

**Consejo de Concesiones**  
**Acta Ordinaria Sesión Enero de 2021**

A las 10:00 horas del día 26 de enero de 2021, se dio inicio a la presente sesión del Consejo de Concesiones, la cual debido a las circunstancias de excepción que vive el país consecuencia del Covid-19, se llevó a cabo por video conferencia. La sesión se realizó bajo la presidencia de la señora María Soledad Arellano S., y asistieron también a la sesión del Consejo los señores Juan Andrés Varas B., Rodrigo Delgadillo S., Iván Poduje C. y Tomás Flores J..

Se encontraban en la sala virtual, especialmente invitado don Jorge Jaramillo S., en calidad de Director General de Concesiones Subrogante, don Luis Felipe Elton S., jefe de la División de Desarrollo y Licitación de Proyectos de la Dirección General de Concesiones, don Cristián Torrealba M., jefe de Proyectos de la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas. Actuó como secretario abogado don Jorge Bofill García.

En la sesión la Presidenta del Consejo efectuó el correspondiente saludo protocolar, y luego, se revisó el siguiente tema:

(a) Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez

La señora Presidente del Consejo invitó a exponer a don Luis Felipe Elton, sobre los detalles del proyecto “*Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez*”, a llevarse a cabo mediante el sistema de concesiones de obra pública.

**PROYECTO “TERCERA CONCESIÓN ACCESO VIAL AEROPUERTO ARTURO MERINO BENÍTEZ”**

**1.- INTRODUCCIÓN**

De acuerdo a la letra f) del inciso 7° del artículo 1° bis de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, “El Ministerio de Obras Públicas deberá requerir informe previo del Consejo de Concesiones, en los siguientes casos: (...) f) “Analizar las modalidades del régimen concesional de los proyectos que se someterán a licitación pública, debiendo considerar la evaluación social aprobada por el organismo de planificación correspondiente”.

En virtud del mandato legal previamente aludido, este Consejo de Concesiones procederá a continuación, a evacuar el informe del proyecto denominado “Tercera Concesión Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez”.

El proyecto se encuentra emplazado en la comuna de Pudahuel, Región Metropolitana de Santiago y tiene por objeto mejorar la accesibilidad desde y hacia el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez mediante la implementación de un nuevo acceso al Aeropuerto AMB por el lado norte, elevando así los estándares de servicio de la ruta actualmente en operación. La infraestructura está compuesta por los Sectores A y B, definidos para el proyecto, y una vez materializadas las nuevas obras, considerará una longitud total aproximada de 10 km. Las nuevas obras a ejecutar corresponden a los subsectores B2, B3 y B4 que forman parte del Sector B del proyecto, con una extensión aproximada de 4,4 km.

La nueva Concesión incluirá la conservación, operación y explotación de todas las obras preexistentes que actualmente forman parte de la “Concesión Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez” adjudicada mediante D.S. MOP N° 495 de 21 de julio de 2008, junto a la construcción, mantenimiento y explotación de las nuevas obras asociadas al nuevo acceso por el sector norte al Aeropuerto, que debe ejecutar el Concesionario dentro del área de concesión.

**Figura N° 1: Ubicación del Proyecto**



## **2.- ANTECEDENTES CONSIDERADOS PARA LA EVALUACIÓN**

Para la evaluación del proyecto el Consejo ha tenido a la vista los antecedentes sobre el proyecto que contiene información sobre principales obras, evaluación social y modelo de negocio, los cuales fueron proporcionados y presentados por la Dirección General de Concesiones en la sesión realizada el día 26 de enero de 2021.

## **3.- DATOS DE LA LICITACIÓN ANTERIOR**

La segunda concesión del proyecto “Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez” que actualmente se encuentra en etapa de operación, fue llamada a licitación en enero del año 2008, adjudicándose mediante D.S. MOP N° 495 de 21 de julio de 2008 al grupo “Autopista do Pacífico S.A.”. El contrato se inició en septiembre de 2008 y considera un ITC de UF1.299.000 con un plazo máximo de 480 meses.

El tramo A se encuentra construido, habilitado y en servicio desde el 12 de febrero de 2012, y por su parte, el tramo B correspondiente a los subsectores B1, B2, B3 y B4, se encuentra con ingeniería de detalle aprobada, expropiaciones ejecutadas y con RCA favorable.

Adicionalmente, se encuentra en proceso de tramitación una modificación de contrato que excluye la construcción de los subtramos B2, B3 y B4 y con lo cual el contrato vigente materializará las obras del subtramo B1.

## **4.- DESCRIPCIÓN GENERAL DE LOS ASPECTOS FÍSICOS DEL PROYECTO**

Para este nuevo proceso de licitación se tiene considerado completar las obras del tramo B, buscando minimizar el espacio de tiempo entre la puesta en servicio de las obras con la puesta en servicio definitiva de las obras del aeropuerto AMB.

Como parte de las principales obras que conforman el proyecto, se pueden mencionar:

Nuevas calzadas en los subsectores que correspondan, implementación de estructuras necesarias para asegurar la correcta operación de la concesión y sus conexiones a la vialidad local y otras concesiones; construcción de intersecciones y accesos a nivel, intersecciones a desnivel, atravesos, puentes y estructuras, pasarelas peatonales, vialidad nueva, ciclovías, áreas de atención de emergencia, obras de saneamiento y drenaje, señalización y seguridad vial, iluminación, paraderos de buses, teléfonos de emergencia, entre otras obras.

- En el tramo del subsector B2, entre Lo Marcoleta y nuevo enlace estero Las Cruces, se plantea un aumento de capacidad a doble calzada con dos pistas por sentido de circulación. Este tramo considera vereda, ciclovía y calle local norte proyectada en dm 7000 a dm 7580 aproximadamente del subsector B2.
- En los tramos de los subsectores B3 y B4, se plantea nueva vialidad en calzada simple bidireccional, en aproximadamente 2,9 km, por la ribera norte al estero Las Cruces, que conecta el nuevo enlace Las Cruces con las conexiones al sector norte del aeropuerto y al camino exterior al poniente del aeropuerto.
- Para dar continuidad a todos los tramos del sector B, se proyectan 2 enlaces:
  - Enlace estero Las Cruces: se emplaza en el Dm 7840 del subsector B2, permitiendo la conectividad entre el subsector B2 (Lo Echevers) y el subsector B3.
  - Enlace al acceso norte al aeropuerto y al camino Las Lilas: se emplaza aproximadamente en el Dm 960 del subsector B3, de manera de generar una conexión expedita en el ingreso al aeropuerto desde el sector norte.
- Implementación de una nueva plaza de peaje que operará bajo sistema de cobro mixto (multi lane free-flow y manual) en el acceso norte al aeropuerto (subsector B4).
- Principales estructuras:

**Tabla: Principales estructuras del proyecto**

Subsector	Estructura	Ubicación Aproximada (Dm)
<b>B2</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Enlace estero Las Cruces</li> <li>▪ Puente estero Las Cruces 1</li> <li>▪ Paso inferior estero Las Cruces</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dm 7.840 del subsector B2</li> <li>▪ Dm 7.715 del subsector B2, permite a la calzada definida por el eje B pasar por sobre el estero las Cruces.</li> <li>▪ Dm 7.850 del eje B (subsector B2). La estructura permite que el eje del subsector B3 pase sobre el camino Lo Echevers (B2).</li> </ul>

<b>B3</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Enlace acceso norte aeropuerto</li> <li>▪ Puente estero Las Cruces 2</li> <li>▪ Puente Lo Boza</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dm 960 del subsector B3. Se proyecta para permitir el paso del eje B4 (subsector B4) sobre el B3.</li> <li>▪ Dm 1.800 del Eje B3, se proyecta para cruzar el estero Las Cruces.</li> <li>▪ Dm 355 del ramal 1 del enlace acceso norte.</li> </ul> <p>Permite el paso del ramal 1 del enlace acceso norte aeropuerto sobre el estero Las Cruces.</p>
<b>B4</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pasarela asentamientos</li> <li>▪ Pórtico free flow y caseta de cobro manual, acceso norte</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Dm 0.650 eje B4</li> <li>▪ Subsector B2</li> </ul>

## 6.- TRAMITACIÓN AMBIENTAL

Con fecha 16 de agosto de 2010, el MOP realizó la presentación del proyecto "Concesión Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez Tramo A" ante el organismo ambiental correspondiente para ser sometido al SEIA. Es así como mediante resolución exenta N° 025/11 de fecha 24 de enero de 2011 se calificó ambientalmente favorable el proyecto correspondiente al tramo A del proyecto, y posteriormente mediante resolución exenta N° 121/2012 de fecha 14 de marzo de 2012, la autoridad ambiental calificó favorablemente el proyecto "Concesión Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez Tramo B", realizándose también el cambio de titularidad de ambas resoluciones a nombre de la Sociedad Concesionaria AMB S.A.

## 7.- ESTUDIO DE DEMANDA Y EVALUACION SOCIAL

El proyecto cuenta con informe favorable del Ministerio de Desarrollo Social (Ord. N° 3014 de fecha 04 de septiembre de 2020), en el cual se señala que es un proyecto robusto, ya que soporta cambios en el monto de inversión superiores al 37%, y que por lo tanto es conveniente en términos de evaluación social.

## 8.- ASPECTOS ECONOMICO-FINANCIEROS

El proyecto contempla la conservación, operación y explotación de todas las obras preexistentes que actualmente forman parte de la "Concesión Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez" una vez que dicha concesión se extinga, así como también la construcción, conservación, operación y explotación de las nuevas obras exigidas en las bases de licitación que serán entregadas en concesión. Los ingresos de la concesión provienen del cobro de tarifa a los usuarios, y el proyecto no considera ingresos mínimos garantizados ni tampoco subsidios a la construcción o a la explotación.

### 8.1. Presupuesto Estimado

El presupuesto nominal (POE) se ha estimado en UF 843.000 equivalentes aproximadamente a MMUS\$31.

### 8.2. Plazo Máximo de Concesión

La concesión define un plazo máximo de 111 meses (9,2 años) contados desde la puesta en servicio provisoria de la totalidad de las obras.

### 8.3. Tarifa

La tarifa base máxima para vehículos livianos corresponderá a la tarifa que se encuentre vigente en el contrato de concesión actualmente en operación al momento de la primera puesta en servicio provisoria de las obras.

Adicionalmente este contrato no considera reajuste real de la tarifa.

### 8.4. Pago por compartición de ingresos

Se establece un mecanismo de compartición del Estado en los ingresos de la sociedad concesionaria por concepto del cobro de tarifas a los usuarios de la concesión.

Desde la primera puesta en servicio provisoria de las obras hasta la puesta en servicio provisoria de la totalidad de las obras, la sociedad concesionaria deberá pagar al Estado entre un 90 y 100% de los ingresos de acuerdo a la siguiente tabla:

Compartición de Ingresos desde 1ª PSP hasta PSP de la totalidad de las obras		Porcentaje de compartición
Primera PSP	Hasta	
PSP de las obras preexistentes	PSP de la totalidad de las obras	90,0%
PSP de las nuevas obras	PSP de la totalidad de las obras	100,0%

Posteriormente, a partir de la puesta en servicio provisoria de la totalidad de las obras hasta la extinción de la concesión, la sociedad concesionaria deberá pagar al Estado el 20% de los ingresos del proyecto.

### 8.5. Estructura de Licitación

- Variable de licitación: ingresos totales de la concesión (ITC)
  - ✓ El licitante realiza una oferta por el ITC que espera obtener de la concesión, con un máximo definido en bases de licitación.
  - ✓ Se adjudica al licitante que presenta la menor oferta de ITC.
- Plazo de concesión: máximo 111 meses (9,2 años) contados desde la puesta en servicio provisoria de la totalidad de las obras.
  - ✓ Plazo variable de acuerdo a ITC, holgura de 2 años.
- Tipo de financiamiento: peaje a usuarios
  - ✓ La concesión se financia a través del cobro de peajes a usuarios, no se consideran subsidios por parte del Estado ni tampoco ingresos mínimos garantizados (IMG).
  - ✓ Parámetros del modelo de negocio: considerando un valor de dólar de \$771,92 y de UF de 28.849,76 del 02 de noviembre de 2020, se reportan los siguientes indicadores

Inversión [MMUSD]:	31
TIR proyecto puro:	7,0%
VP ingresos (TIR Pura) [MMUSD]:	43,8

## 9.- COMENTARIOS Y RECOMENDACIONES

El Consejo de Concesiones expresa su preocupación por la no ejecución de las obras correspondientes al tramo B, las cuales debieron ser realizadas por la concesionaria que actualmente está operando el acceso AMB. De acuerdo a lo informado, estas obras no han sido ejecutadas aún debido a cambios importantes en la ingeniería del proyecto solicitados por el MOP y desarrollados por el concesionario. Estos cambios generaron incrementos significativos en los costos del proyecto, los cuales escapaban a los alcances de las bases de licitación del mismo.

A propósito de este caso, el Consejo advierte, en términos generales, respecto de los eventuales efectos nocivos que pueden tener las modificaciones ulteriores de presupuesto o de obra en el adecuado cumplimiento de los proyectos adjudicados. Si bien es efectiva la necesidad de contar con el instrumento modificadorio, es de radical importancia que por su intermedio no se afecte el adecuado equilibrio económico en el cumplimiento del contrato adjudicado, ni se afecte la competitividad de la etapa de licitación inicial de cualquier obra.

El Consejo insta a la DGC a realizar todas las acciones técnicas, administrativas y legales que corresponda, para asegurar que el concesionario realice todas las inversiones que corresponda de acuerdo a los ingresos que ha percibido, cautelando un correcto equilibrio en el contrato, y resguardando los intereses del Estado y de los usuarios; o -alternativamente- que restituya el monto valorizado por el MOP de los ahorros por obras no realizadas, para efectos de su aplicación al financiamiento del proyecto modificado B1. Esto es especialmente importante considerando que las inversiones en el tramo B1 se realizarán hacia el final del período de concesión, con todos los aspectos financieros que esto involucra.

Por otro lado, el Consejo valora que los cambios requeridos al proyecto no hayan sido negociados directamente con la concesionaria actual a través de convenios complementarios, sino que se haya decidido relícitar las obras faltantes del tramo B, mecanismo que asegura una mayor competitividad.

Considerando lo antes expuesto, el Consejo realiza las siguientes recomendaciones para evitar que situaciones como la observada se repitan:

- 1- Mejorar los estudios que se realizan antes de licitar un proyecto, para evitar imprevistos o exigencias adicionales, cuyos costos de inversión podrían comprometer la ejecución de las obras que justificaron la concesión.
- 2- Que sea el MOP, y no el concesionario que es parte interesada, quien desarrolle los estudios de ingeniería de las obras que surjan producto de estos cambios, y quien las valore.
- 3- Que una vez que dichas obras sean diseñadas y valorizadas, se definan mecanismos para financiarlas en tiempo y forma, con la debida anticipación y no cuando la concesión está terminada.
- 4- Que bajo cualquier escenario que se plantee, las modificaciones al proyecto, sugeridas por el MOP u otros organismos públicos, no comprometan el objetivo central de la concesión, como ocurrió en este caso, que era tener un acceso alternativo al existente (Tramo A) por el norte del terminal aéreo (Tramo B).

Este análisis es compartido por todos los Consejeros.

Finalmente, en las condiciones y con las prevenciones antes expresadas; teniendo a la vista únicamente los antecedentes puestos en conocimiento del Consejo; y considerando la imperiosa necesidad pública de la ejecución de la obra y la inexistencia de mejores alternativas, el Consejo de Concesiones acuerda recomendar avanzar con el proyecto en la modalidad descrita en los antecedentes, salvo por el Consejero Iván Poduje quien considera que no debe aprobarse ya que compromete el objetivo original de la concesión, que era dotar al aeropuerto de un acceso nuevo por el norte (tramo B).

Sin tener otro tema que tratar, se pone fin a la sesión siendo las 12:00 horas.

Mediante correo electrónico dirigido a la Secretaría del Consejo, los miembros del Consejo de Concesiones asistentes confirmaron su conformidad con la presente Acta Ordinaria.