



**ACTA CONSEJO DE CONCESIONES
SESIÓN ORDINARIA
27 DE SEPTIEMBRE DE 2023**

En Santiago, siendo las 16:00 horas del miércoles 27 de septiembre de 2023, se da inicio a la sesión del Consejo de Concesiones, 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, Gerardo Salinas y Marco Opazo, asesores de la Ministra de Obras Públicas, el Sr. Juan Manuel Sánchez, Director General de Concesiones, la Sra. Pamela Quiñones y los Sres. Juan Eduardo Chackiel, Sebastián García, Luis Felipe Elton, Luis Vásquez y Fabián Govorcín de la Dirección General de Concesiones, todos de forma presencial, la Sra. Pamela Albornoz 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. IP N°490 Nuevo Acceso Iquique Norte.
2. Política sobre Ruta Panamericana de Chile.

3.- DESARROLLO DE LA REUNIÓN.

1. IP N°490 Nuevo Acceso Iquique Norte.

Expone el Sr. Fabián Govorcín, de la Dirección General de Concesiones.

De acuerdo a lo resuelto por el Consejo en la sesión anterior del 3 de agosto de 2023 durante el análisis de la IP N°490 Nuevo Acceso Iquique Norte, el Consejo reconoce que el proyecto puede tener un impacto positivo, considerando que Iquique es una ciudad que cuenta con pocas conexiones y cuenta con un flujo de vehículos importante dada la actividad del puerto. Sin perjuicio de ello el Consejo efectuó las siguientes solicitudes a la Dirección General de Concesiones para poder efectuar una mejor deliberación:

- ✓ Confirmar si el proyecto está considerado en la cartera de proyectos del Ministerio de Obras Públicas.
- ✓ Solicitar al proponente aclarar las cifras de la propuesta de inversión, ya que el Consejo estima que el subsidio y el IMG parecieran estar subestimado.

Estudios realizados por la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas.

Mediante reunión con el SEREMI MOP y el Director de Planeamiento de la Región de Tarapacá, se confirmó que el proyecto es de interés de la región. En ese sentido la DV ha estudiado el proyecto a nivel de prefactibilidad en relación a las alternativas de un nuevo acceso, planteando avanzar a factibilidad el 2024.

Específicamente el SEREMI MOP de Tarapacá recalca la importancia de impulsar proyectos alineados con el Puerto de Iquique, Corredor Bioceánico, TAHI, entre otros. También señala la problemática del tránsito de camiones pesados en el acceso y al interior de la ciudad de Iquique. Por otro lado, el Director de Planeamiento de Tarapacá expone sobre la realidad local dando a conocer los proyectos actuales y que impactarían a la región como lo es el Corredor Bioceánico y propuestas desarrolladas por DV para contar con un nuevo acceso norte a la ciudad de Iquique. También la idea de proyecto de un viaducto que permita mejorar el acceso al Puerto de Iquique.

Como se señaló, se confirma que la Iniciativa que ejecutó la Dirección de Vialidad – Prefactibilidad informe final de 2018. - está planteada para pasar a factibilidad en 2024 y reanalizar alternativas por no dar rentables. El SEREMI solicita resolver estrategia respecto a qué iniciativa seguir (IP o DV) para no duplicar esfuerzos. El proyecto forma parte del programa de inversión en el “Plan Nacional de Infraestructura para la Movilidad 2020- 2050” de la DIRPLAN-MOP.

Solicitud del Consejo respecto a aclarar las cifras de la propuesta de inversión.

Se solicitó al postulante justificar el CAPEX, a lo cual dio respuesta entregando una actualización de aprox. un 16% (lo que sigue siendo a priori subvalorado, lo que es compartido por la Dirección de Concesiones).

El proponente justifica el aumento dada la revisión de los precios unitarios post pandemia y de inflación mundial, además de revisar los valores de la IP N°465 (en etapas iniciales de estudios).

Por otro lado, justifica que los imprevistos considerados corresponden a 15%, debido a la potencial incertidumbre de la solución a adoptar (principalmente en el farellón costero). Y que en otro proyecto corresponde a un 3%.

Dado el aumento de la inversión, aumenta el subsidio, 13 cuotas de UF 340.000, que corresponden a un 72% de la inversión.

Si bien calculan la evaluación Privada para un 7% de TIR, el proyecto no aguanta ningún escenario de sensibilidad.

REFLEXIONES FINALES/ DELIBERACIÓN:

El Consejo de Concesiones reconoce la importancia y la necesidad del proyecto para la zona, especialmente la necesidad de que este proyecto no solo sea un acceso a Iquique, sino que dicho acceso sea desarrollado por el norte de Iquique (lo que descartaría al menos la propuesta de acceso el sector sur dentro de las alternativas desarrolladas por DV).

Sin perjuicio de ello, el Consejo estima que la modalidad de Iniciativa Privada a través del sistema de Concesiones no es el más idóneo para ejecutarlo, principalmente por las siguientes razones:

En primer lugar, desde un punto de vista financiero, se aprecia que la rentabilidad del proyecto está bastante al límite, y las inversiones subdimensionadas, sumado a que existe una diferencia no menor entre la TIR planteada por el MOP y la planteada por el proponente, que exige dar una nueva revisión al proyecto. En la misma línea, en proporción, no se aprecia un real aporte privado desde el punto de vista de la inversión, sino que la mayor carga financiera del proyecto recae en el Fisco, lo que se desprende al analizar que existe un subsidio de 72% de la inversión

(es decir 3/4 partes de la inversión la haría el Fisco) más un IMG entre 58-70%, concluyendo que probablemente como parte de esos costos consideran un retorno al capital, sería más costo-efectivo si se ejecutara una de las alternativa analizadas por el propio MOP y como Obra Pública. En síntesis, pareciera ser que es un proyecto de alto costo que podría resultar más económico si la solución requerida fuese desarrollada directamente por el Fisco con fondos públicos..

En segundo lugar, parece no ser una buena idea condicionar el proyecto, ya que la evaluación está sujeta a que se extienda a todo horario la prohibición de circulación de camiones por la bajada El Pampino, lo que suma un riesgo financiero en caso que no se pueda implementar dicha medida.

En tercer lugar, un proyecto similar ya estaría contemplado en el Plan Nacional de Infraestructura para la Movilidad 2020-2050 de la DIRPLAN-MOP, por lo que no podría ser caracterizado como un proyecto innovador u original propiamente tal, por lo que siendo consistente en el criterio sostenido por el Consejo respecto de proyectos que ya se encuentran en estudio por parte del MOP y a la luz de los antecedentes presentados, el Consejo decide no declarar de interés público la Iniciativa Privada N°490 Nuevo Acceso a Iquique Norte, sin perjuicio de que estima que es necesario un nuevo acceso norte para la ciudad de Iquique, el cual se recomienda sea ejecutado directamente por el Estado con fondos públicos bajo una modalidad distinta al de Iniciativa Privada.

2. Política sobre Ruta Panamericana de Chile.

Expone el Sr. Juan Eduardo Chackiel, de la Dirección General de Concesiones.

La Dirección General de Concesiones presenta ante el Consejo el tema “Política sobre la Ruta Panamericana de Chile”, con el fin de ver la posibilidad de estudiar la articulación de un programa sobre la Ruta 5, a propósito de las definiciones sobre Política tarifaria, que pueda dar protagonismo a dos aspectos importantes:

- 1) Retomar el espíritu y visión con el cual comenzaron los proyectos de concesiones durante el Gobierno del Presidente Ricardo Lagos, en el sentido de considerar a la Ruta 5 como un eje central en la vida del país, no solo como una vía de conexión, sino como un mecanismo de integración y desarrollo social, económico y cultural,
- 2) Aprovechar la oportunidad de rectificar, reparar o innovar sobre el sistema de concesiones, colocando la dignidad de las personas en el centro, desarrollando mejores condiciones de circulación y seguridad para las personas.

En relación al contexto de la Ruta Panamericana de Chile, se señala que se contemplan actualmente 12 tramos concesionados, con doble vía con los mejores estándares de circulación y seguridad. A pesar de todos los avances logrados, aún se encuentran pendientes los tramos Arica-Caldera y Chacao-Quellón.

En relación al balance de las concesiones viales se exponen los siguientes aspectos favorables y sensibles:

Aspectos favorables:

- Más conectividad y seguridad.
- Favorecer la productividad y emprendimientos.
- Generación de ingresos para el Fisco y liberación de recursos para infraestructura.

Aspectos sensibles:

- Falta claridad respecto a beneficios del sistema APP.
- Desconfianza pública hacia entes privados.

- Baja participación ciudadana en decisiones de proyectos.

El sistema de concesiones debe continuar, pero en circunstancias diferentes, por lo mismo, actualmente existen planteadas una serie de Metas Gubernamentales por parte del Presidente Boric: Oportunidades de innovar y rectificar sobre las carencias del sistema APP: Más transparente, inclusivo y reparatorio.

Estas metas se articulan en torno a 3 ejes:

- a) Ruta Panamericana de Chile,
- b) Política Nacional de Peajes, y
- c) Programa Buen Vecino.

a)



El programa de licitaciones al 2026 contemplan los tramos ausentes de concesiones desde Arica a Caldera y Chiloé, además de las nuevas licitaciones de proyectos existentes.

Ruta Panamericana Licitaciones al 2026

PROYECTO	REGIÓN	MONTO INVERSIÓN (MM USD)	FECHA ESTIMADA DE LLAMADO A LICITACIÓN
Chacao Chonchi	Los Lagos	545	En curso (jun.2021)
Santiago – Los Vilos (2da)	Metropolitana, Valparaíso y Coquimbo	1.273	En curso (jul.2023)
Iquique – Antofagasta	Tarapacá y Antofagasta	376	2023
Caldera – Antofagasta	Antofagasta y Atacama	587	2023
Temuco – Río Bueno (2da)	Araucanía y Los Ríos	490	2023
Río Bueno – Puerto Montt (2da)	Los Ríos y Los Lagos	193	2024
Collipulli – Temuco (2da)	Araucanía	234	2024
Iquique – Arica	Arica-Parinacota y Tarapacá	349	2026
Chonchi – Quellón	Los Lagos	129	2026

TOTAL: MM USD 4.176

b)

Política Nacional de Peajes

Busca implementar un sistema tarifario más simple, adecuado y transparente, respetando cuatro principios:



Asignación eficiente de recursos

- Recuperación de costos incrementales de desarrollo.
- Competencia con medios de transporte.
- Abordar externalidad negativa de la congestión y daños a la ruta.



Visión de Red de Conexión Vial Integrada

- Plan de inversión que se recupera por los peajes.
- Recaudación Fiscal eficiente (relación entre los planes de inversión de la red y recursos para financiarlos).



Equidad

- Interregional
- Intergeneracional
- Horizontal
- Social
- “El que usa paga”



“El que contamina paga”

- Rebaja temporal para autos eléctricos.
- Pago por Km recorrido.

Visión de Financiamiento de la Red Vial Integrada

Ingresos y egresos del Fisco estimados para proyectos y contratos en análisis, 2023-2048

TRAMOS	NUEVA INVERSIÓN A EJECUTAR (Miles UF)	VOLUMEN (Km)	INGRESOS AL FISCO (Miles UF)	EGRESOS AL FISCO (Miles UF)
Ruta 5 Tramo Iquique – Arica	7.756	255	0	-3.800
Ruta 5 Tramo Antofagasta - Iquique	14.400	354	0	-4.150
Ruta 5 Tramo Caldera – Antofagasta	22.000	460	0	-10.000
Ruta 5 Tramo Santiago – Los Vilos (2da)	28.288	204	23.581	0
Ruta 5 Tramo Santiago - Talca	0	266	9.737	0
Ruta 5 Tramo Talca - Chillán (2da)	19.180	193	18.622	0
Ruta 5 Tramo Chillán - Collipulli (2da)	14.215	166	3.667	0
Ruta 5 Tramo Temuco – Río Bueno (2da)	15.000	182	0	-4.267
Ruta 5 Tramo Chacao - Chonchi	12.100	126	0	-7.950
Ruta 5 Tramo Chonchi – Quellón	2.867	72	0	-1.234
TOTAL	135.805		55.607	-31.401

c)

Programa Buen Vecino

El programa se enmarca dentro del segundo eje estratégico del “Plan Estratégico Quinquenal 2023 - 2027” y corresponde al mejoramiento de las obras concesionadas en operación, con contratos vigentes y a través de mejoras de entorno e inserción territorial.



Avanzar hacia servicios de infraestructura de excelencia, centrado en los usuarios y las comunidades del entorno.



Lograr mayor servicialidad de la infraestructura, que solucione problemas concretos de las comunidades aledañas (pasarelas peatonales, paraderos, iluminación, caleteras, etc.)



Beneficiar las economías locales, aumentando las oportunidades productivas y la creación de puestos de trabajo en las comunidades aledañas a las obras concesionadas.

Obras Complementarias

CONTRATO	REGIÓN	MONTO INVERSIÓN (MM USD)
Américo Vespucio Norte (mejoramiento enlace)	Metropolitana	70
Américo Vespucio Sur (obras ambientales)	Metropolitana	78
Ruta 5 Tramo Vallenar - Caldera (obras normativas y de servicialidad)	Atacama	55
Ruta 5 Tramo Santiago - Talca y Acceso Sur a Santiago (obras de servicialidad)	Metropolitana y Ohiggin's	84
Ruta 5 Tramo Collipulli - Temuco (obras normativas y de servicialidad)	Araucanía	22
Ruta 5 Tramo Temuco - Río Bueno (obras de seguridad y servicialidad)	Araucanía y Los Ríos	30
Ruta 5 Tramo Puerto Montt - Pargua (obras normativas y de servicialidad)	Los Lagos	33
Ruta 68 (mejoramiento Enlace Rodelillo)	Valparaíso	3
Ruta 160 Tramo Coronel - Tres Pinos (obras normativas y de servicialidad)	Bío Bío	21
TOTAL INVERSIÓN		395

REFLEXIONES FINALES/ DELIBERACIÓN:

El Consejo estima que desde el punto de vista del financiamiento, resulta más positivo plantear la propuesta como un programa global conjunto o un sistema de red de concesiones interurbanas, en vez de forma fragmentada o individualmente considerados. Se debería procurar establecer peajes con algún criterio de asignación de recursos y equidad. El autofinanciamiento de las obras puede lograrse con concesiones de tiempo variable (MVPI, por ejemplo), permitiendo automáticamente que los contratos en tramos con bajo flujo de tráfico tengan peajes más bajos y una duración más larga, mientras que los de altos flujos tengan peajes más altos y menores plazos de duración.

Respecto de la sustentabilidad, la doble vía, a diferencia de una vía simple, genera beneficios tanto en el rendimiento del vehículo como en las emisiones, dado que permite mantener una velocidad constante mejorando el rendimiento y eficiencia de los vehículos.

Dentro de un país lineal como Chile, es clave la existencia de una columna vertebral fuerte. La fragilidad o deficiencias que pueda presentar la Panamericana puede contribuir a la historia y el relato como argumento para justificar un fortalecimiento progresivo, que además en el caso de Chile, tiene un componente simbólico importante, ya que la ruta tiene un estándar en el país que no existe en todos los países, lo que es a su vez motivo de orgullo nacional.

El Consejo estima, en relación al relato, que si se considera a la Panamericana como la columna vertebral de Chile, es necesario observar lo que falta por completar, ya que solo se contempla de Arica a Chiloé, pero ¿Qué ocurre con el resto de Chile?, sumado a que el espacio concesionado no es tampoco la columna en sí, sino es un subconjunto de toda la estructura. Por otro lado, es necesario definir cuáles son los objetivos en los próximos años, metas de tramos de cobertura de la red y si el foco va a estar en solo lograr la integridad del sistema de forma vertical o si también se va a contemplar con los sistemas transversales a lo largo del territorio.

Otro aspecto es en relación a los principios asociados a los peajes, que expresen que el peaje no solo está asociado a la construcción, sino que también a la explotación y mantención del sistema, es decir que el peaje busca sustentar más de una dimensión de la concesión, lo que debe ser adecuadamente expresado y comunicado para que la ciudadanía pueda comprender.

También en relación al impacto económico y social en los territorios y maximización de los beneficios, es necesario ser cuidadosos en cuanto a las expectativas que se puedan generar, que muchas veces pueden no cumplirse, generando frustración en la población.

En base a los argumentos previamente mencionados, el Consejo opina que es muy positivo

avanzar en la evaluación de una política nacional de peajes que mire a las autopistas interurbanas concesionadas como una red integral. Esta mirada debería incluir, idealmente, no solo la Ruta 5, sino toda la red de autopistas concesionadas interurbanas.

ACUERDOS.

El Consejo acuerda realizar la próxima sesión ordinaria el lunes 23 de octubre de 2023 a las 15:30 hrs.

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