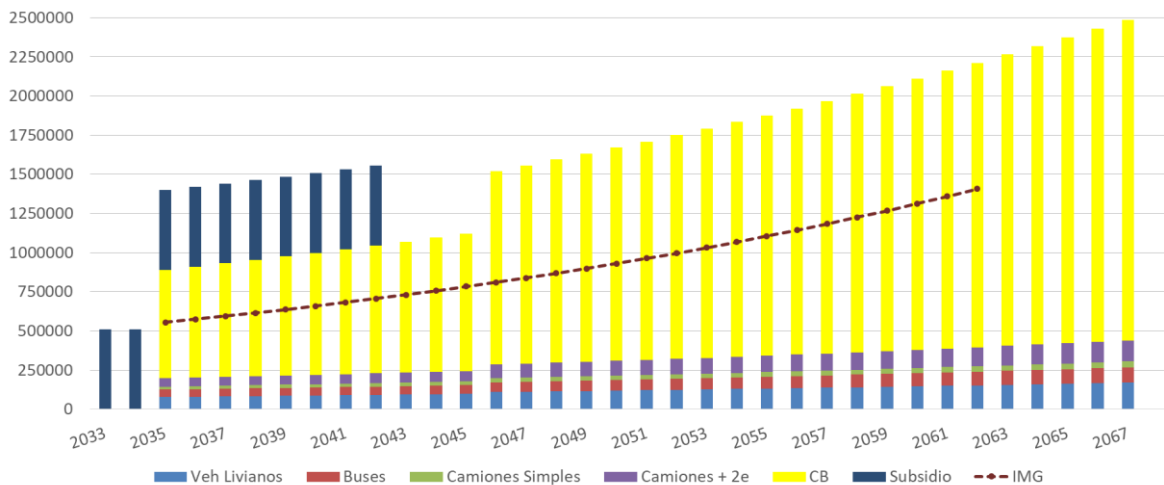
Tipo de Vehículo	Tasa
Vehículo Liviano	2,10%
Buses	2,10%
Camiones 2 Ejes	2,10%
Camiones + 2Ejes	2,10%
Corredor Bioceánico	2,45%

* puntos PNC 2021; crecimiento PIB 2020 al 2030

* "Análisis de impacto potencial del Corredor Bioceánico del Eje Capricornio sobre la demanda de puerto de las Regiones de Tarapacá y Antofagasta" – Comité de Desarrollo Productivo de la Región de Antofagasta (CORFO).

Ingresos

- Por peaje + subsidio (10 cuotas)
- Pago Infraestructura existente año 2067: UF 2.077.811
- IMG: 53% - 70% por 28 años



Evaluación social

Indicador	Ev. Social
Inversión social	13.759.105 UF
TIR social (%)	8,89%
VAN social	2.666.008 UF

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

Evaluación privada

Indicador	Ev. Privada
Inversión privada	UF 14.841.336
Plazo de concesión	38 años
TIR Privada (%)	8,01%
Subsidio	UF 5.100.000
Pago Final	UF 2.077.811
Valor estudios Mínimos	UF 278.234

➤ Análisis de sensibilidad

Ítem	Esc. Pesimista	Esc. Optimista
Inversión (UF)	14.841.336	14.841.336
TIR (%)	1,77	9,83
Subsidio	5.100.000	5.100.000

✓ Esc. Pesimista: Demanda CB se mantiene constante en todo el periodo

✓ Esc. Optimista: Demanda CB considera un crecimiento de 3,25%

Pronunciamientos

SEREMI MINVU REGIÓN ANTOFAGASTA

“...la iniciativa denominada “Corredor Bioceánico, Tramo Calama – Paso Jama, IP N°507(...) es compatible con los planes, programas, proyectos, políticas y lineamientos estratégicos que nuestro Servicio este desarrollando en la región de los cuales tenga conocimiento (...) este Servicio considera de gran relevancia para la Región el mejoramiento de la red de caminos públicos, por consiguiente, compatible con los planes, programas, proyectos, políticas y lineamientos estratégicos del MINVU, sin perjuicio de tener en consideración los instrumentos de planificación territorial vigentes en la Región ...”

DIRECCIÓN NACIONAL DE ADUANAS

“...dado que la iniciativa privada es una ruta internacional que culmina en el Paso Jama, el interés de nuestro Servicio recae en la consideración de una romana, la trazabilidad en línea de las mercancías extranjeras con lector OCR de placa patentes y pórticos de fugas de las unidades de transportes que transitan desde y hacia la avanzada fronteriza. Adicionalmente, la iniciativa privada en cuestión incorpora en sus anexos una proyección de cargas que no es factible de validar toda vez que no se indica la fuente de los datos, la metodología ni las líneas base (...) es importante señalar que, si las iniciativas privadas mencionadas consideraran además una zona de descanso y/o el ingreso a un recinto de depósito aduanero, dicho aspecto debe quedar dentro del alcance de la trazabilidad en línea de las mercancías”

DIRECCIÓN NACIONAL DE FRONTERAS Y LÍMITES DEL ESTADO (MINISTERIO RREE)

“...puedo señalar a Ud. que la Dirección Nacional a mi cargo – en concordancia con la política de este Ministerio al respecto – ha definido al “Corredor Bioceánico Vial – CBV puerto Murtinho- puertos del Norte de Chile como una iniciativa de alto valor estratégico para nuestro país dentro del contexto de la integración regional. A ese respecto la potenciación y optimización de las rutas nacionales 23-Ch y 27-Ch puede contribuir decisivamente a favorecer la oferta nacional y regional de servicios viales desde el paso “Jama” y hacia los puertos de la región de Antofagasta y de Tarapacá, por lo que DIFROL considera que la materialización de las obras proyectadas por el “Postulante” tendrían un favorable impacto en la citada oferta de servicios...”

DIRECCIÓN DE PLANEAMIENTO (DIRPLAN)

“...Del análisis realizado se observa una fuerte sobreestimación en la proyección de la demanda de viajes de carga, que por ende afecta el análisis de inversión presupuestada, costos operativos estimados, beneficios del proyecto, evaluación social y análisis financiero, aspectos que incidirían en definitiva en que el estándar propuesto por la Iniciativa Privada para el Corredor esté sobredimensionado (2 pistas por sentido en toda su extensión), lo mismo que sucedió con la IP 502 denominada “Corredor Bioceánico, Tramo Tocopilla - Chuquicamata”. Por este motivo esta Dirección no aconseja declarar de interés público esta iniciativa así como está formulada...”

DIRECCIÓN NACIONAL DE VIALIDAD

“...La estimación de la demanda se basa principalmente en el potencial de tránsito de cargas producto del desarrollo del Corredor Bioceánico que entraría en operación en 2026. Al proyectar la demanda actual para la Situación Base, en el Sector 1 entre Calama y San Pedro de Atacama, se llega a que para el año 2032 el TMDA Base de camiones de más de dos ejes sería de 109 camiones. Al sumar el potencial tránsito mencionado, el flujo de estos camiones aumentaría en 1.655 camiones, llegando a un TMDA Total Base para este tipo de vehículos de 1.764 camiones lo cual, podría constituir una sobreestimación de la demanda. Por otra parte, en la planilla Excel “Modelo Tipo Pasos Fronterizos NOV 2023 vs1.xlsx” que se adjunta en la presentación de la iniciativa, se presenta una proyección de tránsito donde se solicita aclarar el análisis y los valores expuestos (...) podemos confirmar que existen proyectos de reposición y/o mejoramiento de la Ruta 24. Además, indicar que se está desarrollando el Estudio de Ingeniería Reposición Ruta 29 Sector: Crucero – Cuesta Montenegro, Región de Antofagasta” en una extensión de 50 km, el cual sí tiene contemplado realizar un proceso de Participación Ciudadana. Además, la Dirección de Vialidad iniciará durante el año 2024 el Estudio de Ingeniería del Proyecto de Mejoramiento Ruta B-243 S: CR 27 CH – Paso Hito Cajón, de 5,1 km de longitud, el cual contempla la pavimentación del tramo y una optimización de la geometría en sectores restrictivos...”

REFLEXIONES/DELIBERACIÓN DEL CONSEJO:

El Consejo agradece la exposición del Sr Fabián Govorcín y a continuación emite su pronunciamiento respecto al 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 cumpliría con el mínimo exigido desde el punto de vista de la rentabilidad social preliminar (sin tener en cuenta las importantes observaciones con respecto a la demanda), habría sincronía 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 mejorar el estándar 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, además de requerir un IMG de un 70%, el nivel de subsidio requerido es de un alto nivel, (34% de la inversión) (pudiendo ser bastante mayor considerando las importantes observaciones de la demanda) 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 es similar a las Iniciativas Privadas N° 492, Ruta 24 Chuquicamata-María Elena y la N°502, Corredor Bioceánico Tocopilla-Chuquicamata, las cuales este Consejo recomendó no declarar de interés público por razones similares. En ese mismo sentido, en

relación a los elementos de originalidad e innovación, el Consejo entiende que un proyecto posee ambos elementos cuando ha existido la identificación de necesidades de infraestructura que no han sido identificadas por el Estado o que se han propuesto soluciones innovadoras a necesidades que ya hayan sido identificadas, lo que no acontece en este caso.

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 se encuentra contemplada en los planes del MOP como el Plan Nacional de Infraestructura de Movilidad (PNIM 2020-2050) DIRPLAN y el Plan Maestro Logístico del MTT-MOP, además de las iniciativas que abordan la correspondiente conservación, mantención y mejoras en parte de la Ruta 23-Ch y 27-Ch llevadas por la Dirección de Vialidad.

En tercer lugar, respecto a la rentabilidad social, sin perjuicio de que el proponente indicaría que se cumple con el mínimo exigido, el Consejo estima que esta 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 este tipo. Sobre este mismo aspecto, 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 8,89%) pero por otro lado se requiere contar con un subsidio y un IMG alto, 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 ese sentido, los estudios de mejoramiento de la Dirección de Vialidad presentarían una estimación más acertada y realista en relación a la proyección de la demanda.

En concordancia con lo anterior, en base a la información expuesta, el TMDA proyectado que transitaría producto de la materialización del Corredor Bioceánico, sólo sería la mitad o menos de lo proyectado, lo cual afectaría directamente las evaluaciones sociales y privadas, siendo necesario subsidios considerablemente mayores.

En conclusión, y siendo consistente con los principios, directrices y fundamentos consignados en los pronunciamientos que ha tenido este Consejo en relación a proyectos de Iniciativa Privada de esta naturaleza, dando cuenta que más allá de la ausencia de elementos de originalidad o innovación en el proyecto, existen otras inconsistencias no menores en relación a la rentabilidad social y la demanda que impiden lograr una evaluación favorable, se decide finalmente no recomendar la Declaración de Interés Público de la IP N°507 - Corredor Bioceánico, Tramo Calama – Paso Jama, 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.

2. Concesión Corredores de Transporte Público Ruta 150 y Autopista Concepción – Talcahuano, Tramo II

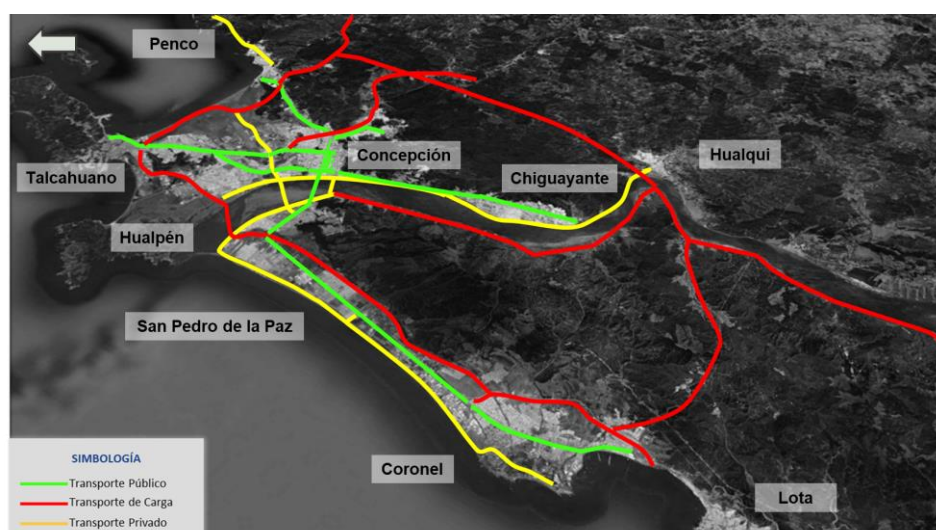
El presente proyecto de iniciativa pública es presentado para el análisis del Consejo de

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.”.

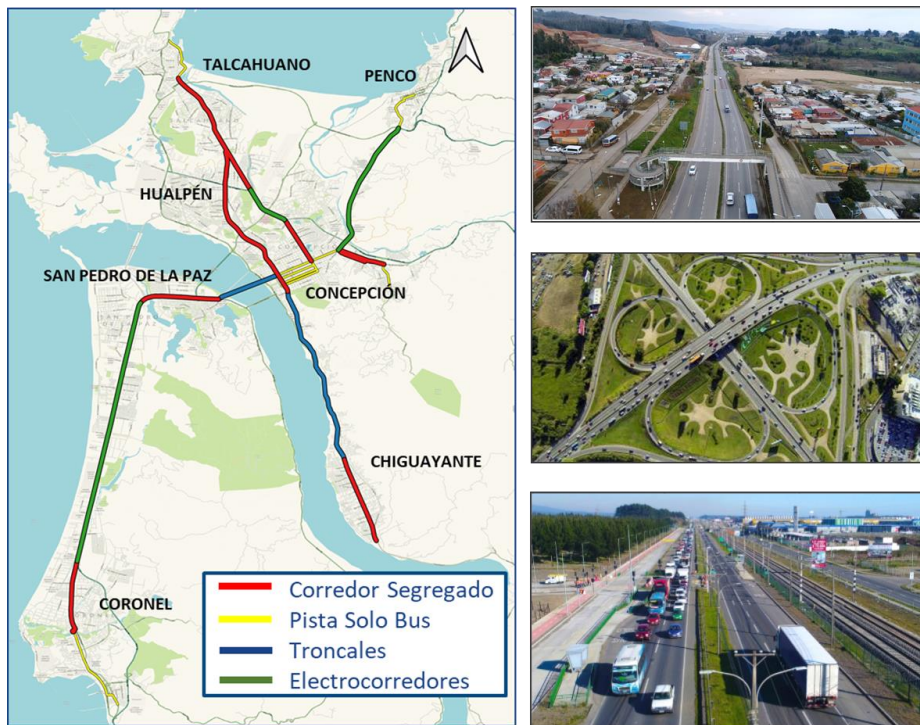
Para el análisis del presente punto en tabla, fueron invitados los Sres. Rodrigo Medina, Secretario Ejecutivo de SECTRA, José Miguel de la Vega y Cristián Bustos, asesores del Gabinete del Ministro de Transporte y Telecomunicaciones, y el Sr. Rodrigo Garin, Jefe de Proyecto de la Unidad de Licitación de Proyectos de DGC, quienes comienzan la presentación.

Contexto: El Gran Concepción

El gran Concepción presenta un total de 11 comunas, siendo la 2ª conurbación más grande del país, con una población de 971.285 habitantes, proyectada a 2023 sobre 1.000.000 de habitantes (Censo 2017), con una marcada vocación Universitaria y Portuaria. Su Geografía está caracterizada por los relieves y cuerpos de agua, con la cordillera por un lado y la costa o el río por el otro, por lo que las áreas urbanas de las comunas en gran parte corresponden a franjas delgadas y extensas, además es relevante la presencia de humedales urbanos.



Contexto: La red de corredores de transporte público



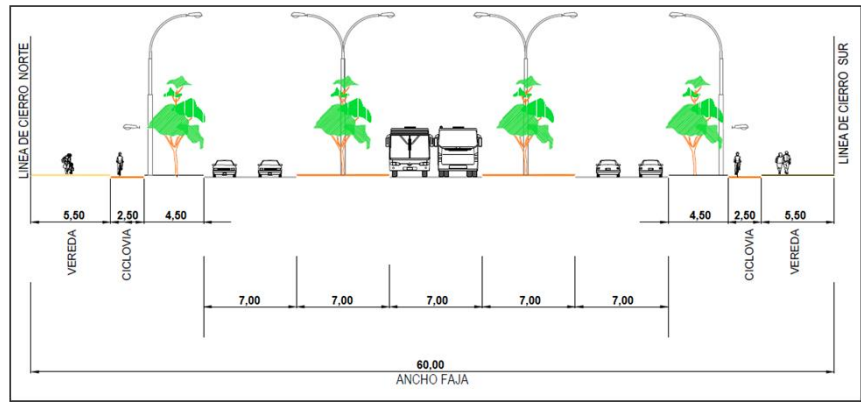
Proyectos de corredores de transporte público

- Autopista Concepción-Talcahuano, Tramo II:

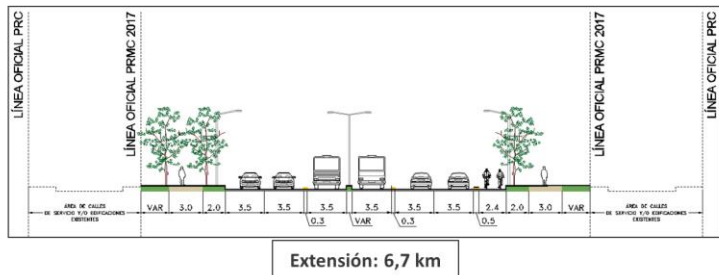


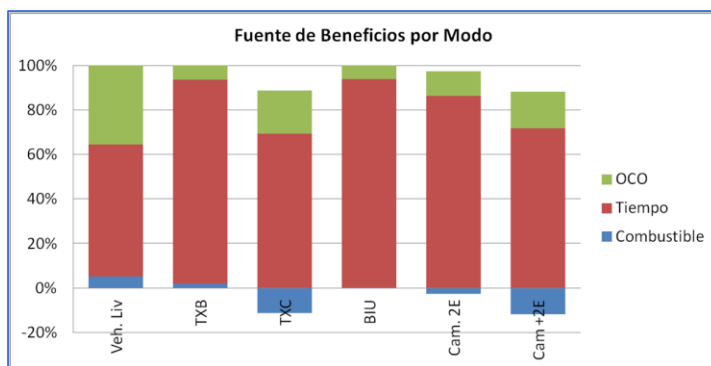
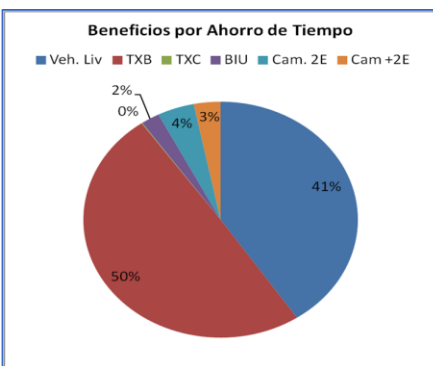
Extensión: 2,6 km





- Ruta 150, Concepción-Penco:





- Los corredores permiten aumentar en un 20% la velocidad del Transporte Público en relación a vías sin segregación en periodos punta, y un 15% en fuera de punta. Efficiency of bus priority infrastructure – Hugo Silva, Pontificia Universidad Católica de Chile, 2024.
- Autopista Concepción Talcahuano Tramo II: 15 minutos para TXB actualmente en Punta Mañana.
- Ruta 150: 22 minutos para TXB actualmente en Punta Mañana.

Ciudad

Presentan Plan de Mejoramiento vial en la Ruta 150

Por: Daniela Salgado 16 de Agosto 2018



Así lo dieron a conocer las autoridades, lideradas por el intendente Jorge Ulloa; el seremi de Transporte, Jaime Aravena y el alcalde de Penco, Víctor Hugo Figueroa, en una visita a la concurrida ruta. La citación de las obras será por parte de la Secretaría de Planificación de Transporte (Sectra) y adjudicado a la empresa V&R Ingeniería.



Jornadas de Participación Ciudadana

12 de abril de 2016

Presentan diseño del corredor de transportes que se construirá en Autopista Concepción - Talcahuano

El próximo paso es desarrollar la ingeniería. En tanto, la ejecución del proyecto tendría un costo aproximado de 51 mil millones de pesos tendrá una ciclovía de alto estándar y permitirá la circulación de peatones.

Alcaldes de Concepción y Talcahuano destacan que mejorará calidad de vida

De acuerdo a las mediciones realizadas por Sectra, en hora punta mañana se observa un flujo que oscila entre los 3 mil a 4 mil vehículos por hora, en cada sentido, a la altura de la conexión Autopista - Paicavi - Alonso de Ribera. Esto la convierte en una de las vías con mayor congestión en el Gran Concepción.

Al respecto el alcalde de Concepción, Álvaro Ortiz, indicó que estas cifras reflejan el gran cambio que ha sufrido la Autopista desde que se construyó al día de hoy. "En 2012 junto con el alcalde Gastón Saavedra empezamos a trabajar en proyectos que tienen más allá de los límites comunales, una importancia de un Concepción Metropolitano, como por ejemplo lo que hoy se está anunciando".

Por su parte, el alcalde de Talcahuano, Gastón Saavedra, señaló que "éste es un proyecto que une ciudades y que mejora la calidad de vida de nuestra gente. Son 250 mil personas las que usan este corredor. Es una gran contribución, porque no es sólo cemento y hierro, sino que tiene que ver con el desarrollo urbano de la ciudad".

Nuevo corredor de la autopista Concepción-Talcahuano tendrá moderna ciclovía

El seremi de Transportes, César Arriagada, presentó el diseño del nuevo corredor del transporte público que unirá ambas ciudades con nuevas pistas, áreas para peatones y ciclistas.

12 de Abril de 2016 | 09:42 | SoyConcepción.cl



EL COMENTARISTA OPINA

La siguiente conquista, la humanidad en la Luna

Misarca Valenzuela

PODCAST

Monza

Nicolás Pino a Eusebio Salazar: "En vez de decir que no hay talento, es mejor impulsarlo y hacer lo que hace Masini"

RECOMENDADOS EMOL



Plan Regulador Metropolitano de Concepción

Presupuestos:

Presupuesto Oficial Estimado (POE) : UF 4.431.000

- Incluye valor nominal de las obras, gastos generales y utilidades y pagos de la concesionaria durante etapa de construcción.

Obras civiles	UF 3.540.993
Expropiaciones	UF 545.365
Costos indirectos	UF 345.043

CORREDOR DE TRANSPORTE PÚBLICO AUTOPISTA CONCEPCIÓN - TALCAHUANO TRAMO II			CORREDOR DE TRANSPORTE PÚBLICO RUTA 150		
N°	Especialidad	Valor Total [UF]	N°	Especialidad	Valor Total [UF]
1	Proyecto Vial	260.962	1	Anteproyecto Pavimentación	632.330
2	Proyecto de Drenaje y Evacuación de Aguas Uluvias	102.423	2	Anteproyecto Saneamiento	68.422
3	Proyecto de Señalización, demarcación y Seguridad Vial	22.159	3	Anteproyecto Modificación de Servicios	194.545
4	Proyecto de Semafización	12.449	4	Anteproyecto Iluminación	96.388
5	Proyectos de Modificación de Servicios Públicos	4.129	5	Anteproyecto Seguridad Vial	54.175
6	Proyecto de Iluminación Vial y Ornamental	88.218	6	Anteproyecto Paisajismo	19.478
7	Proyecto de Diseño Urbano y Paisajismo	104.773	7	Anteproyecto Estructural	171.646
8	Proyecto de Riego	27.184	8	Desvíos de tránsito	99.975
9	Proyecto de Estructuras	470.393	9	Expropiaciones	361.952
10	Proyecto de Desvíos de Tránsito	104.665	10	Imprevistos	71.847
11	Modificación de Otros Servicios	22.676	11	Gastos Generales y Utilidades (35%)	493.082
12	Expropiaciones	183.413		TOTAL COSTOS DIRECTOS RUTA 150	2.263.840
13	Gastos Generales y Utilidades (35%)	419.074		TOTAL COSTOS DIRECTOS CONCESIÓN TRANSPORTE PÚBLICO	4.086.358
	TOTAL COSTOS DIRECTOS AUTOPISTA II	1.822.518			

Evaluación social

Con fecha 16 de junio de 2024, el Ministerio de Desarrollo Social y Familia emitió su informe favorable para el proyecto, reportando los siguientes indicadores:

Indicadores	
TIR Social	8,44 %
VAN Social	844.144 UF
TRI Social	8,43%

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 α_1 y α_2 son los pesos relativos de S1 y S2 en el subsidio anual y Cte es una constante definida en Bases:
$$P_i = Cte. - (S1_i * \alpha_1 + S2_i * \alpha_2)$$

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

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.

REFLEXIONES/DELIBERACIÓN DEL CONSEJO:

El Consejo agradece la exposición de los invitados, los Sres. Rodrigo Medina, José Miguel de la Vega, Cristián Bustos y Rodrigo Garín. A continuación, el Consejo emite su pronunciamiento respecto al proyecto.

El Consejo valora la importancia de avanzar en el desarrollo y fortalecimiento del transporte público regional, destacando el éxito que ha tenido la red de corredores del Gran Concepción, lo que es reflejo de una buena política pública. Se destaca como antecedente el proyecto de Corredor de transporte público de la Ruta 160, el cual comparte características similares con el proyecto en discusión, presentado el 23 de mayo de 2024 al Consejo, siendo evaluado positivamente como se da cuenta en esa misma sesión y en la sesión del 25 de julio de 2024, Por otro lado, el Consejo destaca el valor del proyecto en sí mismo, principalmente en relación a los múltiples beneficios que trae para la ciudadanía, como equidad y desarrollo urbano, mejora en los tiempos de traslado, aumento de la plusvalía de las comunidades aledañas al corredor, disminución de contaminación acústica, entre otros.

El Consejo analiza favorablemente la ejecución del presente proyecto de iniciativa pública a través del sistema de concesiones, principalmente debido a dos factores: El ahorro de tiempo y la conservación del proyecto.

En primer lugar, en relación al factor ahorro de tiempo, el Consejo estima que someter el proyecto al sistema de concesiones permite un ahorro de tiempo importante en la ejecución del proyecto. En relación a este mismo punto, como bien señala SECTRA y MTT, se proyecta que en torno a la ruta 150 se generará un problema similar al de la actual ruta 160, la que presenta un problema crítico de congestión, dado estimaciones de la creciente urbanización de la ciudad, por lo que el ahorro de tiempo en la ejecución de las obras puede permitir llegar oportunamente a resolver potenciales problemas de tráfico vial.

En segundo lugar, en relación al factor conservación del proyecto, el sistema de concesiones permite mantener un seguimiento permanente de las necesidades de reparación, conservación y mantenimiento que el proyecto va presentando, en contraste con lo que suele ocurrir con otros proyectos ejecutados directamente por el Estado y difícilmente conservados, tanto por sus propios sistemas de fiscalización y estándares como también por las garantías en el financiamiento para atender a los requerimientos de la concesión en el tiempo.

También se reconocen otra serie de elementos positivos que dan cuenta de la conveniencia de ejecutar la presente iniciativa pública a través del sistema de concesiones, como, por ejemplo, el aprovechamiento de las capacidades ya instaladas en el Ministerio de Obras Públicas y la Dirección General de Concesiones y la alta rentabilidad social de este tipo de proyectos.

3. Gestión de la Dirección General de Concesiones (DGC) 2023-2024. Informe de avances.

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 tercer informe de dichos avances a la fecha.

Dentro del periodo 24 de mayo al 31 de agosto, se pueden mencionar ciertos hitos de importancia como:

- 1- La primera piedra de las obras del Hospital de Puerto Varas (red sur)
- 2- Reactivación Hospital de La Serena
- 3- Avances en obras:
 - Hospital Salvador Geriátrico 80%
 - AVO II 7%
 - Puente Industrial 70%
 - Hospital Coquimbo 15%
- 4- Programa Buen Vecino:
 - Anuncio Presidencial
 - Comisaría carretera en Renca
 - Solución Bajo nivel “El Rudo”
- 5- Recepción de ofertas:
 - Santiago Los Vilos
 - Red aeroportuaria norte
 - Cárcel de Talca
- 6- Adjudicación:
 - Orbital sur



Gestión relevante del periodo 24 de mayo al 31 de agosto

Fecha	Ítem	Lugar	Gestión	Inversión
24/05/2024	Puente Industrial	Biobío	Inspección 70% Avance obras, ministra OOPP, DGC	MMUS\$ 250.-
29/05/2024	Chile Day	Toronto	Promoción internacional cartera de proyectos	MMUS\$ 6.300.-
31/05/2024	Concurso Funciona 2023	Santiago	“Paisajismo Sustentable Contra el Calentamiento Global”, de la Concesión Camino Internacional Ruta 60 CH	Primer lugar
04/06/2024	Orbital Sur	Santiago	Adjudicación por parte de ISA Intervial	MMUS\$ 539.-
05/06/2024	Parque Urbano Autopista Central	Santiago	Lanzamiento Parque 2 km. Sobre la vía	MMUS\$ 250.-
06/06/2024	Hospital del Salvador e Instituto Nacional de Geriatria	Santiago	Inspección de 80% avance obras por parte del Presidente	MMUS\$ 280.-
11/06/2024	Hospital de La Serena	Coquimbo	Logro acuerdo comienzo de las obras	MMUS\$ 271.-

Fecha	Ítem	Lugar	Gestión	Inversión
18/06/2024	"APP's: Transformando el Desarrollo de Infraestructuras en Panamá"	Ciudad de Panamá	Promoción Asociación Público Privada, caso Chileno	
28/06/2024	Hospital de Puerto Varas	Los Lagos	Primera piedra ministras OOPP y Salud	MMUS\$ 109.-
01/07/2024	Dirección General de Concesiones	Santiago	Inauguración nuevas oficinas	
05/07/2024	Promoción Buen Vecino	Santiago	"Derecho a la Ciudad: Infraestructura Pública y Transporte", organizado por el Centro de Desarrollo Urbano (CEDEUS), en asociación con el Senado de Chile y el Instituto de Estudios Urbanos UC	
09/07/2024	Eje General Velásquez	Santiago	Inicio operación de nuevas terceras pistas	MMUS\$ 6,3.-
10/07/2024	Aeropuertos de Antofagasta y Atacama	Antofagasta, Atacama	Recepción de ofertas técnicas para la nueva concesión	MMUS\$ 316.-
11/07/2024	Atención al usuario	Valparaíso, Santiago, Ohiggins	Proyección 442.000 vehículos salida de Santiago durante el fin de semana con interferido del martes 16 de julio	

Fecha	Ítem	Lugar	Gestión	Inversión
11/07/2024	Rutas del Loa	Antofagasta	Inicio al tránsito en doble vía	MMUS\$ 327.-
12/07/2024	Hospital de La Serena	Coquimbo	Anuncio inicio construcción del nuevo Hospital junto a parlamentarios	MMUS\$ 271.-
13/07/2024	Hospital de Coquimbo	Coquimbo	Inspección avance de obras 15%	MMUS\$ 284.-
15/07/2024	Teleférico de Valparaíso	Valparaíso	Inicio Proceso de participación ciudadana	
18/07/2024	Ruta 5 Santiago – Los Vilos	Metropolitana , Valparaíso	Recepción ofertas	MMUS\$ 1.275.-
19/07/2024	Ruta 5 Temuco Rio Bueno	Los Ríos	Habilitación calle de servicio Choroico (25 años de espera)	
24/07/2024	Centro Metropolitano de Vehículos Retirados de Circulación	Metropolitana	Inspección ministra OOPP y ministro de transportes	

Fecha	Ítem	Lugar	Gestión	Inversión
25/07/2024	Cárcel de Talca	Maule	Recepción de oferta	MMUS\$ 63.-
26/07/2024	Promoción modelo de Concesiones	Metropolitana	Entrega de los Premios Cátedra Abertis Chile 2024	
31/07/2024	Promoción Buen Vecino	Tarapacá	Presentación en actividades de "Casa Abierta" proyecto Teleférico Alto Hospicio-Iquique a los habitantes de las comunas	MMUS\$ 108.-
31/07/2024	Rutas del Loa	Antofagasta	Puesta en servicio provisoria	MMUS\$ 327.-
01/08/2024	Promoción concesiones carcelarias	Metropolitana	Seminario "El futuro de las Concesiones Carcelarias en Chile"	
02/08/2024	Red Aeroportuaria Norte	Metropolitana	Apertura oferta económica	MMUS\$ 316.-
08/08/2024	Proyecto de ley	Central	Avance a segundo trámite proyecto que obliga a las concesionarias viales a adoptar medidas de seguridad pública	
14/08/2024	Atención al usuario	Valparaíso, Santiago, Ohiggins	Proyección 460.000 vehículos salida de Santiago durante el fin de semana con interferido del martes 15 de agosto	

Fecha	Ítem	Lugar	Gestión	Inversión
14/08/2024	Ruta 5 Santiago – Los Vilos	Metropolitana , Valparaíso	Apertura oferta económica, Vías Chile	MMUS\$ 1.275.-
14/08/2024	AVO II	Metropolitana	Inspección 7% avance	MMUS\$ 815.-
19/08/2024	Subcomisaría Motorizada	Metropolitana	Inspección de terreno de emplazamiento	MMUS\$ 12.-
20/08/2024	Atención al usuario	Valparaíso, Santiago, Ohiggins	Proyección 1.100.000 vehículos salida de Santiago para fiestas patrias	
20/08/2024	Cárcel de Talca	Maule	Apertura oferta económica, Constructora San José S.A.	MMUS\$ 63.-
27/08/2024	Autopista Vespucio Sur	Metropolitana	Anuncio mejoramiento urbano del paso bajo nivel	MMUS\$ 3.-
29/08/2024	Aeropuerto Chacalluta	Arica y Paríacota	Anuncio apertura de las nuevas obras del Aeropuerto	MMUS\$ 80.-

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. IP N°504 Estación Intermodal de Transporte Metropolitano Lo Valledor (EIM Lo Valledor).

En la sesión extraordinaria del Consejo de Concesiones del día 25 de julio de 2024, el Consejo analizó la Iniciativa privada N°504, Estación Intermodal de Transporte Metropolitano Lo Valledor, en virtud de lo establecido en el artículo 1 bis inciso séptimo letra a) 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 *“a) Declarar de interés público los proyectos de iniciativa privada”*.

En dicha oportunidad, el Consejo concluyó que: *“(…) En este contexto, el Consejo se muestra favorable a recomendar la declaración de interés público de la iniciativa privada, pero, para ello, se requiere como condición, tener certezas respecto de la opinión y decisión del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y de SECTRA sobre el proyecto. Esto considerando que, actualmente, existe un estudio que se encuentran desarrollando estos organismos (“Construcción de Estación Intermodal en la R.M”), el que presenta una ubicación de estación intermodal coincidente con la propuesta de la iniciativa privada, aunque difieren en cuanto al diseño interno y conexiones.*

En este sentido, es evidente que no pueden desarrollarse ambos proyectos de forma paralela, ya que en lo esencial, cumplen el mismo objetivo, por lo que para evitar una superposición de proyectos, duplicación de funciones y gasto innecesario de recursos, es primordial que el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones y SECTRA se sumen como organismo público con competencia en el proyecto o mandante y exista una actuación coordinada con el resto de organismos públicos.

Este requisito previo para un pronunciamiento definitivo es coherente con el criterio que ha sostenido el Consejo respecto a la evaluación de proyectos de iniciativas privadas, además de ser concordante con el mandato que establece el artículo 5° de la ley N°18.575, Orgánica de Bases Generales de la Administración del Estado, que señala que “Las autoridades y funcionarios deberán velar por la eficiente e idónea administración de los medios públicos y por el debido cumplimiento de la función pública. Los órganos de la Administración del Estado deberán cumplir sus cometidos coordinadamente y propender a la unidad de acción, evitando la duplicación o interferencia de funciones.”.

Para ello, el Consejo solicita a la Dirección General de Concesiones oficiar a SECTRA y al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en el sentido previamente señalado, para poder emitir un pronunciamiento definitivo sobre el proyecto., oficio que efectivamente se envió. (Lo destacado es propio).

Posteriormente, por medio del Oficio N°26210/2024 de SECTRA del 3 de septiembre de 2024, el Ministro de Transporte y Telecomunicaciones da respuesta a la solicitud formulada por la Dirección General de Concesiones, por recomendación del Consejo, sobre la IP N°504, informando lo siguiente: *“Desde el año 2013, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), a través de Sectra, es el ente coordinador de la Mesa de Intermodalidad, cuyo objetivo es generar desarrollos metodológicos, técnicos, normativos y políticos para avanzar en un plan de Estaciones y Zonas de Intermodalidad de mediano y largo plazo para la Región Metropolitana. Esta mesa de trabajo está conformada por distintas instituciones: GORE RM, Metro, EFE, MINVU, DGC y MTT (Sectra, DTPM, DTPR y DNO) y*

fue formalizada a través de un Convenio de Colaboración del año 2021.

El convenio mencionado establece que las instituciones que constituyen la Mesa de Intermodalidad mantengan una relación de coordinación, apoyo y articulación permanente, con el fin de generar e implementar el Plan Estratégico de Estaciones Intermodales (EIM) para la RM desarrollado por Sectra el año 2018.

Dentro de las líneas de trabajo de la Mesa de Intermodalidad, Sectra inició el año 2021 el estudio “Construcción de Estación Intermodal en la RM”. En el marco de dicho estudio se analizaron con mayor detalle distintas EIM, siendo elegida como primera opción a desarrollar, aquella ubicada en el sector de Lo Valledor (EIM Lo Valledor), la que fue definida hasta un nivel de anteproyecto. El estudio contó con la participación de las instituciones que integran la Mesa de Intermodalidad como contraparte, además de profesionales de la I. Municipalidad de Pedro Aguirre Cerda.

Por otra parte, con fecha 01 de diciembre de 2023, la DGC envió al MTT el oficio Ord. N° 1340, mediante el cual ingresó los antecedentes de presentación de la Iniciativa Privada (IP) N°504 denominada “Estación Intermodal de Transporte Metropolitano Lo Valledor (EIM Lo Valledor)” y solicitó pronunciamiento respecto de si la iniciativa es compatible con las políticas y lineamientos estratégicos del MTT para el territorio en el que se emplazaría el proyecto.

El 30 de enero de 2024, el MTT emitió pronunciamiento (oficio N° 2910/2024 DTPR) indicando que el proyecto resulta de interés público, aun cuando no se ajusta totalmente a lineamientos ministeriales. Por ello, se adjuntó una minuta explicativa al oficio de pronunciamiento, la que indicaba que existen definiciones y consideraciones tomadas en el estudio “Construcción de Estación Intermodal en la R.M.”, relacionadas con el diseño de conexiones, dársenas y andenes, de estimación de demanda, entre otras, que se “considera necesario incluirlas dentro de la propuesta de IP, o al menos, comprometer a analizar en la etapa de prediseño del proyecto, que es la subetapa que debería generarse a continuación según indica el formulario de presentación de la IP”.

Ello, indica que aun cuando para el MTT es de interés generar una estación intermodal en el sector de Lo Valledor, el proyecto de la IP N°504 no se ajusta en diversos aspectos a lo requerido por este ministerio.

Considerando que el proponente de las iniciativas privadas es quien define las características de los proyectos a analizar, sin ser obligatorias las definiciones y consideraciones de otros organismos del Estado, y dadas las considerables diferencias entre el proyecto desarrollado por el MTT versus la iniciativa privada por concesión, es que este ministerio recomienda no continuar con la IP N°504.” (Lo destacado es propio).

Por lo anterior y habiendo tenido a la vista los antecedentes y el pronunciamiento de SECTRA y el Ministro de Transporte y Telecomunicaciones, el Consejo recomienda no declarar de interés público la Iniciativa Privada N°504 Estación Intermodal de Transporte Metropolitano Lo Valledor, por cuanto, el proyecto en concreto presentado por el proponente no se ajusta a los lineamientos ministeriales del MTT de acuerdo a lo informado a este Consejo en el Oficio N°26210/2024 de SECTRA del 3 de septiembre de 2024. Sin perjuicio de ello, y de que no se considere viable su ejecución como iniciativa privada, el Consejo, al igual que el MTT, reconoce la existencia de interés público en el desarrollo de una estación intermodal en Lo Valledor dado su potencial para mejorar las condiciones de vida, desarrollo y conectividad de la comuna de Pedro Aguirre Cerda, por lo cual solicita al MTT, SECTRA y DGC analizar los mecanismos y formas más adecuados para poder ejecutar el proyecto “Construcción de Estación Intermodal en la RM” impulsado por SECTRA y MTT, ya sea como iniciativa pública ejecutada directamente por el Estado o a través del sistema de concesiones.

4.- ACUERDOS.

El Consejo acuerda agendar una próxima sesión ordinaria para el mes de octubre de 2024. La fecha exacta se ajustará a la disponibilidad de la agenda de la Ministra.

5.- TÉRMINO DE LA SESIÓN.

Sin otros asuntos que tratar, se puso término a la reunión, siendo las 18:30 horas.