

ACTA CONSEJO DE CONCESIONES SESIÓN ORDINARIA 3 DE AGOSTO DE 2023

En Santiago, siendo las 15:30 horas del jueves 3 de agosto de 2023, se da inicio a la sesión del Consejo de Concesiones, la que se realizó de forma presencial, así, asistieron la Presidenta Consejera Sra. María Eliana Arntz y los Consejeros Sres. Rodrigo Delgadillo, Andrés Gómez-Lobo, Alejandro Aravena y Juan Carlos Ferrada.

También estuvieron presentes, los Sres. José Miguel Hidalgo y Marco Opazo, asesores de la Ministra de Obras Públicas, la Sra. Pamela Quiñones y los Sres. Juan Eduardo Chackiel, José Tomás Muñoz, Luis Felipe Elton, Fabián Govorcín y Felipe Pereira de la Dirección General de Concesiones y el Sr. Francisco Ribbeck, Secretario Abogado del Consejo de Concesiones, todos de forma presencial, y la Sra. Pamela Albornoz, de la Dirección General de Concesiones, de forma telemática.

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. IP 426 Puerto Terrestre de Iquique.
2. IP 490 Nuevo Acceso Iquique Norte.

3.- DESARROLLO DE LA REUNIÓN.

1. IP 426 Puerto Terrestre de Iquique.

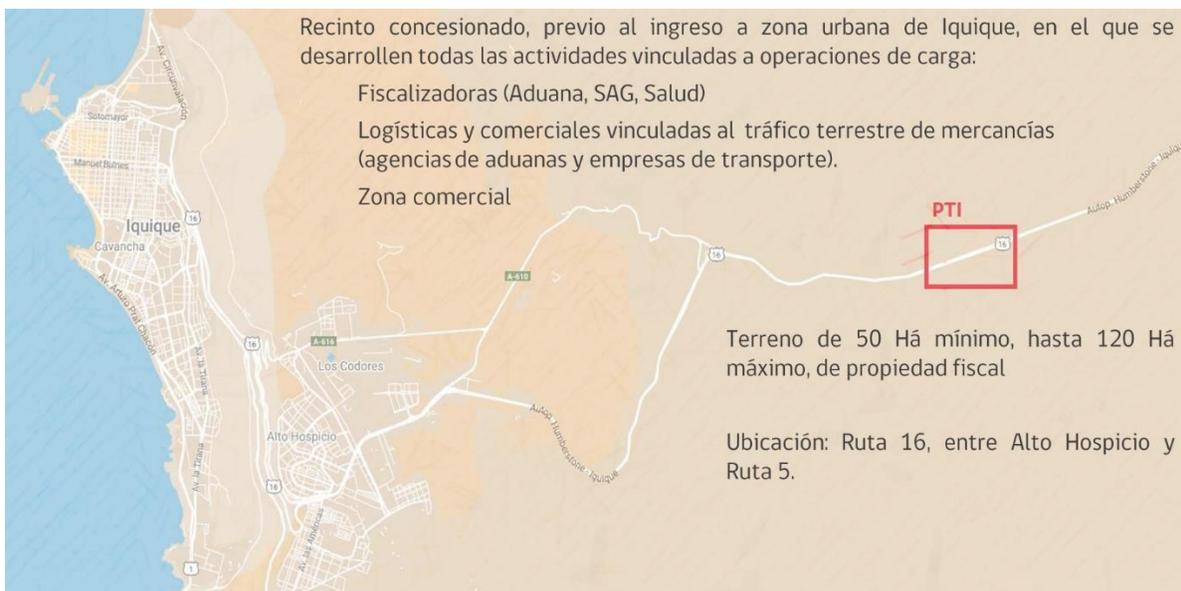
Expone el Sr. Felipe Pereira, de la Dirección General de Concesiones.

Problema identificado:

- Existe un sostenido crecimiento de actividades de importación/exportación por Puerto de Iquique:
 - Crecimiento anual de movimiento de contenedores 2000-2014: 5,9%
 - Crecimiento contenedores de 15% en el último año.
- Se requiere redistribuir y ordenar el acceso de transporte de carga al Puerto de Iquique.
- Materialización del Corredor Bioceánico requerirá de infraestructura adecuada para actividades de carga.



Propuesta:



Recinto concesionado, previo al ingreso a zona urbana de Iquique, en el que se desarrollen todas las actividades vinculadas a operaciones de carga:

- Fiscalizadoras (Aduana, SAG, Salud)
- Logísticas y comerciales vinculadas al tráfico terrestre de mercancías (agencias de aduanas y empresas de transporte).
- Zona comercial

Terreno de 50 Há mínimo, hasta 120 Há máximo, de propiedad fiscal

Ubicación: Ruta 16, entre Alto Hospicio y Ruta 5.

Antecedentes:

Fecha de Presentación	15 de septiembre de 2015
Postulante	GOCgroup SpA
Inversión Estimada	1.574.748 UF; 64 MM USD
Área de Influencia	Región de Tarapacá Comunas de Iquique, Alto Hospicio y Pozo Almonte
Plazo Concesión	32 años (2 años construcción)
Característica	Zona Edificio Administrativo Zona Primaria Zona Privada
Tarifa	Según servicio básico comercial y no comercial, similar a PTLA
Rentabilidad	- Social: 23,7% - Privada: 12,77 %
IMG	76% de los ingresos anuales
Subsidio	No requiere
Presentada al Consejo	En sesiones de mayo 2017 y marzo 2019

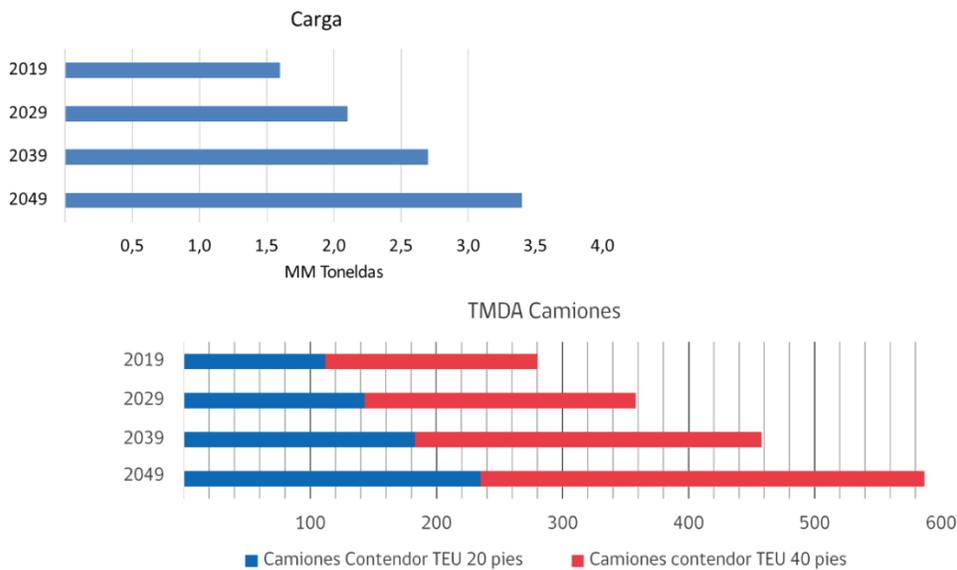
Cronogramas y Obras:



OBRAS	DESCRIPCIÓN	m2
Zona Edificio Administrativo	Edificio Administrativo, Zona de Estacionamientos, Acceso Vial	5.335
Zona Primaria	Edificio y Zona de Andenes, Carga Peligrosa, Área de Parqueo y Servicios, Control de Acceso y Salida	197.248
Zona Privada	Edificio Comercial, Zona Almacén	24.944
Paso Desnivelado en Ruta 16 y otros	Solución para flujos Este - Oeste	1

Inversión total: **UF 1.574.748**

Demanda estimada:



Principales supuestos:

- Proyección a partir de datos de transferencia de carga de Empresa Portuaria de Iquique.
- 100% contenedores transportados mediante camiones.
- Distribución de carga de contenedores: 60% llenos y 40% vacíos.

Evaluación Social:

Indicador	Ev. Social
Inversión social	1.407.998 UF
TIR social (%)	23,70%
VAN social	23.357 MM\$

- Beneficios sociales considerados:
 - Ahorro en tiempos de espera y viajes para vehículos de carga
 - Reducción de camiones en Red Vial Urbana
 - Liberación de suelo.

Ingresos Anuales:

SERVICIOS BÁSICOS COMERCIALES	Monto UF
Estacionamiento para Público General	958
Arriendo de Oficinas Despachador Aduana y Empresa de transporte	1.152
Provisión de Área para Servicio Comunicación	9.124
Transporte Público	372
Estiba y Desestiba de Carga	118.959
Apoyo labores de Estiba y Desestiba	5.247
Almacenamiento	346.227
Total	482.039

SERVICIOS BÁSICOS NO COMERCIALES	Monto UF
Acceso a recinto	4.360

SERVICIOS COMPLEMENTARIOS	Monto UF
Otros servicios asociados a la fiscalización y servicios a los usuarios (5%)	24.320

Evaluación privada:

Indicador	Ev. Privada
Inversión privada	1.574.748 UF
Plazo de concesión	32 años
TIR Privada (%)	12,77%

Análisis Territorial- Ambiental:

- Territorial:
 - Hay concordancia con el Plan Regional de Ordenamiento Territorial de Tarapacá e interés en el desarrollo del proyecto por parte de GORE Tarapacá.
 - Seremi Bienes Nacionales señala que los terrenos de emplazamiento son de propiedad fiscal.
- Medio Ambiental:
 - Eventual ingreso al SEIA (Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental)
 - Por analizar pertinencia de realizar Consulta Indígena.

Principales Observaciones:

- GORE TARAPACÁ: Manifiesta interés en la propuesta y señala concordancia con la planificación estratégica y ordenamiento territorial.
- SERVICIO NACIONAL DE ADUANAS: Ratifica interés público en el proyecto.
- MTT: De efectuarse el proyecto, los camiones sujetos a fiscalización y cuyo destino es ZOFRI, debería recorrer aprox. 58 km más que en la actualidad debido a que el trayecto sería puerto-PTI-ZOFRI vs puerto-ZOFRI (2km de distancia)
- ZONA FRANCA DE IQUIQUE (ZOFRI): Se opone a la propuesta, no representa beneficios y podría acarrear perjuicios, ya que el proyecto agregaría un paso adicional al proceso logístico de transporte de la mercancía, el cual no agrega valor.

Análisis Interés Público:

CRITERIOS ARTÍCULO 102	
Rentabilidad Social Preliminar	Sobre el mínimo exigido.
Concordancia con IPT	Hay concordancia e Interés del GORE en la propuesta.
Contribución al desarrollo territorial	Dotar de infraestructura que agiliza actividades de carga a través del Puerto de Iquique.
Aporte a infraestructura pública	Permite ordenar y redistribuir tráfico de carga en zona urbana de Iquique.
Nivel de innovación	No hay antecedentes relevantes en cuanto a innovación constructiva, operacional u otro.

REFLEXIONES FINALES/ DELIBERACIÓN:

El Consejo reconoce la existencia de un problema en Iquique que debe ser solucionado, para lo cual se requiere de una solución que esté a la altura de los desafíos que demandan los tiempos actuales. En ese sentido, el proyecto tiene objetivos bien claros, como el buscar descongestionar una ciudad de camiones que constantemente están esperando para ingresar al puerto. Sin perjuicio de ello, el Consejo reflexionó acerca de las observaciones que se formularon por el mismo Consejo de Concesiones en el pasado, cuando se analizó la propuesta en cuestión:

En dichas instancias el Consejo deliberó lo siguiente:

Sesión Ordinaria del 11 de mayo de 2017: *“Los Consejeros coinciden con la evaluación de la Coordinación de Concesiones de Obras Públicas, respecto de la incertidumbre sobre los ingresos de la concesión; por su parte, como no existen o no se conocen las opiniones de la Empresa Portuaria de Iquique, del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (logística portuaria), de la Dirección de Vialidad, de la Municipalidad de Alto Hospicio e informe fundado del SEREMI MOP de la Región de Tarapacá, no se encuentran en condiciones de pronunciarse sobre el interés público de esta iniciativa”*

Sesión Ordinaria del 14 de marzo de 2019: *“Una vez examinados los nuevos antecedentes puestos en conocimiento del Consejo, particularmente las observaciones realizadas por el MTT, el Director Nacional de Aduanas y el Presidente del Directorio de ZOFRI, se solicitó por intermedio de la Dirección General de Concesiones, que el postulante realice las siguientes aclaraciones:*

- a. Teniendo presente las observaciones realizadas en cuanto a la necesidad de desagregar la carga boliviana, y particularmente, lo sostenido por ZOFRI respecto de su operación en la zona de Alto Hospicio, se solicita que aclare y dé mayores antecedentes que expliquen las proyecciones de demanda estimadas en el proyecto PTI.*
- b. Se solicita asimismo que pronuncie respecto de una posible falta de una adecuada caracterización de los patrones de movimiento de cargas que moviliza el Puerto de Iquique y la oferta de eficiencia logística concreta que el proyecto involucraría.*
- c. Se solicita se dé cuenta de si es efectivo, y de serlo, cómo impactaría al proyecto, lo sostenido por el Director Nacional de Aduanas, respecto de la imposibilidad de que el PTI, realizase sus servicios en instalaciones que no administre la Empresa Portuaria de Iquique, conforme a la ley N°19.542.*
- d. Se solicita que se refiera a la disposición del Ministerio de Bienes Nacionales, titular de los terrenos, de apoyar la ejecución del proyecto en los términos propuestos.*

Sin perjuicio de lo anterior, el Consejo insta al Postulante a llevar a cabo actualización de la información necesaria para la correcta valoración de la Iniciativa Privada, en cuestión.”

En el mismo sentido, el Consejo mantiene sus observaciones respecto a la demanda de la ZOFRI y a la carga de Bolivia, las que no son consideradas para la evaluación social pero si para la evaluación privada, por lo que no queda claro si eso quedaría cubierto por subvención para efectos del modelo de negocios. También se mantiene la incertidumbre respecto a la participación de la Empresa Portuaria de Iquique y las observaciones del Director Nacional de Aduanas, sin perjuicio de que posteriormente este último órgano manifestó su recomendación al Consejo de declarar interés público el proyecto. En esa misma línea, es clave que el proyecto incorpore a otros actores importantes como CONALOG, el Puerto de Iquique, Alcaldes, etc.,

lo que resulta fundamental para que el proyecto prospere.

En otro ámbito, el Consejo pide a la Dirección General de Concesiones incorporar en los proyectos como éste, en la medida de lo posible, imágenes o fotos del lugar donde se desarrollará el proyecto para poder tener una mejor panorámica acerca de los impactos que podría provocar.

El Consejo considera también importante la observación realizada por el MTT y ZOFRI, ya que los camiones sujetos a fiscalización y cuyo destino es ZOFRI, deberán recorrer aprox. 58 km más que en la actualidad, lo que afecta a casi un tercio de la carga. Esto implica un aumento de costos para las cargas destinadas a la ZOFRI generando además un problema de congestión y afectación urbana por el flujo adicional de camiones.

El Consejo considera que la propuesta parece carecer de innovación, ya que el problema que se pretende abordar no solo requiere infraestructura o la disposición de un espacio físico, sino que también parece necesario complementarlo con un sistema de gestión logística que redistribuya y organice el acceso al puerto, con el fin de reducir el impacto vial en la ciudad, tal y como se está desarrollando en otras ciudades-puertos del país. En este sentido es clave que en un proyecto de este tipo se involucren los administradores y operadores del puerto, ya que son éstos los que deben hacerse cargo de los impactos que generan en la ciudad.

En relación al análisis de los criterios para la calificación de la proposición señalado en el DS N°956 para efectos de la evaluación de interés público por parte del Consejo de Concesiones, existen ciertas observaciones:

- i- La contribución del proyecto al desarrollo territorial:* La instalación del proyecto, puede generar un riesgo de surgimiento de actividad comercial, tanto formal como informal, en una zona que no está diseñada en principio para ello, generando un riesgo de posibles externalidades desde el punto de vista de la planificación urbana y territorial, siendo entonces fundamental que el proyecto, en caso que el Ministerio decidiese su aprobación, en primer lugar sea compatible con los instrumentos de planificación territorial respectivos, y en segundo lugar que cuente con el apoyo de las instituciones de planificación territorial que correspondan para coordinar soluciones a posibles problemas o externalidades que eventualmente puedan surgir durante el desarrollo y explotación del proyecto, siendo fundamental que se considere y evalúen en las etapas tempranas de diseño. Además en torno a la ruta 5, en el tramo Caldera-Antofagasta-Iquique, entre Humberstone y la Tirana, se proyectan obras de ciclovías, pasarelas y paraderos en el contexto de la futura concesión de la ruta 5, así como un nuevo parque industrial y tecnológico en la comuna de Pozo Almonte, por parte del Gore Tarapacá y, en el caso de Alto Hospicio, existe una iniciativa de centro logístico en Alto Hospicio que impulsa el Gore Tarapacá, todas iniciativas que no están incluidas en el análisis presentado. Además, el Consejo estima que es fundamental que la solución incorpore a la ZOFRI, que representa un tercio del flujo de carga, y a la Empresa Portuaria de Iquique.
- ii- La ausencia o necesidad de subsidio al proyecto:* Aún no hay claridad en el proyecto respecto de quién asume el costo de la carga boliviana, toda vez que el IMG contempla un subsidio para todo tipo de carga sin hacer distinción si es carga nacional o boliviana. También quedan dudas de por qué se propone un IMG de 76% considerando la demanda que se contempla en el proyecto.
- iii- Aporte original a la infraestructura pública, en relación con otros proyectos que hayan sido elaborados por el Estado o presentados por particulares para su realización a través del sistema de concesiones, o un aporte innovador desde el punto de vista del diseño, la tecnología o gestión del proyecto:* El proyecto no contempla elementos de innovación que permitan dar cuenta que es una propuesta capaz de enfrentar correctamente los desafíos

urbanos actuales. En ese sentido se requiere más que solo infraestructura, sino un sistema de gestión logística de camiones que permita regular el flujo y frecuencia del transporte de carga.

El Consejo, sin perjuicio de que reconoce que existe un problema real, tiene serie dudas respecto a la capacidad del proyecto de poder dar una solución efectiva, sumado al riesgo de generación de externalidades negativas y un análisis de demanda incompleto, por lo cual, tal y como se ha presentado el proyecto, y considerando que ya ha tenido dos revisiones previas cuyas observaciones aún no han podido ser resueltas en su totalidad para despejar las interrogantes de los Consejeros, el Consejo decide no recomendar la declaración de Interés Público de la IP 426, Puerto Terrestre de Iquique.

2. IP 490 Nuevo Acceso Iquique Norte.

Expone el Sr. Felipe Pereira, de la Dirección General de Concesiones.

Problema Identificado:

- Actualmente existen 3 accesos a Iquique: Ruta 1 costera y Avda. Circunvalación desde el sur; Ruta 16 desde Ruta 5 al poniente. No existe acceso desde el norte de Iquique.
- La Ruta 16 presenta alto tráfico de carga, crecientes niveles de congestión y de probabilidades de accidentes.
- Crecimiento de actividades económicas requiere dotar de una mejor conexión del Puerto Iquique con Ruta 5.
- Propuesta considera empalme con proyecto de DV: Puerto Iquique-Av. Circunvalación (actualmente en diseño, forma parte de la cartera DV 2025-2031)



Propuesta:



Antecedentes:

Fecha de Presentación	30 de abril de 2021
Postulante	GOCgroup SpA
Inversión Estimada	5.299.117 UF; 217 MM USD
Área de Influencia	Región de Tarapacá Comunas de Iquique y Alto Hospicio
Plazo Concesión	39 años (3 años construcción)
Distancia	32,4 km
Característica	Calzada Simple con Terceras Pistas
Tarifa	VL 3.047 (94 \$/km) - C 2E 9.750 (300 \$/km) - C+2E 15.235 (470 \$/km)
Rentabilidad	- Social: 18,33% - Privada: 7,27 %
IMG	56% - 66% de los ingresos anuales (primeros 25 años)
Subsidio	Requiere 2.900.000 UF, representa 54,7% de la inversión

Cronograma y Obras:



Tramo	Descripción	Km ini.	Km Fin	Longitud	Inv. Año 1	Inv. Año 2	Inv. Año 3
A	Ampliación y mejoramiento	0,0	5,1	5,1	7.644	91.724	53.505
B	Ampliación y mejoramiento	5,1	14,5	9,4	11.629	139.553	81.406
C	Nuevo trazado calzada simple y terceras pistas	14,5	29,0	14,5	117.721	1.412.643	824.041
D	Mejoramiento par vial a doble calzada.	29,0	32,4	3,4	42.670	512.038	298.688

Cronograma de Inversión:

Año 1: 5%

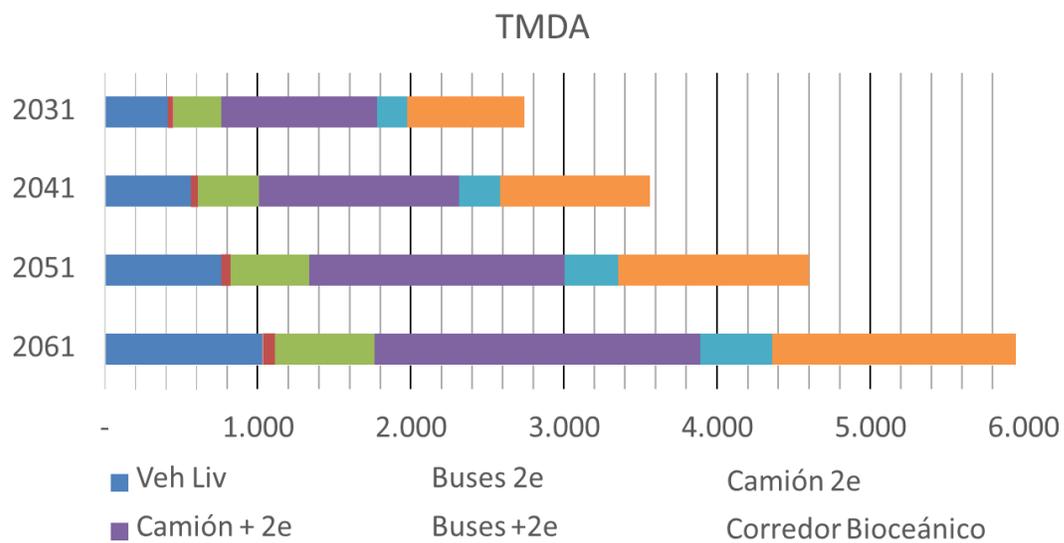
Año 2: 60%

Año 3: 35%

Inversión: UF/Km: UF163.553

Alternativa analizada para el Tramo D se estima en MMUF 1.8

Demanda estimada:



➤ Factores de captura

VL: 5% C+2E: 96%

B 2E: 5% B+2E: 96%

C 2E: 45%

Se considera extender a todo horario la prohibición de circulación de camiones por bajada El Pampino

Principales supuestos:

TMDA observado año 2018:

VL	B	B+2E	C 2E	C +2E	Total
5.697	145	504	512	785	7.643

➤ Considera flujo Corredor Bioceánico año 2031: 797

➤ Tasas de crecimiento

Tipo vehículo	2027 - 2034	Largo plazo
VL	3,35%	3,07%
B, B+2E	3,15%	2,89%
C 2E	2,67%	2,49%
C +2E	2,67%	2,49%

Fuente: Estudio IP N°414 "Concesión Ruta 5, Tramo Antofagasta - Iquique"

Evaluación social:

Indicador	Ev. Social
Inversión social	4.451.258 UF
TIR social (%)	18,33%
VAN social	7,81 MMUF

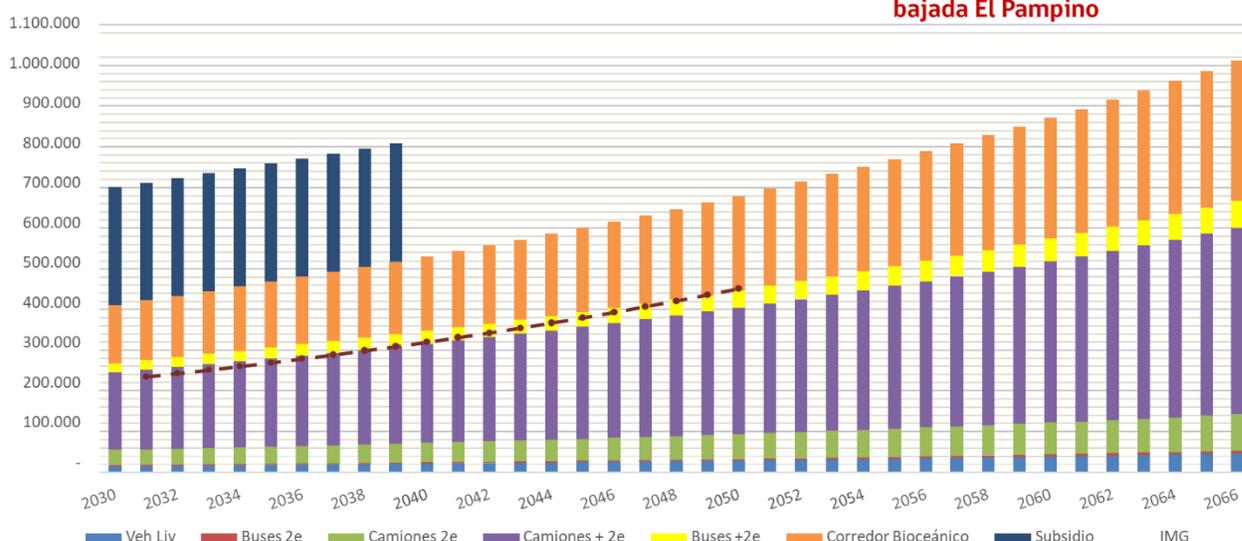
Principales supuestos:

- Valor del tiempo interurbano
- Beneficios sociales considerados
 - Ahorro de tiempo de viaje
 - Ahorro de combustible y otros costos de operación
- Beneficios sociales no considerados:
 - Beneficios por disminución de accidentes.
 - Beneficios por disminución de contaminantes.

Ingresos:

Por peaje + subsidio (10 cuotas)
 Pago Infraestructura existente año 2066: UF 2.952.365
 IMG: 66% - 56% por 20 años

Se considera extender a todo horario la prohibición de circulación de camiones por bajada El Pampino



Evaluación privada:

Indicador	Ev. Privada
Inversión privada	5.299.117 UF
Plazo de concesión	39 años
TIR Privada (%)	7,27%
Subsidio	2.900.000 UF
Pago Final	2.952.365 UF

Análisis Territorial- Ambiental:

- Territorial: Se identifican riesgos.
 - ✓ Consideración del PRIBCT (Plan Regulador Intercomunal Costero región de Tarapacá) en las áreas de riesgo.
 - ✓ El nuevo trazado (Tramo C) acceso norte se encuentra áreas de riesgos potenciales avalanchas, aluviones, pendiente y escurrimiento torrencial.
 - ✓ Propuesta de túneles en Tramo D se encontrarían ubicados en área de riesgo ARR-42, áreas inundables o potencialmente inundables por maremoto o tsunami.
- Medio Ambiental: Se identifican riesgos.
 - ✓ Se requeriría incorporar prevenciones a la afectación patrimonial.
 - ✓ GORE prioriza conexión del nuevo acceso a puerto mediante Av. Las Cabras
 - ✓ Av. Las Cabras vía troncal definida en el PRIBCT, funcionalmente responde mejor al transporte de carga.

Principales Observaciones:

- GORE REGIÓN DE TARAPACÁ: Solicita priorizar la conexión del nuevo acceso con el puerto de Iquique a través de Av. Las Cabras, vía troncal definida en el PRIBCT (Plan Regulador Intercomunal Costero región de Tarapacá)
- ALCALDE MUNICIPALIDAD DE ALTO HOSPICIO: Toma conocimiento favorablemente del proyecto, pues genera una nueva conexión vial entre las comunas de Alto Hospicio e Iquique.
- EMPRESA PORTUARIA IQUIQUE – EPI: Expresa opinión favorable respecto del

proyecto. Solicita priorizar alternativa con tramo Av. Las Cabras, pues contribuiría a mejorar los niveles de servicio de la vialidad local. Solicita estudiar otras formas de financiamiento, dada la dificultad de operar una ruta tarifada existiendo alternativas sin cobro.

Análisis Interés Público:

CRITERIOS ARTÍCULO 102	
Rentabilidad Social Preliminar	Sobre el mínimo exigido.
Concordancia con IPT	Desarrollo de Tramo C y D debe considerar la actualización del Plan Regulador Intercomunal Costero Región de Tarapacá (PRIBCT)
Contribución al desarrollo territorial	Desplaza transporte de carga hacia un nuevo acceso. Dinamiza entrada y salida de carga en zona urbana y Puerto de Iquique.
Aporte a infraestructura pública	Genera nuevo acceso a zona urbana Iquique y Puerto, propuesta que ha sido analizada por organismos locales.
Nivel de innovación	No hay antecedentes relevantes en cuanto a innovación constructiva, operacional u otro. Hay propuesta alternativas de nuevo acceso que han sido analizadas por DV.

REFLEXIONES FINALES/ DELIBERACIÓN:

El Consejo, si bien es cierto, reconoce que el proyecto puede tener un impacto positivo, considerando que Iquique es una ciudad que cuenta con pocas conexiones y un flujo importante dada la actividad del puerto, solicita alguna información adicional a la Dirección General de Concesiones que puede ser relevante en este caso. En primer lugar, que confirme que este no es un proyecto considerado en la cartera de proyectos del Ministerio de Obras Públicas; además solicita que el proponente pueda aclarar las cifras de la propuesta de inversión, ya que el Consejo estima que el subsidio y el IMG parecieran estar subestimados.

ACUERDOS.

El Consejo acuerda realizar la próxima sesión ordinaria el miércoles 27 de septiembre a las 16:00 hrs.

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