



ACTA CONSEJO DE CONCESIONES SESIÓN ORDINARIA 04 DE MAYO DE 2023

En Santiago, siendo las 15:30 horas del jueves 4 de mayo de 2023, se da inicio a la sesión del Consejo de Concesiones, la que se realizó de forma presencial y telemática, así, asistieron la Ministra de Obras Públicas Sra. Jessica López Saffie, la Presidenta Consejera Sra. María Eliana Arntz y los Consejeros Sres. Rodrigo Delgadillo, Andrés Gómez-Lobo, Alejandro Aravena, todos de forma presencial y el Consejero Sr. Juan Carlos Ferrada de forma telemática.

También estuvieron presentes, los Sres. José Miguel Hidalgo, Marco Opazo, y Sebastián García, asesores de la Ministra de Obras Públicas, el Sr. Juan Manuel Sánchez, Director General de Concesiones, las Sras. Pamela Albornoz, Pamela Quiñones y Paola Fonfach y los Sres. Juan Eduardo Chackiel, Luis Felipe Elton y José Tomás Muñoz, de la Dirección General de Concesiones, todos de forma presencial, el Sr. Felipe Duarte de la Dirección General de Concesiones, de forma telemática y el Sr. Francisco Ribbeck, Secretario Abogado del Consejo de Concesiones.

1.- BIENVENIDA.

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

2.- AGENDA DE LA REUNIÓN.

- 1- Proyecto Ruta Pie de Monte.
- 2- Diagnóstico iniciativas privadas.

3.- DESARROLLO DE LA REUNIÓN.

1- Proyecto Ruta Pie de Monte.

En virtud de lo establecido en el artículo 1 bis letra c) del DS 900 se solicita al Consejo de Concesiones “Analizar los proyectos de iniciativa pública que se considerará ejecutar mediante el sistema de concesión regulado en esta ley.”, respecto al proyecto concesión vial ruta Pie de Monte.

- Antecedentes Generales
- Tipo de iniciativa: Pública con una longitud de 20 km.
- Ubicación:

- Región del Biobío, Provincia de Concepción, comunas de San Pedro de la Paz y Coronel.
- Paralela a Ruta 160 hacia el oriente, entre el borde del cordón de la Cordillera de Nahuelbuta y las poblaciones aledañas de las comunas.
- Estado de avance:
 - Recomendación favorable del Ministerio de Desarrollo Social emitida
 - Bases de licitación en elaboración
 - Convenio aporte terrenos con CMPC en revisión.
- Presupuesto oficial estimado
 - UF 8.300.000
 - MM US \$324 aproximados
- Llamado a licitación
 - 4° trimestre 2023
- Diagnóstico
 - Conectividad: Ruta 160 única vía conectora sentido norte sur, entre San Pedro de la Paz y Coronel. Ruta Pie de Monte es la alternativa en estándar de vía expresa (sin semáforos) a Ruta 160, está incorporada en la modificación al Plan Regulador Metropolitano de Concepción, que se sometió a consulta pública a fines del 2018.
 - Congestión: Ruta 160 se encuentra congestionada durante varias horas del día en ambos sentidos, con un alto porcentaje de vehículos pesados, lo que afecta negativamente la calidad de vida de los habitantes de las comunas San Pedro de la Paz y Coronel.
 - Los flujos vehiculares por sentido en promedio es 27.000 vehículos.
 - Accidentes: Ruta 160 presenta un gran número de accidentes debido a: Tramo urbano, con actividad de borde. Mal estado de pavimentos y sistema de contención.
 - Tipo de vehículos: Presencia importante de camiones de gran tonelaje del sector pesquero, manufacturero, industrial y forestal.
- Objetivos del proyecto

Objetivo General:

 - Construir una nueva vialidad con estándar de concesión urbana para la Región del Biobío, que sirva como alternativa vial a la actual Ruta 160, cuyo propósito es atraer los flujos de paso, especialmente el transporte de carga, y así evitar congestionar el área urbana de San Pedro de la Paz y Coronel.
 - El proyecto es parte de la vialidad inter portuaria que ha sido proyectada en la ciudad de Concepción, junto con la Ruta Interportuaria, el Puente Industrial que están en la etapa de construcción actualmente y la Ruta 160.
 - La Ruta Pie de Monte tiene como objetivo darle continuidad a los flujos que se reasignarán por el puente Industrial entre Concepción y Coronel, de manera de evitar el paso por zona densamente pobladas y calles con semáforos.
- Objetivos específicos

Objetivos Específicos:

 - Mejorar la vialidad circundante a la comuna por donde pasa el trazado.
 - Disminuir los tiempos de viajes.
 - Aumentar la seguridad y calidad de vida.
 - Satisfacer los requerimientos y necesidades de los distintos tipos de usuarios asociados al

- proyecto (conductores, peatones, ciclistas).
- Generar empleos relacionados con la construcción y operación de las nuevas vías.
- Complementar la vialidad existente (costera y ruta 160 semaforizada) las cuales tienen un perfil urbano y no son aptas para absorber el alto TMDA de vehículos pesados.
- Beneficios del proyecto
 - Mayor conectividad:
 - Nueva vialidad estructurante para las comunas de San Pedro de la Paz y Coronel.
 - Vialidad complementaria para Puente Industrial.
 - Hacia los principales puertos sin entrar al área urbana.
 - Ahorro de recursos de operación:
 - Disminución de tiempos de viaje y de costos de operación.
 - Aumento de la seguridad vial.
 - Disminución de la contaminación ambiental con el aumento de áreas verdes.
 - Potencia el desarrollo de las comunas de San Pedro de la Paz y Coronel.
 - Aumento de la plusvalía en terrenos adyacentes al proyecto.
 - Potencia la inversión inmobiliaria.
 - Potencia la inversión en equipamientos y áreas productivas.
 - Disminución de ruido, emisiones y vibraciones para la población en general.
- Proceso de Participación Ciudadana
 - Periodo de realización: junio 2018 a diciembre de 2020
 - Requerimientos levantados por los ciudadanos e incorporados en el proyecto:
 - No afectar a humedal Los Batros en San Pedro de la Paz.
 - No afectar a humedal Calabozo en Coronel.
 - No afectar a Laguna Quiñenco.
 - Respetar vías de evacuación ante tsunamis.
 - Establecer puntos de encuentros en caso de tsunamis.
 - Incorporar conectividad transversal.
 - Minimizar expropiaciones (Callejón Lagunillas, horticultores, colegio, entre otros).
 - Compatibilización con proyectos inmobiliarios en la zona.
 - Compatibilización con subestación eléctrica, torres de alta tensión, gasoducto.
 - Incorporación de pasarelas.
 - Respetar áreas de alto valor de conservación en la Cordillera de Nahuelbuta.
- Características del Proyecto:
 - Diseño Geométrico
 - 20 km aproximados en doble calzada
 - Ancho de pistas (2 por sentido) 3,50 m
 - Anchos de bermas exteriores 2,50 m
 - Anchos de bermas interiores 1,20 m
 - Mediana 6,0 m
 - Puentes y Estructuras
 - 6 enlaces desnivelados
 - 1 puente sobre Laguna La Posada (aprox. 300 m de longitud)
 - 7 atravesos para dar continuidad a vialidad transversal
 - Otras Obras

- Sistema de seguridad vial
- Sistema de saneamiento y drenaje
- Obras de iluminación
- Obras de paisajismo y riego
- Área de servicios generales.
- Análisis del Modelo de Negocio
- Presupuesto Oficial: UF 8.300.000
- Plazo Construcción: 6 años
- Plazo concesión: Variable (ITC) con plazo de evaluación de 40 años y plazo máximo 45 años
- Tarifas Base Inicial (\$/km): 65\$/km
- Bancabilidad; Ingresos ciertos: Se considera IMG, con exposición < 55%
- Reajustabilidad Real: 1%
- Tratamiento Expropiaciones: Pago fijo por del Concesionario por MMUF 2.8
- Tratamiento Ambiental y cambio de servicios: Mecanismo de distribución de riesgos por eventuales sobrecostos.
- Estructura de Licitación
- Adjudicación: Al licitante que haga la mejor oferta económica por la concesión.

Tramo A – Ingresos Totales de la Concesión (ITC)

- El licitante hace una oferta por el ITC que espera obtener de la concesión, con un máximo definido en Bases de Licitación. Implica un subsidio igual a cero.

Tramo B – Subsidio (ITC)

- El licitante solicita un monto de subsidio para la concesión, que consiste en 15 cuotas anuales iguales de máximo definido en Bases de Licitación. El ITC se fija en el Máximo del Tramo A.

La concesión se adjudica al licitante que oferte un menor ITC en el tramo A. Si no hay ofertas en el tramo A, se adjudica al licitante que oferte el menor subsidio en el tramo B.

- Indicadores de Rentabilidad

Rentabilidad Social:

- Mediante Ord. N° 50/2171 de MDSF a DIPRES de fecha 14.07.22, se informan los resultados del análisis técnico económico del proyecto. En el informe se indica que el proyecto cumple con la rentabilidad mínima exigida por el Sistema Nacional de Inversiones, presentando los siguientes indicadores:

Rentabilidad Social:

INDICADORES RENTABILIDAD SOCIAL		
INDICADOR	UNIDAD	VALOR
Tasa de descuento	%	6%
VAN	UF	974.855
TIR	%	7,1%

Rentabilidad Privada:

Número cuotas subsidio:	15
VP subsidio ⁽¹⁾ / POE:	Menor 40% ⁽²⁾
ITC ⁽¹⁾ (MMUF)	19,5

Nota (1): Nota: Montos en valor presente, descontados a la rentabilidad exigida al proyecto puro.

Nota (2): En función de la fecha de pago de la primera cuota que se está revisando con DIPRES.

- Cronograma Estimado



- Presupuesto Oficial Estimado

Ítem	Monto (UF)
Obras	4.637.431
Expropiaciones	2.768.621
Costos indirectos	841.938
Total	8.247.990⁽¹⁾

(1) Valor por km 412.400 UF/km

REFLEXIONES FINALES/ DELIBERACIÓN.

El Consejo comenta acerca si el proyecto podría eventualmente licitarse en consideración a que presenta una TIR de 7,1% y el plazo de la concesión es de 40 años, por lo que el proyecto estaría bien al límite. A su vez, de modo general, llama la atención al Consejo el tiempo que toma el poder desarrollar un proyecto bajo el sistema de concesiones, considerando que el inicio de la operación se proyecta para el 2033.

El Consejo sugiere, para efectos de poder comprender mejor el proyecto y sus implicancias, se explique cómo se inserta el proyecto en el sistema vial general de la zona y como modifica las diferentes variables relevantes comparando con la situación base sin proyecto, no solo para entender el proyecto de forma aislada, sino para comprender cómo se redistribuyen los flujos en la red. Además el Consejo sugiere elaborar un protocolo con estándares para la construcción de obras en zonas con humedales y mejorar la forma de presentación del proyecto, mostrando todo el conjunto de beneficios y medidas de mitigación urbana para que estos puedan ser evaluados de forma más eficaz y no solo desde el punto de vista de la ingeniería o rentabilidad social, sino que también para permitir que los proyectos puedan ser recibidos por las comunidades de una forma positiva.

El Consejo plantea algunas dudas sobre la procedencia jurídica de declarar camino público el trazado del área urbana de las comunas de San Pedro de la Paz y Coronel en la cual se inserta el proyecto “Concesión Vial Ruta Pie de Monte”, considerando que el referido trazado no está considerado en el Instrumento de Planificación Territorial vigente. Sobre el

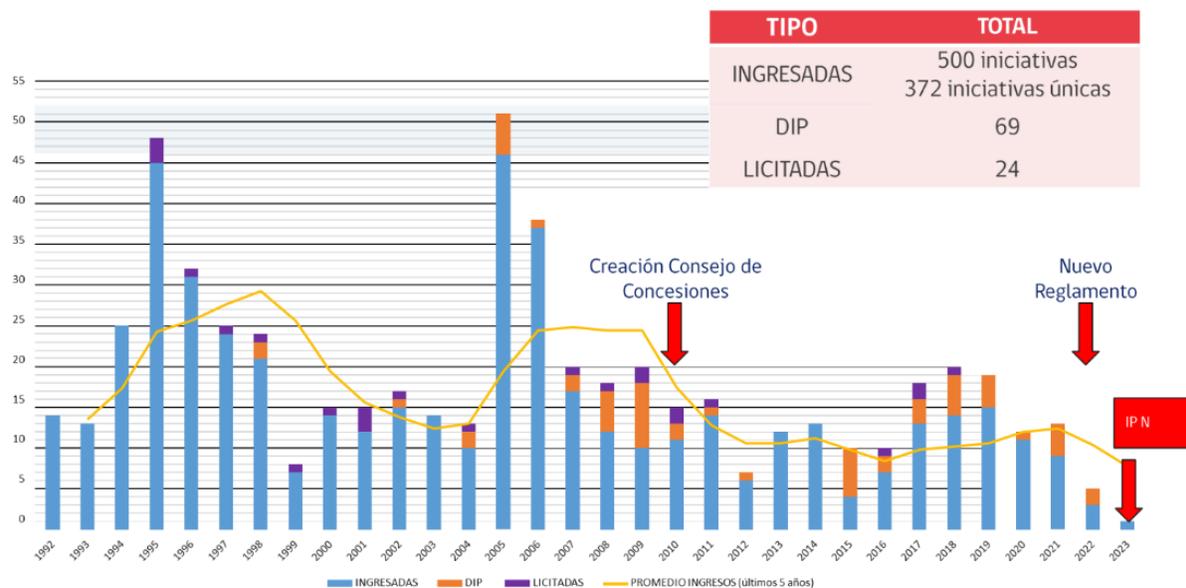
particular, el MOP acompaña informe jurídico de la Dirección General de Concesiones denominado “Declaratoria de Camino Público requerida para la licitación de la obra pública fiscal “Concesión Vial Ruta Pie de Monte”, a través del sistema de concesiones.” de fecha 24/03/23 que justifica dicha calificación jurídica. A su vez se acompaña el Ord del SEREMI MINVU N°52 de fecha 11 de enero de 2023 que va en línea con lo sostenido por la Dirección General de Concesiones en el referido informe. Sin perjuicio de ello, el Consejo cree que es un proyecto necesario, considerando que el trazado sería el único lugar que permitiría enfrentar la naturaleza del desafío.

2- Diagnóstico iniciativas privadas.

Una revisión a 30 años de su implementación

- Contexto

- La primera IP ingresó el 10 de agosto de 1992
- El 6 de marzo de 2023, se registró el ingreso de la IP 500.
- El caso chileno es de los más abiertos en el mundo: privados pueden identificar el problema, proponer la solución, desarrollarla y eventualmente ejecutarla.
- Desde el 8 de febrero de 2022 entró en funcionamiento el nuevo Reglamento de la Ley de Concesiones, que solicita mayores antecedentes para la Presentación de una idea de iniciativa privada y explicita criterios para el interés público.
- Las modificaciones incorporadas a la etapa de Proposición han recibido críticas de algunos actores privados.
- Hoy existen 37 IP vigentes: 15 en etapa de Presentación y 22 en Proposición.



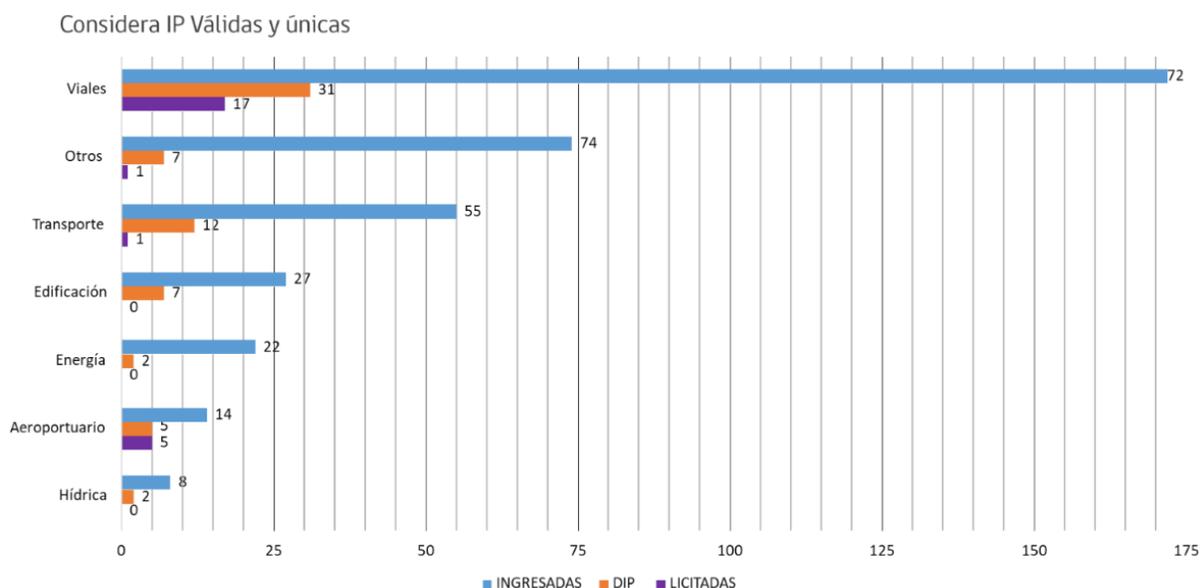
* DIP: Declaración de interés público

DIP considera 12 IP Licitadas pero sin fecha oficio DIP

1995 fueron reingresadas 16 IP rechazadas en años anteriores

2005 se presentaron 26 IP sobre Generadoras de energía eólica a lo largo del Territorio Nacional

2006 se presentaron 16 IP sobre Gestión de Residuos en las distintas localidades del País



- Análisis de proponentes

De las IP vigentes, la mayoría de proponentes/postulantes tiene una sola Iniciativa vigente, salvo tres proponentes, que presentan una mayor concentración de iniciativas presentadas a través de este mecanismo: GOC Group, CKC Infraestructura Sustentable y R&Q Ingeniería.

- Efecto en licitaciones

	INICIATIVAS PÚBLICAS	INICIATIVAS PRIVADAS
TOTAL DE LICITACIONES	87	24
PROMEDIO DE OFERENTES EN LICITACION	3,4	2,96
MÍNIMO DE OFERENTES REGISTRADO	0	1
MÁXIMO DE OFERENTES REGISTRADO	8	7

En un 75% de los casos totales el proponente de la IP se presenta a la licitación.

En un 46% de los casos totales el proponente de la IP se adjudica la licitación.

- Principales Hallazgos

- Mecanismo de IP's no ha sido en la práctica una vía para el desarrollo de proyectos innovadores en infraestructura pública en cuanto a la apertura de nuevas tipologías de obras: Sólo 2 proyectos licitados no son carretera o aeropuerto.
- Si hay indicios de interés privado en desarrollo de proyectos no convencionales: 40% de las IP's ingresadas son de tipología no desarrolladas por el Sistema de Concesiones.
- No se ha establecido un solo criterio o patrón para la determinación del interés público.
- Las demandas y validación de los actores regionales ha sido fundamental para el desarrollo y éxito de las IP, por lo que su pronunciamiento en etapas tempranas se ha transformado en un antecedente fundamental para establecer el interés público sobre la iniciativa..
- No hay evidencia que los mecanismos de ventajas de las IP's implique diferencias sustanciales para los proponentes.

- Discusión sobre temas que pudieran ser abordado a través de un mecanismo de iniciativas privadas.
- ¿Qué se espera del mecanismo de IP?
 - ✓ Suplir carencias de recursos técnicos y financieros en el Estado
 - ✓ Dotar de nuevas iniciativas a la cartera de licitaciones
 - ✓ Aportar innovación a la infraestructura pública
- ¿Qué es un aporte innovador?
 - ✓ Uno que permita ampliar el conocimiento al interior del Estado
 - ✓ Uno que se considere disruptivo con las prácticas tradicionales en términos de planificación y desarrollo de infraestructura
 - ✓ Que abra el desarrollo a nuevas tipologías de obras
- ¿Cómo dirigir el mecanismo de IP hacia los objetivos que se persigue?
 - ✓ Definir los problemas públicos donde se requiere el aporte privado
 - ✓ Definir cuál se quiere que sea el aporte privado
 - ✓ Propender a la validación territorial y patrocinio público en etapas tempranas del proyecto.
- ¿Cómo ajustar incentivos del mecanismo con los objetivos buscados?
 - ✓ Niveles y estructura del premio
 - ✓ Criterios para el reembolso de estudios.

REFLEXIONES FINALES/ DELIBERACIÓN.

El Consejo agradece a la DGC por el trabajo de sistematización y exposición de la información.

El Consejo destaca la importancia de contar con los antecedentes e información que se ha tenido a la vista para el análisis en la toma de decisiones del Consejo sobre Iniciativas Privadas, además respecto de los premios y devoluciones de gastos que ha realizado el MOP sobre proyectos que no han sido licitados.

El Consejo sugiere realizar un análisis más profundo y desagregado de las IPs que han llegado a licitarse y de las que se han quedado en el camino. Se requiere analizar cuáles fueron las principales razones por las que iniciativas no fueron declaradas de interés público y por qué muchas iniciativas que si fueron declaradas de interés público no llegaron a licitarse. Este análisis hay que hacerlo por tipo de proyecto (vial, edificación, transporte, etc.). Este análisis podría entregar información importante que permita detectar aspectos que deben ser mejorados en el proceso de evaluación de las IPs.

El Consejo reflexiona acerca de la importancia de tener claridad en el propósito de las IP más que en el cómo se desarrollan, ya que teniendo claridad en cuanto a cuál es la finalidad del sistema se pueden hacer las correcciones necesarias para perfeccionarlo.

Además el Consejo resalta lo importante que es el elemento de innovación a la hora de evaluar proyectos de iniciativas privadas a través del sistema de concesiones, reflexionando acerca de si este elemento debe considerarse respecto del proyecto completo o solo en cuanto a alguna de sus partes.

Junto con ello se destaca el poder rescatar elementos de valor no solo de los proyectos que sean aprobados, sino también de aquellos que se rechazan, con el fin de ir definiendo cuáles son los objetivos que se persiguen como Estado a través de creación de infraestructura pública.

ACUERDOS.

Se acuerda fijar la próxima sesión ordinaria del Consejo de Concesiones para el jueves 15 de junio de 2023 a las 16:30 hrs.

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