

BALANCE DE GESTIÓN 2018-2021

Dirección General de Concesiones
de Obras Públicas



Dirección
General de
Concesiones
Ministerio de
Obras Públicas

Gobierno de Chile

INTRODUCCIÓN	2
1. HECHOS DESTACADOS DEL PERÍODO	3
2. BALANCE DE GESTIÓN 2018-2021	8
2.1. ACTIVIDAD DE LA CARTERA DE CONCESIONES: LICITACIONES Y ADJUDICACIONES	8
2.2. PROYECTOS CONCESIONADOS, 2018-2021	11
2.2.1 Introducción	11
2.2.2 Situación de avance de obras relevantes en construcción	12
2.3. EVOLUCIÓN DE FLUJOS DE USUARIOS DE CONCESIONES, 2018-2021	15
2.3.1. Introducción	15
2.3.2 Infraestructura vial concesionada	15
Autopistas urbanas	16
Flujos.....	16
Tránsito Medio Diario (TMD).....	17
Rutas Interurbanas	18
Flujos.....	19
Tránsito Medio Diario (TMD).....	20
Accidentes	21
2.3.3 Aeropuertos concesionados	23
Flujos de pasajeros	24
Actividad de carga	27
2.4 EDIFICACIÓN PÚBLICA CONCESIONADA	31
2.4.1. Establecimientos penitenciarios.....	31
2.4.2. Establecimientos hospitalarios	33
2.5. BALANCE DE MULTAS Y LITIGIOS	34
2.5.1 Multas	34
2.5.2 Controversias	35
2.5.3. Sistema integral de información y atención ciudadana (SIAC) y aporte a la transparencia	37
2.5.4 Participación ciudadana y medio ambiente.....	38

INTRODUCCIÓN

A 30 de años de la Ley 19.068 de 1991, que permitió el desarrollo de la Asociación Público Privada (APP), el Sistema de Concesiones de Obras Públicas se ha consolidado como un mecanismo para materializar inversiones e infraestructuras fundamentales para el desarrollo de nuestro país. En el centro de esta política pública ha estado presente el interés de apoyar y mejorar la competitividad económica, generar más empleos y aumentar la conectividad de nuestro territorio, a través de autopistas y aeropuertos de alto estándar que contribuyen a elevar la calidad de vida de nuestros ciudadanos.

Asimismo, el desarrollo de infraestructura por medio de esfuerzos públicos y privados no se ha limitado a actividades de transporte o de logística, también se ha plasmado en una amplia gama de proyectos de edificación pública, como hospitales, cárceles y embalses, entre otros.

La consolidación de la APP ha tenido que ver con múltiples factores, como la estabilidad y fortalecimiento del marco institucional y jurídico de Chile, un sistema de licitaciones eficiente y transparente, la presencia de proyectos atractivos e innovadores, así como instrumentos financieros adecuados para los inversionistas y mecanismos de solución de eventuales diferencias a través de órganos preestablecidos que actúan conforme a derecho.

Dentro de este contexto, consecuentemente con el compromiso de avanzar en la transparencia y responsabilidad de una institución consolidada como es la Dirección General de Concesiones (DGC), se difunde este Informe de Gestión 2018-2021. El documento, al igual que los Informes Trimestrales que se publican en la página web institucional (<https://concesiones.mop.gob.cl>), tiene como principal objetivo dar cuenta de la actividad de la DGC en sus principales ámbitos, ilustrando los resultados y hechos más destacados, pero en esta oportunidad se realiza de manera sistematizada cubriendo hechos destacados y estadísticas del último cuatrienio.

En materia estadística, el presente informe consta de dos secciones principales. En primer término, incluye información anual relacionada con las inversiones comprometidas y ejecutadas durante el lapso señalado, así como proyectos licitados y adjudicados.

Una segunda sección entrega, en el esquema habitual de los Informes Trimestrales, estadísticas particulares de las infraestructuras más destacadas, para el periodo 2018-2021: flujos de las concesiones viales, del tráfico en la red aeroportuaria concesionada y del funcionamiento de diversas concesiones de edificación pública, entre otras. El documento agrega además datos relativos a litigios, multas, consultas, participación ciudadana y tramitaciones ambientales del periodo analizado.

Como es habitual, en Anexo se presenta un conjunto de datos estadísticos sobre operación de los proyectos concesionados más relevantes en funcionamiento.

1. HECHOS DESTACADOS DEL PERÍODO

El impacto positivo de los proyectos concesionados demuestra que, gracias a la visión estratégica de una política pública que ha sido capaz de articular la colaboración entre el Estado y la empresa privada, se pueden obtener frutos esenciales para el funcionamiento del país y el bienestar de su gente.

Sin embargo, enfrentar las necesidades de infraestructura de Chile, con una mirada fortalecida, renovada y que trascienda los ciclos políticos, requiere de instituciones cada vez más sólidas y con capacidad para pensar a largo plazo.

Por ello, durante la gestión del Presidente Sebastián Piñera (marzo 2018 – marzo 2022), se puso en marcha el día 1 de agosto de 2018 la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas, creada mediante la Ley N°21.044. Esta figura, que reemplazó la anterior Coordinación de Concesiones, cuenta con las funciones y atribuciones que le permiten desarrollar todo el proceso para la implementación de infraestructura concesionada, desde la estructuración de un proyecto hasta el término de su fase de operación, agilizando con ello la marcha de las iniciativas.

En este marco, la nueva institucionalidad conlleva también nuevas obligaciones contempladas en la ley. De esta manera, la DGC ha debido elaborar y mantener actualizado un Plan de Concesiones con una cartera futura de cinco años, el que debe ser sometido a consulta del Consejo de Concesiones y enviado posteriormente al Congreso Nacional. Este Plan contiene una visión territorial, de forma que los proyectos contemplen infraestructura en diferentes zonas del país, procurando un desarrollo armónico entre ellas.

Asimismo, la DGC ha realizado en forma anual un informe de monitoreo y evaluación sobre la fiscalización de las obras concesionadas y una cuenta pública de gestión.

En tanto, otro aspecto importante se relaciona con el nombramiento de los directivos de la nueva institución, ya que el director del organismo y los directivos del segundo nivel jerárquico han sido debidamente seleccionados mediante el sistema de Alta Dirección Pública, cumpliendo lo establecido por la normativa.

En otro plano, cabe destacar que, a la fecha de cierre de este informe¹, existen 74 contratos de concesiones vigentes y otros 30 han terminado, materializándose a la fecha un monto de inversión de USD 19.076 millones. Sumando también la inversión cuya ejecución está comprometida, el monto se incrementa a USD 25.632 millones².

¹ Fecha 15 de febrero de 2022.

² La inversión en MM USD se calcula en base a la Unidad de Fomento (UF) promedio de 2017 (CLP 26.571,93) y el Dólar Observado promedio 2017 (CLP 649,33).

Por otra parte, es relevante destacar que la evolución y consolidación del sistema ha permitido, en más de 25 años, abrir espacios a la diversificación de la cartera de proyectos, disminuyendo gradualmente la tendencia mayoritaria hacia proyectos viales y de aeropuertos. Así, se han sumado obras de edificación pública - tales como recintos penitenciarios, hospitales y edificios de uso público para diversos fines - y equipamiento para transporte público, incluyendo en este ámbito nuevos medios como el Teleférico Bicentenario.

En especial, durante la actual administración destaca el logro de licitar el Segundo Programa de Concesiones de Establecimientos de Salud, macizo plan destinado a mejorar sustancialmente la salud para todos los chilenos, una de las prioridades fundamentales del Gobierno. Este permitirá adjudicar un total de 18 hospitales, mayoritariamente localizados en regiones, segmentado en nueve procesos licitatorios³, implicando una inversión total en torno a USD 2.000 millones y una dotación del orden de 3.700 camas.

Asimismo, se desarrollaron estudios de proyectos en nuevos sectores innovadores, impulsados desde el aporte de la Iniciativa Privada, y que han dado fruto como lo refleja el Plan de Concesiones vigente, con la presencia por ejemplo de tranvías, ferrocarriles⁴ y un moderno sistema de alerta de tsunamis.

En especial, es necesario subrayar que con fecha 8 de febrero de 2022 se publicó en el Diario Oficial un nuevo marco reglamentario para las Iniciativas Privadas del sistema de concesiones, el que aportará mayores grados de certeza en los procesos e incentivos para la presentación de propuestas. Con esta modificación legal se busca promover el ingreso de Iniciativas Privadas con mayor probabilidad de ser licitadas y, de esta forma, generar más proyectos en beneficio de la ciudadanía.

En materia de licitaciones del Plan de Concesiones, sin duda destaca en particular el año 2021, durante el cual el MOP alcanzó un récord histórico de llamados a licitación: doce proyectos, por una inversión del orden de USD 4.700 millones, cifra que es casi seis veces el promedio histórico 2010-2018, y más de dos veces el máximo anual desde que se iniciaron las concesiones.

Se suma también la nueva licitación de importantes rutas transversales, como son la 68 y 78, además de tramos de la Ruta 5, tanto en relicitación como nuevos tramos. Este es el caso de la concesión Ruta 5 tramo Chacao Chonchi (Chiloé), que permitirá que los beneficios de las autopistas concesionadas lleguen a más chilenos en nuevos territorios.

³ Ello corresponde a proyectos con llamados a licitación y trámites de adjudicación en curso. En este plan adicionalmente se contempla un décimo llamado, pendiente para 2022, Hospital Metropolitano Norte.

⁴ Corresponde a Corredor Ferroviario de Carga Región de Antofagasta.

Una administración responsable debe también velar por que el ritmo impuesto durante este periodo tenga condiciones para su continuidad, labor que no ha estado exenta de dificultades por la presencia y consecuencias de la pandemia de Covid 19. Es por ello que, junto con los trece procesos de licitación y tramitación de adjudicación en curso, a la fecha de cierre de este informe se encuentran adjudicados y avanzados ocho Estudios Integrales, los que permitirán preparar más adelante las respectivas licitaciones definidas en el Plan de Concesiones.

Por otra parte, en materia de puestas en servicio, durante el periodo analizado se realizaron las siguientes:

- En la Región de Coquimbo, se otorgó en julio de 2018 la puesta en servicio de la concesión del mejoramiento y conservación de la Ruta 43.
- En agosto de 2018 se puso en servicio definitivo la autopista Concepción - Cabrero y también se concretó la apertura de la Rotonda General Bonilla en Concepción, obra complementaria a esta concesión.
- En agosto de 2019 se otorgó la puesta en servicio de la totalidad de las obras de la Concesión Camino Internacional Ruta 60 CH.
- En julio de 2019 fue la puesta en servicio del nuevo Complejo Fronterizo Los Libertadores, cuyas nuevas instalaciones permiten triplicar la atención de vehículos livianos, e incluyen un edificio de control de vehículos, un edificio para alojamiento de funcionarios y una nueva subcomisaría.
- En marzo de 2020 tuvo lugar la puesta en servicio del Hospital Félix Bulnes. El establecimiento considera más de 500 camas en una construcción de aproximadamente 125.000 m².
- En octubre de 2020 además fue la puesta en servicio de la totalidad de las obras del Aeropuerto Carriel Sur de Concepción. Otro hito relevante en el periodo fue que dicho recinto inició operaciones internacionales a partir de diciembre de 2019, cubriendo la ruta Concepción-Lima. Así se avanza en internacionalizar más aeropuertos regionales del país, ampliando servicios oportunidades para actividades económicas.
- En febrero de 2022 se inaugura el Terminal 2 del Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez. Dicho terminal tiene una superficie de 110.000 m². Sumado al Terminal 1, totalizan más de 300.000 m². Las nuevas instalaciones, que consideraron una inversión en torno a USD 1.000 millones, entregan de este modo una nueva puerta de conexión con el extranjero que permitirá casi triplicar la cantidad de pasajeros movilizados, de 13 millones a 38 millones al año.

En tanto, durante el periodo analizado se iniciaron las obras de construcción en los siguientes contratos: Hospital Salvador Geriátrico, Embalse Las Palmas, Segunda Concesión Rutas del Loa, Mejoramiento Ruta Nahuelbuta, Puente Industrial, Ruta 66 Camino de La Fruta, Segunda Concesión Túnel El Melón, Segunda Concesión Camino Nogales-Puchuncaví, Segunda Concesión Acceso Vial AMB (Tramo B), Cuarta Concesión Aeropuerto

El Tepual, Cuarta Concesión Aeropuerto Diego Aracena de Iquique y Segunda Concesión Aeropuerto Chacalluta de Arica.

Estos hitos en infraestructura se complementan además con las iniciativas de mejoramiento a través de obras complementarias en fase de operación.

Así, en diciembre de 2018, se inauguró el nuevo Parque La Serena, en la comuna de La Pintana, con una superficie de 15.000 m², con mobiliario urbano, sedes sociales y juegos infantiles. La obra fue concretada con la colaboración de los vecinos, el Ministerio de Obras Públicas y la Sociedad Concesionaria Ruta del Maipo.

Durante 2018 también se dio inicio a obras de terceras pistas hasta Talagante y obras de seguridad normativa y servicialidad de la Ruta 78, así como las terceras pistas de tramos en Ruta 5 Santiago-Talca y Acceso Sur (desde el Enlace Peuco hasta el Bypass Rancagua). Dichas obras fueron puestas al servicio de los usuarios en diciembre pasado y constituyen infraestructura de primer orden que incluye además nuevos enlaces y pasarelas, entre otros elementos.

Se habilitó el enlace Florida en la Región del Biobío, en diciembre de 2019, permitiendo conectar a los vecinos de esta comuna con la ciudad de Concepción, a través de la ruta Acceso Norte a Concepción.

En marzo de 2021 se habilitaron todas las conexiones de la obra completa "Prolongación de Costanera Norte entre Puente La Dehesa y calle Padre Arteaga". Esta considera la extensión del Eje Costanera desde el enlace La Dehesa hasta Avenida Padre Arteaga. En esta nueva obra se construyó un puente sobre el Río Mapocho que permite la conexión de San José de la Sierra con Avenida Las Condes, mejorando de esta manera el cruce Norte - Sur y despejando otros nudos altamente congestionados en la comuna de Lo Barnechea.

Por su parte, el plan "Chile sin Barreras", comprometido en el Programa de Gobierno con el fin de extender sistemas de cobro de peaje amables y cómodos para más usuarios, permitió la entrada en operación del sistema *free flow* en Ruta 57 (Las Canteras), Ruta 78 Santiago-San Antonio, Ruta 68 Santiago-Valparaíso (Lo Prado y Zapata), Ruta 5 Sur (*free flow* en Angostura y *stop and go* en peaje Quinta de tramo Santiago-Talca), Ruta 5 Norte (Lampa) y Acceso Nororiental. Junto con ello se encuentra en diseño una segunda etapa de este plan.

En tanto, el sistema de concesiones ha sido parte de las medidas del "Plan Paso a Paso Chile se Recupera", diseñado por el Gobierno del Presidente Piñera para hacer frente a la grave crisis derivada de la pandemia, poniendo énfasis en las obras públicas. Con este fin, se encuentran obras por iniciarse, correspondientes a ocho contratos de concesión vial con una cifra de inversión total de USD 587 millones, esperando crear alrededor de 4.700 puestos de trabajo.

Finalmente, vale la pena destacar que se realizaron inversiones en obras para mejorar tanto la eficiencia energética como los niveles de seguridad en proyectos de concesiones en edificación pública, destacando inversiones en los recintos penitenciarios. Igualmente, estos atributos han sido considerados en diseños de nuevos hospitales adjudicados.

La DGC tiene en su misión el proveer y gestionar eficientemente obras y servicios de infraestructura pública requeridos por el país, propiciando, con visión de futuro, un desarrollo económico sustentable y con sentido social.

En este marco, se ha puesto en marcha un esquema de gestión y planificación en el ámbito de la participación ciudadana y la sustentabilidad ambiental, consistente con la envergadura de los proyectos y el ritmo de avance de éstos.

Como consecuencia de lo indicado, se desarrolló un objetivo relevante que fue la actualización del Manual de Planes de Manejo Ambiental para obras concesionadas y el Manual de Áreas Verdes. Además, se ha buscado mejorar permanentemente la gestión de residuos a través de la incorporación del Plan de Gestión de Residuos en Obra (PGRO), la optimización del recurso hídrico y avanzar hacia una homologación de mitigación del impacto acústico de las obras viales.

Sumado a lo anterior, se desarrolla un Programa de Gestión de Huella de Carbono, que permitirá a las obras concesionadas establecer una base para gestionar la reducción del aporte de gases de efecto invernadero y contribuir con la mitigación al cambio climático.

La misión antes descrita se materializa también con la incorporación de la participación ciudadana como variable transversal en los instrumentos de las distintas etapas de las obras concesionadas, lo cual permite mantener un diálogo temprano y eficaz con la ciudadanía durante todo el ciclo la vida de un proyecto.

En este último ámbito, se debe resaltar que en el periodo 2018-2021 se efectuaron más de 1.250 actividades de participación ciudadana e institucional con cerca de 15.000 asistentes, vinculadas con 40 proyectos en diversas etapas (licitación, construcción u operación).

2. BALANCE DE GESTIÓN 2018-2021

2.1. ACTIVIDAD DE LA CARTERA DE CONCESIONES: LICITACIONES Y ADJUDICACIONES

La cartera de concesiones emana de un proceso de evaluación, estructuración y priorización de proyectos. Estos pueden ser de iniciativa pública o privada, situación esta última que requiere del pronunciamiento de interés público por parte del Consejo de Concesiones.

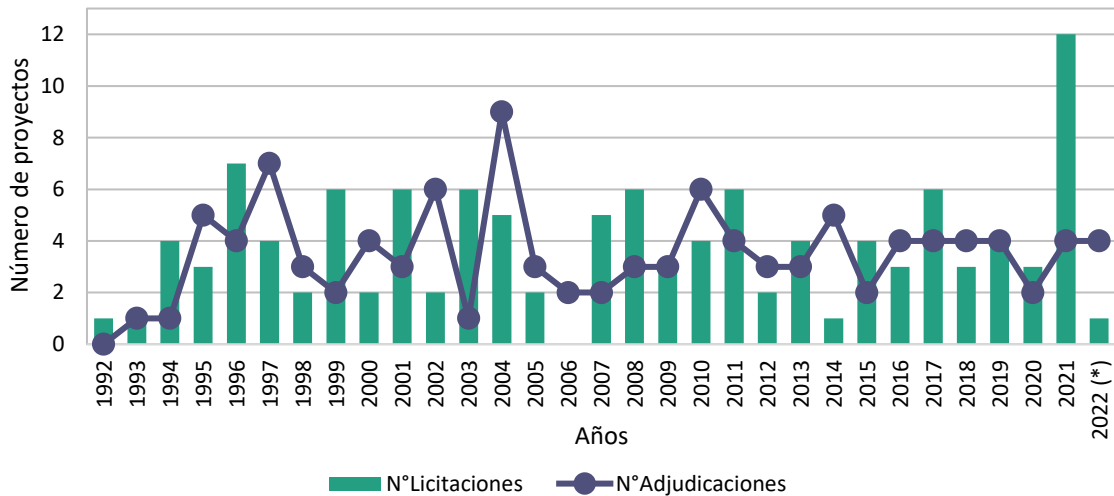
Desde los inicios del sistema, se han llamado a licitación 118 proyectos⁵. El año 2021 marcó dos hitos al alcanzar el punto más alto (Gráfico 1), con 12 licitaciones, y al convocar la mayor inversión anual en proyectos licitados con un monto de USD 4.674 millones. Esta última cifra, equivale a 2,5 veces a la inversión estimada en proyectos licitados en 1996, que es el segundo año en términos de inversión licitada y número de licitaciones con siete llamados.

Del total de obras llamadas a licitación entre 1992 y 2021, se habrán adjudicado inversiones en 108 proyectos⁶.

⁵ Incluyendo el proyecto Orbital Sur de Santiago, programado para el primer trimestre de 2022.

⁶ Los proyectos con sus decretos de adjudicación completamente tramitados son 104 y cuatro se encuentran en tramitación. Estos son: Hospitales Red Los Ríos – Los Lagos, Segunda Concesión Autopista Santiago – San Antonio, Ruta 78, Concesión Hospital de La Serena y Concesión Hospital de Coquimbo.

Gráfico 1
Número de proyectos llamado a licitación y adjudicados
entre 1992 y 2022



Fuente: Dirección General de Concesiones (DGC).

Notas: (*) Incluye el llamado a licitación programado para el primer trimestre de 2022 del proyecto Orbital Sur de Santiago. En adjudicados, durante 2022 incluye los siguientes proyectos con trámite de adjudicación avanzado a la fecha de cierre del presente informe: Hospitales Red Los Ríos – Los Lagos; Segunda Concesión Autopista Santiago – San Antonio, Ruta 78; Hospital de La Serena; y Hospital de Coquimbo. Estos cuatro proyectos se encuentran en fase final de tramitación y tendrán su Decreto de Adjudicación tramitado durante 2022.

En lo específico, entre marzo de 2018 y marzo de 2022 se habrán realizado 23 llamados a licitación por una inversión de USD 7.952 millones, de los cuales nueve se encuentran adjudicados, otros cuatro en proceso de adjudicación y los restantes 10 están a la espera de recibir ofertas⁷.

⁷ Los proyectos en proceso de adjudicación son: Hospitales Red Los Ríos – Los Lagos; Segunda Concesión Autopista Santiago – San Antonio, Ruta 78; Hospital de La Serena; y Hospital de Coquimbo. Los procesos de licitación en curso corresponden a Tercera Concesión Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez, Concesión Ruta 5 tramo Chacao –Chonchi, Tercera Concesión Aeropuerto El Loa de Calama, Instituto Nacional del Cáncer, Hospitales Red O’Higgins (Rengo y Pichilemu); Segunda Concesión Ruta 5 tramo Chillán– Collipulli, Embalse Nueva La Punilla, Instituto Nacional de Neurocirugía y Segunda Concesión Interconexión Vial Santiago-Valparaíso-Viña del Mar, Ruta 68. Se incluye además la concesión Proyecto Orbital Sur de Santiago, cuyo llamado está previsto para el primer trimestre de 2022.

De los 23 proyectos licitados entre marzo de 2018 y marzo de 2022, nueve corresponden al sector vial, donde siete son interurbanos y dos urbanos, y otras nueve licitaciones son hospitalarias e involucran 18 establecimientos. De los restantes cinco proyectos, cuatro son aeropuertos y uno es una obra de riego (embalse).

En la misma línea, de los USD 7.952 millones presupuestados en inversión para estos proyectos, el 63,9% están destinados a infraestructura vial, el 25,9% a concesiones hospitalarias, el 10,3% restante corresponde a aeropuertos y obra de riego. La distribución en porcentajes del número de proyectos y los montos se observan en los Gráficos 2 y 3.

Gráfico 2
Distribución del número de proyectos licitados marzo 2018–marzo 2022 según tipo de infraestructura

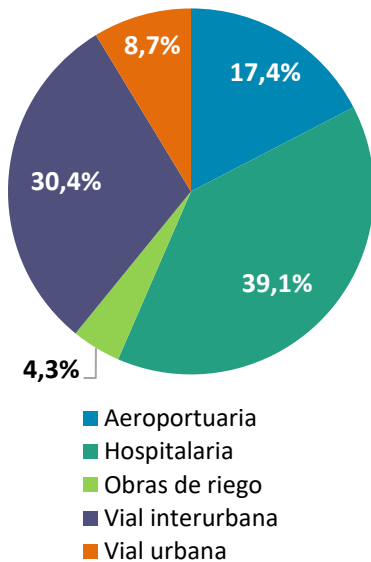
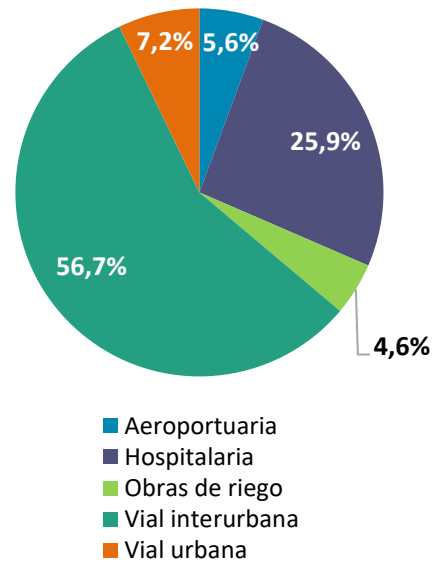


Gráfico 3
Distribución de la inversión de los proyectos licitados marzo 2018–marzo 2022, según tipo de infraestructura



Fuente: DGC.

2.2. PROYECTOS CONCESIONADOS, 2018-2021

2.2.1 Introducción

Al 31 de diciembre de 2021, el sistema de APP se compone de 104 proyectos concesionados y que se encuentran en distintas fases del proceso de una obra con contrato adjudicado, que son: Operación, Construcción, Operación y Construcción simultáneamente, o Contrato Extinto.

De esta forma, 49 proyectos se encuentran en operación, lo que equivale a un 47,1% del total señalado. Por su parte, quince contratos están en construcción (14,4% del total) y diez en fases simultáneas de construcción y operación (9,6% del total). Además, 30 proyectos se encuentran con sus contratos de concesión extintos, no obstante, 22 de ellos han sido licitados nuevamente (Gráficos 4 y 5).

Estas cifras indican que entre marzo de 2018 y diciembre de 2021 hay 17 proyectos adicionales, pues en la primera fecha había 87 contratos concesionados, considerando las mismas categorías.

Gráfico 4
Número de contratos de concesión,
diciembre de 2021

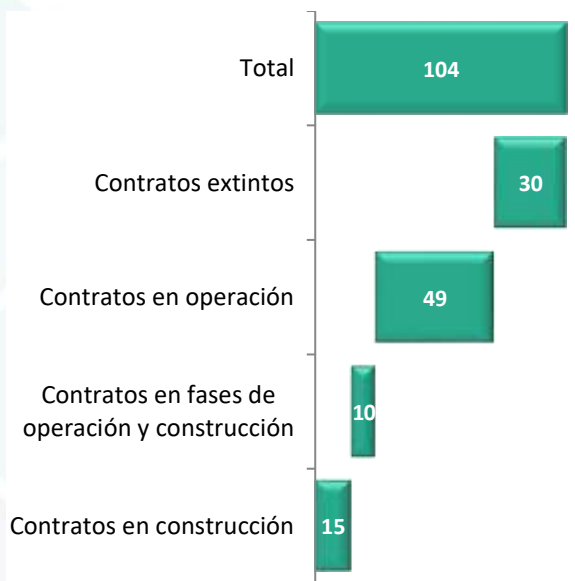
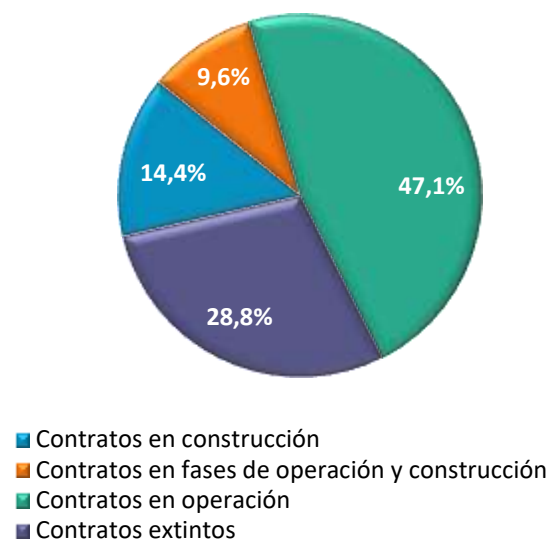


Gráfico 5
Distribución de contratos,
diciembre de 2021



Fuente: DGC

2.2.2 Situación de avance de obras relevantes en construcción

En el período marzo de 2018 – diciembre de 2021, los proyectos que han estado en construcción son 31. De estos proyectos, 17 fueron adjudicados en el período mencionado, y los restantes 14 en los años precedentes. Estas cifras dan cuenta de la continuidad que existe en los proyectos concesionados y el horizonte de largo plazo que requieren para su concreción, en este caso avanzando según lo planificado a pesar de atravesar por la complejidad de dos años de pandemia de Covid 19.

De este modo, en el período mencionado, el sistema de concesiones ha terminado la construcción de un total de cinco obras, y se extinguió anticipadamente un contrato en fase de construcción (Embalse la Punilla). Las cinco finalizadas corresponden a la Segunda Concesión Aeropuerto Carriel Sur de Concepción, Embalse Convento Viejo, Concesión Mejoramiento y Conservación de la Ruta 43, Hospital Félix Bulnes y Complejo Fronterizo Los Libertadores.

En complemento, cabe señalar que otras obras que estaban en operación recibieron su puesta en servicio definitiva. Tal es el caso en 2018 de la autopista Concepción – Cabrero, junto a la cual se concretó la apertura de la Rotonda General Bonilla en Concepción, obra complementaria a esta concesión. En tanto, en 2019, la DGC otorgó la puesta en servicio de la totalidad de las obras de la Concesión Camino Internacional Ruta 60 CH.

De esta forma, la actual administración deja un total de 25 proyectos en distintas fases de construcción, donde quince contratos están en etapa de construcción y diez en construcción y operación simultáneamente, como fuera señalado previamente.

Respecto de los quince contratos en fase de construcción, siete están con obras iniciadas al 31 de diciembre de 2021, representando un monto estimado de inversión de casi UF 63,8 millones. En este contexto, cabe destacar que durante el período marzo 2018- diciembre 2021, iniciaron sus faenas las concesiones de: Hospital Salvador Geriátrico, Embalse Las Palmas, Segunda Concesión Rutas del Loa, Mejoramiento Ruta Nahuelbuta, Puente Industrial y Ruta 66 Camino de La Fruta.

Tabla 1
Proyectos en construcción con ejecución de obras,
al 31 de diciembre de 2021

Proyectos en Construcción con obras iniciadas	Presupuesto Oficial Estimado UF	% Avance Físico
Américo Vespucio Oriente Tramo Av. El Salto-Príncipe de Gales	21.900.000	93,2%
Hospital Salvador Geriátrico	6.714.000	48,9%
Embalse Las Palmas	3.880.000	20,0%
Segunda Concesión Rutas del Loa	7.330.000	8,9%
Concesión Mejoramiento Ruta Nahuelbuta	6.125.000	13,8%
Ruta 66 Camino de La Fruta	13.425.000	6,6%
Concesión Vial Puente Industrial	4.420.000	5,5%
Subtotal	63.794.000	

Fuente: DGC.

Los restantes ocho proyectos en construcción se encuentran desarrollando la ingeniería de las obras y representan inversiones estimadas por más de UF 59,5 millones.

Tabla 2
Proyectos en construcción con desarrollo de fase de ingeniería,
al 31 de diciembre de 2021

Proyectos con desarrollo de fase de ingeniería	Presupuesto Oficial Estimado UF
Américo Vespucio Oriente Tramo Av. Príncipe de Gales-Los Presidentes	19.670.000
Teleférico Bicentenario	1.948.603
Conexión Vial Ruta 78 hasta Ruta 68	6.100.000
Concesión Vial Mejoramiento Ruta G-21	2.308.000
Segunda Concesión Ruta 5 Tramo Los Vilos-La Serena	12.155.000
Red Maule (Hospitales de Cauquenes, Constitución y Parral)	6.634.394
Hospital Buin-Paine	2.944.034
Red Biobío (Hospitales de Santa Bárbara, Nacimiento, Coronel y Lota)	7.754.848
Subtotal	59.514.879

Fuente: DGC.

En cuanto a los diez proyectos en construcción y operación simultáneamente, siete han iniciado obras y presentan diversos grados de avance en su construcción. La obra con mayor adelanto corresponde al Aeropuerto AMB de Santiago que alcanzó un 97,5% al cierre del año 2021. En su conjunto, estos siete proyectos presentan una inversión presupuestada cercana a UF 29,0 millones.

Tabla 3
Proyectos en construcción y operación con obras,
al 31 de diciembre de 2021

Proyectos en Operación y Construcción simultánea con obras iniciadas	Presupuesto Oficial Estimado UF	% Avance en Físico en Construcción
Segunda Concesión Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago	14.980.000	97,5%
Segunda Concesión Túnel El Melón	3.026.000	81,2%
Cuarta Concesión Aeropuerto El Tepual de Puerto Montt	810.000	91,2%
Cuarta Concesión Aeropuerto Diego Aracena de Iquique	1.420.000	76,4%
Segunda Concesión Aeropuerto Chacalluta de Arica	2.031.000	42,2%
Segunda Concesión Camino Nogales-Puchuncaví	5.250.000	50,3%
Segunda Concesión Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez (tramo B)	1.500.000	21,0%
Subtotal	29.017.000	

Fuente: DGC.

Los tres proyectos restantes que están simultáneamente en construcción y operación iniciaron sus contratos durante 2021, por lo cual se encuentra en desarrollo su ingeniería definitiva. Estos proyectos representan inversiones por UF 24,6 millones aproximadamente.

Tabla 4
Proyectos en construcción y operación con desarrollo de fase ingeniería,
al 31 de diciembre de 2021

Proyectos en Operación y Construcción simultánea con desarrollo de fase de ingeniería	Presupuesto Oficial Estimado UF
Red Aeroportuaria Austral	3.965.000
Segunda Concesión Ruta 5 Tramo Talca-Chillán	19.180.000
Tercera Concesión Aeropuerto La Florida de la Serena	1.415.000
Subtotal	24.560.000

Fuente: DGC.

2.3. EVOLUCIÓN DE FLUJOS DE USUARIOS DE CONCESIONES, 2018-2021

2.3.1. Introducción

Esta sección entrega estadísticas particulares de las infraestructuras más destacadas, para el período 2018-2021, como son flujos de las concesiones viales, tráfico en la red aeroportuaria concesionada y antecedentes del funcionamiento de diversas concesiones de edificación pública.

En términos generales, la vitalidad del sistema de APP se reafirma apreciando el ritmo de actividad de los proyectos en operación, en diversos rubros. Estos se han visto afectados por la crisis sanitaria provocada por el Covid 19 desde marzo de 2020, y sus cambios en movilidad y desarrollo de actividades. En todo caso, dentro de este contexto, la robustez del sistema de concesiones ha permitido mantener y ampliar la entrega de servicios, contribuyendo al bienestar de la ciudadanía.

La inversión total materializada en los contratos operación, y en fases de operación y construcción asciende a USD 16.865 millones. En tanto, la inversión comprometida en este grupo, que es la suma de la inversión recién indicada más la inversión por ejecutar en obras de mejoramiento asciende a USD 18.972 millones.

Al cierre del cuarto trimestre de 2021, esta categoría incluye 59 contratos de concesiones. De esta inversión, el 80,1% corresponde a contratos viales, el 9,2% corresponde a infraestructura aeroportuaria, el 6,2% a infraestructura hospitalaria y penitenciaria, y el restante 4,4% se distribuye entre infraestructura de transporte público, otra edificación pública y obras de riego.

2.3.2 Infraestructura vial concesionada

Actualmente los proyectos de infraestructura vial que se encuentran operando son 33, de los cuales quince son Rutas Transversales, doce corresponden a tramos concesionados de la Ruta 5 y seis son Autopistas Urbanas.⁸

La inversión en infraestructura vial y la definición de sus niveles de servicio son vitales para la calidad de vida que tendrán los habitantes de nuestras ciudades, sin perjuicio de otras medidas de ordenamiento de la circulación vehicular que puedan tomarse por parte de las autoridades competentes a futuro. Es así como actualmente el sistema de concesiones

⁸ Las Rutas Transversales son las rutas que recorren el territorio nacional entre oriente y poniente. Para efectos estadísticos se incluye dentro de las rutas transversales la concesión de Acceso Nor-Oriente a Santiago. Las seis autopistas urbanas son Vespucio Sur, Vespucio Norte, Autopista Central (Sistema Norte Sur), Costanera Norte (Sistema Oriente Poniente), Túnel San Cristóbal, Acceso Vial AMB.

entrega más de 3.300 kilómetros de ruta, con puentes, pasarelas, atraviesos y paraderos, entre otros elementos de servicio. Parte de la labor del sistema de concesiones es velar por la correcta y oportuna mantención de éstos.

Autopistas urbanas

Flujos

En el cuarto trimestre de 2021 los flujos viales urbanos crecieron en 22,7% comparado con igual periodo del año anterior, desde 376,3 millones de transacciones⁹ a 461,7 millones, consolidando las tasas de variación interanuales positivas que se venían observando con el segundo y tercer trimestre del año. Además es un registro que supera lo observado en el cuarto trimestre de 2018.

Lo anterior es destacable pues entre el cuarto trimestre de 2019 y comienzos de 2021 las transacciones en las autopistas urbanas estuvieron marcadas por la menor movilidad producto de la crisis sanitaria derivada de la pandemia de Covid 19 y, en parte, por el impacto de los conflictos sociales ocurridos desde octubre de 2019.

En efecto, entre los cuartos trimestres de 2018 y 2019 las transacciones en las autopistas urbanas cayeron en un 3,5%¹⁰. En tanto, el impacto de la pandemia es visible en particular en los trimestres de 2020, siendo más agudo en el segundo y tercero. Sin embargo, desde el tercer trimestre de 2020 empieza una recuperación en los flujos, pues desde el mes de julio de ese año se rompe la tendencia decreciente de los meses anteriores. En todo caso, es en el segundo trimestre de 2021 cuando se observa nuevamente una tasa de variación interanual positiva, las que se mantendrán el resto de año.

En el cuarto trimestre de 2021 los vehículos livianos¹¹ incrementaron en 23,5% el número de transacciones comparado con igual período de 2020, pasando de 337,5 millones de transacciones a 416,9 millones. Esta categoría representa en torno al 90% del total de transacciones entre 2018 y 2021. Dicha cifra es estable, aunque baja levemente en algunos trimestres de 2020, reflejando que las limitaciones en el desplazamiento por las medidas sanitarias repercutieron con mayor intensidad en este tipo de vehículos.

Por su parte los vehículos pesados exhibieron entre el cuarto trimestre de 2021 y de 2020 un crecimiento de 15,4%, pasando de 38,8 a 44,8 millones de transacciones.

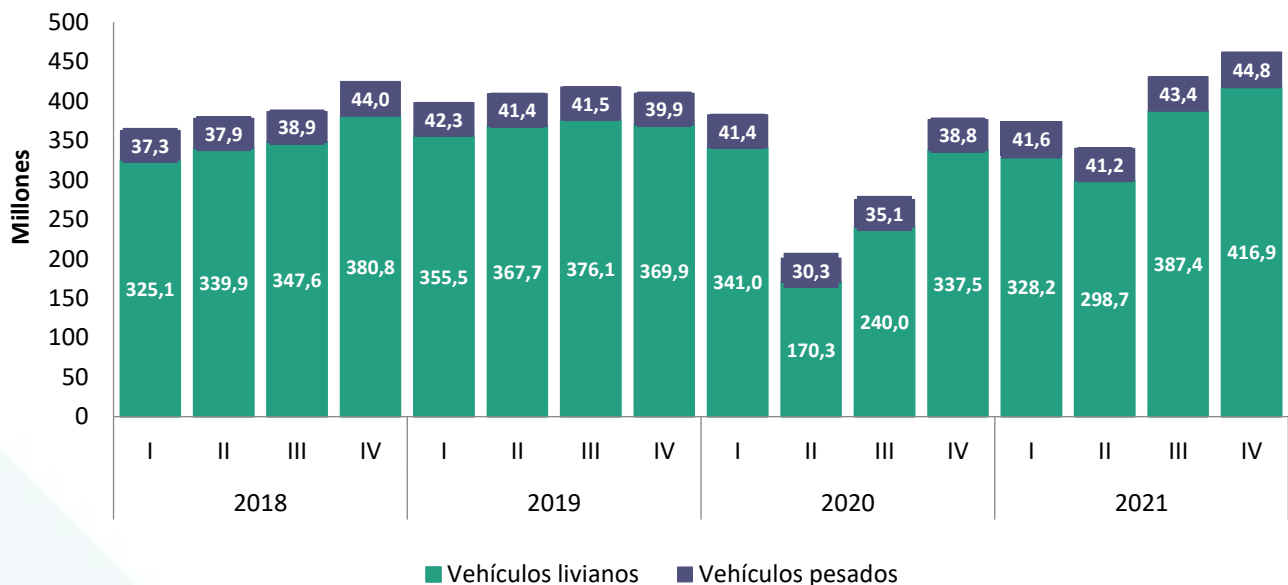
⁹ Se entiende por transacción cada vez que un vehículo pasa y es registrado en un pórtico o plaza de peaje de autopista.

¹⁰ Esta caída en las transacciones obedece tanto a un menor flujo como a la no contabilización de pasadas por daños en los pórticos producidos a partir de los sucesos del 18 octubre.

¹¹ Se considera vehículo liviano a los autos, camionetas con/sin remolque, motos y motonetas. En tanto, vehículo pesado son todos los buses y camiones, independiente del número de ejes.

Cabe destacar que los vehículos pesados registraron menores disminuciones en las transacciones durante las restricciones de la pandemia, en comparación con los vehículos livianos. Ello guarda relación con la mantención de actividades de abastecimiento y logística en general.

Gráfico 6
Transacciones trimestrales en autopistas urbanas por tipo de vehículo,
I trimestre 2018- IV trimestre 2021 (pasadas)¹²



Fuente: DGC.

Tránsito Medio Diario (TMD)

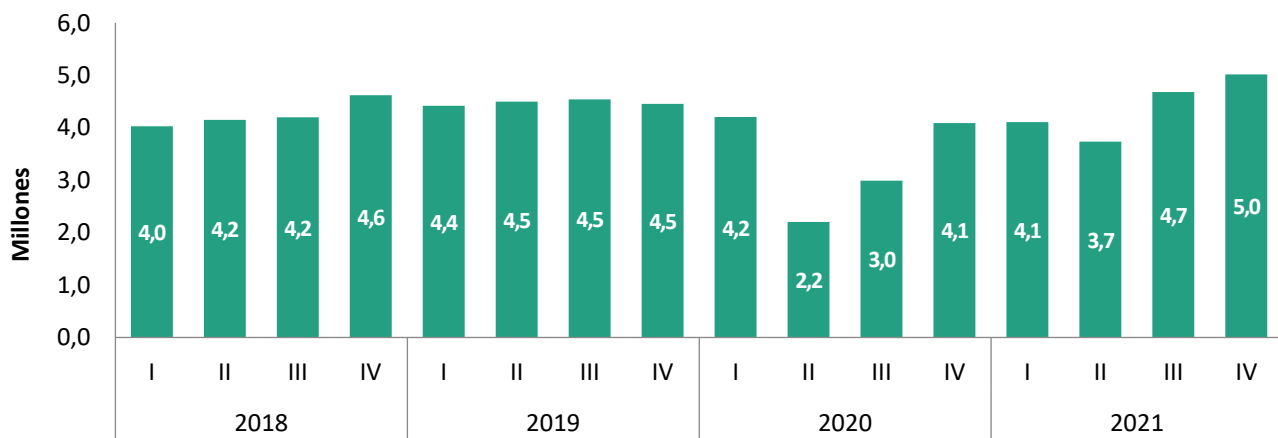
Las transacciones también se reflejan en el Tránsito Medio Diario (TMD), indicador que representa el promedio diario de pasadas por pórtico que se producen en Autopistas Urbanas. Se aprecia, a partir del Gráfico 7, un notorio incremento entre el cuarto trimestre de 2020 y de 2021, del orden de 900.000 pasadas. Asimismo, en una visión amplia del cuatrienio, se observa que han crecido en 401.800 pasadas entre el cuarto trimestre de 2018 y 2021.

¹² El tramo urbano del contrato de concesión Ruta 5 Santiago–Los Vilos (esto es Santiago-Lampa) forma parte de este gráfico y en el cuarto trimestre de 2021 aporta 22,3 millones de pasadas de vehículos livianos y 4,4 millones de vehículos pesados.

Al final del período analizado, es decir en el cuarto trimestre de 2021, la autopista urbana con mayor número de transacciones fue el Sistema Norte-Sur (Autopista Central), con transacciones diarias aproximadas de 1,7 millones. Le sigue Costanera Norte con un millón de pasadas, y luego Vespucio Sur con 992.000 y Vespucio Norte con casi 900.000 pasadas.

Al analizar las pasadas del cuatrienio 2018-2021 completo, se mantiene el mismo orden en la actividad de las cuatro autopistas señaladas.

Gráfico 7
Tránsito medio diario por trimestre en autopistas urbanas,
I trimestre 2018 – IV trimestre 2021¹³



Fuente: DGC.

Rutas Interurbanas

Las rutas interurbanas se subdividen en la Ruta 5 y las rutas transversales. La Ruta 5 recorre el país de norte a sur, y fue otorgada en concesión a doce sociedades desde Caldera a Parga. Las rutas transversales permiten recorrer entre la cordillera y el mar, acceder a ciudades o puertos, o conectar rutas o ciudades específicas. Actualmente éstas comprenden quince concesiones en operación.

¹³ El tramo urbano del contrato de concesión Ruta 5 Santiago–Los Vilos (esto es Santiago-Lampa) forma parte de este gráfico y representa 290.862 pasadas diarias en el cuarto trimestre de 2021.

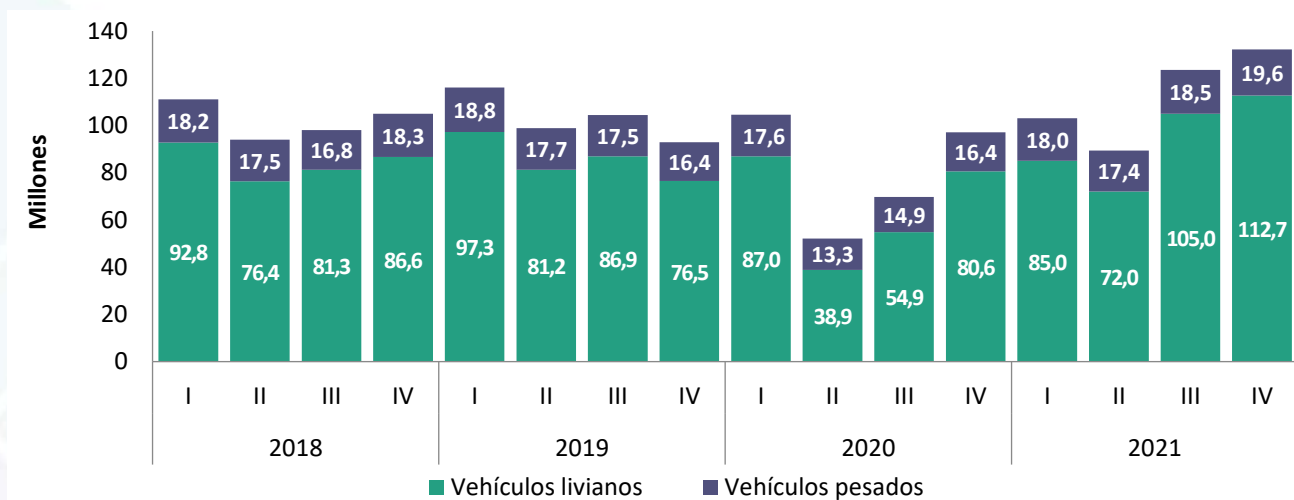
Flujos

Las transacciones totales en rutas interurbanas fueron de 132,3 millones en el cuarto trimestre de 2021, representando un crecimiento de 36,4% comparado con el mismo periodo del año anterior. Asimismo esta cifra de pasadas supera el registro del cuarto trimestre de 2018 (104,9 millones), también reflejando una recuperación sobre niveles previos a la pandemia y el estallido social de 2019, para el mismo trimestre.

En términos de trayectoria, se observa igualmente en el tercer trimestre de 2020 el hito de recuperación de los flujos, al superar los existentes en los meses previos durante las restricciones provocadas por la pandemia. Luego, en 2021, será desde el segundo trimestre que se recuperarán las tasas de variación interanuales positivas, consolidándose esta senda en el cuarto trimestre de 2021 como fue señalado.

El crecimiento interanual del último trimestre de 2021 fue mayor en los vehículos livianos que en los vehículos pesados. En efecto, entre los cuartos trimestres de 2021 y 2020, los vehículos livianos tuvieron un crecimiento de 39,7%, mientras que los vehículos pesados se incrementaron en 19,3%.

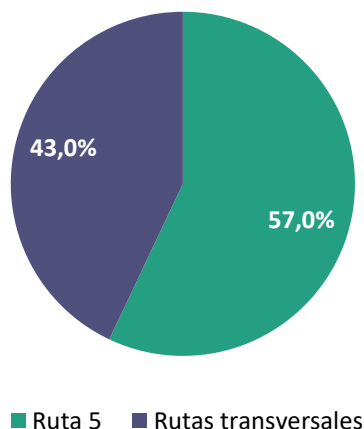
Gráfico 8
Transacciones trimestrales en autopistas interurbanas por tipo de vehículo,
I trimestre 2018 – IV trimestre 2021 (pasadas)



Fuente: DGC

Por otra parte, los flujos del cuarto trimestre de 2021 están distribuidos en 56,8 millones pasadas en rutas transversales y 75,4 millones de pasadas en Ruta 5. Con ello la participación de la Ruta 5 alcanza a 57,0% en el último trimestre de 2021 (Gráfico 9), porcentaje que ha sido estable en el último cuatrienio.

Gráfico 9
Composición de flujo de rutas interurbanas según origen,
IV trimestre 2021



Fuente: DGC

Tránsito Medio Diario (TMD)

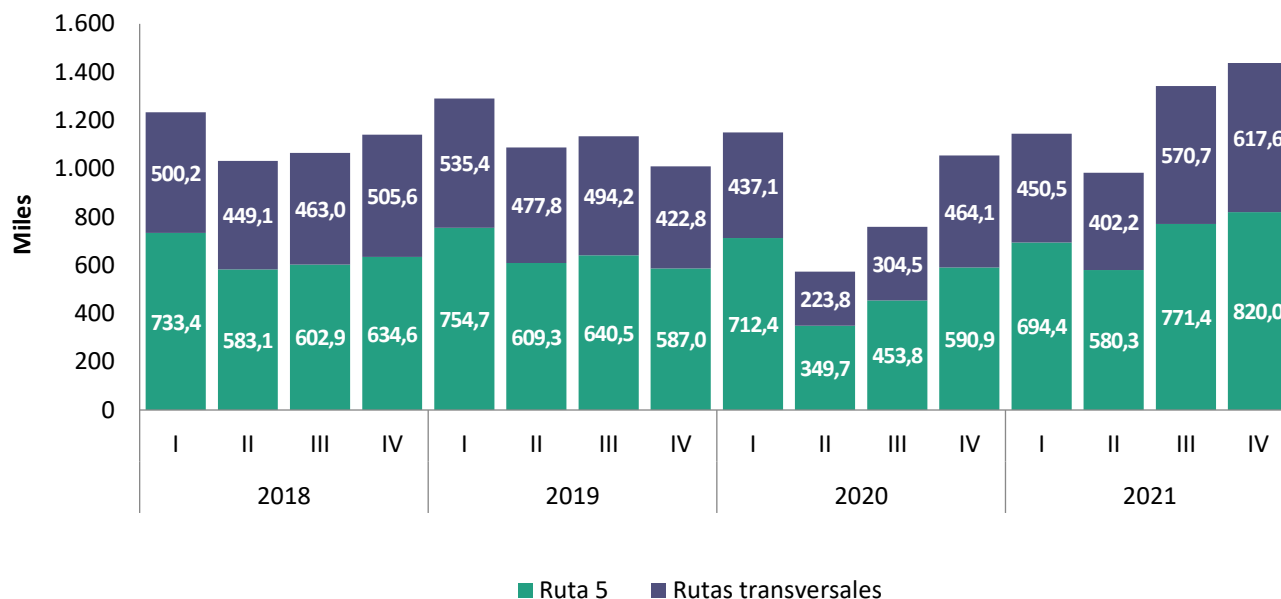
Durante el cuarto trimestre de 2021, el flujo vehicular interurbano realizó 1.437.619 transacciones diarias en promedio (Gráfico 10), esto es un crecimiento de 36,3% respecto del mismo trimestre de 2020. Cabe señalar que en el cuarto trimestre de 2018, el TMD alcanzaba a 1.140.240 pasadas.

El crecimiento entre los cuartos trimestres de 2021 y 2020 es mayor en la Ruta 5 que en las rutas transversales. Entre dichos períodos, el TMD de la Ruta 5 crece en 38,8% y el de las rutas transversales se expande en 33,1%. En específico, la Ruta 5 cambió de 590.943 a 819.982 pasadas entre los trimestres mencionados, mientras en las rutas transversales lo hicieron de 464.086 a 617.637 pasadas.

El tramo Santiago-Talca de la Ruta 5 fue el más transitado durante el último trimestre de 2021, de acuerdo a este indicador. En segundo lugar se encuentra la Interconexión Vial Santiago-Valparaíso-Viña del Mar (Ruta 68), luego la Autopista Santiago-San Antonio (Ruta 78), seguida por el tramo Talca-Chillán de la Ruta 5.

Al analizar las pasadas del cuatrienio 2018-2021 completo, se mantiene el mismo orden en la actividad de las cuatro autopistas señaladas.

Gráfico 10
Tránsito medio diario por trimestre en rutas interurbanas,
I trimestre 2018 – IV trimestre 2021

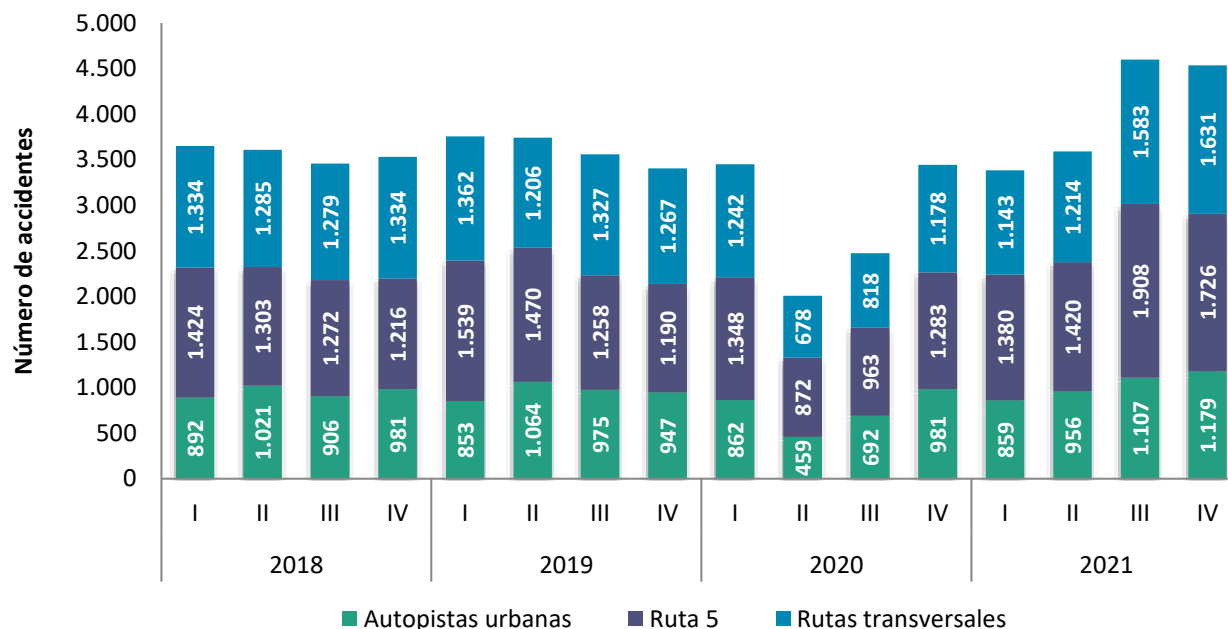


Fuente: DGC

Accidentes

En el cuarto trimestre de 2021 los accidentes crecieron un 31,8% respecto a igual lapso del año anterior, en parte debido a la reactivación de flujos viales. Con ello se obtiene un promedio mensual en 2021 de 1.342 accidentes. Cabe señalar que el mayor incremento porcentual está radicado en las rutas interurbanas, en particular Ruta 5, según se desprende del Gráfico 11.

Gráfico 11
Número de accidentes trimestrales por tipo de ruta,
I trimestre 2018 – IV trimestre 2021



Fuente: DGC.

Los tipos de accidentes que se registraron con mayor frecuencia en el cuarto trimestre de 2021 fueron los choques y las colisiones¹⁴. Estos representaron en conjunto el 72,1% del total de accidentes en las autopistas interurbanas (Gráfico 12) y el 92,5% en las autopistas urbanas (Gráfico 13). Como es de esperar las volcaduras, atropellos y otros (accidentes con animales, caídas de vehículos, etc.) son mucho más frecuentes en las vías interurbanas, representando el 27,9 de los accidentes en éstas.

¹⁴ En coherencia con la clasificación de la DGC, en el presente informe los conceptos de “choque” y “colisión” corresponden al encuentro violento de un vehículo en movimiento con un objeto detenido en el primer caso y al impacto entre dos o más vehículos en movimiento, en el segundo.

Gráfico 12
Tipos de accidentes en rutas interurbanas,
IV trimestre de 2021

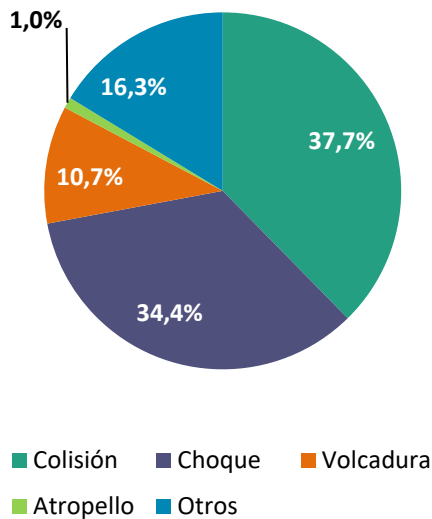
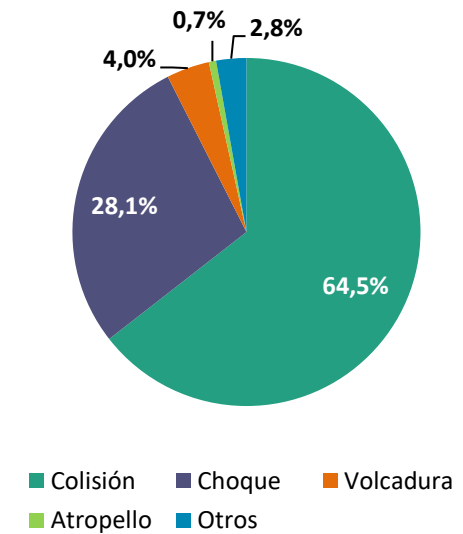


Gráfico 13
Tipos de accidentes en vías urbanas,
IV trimestre de 2021



Fuente: DGC.

2.3.3 Aeropuertos concesionados

El sistema de concesiones opera doce recintos aeroportuarios de la Red Primaria, compuesta por 16 aeropuertos y aeródromos, los cuales se ubican principalmente en las capitales regionales o en las cercanías de ciudades relevantes por su actividad económica.

La red de aeropuertos concesionados está compuesta por: Chacalluta de Arica, Diego Aracena de Iquique, Cerro Moreno de Antofagasta, El Loa de Calama, Desierto de Atacama de Copiapó, La Florida de La Serena, Arturo Merino Benítez de Santiago, Carriel Sur de Concepción, La Araucanía de Temuco, El Tepual de Puerto Montt, Carlos Ibáñez del Campo de Punta Arenas y el Aeródromo de Balmaceda. Este último forma parte del contrato Red Austral - junto al Aeropuerto Presidente Carlos Ibáñez del Campo- que entró en vigencia el 1 de abril de 2021, y la entrega del Aeródromo de Balmaceda a la sociedad concesionaria tuvo lugar el 19 de agosto del mismo año.

De los recintos mencionados, ocho han sido concesionados en dos o más oportunidades. En especial, destacan los casos de los aeropuertos Diego Aracena de Iquique y El Tepual de Puerto Montt, ambos actualmente en su cuarto contrato.

Flujos de pasajeros

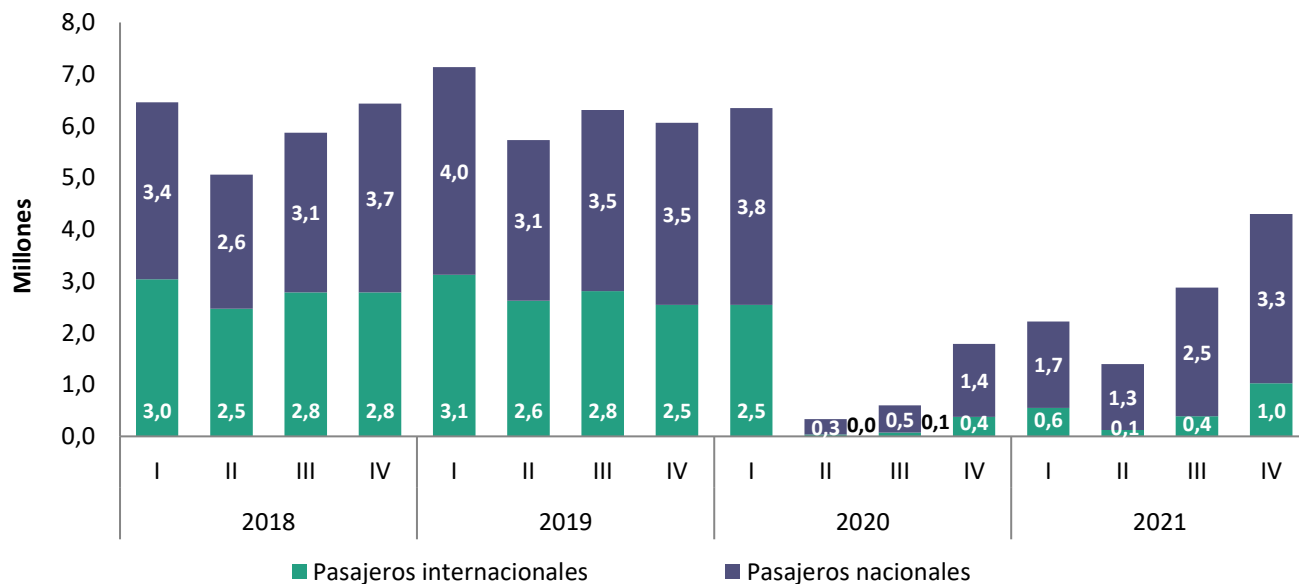
Entre el cuarto trimestre de 2021 y 2020, el número de pasajeros transportados¹⁵ a través de los aeropuertos concesionados aumentó de 1,8 a 4,3 millones, esto es una tasa de crecimiento de 140,5%. En particular, en el tráfico doméstico, octubre-diciembre de 2021 registró un incremento interanual de 132,4%. Estas cifras dan cuenta de la magnitud de la recuperación en el flujo de personas transportadas luego de las restricciones asociadas a la pandemia de Covid 19.

En efecto, en el año 2021 se observa un notorio repunte en el flujo de pasajeros aéreos. En términos anuales, el número de pasajeros transportados creció un 19,0% respecto a 2020. En el caso nacional, llegó en los doce meses a 8,7 millones de personas, esto es alrededor de 2,7 millones más que el tráfico doméstico registrado en 2020, lo que significa un alza en torno a 44,0%. Esta recuperación deja atrás el periodo más agudo afectado por las restricciones de la pandemia de Covid 19, pero sin recuperar aun los niveles exhibidos en 2018 y 2019 (Gráfico 14).

En tanto, los pasajeros internacionales sumaron 2,1 millones en 2021, de los cuales la mitad viajó en el cuarto trimestre de 2021. De hecho octubre-diciembre del año pasado es el primer trimestre en que se supera un millón de pasajeros internacionales desde el inicio de la pandemia. De esta forma, dicho trimestre de 2021 marcó una variación interanual de 170,9%. En cambio, el año 2021 completo, registró un alza interanual en torno a 41,2%. Al igual que en el caso descrito anteriormente, los incrementos no alcanzan todavía los niveles presentes en 2018 y 2019.

¹⁵ En este informe las estadísticas de pasajeros domésticos se elaboran solo sobre la base de salidas, para efectos de no duplicar el volumen de pasajeros movilizados en términos agregados pues se conectan entre dos ciudades (una de salida y otra de llegada) siempre al interior de Chile, por lo cual equivale a un solo viaje. Ello no ocurre en el caso del transporte internacional de pasajeros, por lo que en esa situación se pueden sumar las salidas y los arribos entre un aeropuerto chileno y otro del exterior.

Gráfico 14
Tráfico trimestral de pasajeros nacionales e internacionales
en Aeropuertos concesionados,
I trimestre 2018- IV trimestre 2021¹⁶



Fuente: Junta Aeronáutica Civil (JAC).

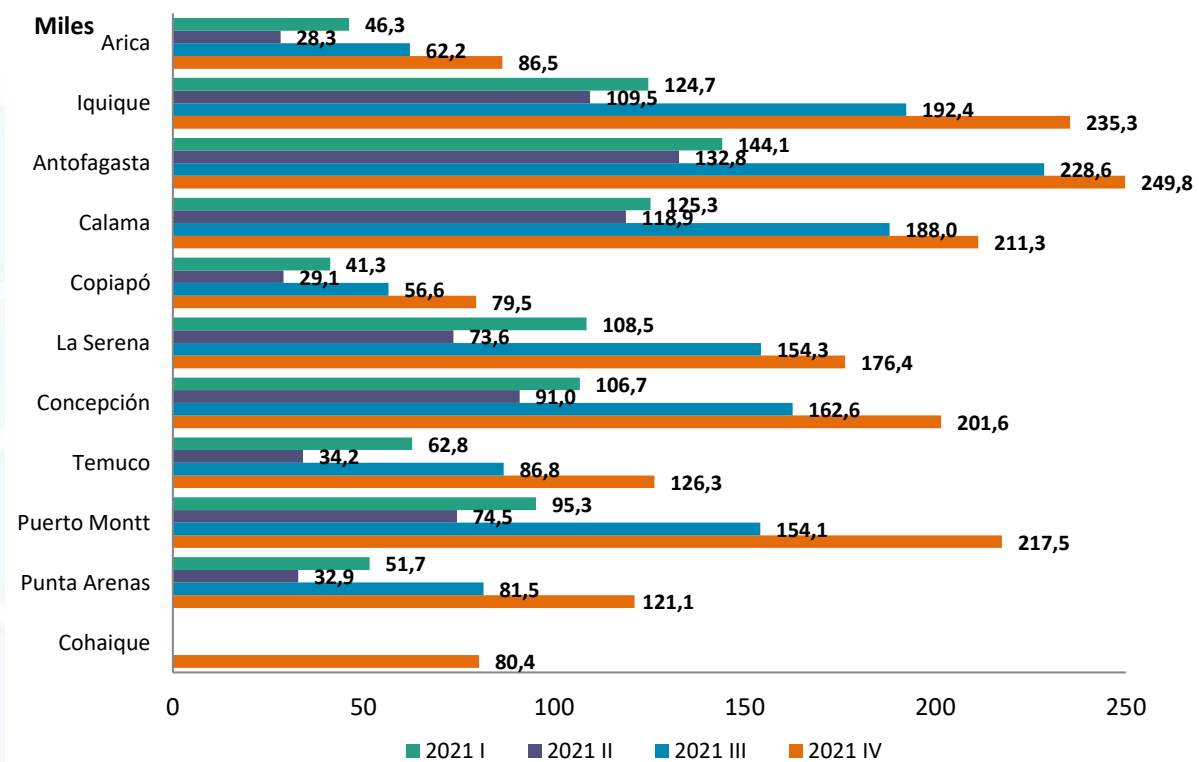
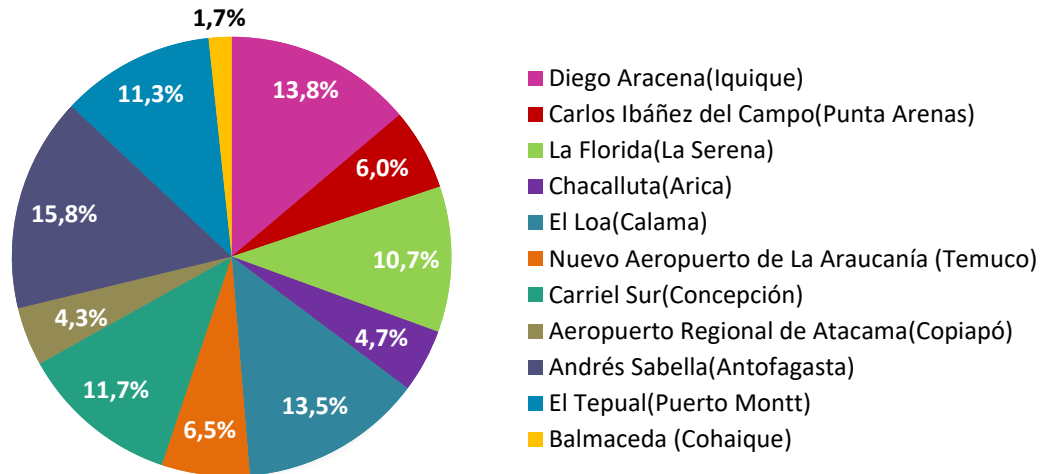
Sin considerar la actividad del Aeropuerto AMB de Santiago, el tráfico nacional de pasajeros estuvo en torno a 1.785.600 en el cuarto trimestre de 2021 (Gráfico 15). A nivel nacional todas las rutas crecen en el volumen de pasajeros transportados entre los años 2020 y 2021, así como entre los cuartos trimestres de dichos años. Las mayores tasas de crecimiento en el transporte anual de pasajeros las detentan los aeropuertos Atacama de Copiapó (85,6%) y La Florida de La Serena (67,9%). Les siguen las alzas interanuales entre el 50% y 60% de los aeropuertos de Carriel Sur de Concepción, Diego Aracena de Iquique y Regional de La Araucanía.

Por su parte, el aeropuerto AMB de Santiago en el cuarto trimestre de 2021 movilizó 2,5 millones de pasajeros, esto es más del doble de igual periodo de 2020. Cabe destacar que, en el caso internacional, en octubre-diciembre de 2021 por primera vez desde el inicio de la pandemia AMB de Santiago superó el millón de pasajeros.

En el año 2021 completo fueron 6 millones las personas movilizadas en AMB de Santiago, cifra que supera los 5,7 millones de 2020. Se observa una tendencia diferente entre pasajeros nacionales e internacionales, pues el crecimiento de pasajeros nacionales del año 2021 permitió contrarrestar la disminución de 907.000 pasajeros internacionales del mismo lapso.

¹⁶ En los gráficos está incorporado a partir del cuarto trimestre de 2021 el aeródromo de Balmaceda.

Gráfico 15
Tráfico anual de pasajeros nacionales,
al 31 de diciembre 2021 (*)



Fuente: JAC.

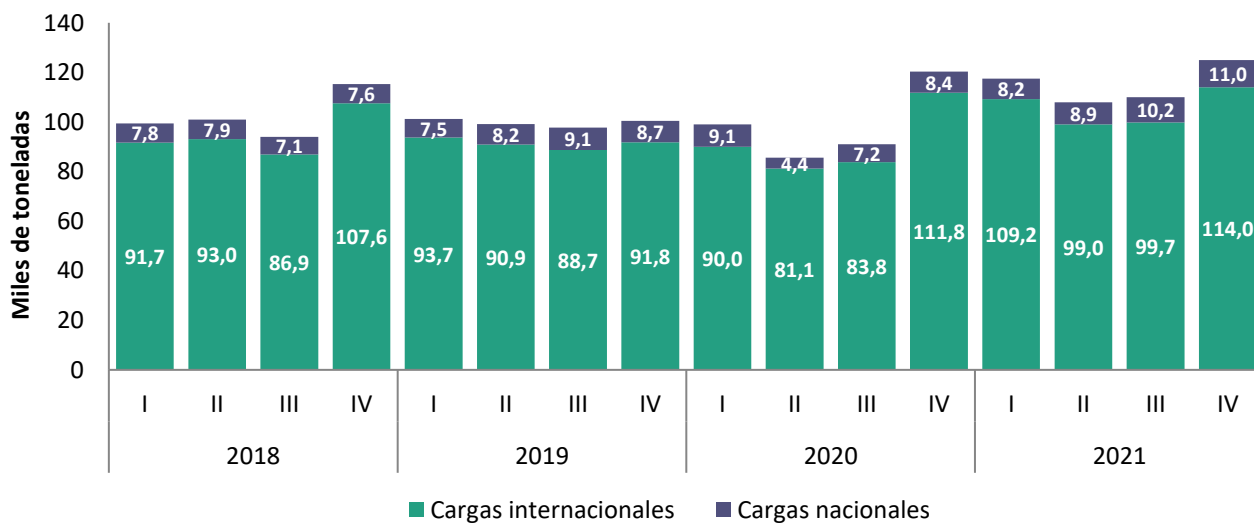
Nota: *Excluido AMB.

Actividad de carga

Entre el cuarto trimestre de 2021 y 2020 la tasa de crecimiento del transporte de carga¹⁷ fue de 3,8%, donde la carga nacional subió un 30,3% y la internacional un 2,0%¹⁸. De esta forma, la carga internacional, que representó el 91,2% del tráfico total en 2021, experimentó un crecimiento anual de 15,1% en el año 2021 completo, mientras que la carga nacional creció en 31,9%.

En general en el marco de la pandemia de Covid 19, el transporte de carga no tuvo niveles de caída equivalente a las de pasajeros. Ello producto de la función que cumple por su rapidez en el reabastecimiento de stock, frente a otros medios. Junto a ello, la conversión de algunas naves desde el transporte de pasajeros hacia el transporte de carga implicó la expansión del servicio de carga. En este contexto de hecho se puede observar en el Gráfico 16 que en el último trimestre de 2020 las cifras de actividad ya son superiores a las de 2018, para igual trimestre.

Gráfico 16
Tráfico trimestral de carga nacional e internacional
en Aeropuertos Concesionados,
I trimestre 2018- IV trimestre 2021¹⁹



Fuente: Junta de Aeronáutica Civil (JAC).

¹⁷ En este informe las estadísticas de carga doméstica señaladas por aeropuerto se elaboran solo sobre la base de toneladas salidas, para efectos de no duplicar el volumen de toneladas movilizado en términos agregados.

¹⁸ Las cifras asociadas a expansión de carga transportada no incorporan el aeródromo de Balmaceda, y de esta forma se mantiene la base de comparación.

¹⁹ En los gráficos está incorporado a partir del IV trimestre de 2021 el Aeródromo de Balmaceda.

Entre 2018 y 2021 cinco aeropuertos participaron en el transporte de carga internacional, dos de ellos de forma regular²⁰ y corresponden a Andrés Sabella de Antofagasta y AMB de Santiago. Este último concentra el 99,3% del tráfico internacional de 2021.

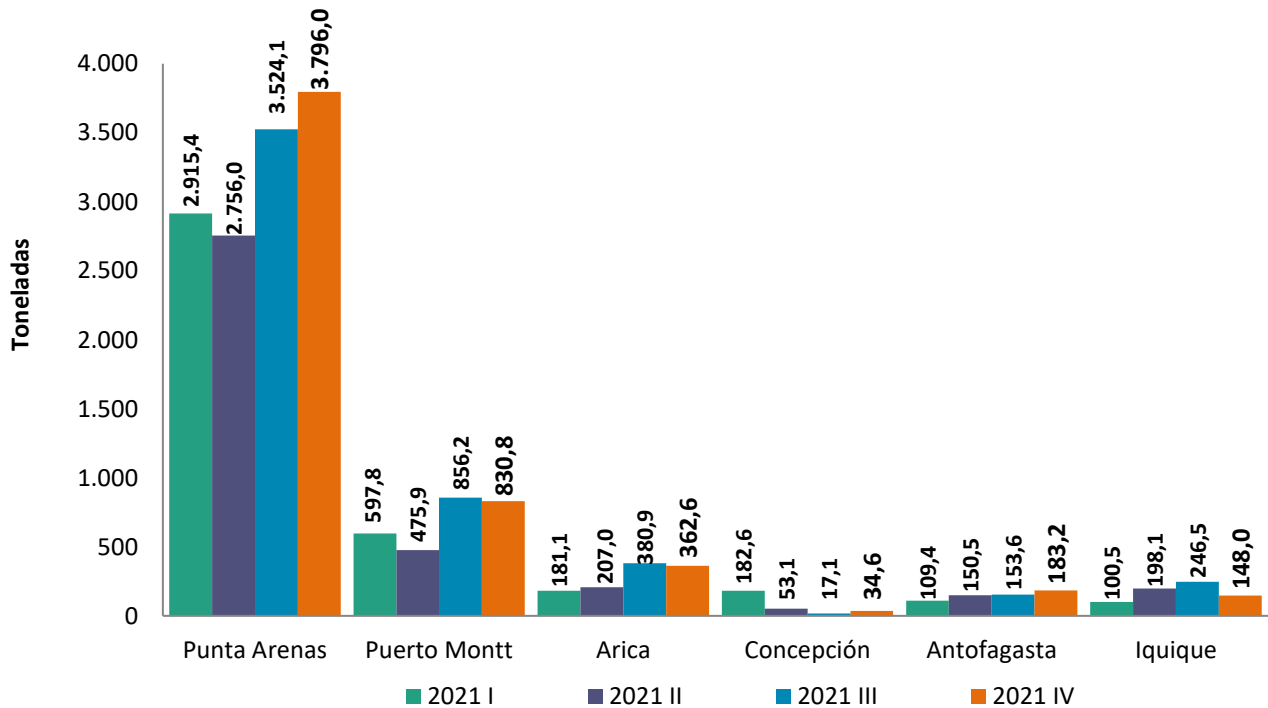
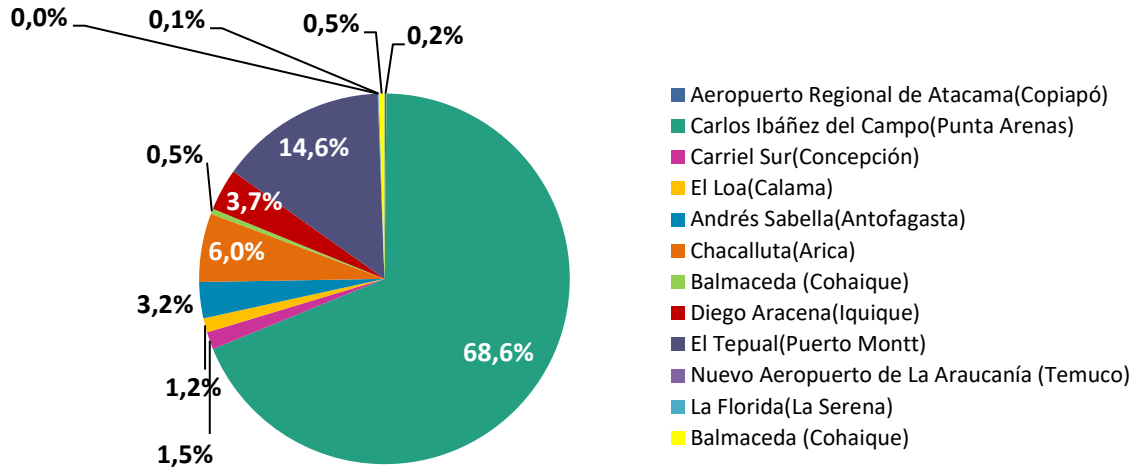
Excluido AMB de Santiago, el transporte de carga nacional llegó en el cuarto trimestre de 2021 a 5.443 toneladas, destacando Presidente Carlos Ibáñez del Campo (Punta Arenas), El Tepual (Puerto Montt) y Chacalluta (Arica). El primero de ellos movilizó 3.796 toneladas, es decir un 70% de la carga, sin incluir AMB de Santiago.

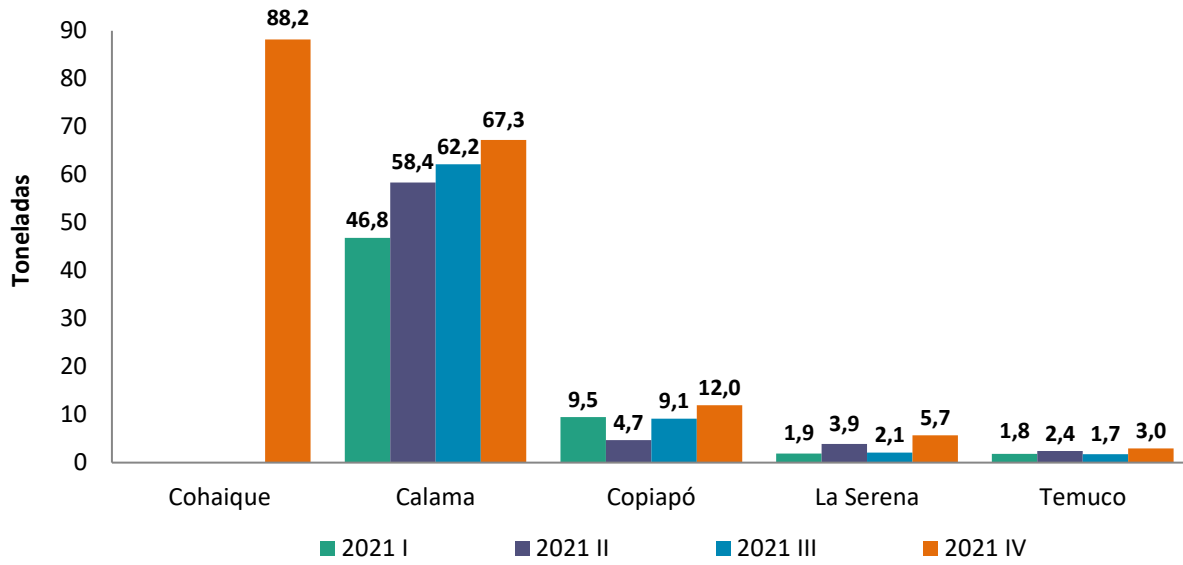
En 2021 completo, excluido AMB, se movilizaron 18.753 toneladas, e igualmente los tres aeropuertos antes señalados concentraron el transporte de carga.

En tanto, en el cuarto trimestre de 2021, el aeropuerto de AMB de Santiago movilizó 5.437 toneladas de carga nacional, lo que representó un crecimiento de 28,1% respecto a igual trimestre de 2020. En materia de carga internacional, en el Aeropuerto AMB de Santiago fueron transportadas 113.436 toneladas. Así, el transporte internacional desde este aeropuerto presentó un crecimiento de 1,7% entre los mismos periodos antes señalados.

²⁰ Esto es que registran envíos en al menos 14 de los 16 trimestres existentes entre enero 2018 y diciembre 2021.

Gráfico 17
Tráfico de carga nacional en aeropuertos concesionados al 31 de diciembre de 2021 (*)





Fuente: JAC.

Nota: (*) Excluido AMB

2.4 EDIFICACIÓN PÚBLICA CONCESIONADA

2.4.1. Establecimientos penitenciarios

Los establecimientos penitenciarios concesionados se dividen en tres grupos: el primero con Iquique, La Serena y Rancagua (Grupo 1); el segundo con Antofagasta y Concepción (Grupo 2); y finalmente Santiago, Valdivia y Puerto Montt (Grupo 3). La institución mandante de los proyectos es el Ministerio de Justicia.

En la Tabla 5 se informa sobre las mantenciones preventivas y correctivas efectuadas en los distintos penales. Se trata de la información correspondiente al periodo 2018-2021, en materia de infraestructura; el equipamiento estándar, como por ejemplo, colchones y ropa de cama; y el equipamiento de seguridad, como pórticos y paletas anti-metales, y cámaras de video vigilancia.

En particular, las mantenciones preventivas de 2021 tuvieron un alza de 7,1%, comparado con el año anterior, siendo las de mayor incidencia las relacionadas con equipamiento estándar. En especial se destaca que, en el Grupo 3, producto de trabajos al interior de edificios y módulos durante el año fue posible adelantar la ejecución de mantenciones preventivas de dicho equipamiento. En tanto, las mantenciones correctivas experimentaron un descenso de 8,0% interanual, incidiendo en especial el efecto de infraestructura y equipamiento estándar²¹.

²¹ Los mantenimientos correctivos corresponden a actividades necesarias por causas de deterioros, desperfectos o fallas, no previsibles o planificables, que afectan la infraestructura y equipamiento de los establecimientos penitenciarios. Por lo señalado, dada su eventualidad, no se puede comparar linealmente un periodo versus el mismo periodo de años anteriores ya que estos trabajos van en directa relación de necesidades ante requerimientos que son variables (a diferencia de los mantenimientos preventivos).

Tabla 5
Mantenciones preventivas y correctivas en infraestructura penitenciaria
concesionada, 2018-2021 (cantidad según grupo)

Mantenciones preventivas					
		2018	2019	2020	2021
Grupo 1	Infraestructura	13.658	13.551	13.989	13.463
	Equipamiento estándar	997	1000	1.000	1.003
	Equipamiento de seguridad	12.704	12.588	12.720	12.903
Grupo 2	Infraestructura	5.199	5.830	5.328	5.461
	Equipamiento estándar	678	709	756	848
	Equipamiento de seguridad	2.798	2.912	2.832	2.979
Grupo 3	Infraestructura	27.338	26.028	23.905	23.694
	Equipamiento estándar	10.371	13.465	7.294	14.362
	Equipamiento de seguridad	34.066	46.302	37.036	37.572
Total	Infraestructura	46.195	45.409	43.222	42.618
	Equipamiento estándar	12.046	15.174	9.050	16.213
	Equipamiento de seguridad	49.568	61.802	52.588	53.454

Mantenciones correctivas					
		2018	2019	2020	2021
Grupo 1	Infraestructura	2.269	1.985	1.531	1.544
	Equipamiento estándar	206	189	234	188
	Equipamiento de seguridad	930	838	620	823
Grupo 2	Infraestructura	235	328	353	272
	Equipamiento estándar	131	153	180	212
	Equipamiento de seguridad	76	70	96	108
Grupo 3	Infraestructura	3.879	4.649	3.888	3.655
	Equipamiento estándar	874	1.046	1.608	1.034
	Equipamiento de seguridad	332	382	449	407
Total	Infraestructura	6.383	6.962	5.772	5.471
	Equipamiento estándar	1.211	1.388	2.022	1.434
	Equipamiento de seguridad	1.338	1.290	1.165	1.338

Fuente: DGC.

2.4.2. Establecimientos hospitalarios

Los hospitales concesionados son fruto de un mandato desde el Ministerio de Salud al Ministerio de Obras Públicas. Este último se encarga de gestionar la concesión de la infraestructura y algunos servicios de apoyo no clínicos.

Las concesiones hospitalarias comprenden trece recintos, estando al cierre de 2021 nueve de ellos en fase de construcción y cuatro en operación. En efecto, los recintos de Maipú y La Florida entraron en funcionamiento a fines de 2013, mientras que desde octubre 2017 está operativo el Hospital de Antofagasta. En tanto, Félix Bulnes tuvo su puesta en servicio en el mes de marzo de 2020. Los recintos actualmente en fase de construcción son: Hospital Salvador-Geriátrico, con obras ya iniciadas; y Hospital Buin Paine, Red Maule (Cauquenes, Constitución y Parral) y Red Biobío (Santa Bárbara, Nacimiento, Coronel y Lota), cuyos decretos supremos de adjudicación fueron publicados durante 2021, por lo cual están desarrollando estudios de ingeniería definitiva.

A continuación se presentan cifras de actividad asociadas a parte de los servicios contratados, según disponibilidad, para el lapso 2018-2021 (Tabla 6)²².

Tabla 6
Servicios básicos de mantenimiento de infraestructura hospitalaria concesionada, 2018-2021 (cantidad según hospital)

Hospital	Servicios	2018	2019	2020	2021
Maipú	Mantenimientos correctivos (*)	11.715	13.553	10.607	10.161
	Aseo y limpieza terminales (ejecuciones)	52.950	65.208	72.192	95.704
	Gestión de residuos (ton.)	938	971	811	993
	Alimentación pacientes y funcionarios	919.332	899.030	829.872	972.892
La Florida	Mantenimientos correctivos (*)	6.439	6.591	7.690	8.714
	Aseo y limpieza terminales (ejecuciones)	15.865	14.538	21.421	21.315
	Gestión de residuos (ton.)	950	993	933	1.071
	Alimentación pacientes y funcionarios	796.607	823.522	1.076.736	871.157
Antofagasta	Mantenimientos correctivos (*)	-	9.590	10.781	11.074
	Aseo y limpieza terminales (ejecuciones)	-	33.915	49.051	65.872
	Gestión de residuos (ton.)	-	939	1.200	1.197
	Alimentación pacientes y funcionarios	-	1.078.235	1.284.643	1.309.602

(*) Incluye mantenimiento de infraestructura, instalaciones, equipamiento industrial y mobiliario no clínico.

Fuente: Informes de Actividad de la Sociedad Concesionaria.

²² Se debe mencionar que la cuantificación de operaciones en el Hospital Félix Bulnes aún no aplica por ser reciente su puesta en servicio definitiva (noviembre de 2021).

2.5. BALANCE DE MULTAS Y LITIGIOS

2.5.1 Multas

La DGC establece un sistema de fiscalización para detectar faltas o fallas en distintas infraestructuras concesionadas del país, con el fin de velar para que la gestión de cada contrato se desarrolle de forma correcta, en la respectiva fase que le corresponda (construcción, construcción y operación simultáneas, o bien operación), y en cumplimiento con lo establecido en sus Bases de Licitación.

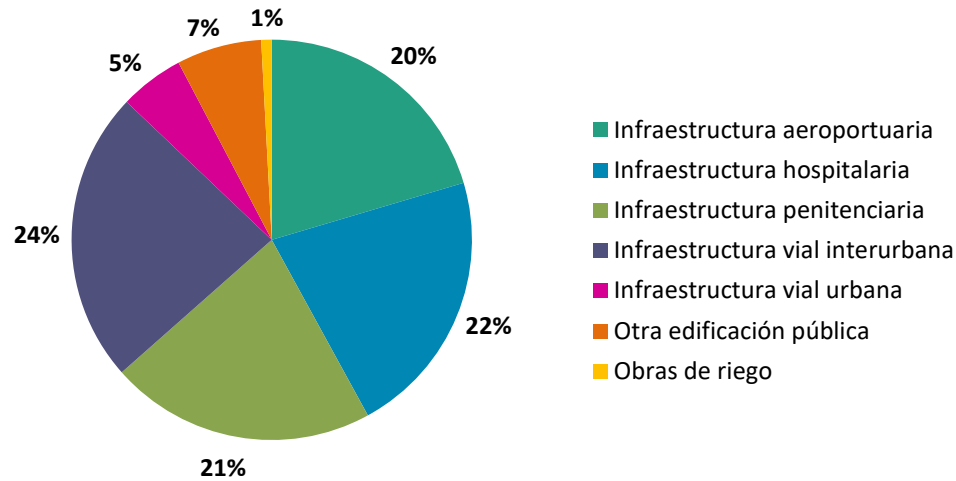
Las multas pueden estar vinculadas a diversos motivos, como incumplimiento de plazos de trabajos, de instrucciones exigidas por el Inspector Fiscal, de regulaciones durante el desarrollo de una obra, de niveles de servicio exigidos por el contrato, o bien de entrega oportuna de información, entre otras materias.

Durante el año 2021, la DGC estableció 247 resoluciones sancionatorias por diversas faltas contractuales. Esta cifra de resoluciones resultó superior a las registradas en los años anteriores del periodo analizado: en 2020 se contabilizaron 116 resoluciones, en tanto en 2019 se establecieron 143 resoluciones sancionatorias y en 2018 una cifra de 90²³.

Del total de resoluciones en el periodo 2018-2021, un 24% corresponde a contratos viales interurbanos, 22% a hospitales, 21% a los centros penitenciarios y 20% a infraestructura aeroportuaria (Gráfico 18). Le siguen más atrás resto de edificación pública (7%), infraestructura vial urbana (5%) y obras de riego (1%).

²³ Una resolución puede contener más de un motivo de incumplimiento, por lo tanto cada resolución efectuada puede abarcar una o más multas.

Gráfico 18
Porcentaje de Resoluciones de Multas por Tipo de Infraestructura, 2018-2021 (porcentaje)



Fuente: DGC.

2.5.2 Controversias

En la actualidad, y luego de la promulgación de la Ley 20.410 en 2010, conviven dos sistemas de solución de controversias: el primero, aplicable a la mayoría de los contratos vigentes, está compuesto por una Comisión Conciliadora que, de no mediar acuerdo en la etapa de conciliación, deviene en arbitral. Sus jueces tienen la calidad de árbitros arbitradores, por tanto, fallan conforme a su prudencia y equidad.

Con la reforma de 2010, para los nuevos contratos, se eliminaron las Comisiones Conciliadoras y fue creado un Panel Técnico de Concesiones. Este último no ejerce jurisdicción y solamente puede emitir una recomendación no vinculante para las partes.

Por su parte, la Comisión Arbitral experimentó modificaciones en la forma que se realiza su nombramiento y en la calidad de los árbitros que componen dicha instancia. Ahora la Comisión mantiene las facultades de árbitro arbitrador respecto del procedimiento, pero adquiere las de árbitro de derecho respecto a la dictación de la sentencia. De esta manera, la Ley 20.410 estableció un tribunal arbitral de carácter mixto.

Durante el período 2018-2021, fueron ingresadas al Panel Técnico de Concesiones un total de 40 discrepancias (Tabla 7). Asimismo, en el periodo señalado el Panel cerró y efectuó recomendaciones en 42 casos. El año con mayor nivel de actividad fue 2020.

Tabla 7
Número de causas Panel Técnico,
2018-2021

Año	Ingresadas (N°)	Terminadas (N°) recomendaciones dictadas
2018	11	11
2019	7	9
2020	15	16
2021	7	6
Total	40	42

Fuente: DGC

En tanto, el monto reclamado total por las sociedades concesionarias ante la instancia del Panel técnico llegó a UF 31.955.875 (Tabla 8). De esa cifra, fueron sugeridas compensaciones por un monto de UF 2.188.777, lo que representó un 6,8%.

Tabla 8
Panel Técnico: montos reclamados y recomendados,
2018-2021

Año	Reclamado (UF)	Recomendado (UF)	Relación recomendado/reclamado
2018	4.862.409	508.895	10,5%
2019	10.789.842	664.386	6,2%
2020	4.328.874	1.015.496	23,5%
2021 (*)	11.974.750	0	0,0%
Total	31.955.875	2.188.777	6,8%

(*) En algunos casos si bien se acoge parcialmente la discrepancia de la sociedad concesionaria, en concreto no se recomienda un monto determinado de compensación.

Fuente: DGC

Por otro lado, cabe señalar que en el mismo lapso las Comisiones de Conciliación y las Arbitrales vieron ingresar 101 causas, también destacando 2020 como el año con mayor movimiento (Tabla 9). Estas instancias, además, cerraron 77 casos con sentencias definitivas o conciliaciones.

Tabla 9
Número de causas Comisiones de Conciliación y Arbitrales,
2018-2021

Año	Ingresadas (N°)	Terminadas (N°) sentencias/conciliación
2018	23	12
2019	17	21
2020	36	20
2021	25	24
Total	101	77

Fuente: DGC

En el caso de las controversias por multa que revisaron las Comisiones, en el periodo 2018-2021 la cuantía determinada para pago de las sociedades concesionarias ascendió a UTM 105.406. En tanto, en el caso de las materias recurridas en UF, el monto reclamado por las concesionarias en el periodo analizado ascendió a UF 10.375.743, resolviendo las sentencias/conciliaciones pagos exigidos al MOP por UF 3.327.226, lo que representa un 32,1% de la cuantía total reclamada.

2.5.3. Sistema integral de información y atención ciudadana (SIAC) y aporte a la transparencia

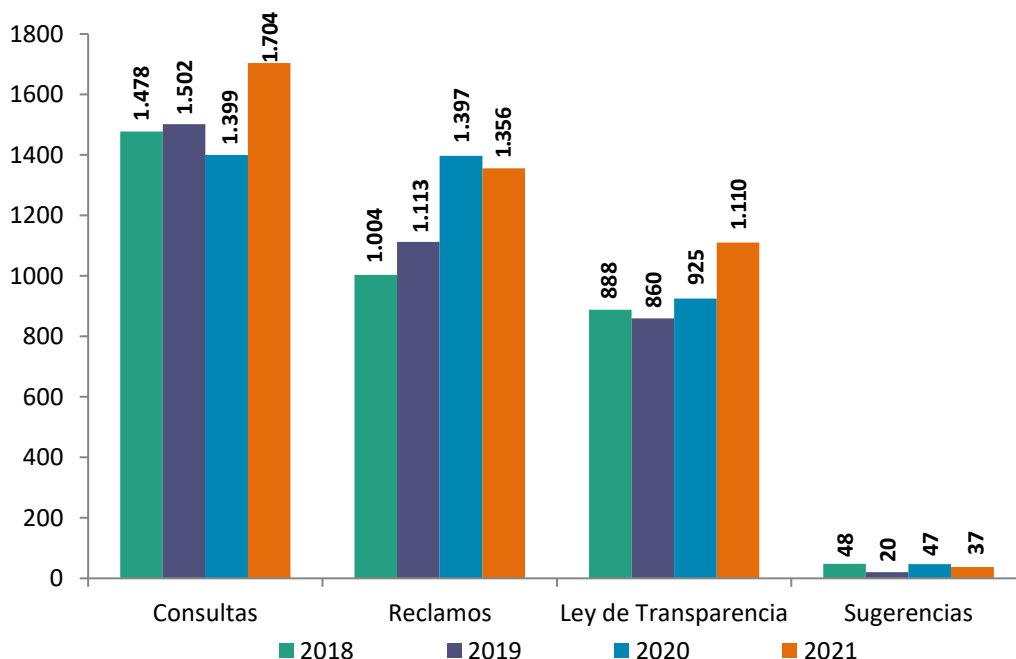
El acceso a la información y participación ciudadana está establecido en normas legales, y los ciudadanos son cada vez más conscientes de sus derechos en esta materia. De esta forma como sociedad avanzamos hacia una cultura de mayor transparencia.

El Sistema de Atención Ciudadana (SIAC) es una vía que vincula a la DGC con la ciudadanía, y satisface sus requerimientos de información y de transparencia. Para la DGC el SIAC es también una ventana para conocer cuáles son las demandas de servicios, los estándares de calidad y la información que los usuarios consideran relevantes.

El SIAC entre 2018 y 2021 ha recibido un total de 14.888 requerimientos, de ellos el 40,9% corresponde a consultas, el 32,7% a reclamos y el 25,4% tiene como origen la Ley de Transparencia. Las sugerencias representaron el 1,0% restante.

Las consultas y la solicitud de antecedentes a través de Ley de Transparencia obtienen su máximo registro en 2021, con 1.704 y 1.110 casos respectivamente. En tanto, los reclamos se sitúan tanto en 2020 como 2021 cerca de una cifra de 1.400 casos.

Gráfico 19
Evolución de requerimientos a SIAC,
2018-2021



Fuente: DGC.

En complemento con lo anterior, y alineándose con buenas prácticas promovidas por organismos internacionales en materia de estándares de cobertura y transparencia de la información, cabe destacar la firma en 2021 de un convenio entre DGC, Observatorio de Gasto Fiscal y Open Contracting Partnership para el desarrollo de una plataforma de datos sobre el sistema de concesiones, accesible a la ciudadanía.

2.5.4 Participación ciudadana y medio ambiente

En la implementación de las políticas de Estado -entre las que se cuenta el desarrollo de infraestructura de uso público-, está cada vez más consolidado el enfoque de inclusión de las dimensiones social, territorial y ambiental en el ciclo completo de los proyectos. Ello contribuye a otorgarles legitimidad y sostenibilidad en el tiempo.

En efecto, la ciudadanía incide actualmente en las obras que la afectan con más claridad e información, a través de la Ley N°20.285 de Transparencia sobre Derecho de Acceso a la Información Pública, la Ley N° 20.500 sobre Asociaciones y Participación Ciudadana en la Gestión Pública (LAPCGP), y el Decreto Supremo N°40 del Ministerio del Medio Ambiente, del año 2013, que actualizó el Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.

Con el fin de llevar a cabo estos propósitos, en materia de Participación Ciudadana (PAC), se ha construido en la DGC un modelo de gestión específico orientado a identificar y deliberar conjunta y tempranamente con la comunidad acerca de la provisión y gestión de obras y servicios de infraestructura.

En este marco, en el periodo 2018-2021, se realizaron más de 1.250 actividades de participación ciudadana e institucional con cerca de 15.000 asistentes, vinculadas con 40 proyectos en diversas etapas (licitación, construcción u operación).

Por otra parte, en materia de evaluación medio ambiental, los proyectos concesionados son estudiados en etapas tempranas con el fin de generar una solución integral a las exigencias y directrices del Nuevo Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA).

Someter un proyecto o actividad al SEIA permite acreditar el cumplimiento de la normativa y obtener las autorizaciones ambientales respectivas, además de determinar -en el caso de los Estudios de Impacto Ambiental- si el proyecto se hace cargo de los efectos que requieren la aplicación de medidas de mitigación, reparación y/o compensación.

De este modo, durante el periodo 2018-2021, un total de 31 proyectos ingresaron requerimientos al SEIA, logrando resolver satisfactoriamente 60 Consultas de Pertinencias, junto con obtener ocho aprobaciones de Declaraciones de Impacto Ambiental y dos Aprobaciones de Estudios de Impacto Ambiental.

Finalmente, cabe mencionar que, al cierre de diciembre de 2021, existen ocho proyectos que tienen requerimientos en proceso de evaluación ante el SEIA (Consultas de Pertinencia y Estudios de Impacto Ambiental).



BALANCE DE GESTIÓN 2018-2021

Dirección General de Concesiones
de Obras Públicas
