

Consejo de Concesiones
Acta Sesión Extraordinaria de Febrero de 2021

A las 16:00 horas del día 02 de febrero 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 doña Marcela Hernández M., en calidad de Directora 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 Félix León M., jefe de gabinete Director 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) Iniciativa Privada N° 404: Concesión Longitudinal Chiloé.

La señora Presidente del Consejo invitó a exponer a don Luis Felipe Elton, sobre los detalles del proyecto Concesión Longitudinal Chiloé, a llevarse a cabo mediante el sistema de concesiones de obra pública.

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 de Iniciativa Privada denominada “Concesión Vial Ruta Longitudinal Chiloé”.

El proyecto de iniciativa privada denominado “Concesión Vial Ruta Longitudinal Chiloé” es concordante con la política del Ministerio de Obras Públicas tendiente a mejorar la infraestructura vial existente en el país, en particular la destinada a potenciar las rutas asociadas a zonas productivas, como es el caso de la Ruta 5, elevando los estándares técnicos y niveles de servicio, mejorando las condiciones de seguridad actuales. El Proyecto se emplaza en la Provincia de Chiloé, Región de los Lagos, desarrollando su trazado a través de las comunas de Ancud, Dalcahue, Castro y Chonchi.

El Proyecto contempla un total aproximado de 126 kilómetros de trazado en régimen de concesión, en el cual se considera el mejoramiento, construcción, mantención y explotación; en particular, del total del trazado, se consideran 110 kilómetros de mejoramiento y ampliación a doble calzada de la actual Ruta 5 para un diseño de 100 km/h (con sectores puntuales entre 80 - 120 km/h). El Proyecto se inicia en el acceso sur del futuro Puente Chacao, actualmente en construcción por la Dirección de Vialidad del MOP y finaliza en



la bifurcación del acceso norte a Chonchi. Además, considera la operación y mantención de aproximadamente 16 kilómetros de camino con perfil de una calzada bidireccional correspondientes al Baipás Castro, obra en ejecución por la Dirección de Vialidad del MOP.

El proyecto considera fundamentalmente, obras de mejoramiento y de reposición de la calzada existente, ampliaciones a segundas calzadas, construcción de dobles calzadas, variantes, intersecciones a desnivel del tipo enlaces, estructuras a desnivel, pasarelas peatonales, paraderos de buses, regulación de intersecciones y accesos a nivel, ampliación de bermas, calles de servicio en los tramos donde se requiere controlar la fricción lateral, mejoramiento de los sistemas de saneamiento y drenaje, la implementación de elementos de control y seguridad vial del camino, iluminación, paisajismo, teléfonos de emergencia, áreas de servicio generales y áreas de atención de emergencias, entre otras obras.

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 2 de febrero de 2021.

3. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LOS ASPECTOS FÍSICOS DEL PROYECTO

3.1 SITUACIÓN ACTUAL RUTA 5

La Ruta 5 en el tramo comprendido entre la localidad de Chacao y Chonchi, está conformada por una calzada bidireccional de dos pistas de 3,5 metros de ancho, su trazado actual atraviesa por áreas con difíciles condiciones topográficas que presenta la isla, destacando acantilados, bordes de quebradas, pendientes verticales, entre otros. Por otra parte, si bien gran porcentaje del trazado del actual camino posee características rurales, existen sectores en que la Ruta 5 atraviesa por zonas altamente pobladas, lugares en que se desarrollan actividades aledañas a la ruta, sean estas laborales, educacionales o habitacionales, con riesgo de ser alcanzadas por un vehículo fuera de control, en general, estos sectores solo presentan señales de restricción de velocidad, lo cual no es suficiente para lograr que el conductor baje realmente su velocidad y afectan directamente la seguridad de la Ruta.

3.2 DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO DE CONCESIÓN

3.2.1 SECTORIZACIÓN

Administrativamente, el proyecto se ha dividido en 3 (tres) Sectores:

Sector	Descripción	Dm Inicio	Dm Fin	Longitud [km]
A	Acceso Sur Puente Chacao - Ruta 5	1.086.000	1.091.500	5,5
B	Ruta 5 - Quemchi	1.091.500	1.150.000	58,5
C	Quemchi – Acceso Norte a Chonchi	1.150.000	1.212.000	62,0

A:
A

▪ **Sector**
El Sector
de 5,5 km

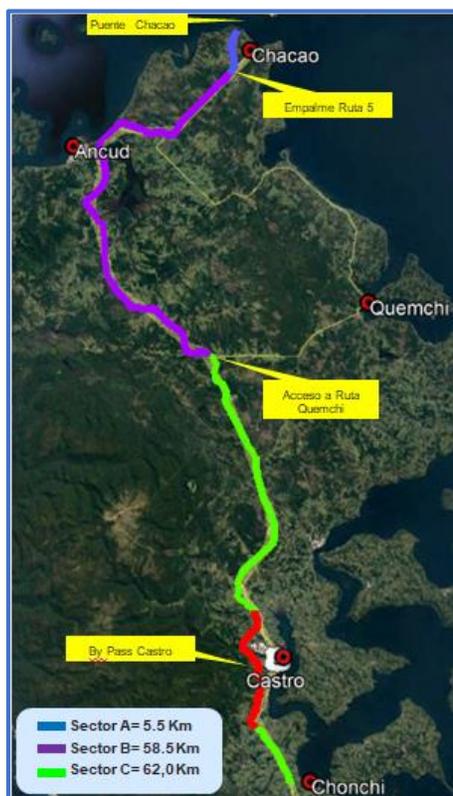
de longitud en su inicio empalma con el Acceso Sur del Puente Chacao y finaliza en la unión con la actual Ruta 5 en el punto de inicio del tramo denominado de Recta Chacao. En este tramo se contempla el mejoramiento de la actual Ruta y la ampliación a segundas. Se prevé la construcción de una intersección a desnivel del tipo enlace, denominado “Mirador Chacao”, el cual dará conexión a las instalaciones de operación del Puente Chacao y conectará la Ruta con la localidad de Chacao. Asimismo, se contemplan obras de mejoramiento y ampliación de las estructuras preexistentes para adecuarlas a la nueva condición que impondrá la doble calzada.

- **Sector B:** El Sector B de 58,5 km de longitud comienza en el empalme de la actual Ruta 5 con la proyectada y finaliza justo antes del acceso a Quemchi (Ruta W-15). A lo largo de su recorrido atraviesa las localidades de Quempillén, Mechaico, Coquiao, El Palomar, incluyendo además el borde del área urbana de la comuna de Ancud. A lo largo de este trazado se considera el mejoramiento y/o rehabilitación de la actual calzada, la ampliación a segundas calzadas y la construcción de doble calzada. Contempla la construcción de 2 (dos) variantes, la primera es la denominada “Variante Quempillén” en calzada simple, y la segunda es la “Variante Ancud” en doble calzada. Se prevé la construcción de intersecciones a desnivel del tipo enlace en las zonas de Recta Chacao, acceso a Linao, Quempillén, Ancud, Caracoles, Mechaico, Chépú, El Palomar y Puntra. El enlace Ancud es destacable, debido a que conectará el área urbana de Ancud con el proyecto en la Variante Ancud, la cual quedará construida en doble calzada.

Con respecto a las estructuras preexistentes en este Sector se encuentran 4 (cuatro) puentes distribuidos a lo largo de la Ruta: Puente Huicha Derecho, Puente Pudeto, Puente Mechaico y Puente San Antonio, por lo cual, para adecuar la Ruta a la condición de doble calzada se deberá construir un puente paralelo a cada puente preexistente y en el caso del Puente Huicha Derecho, éste se deberá reconstruir debido a su condición actual de deterioro. Además, en el tramo final de este Sector se emplazará la única Plaza de Pesaje considerada en el Proyecto

Con respecto a las estructuras preexistentes en este Sector se encuentran 4 (cuatro) puentes distribuidos a lo largo de la Ruta: Puente Huicha Derecho, Puente Pudeto, Puente Mechaico y Puente San Antonio, por lo cual, para adecuar la Ruta a la condición de doble calzada se deberá construir un puente paralelo a cada puente preexistente y en el caso del Puente Huicha Derecho, éste se deberá reconstruir debido a su condición actual de deterioro. Además, en el tramo final de este Sector se emplazará la única Plaza de Pesaje considerada en el Proyecto

- **Sector C:** El Sector C de 62 km de longitud comienza en el término del Sector B, en la intersección de la Ruta 5 con la Ruta W-15 y finaliza en la entrada norte a la localidad de Chonchi, a lo largo



de este trazado se proyecta el mejoramiento de la actual Ruta, la ampliación a segundas calzadas y la construcción de dobles calzadas a lo largo de su longitud. Este sector atraviesa las localidades de Puntra, Butalcura, Mocopulli, Pid Pid, Vilupulli y bordea el centro de la comuna de Castro a través del Baipás de esta última ciudad. Dicho baipás presenta una calzada simple bidireccional cuyo trazado cruza varias intersecciones y su operación y mantenimiento se encuentra considerada en el Proyecto de Concesión.

Por otra parte, en las obras de este Sector, se contempla la construcción de 4 (cuatro) variantes: la primera es la “Variante Puntra”, la cual funcionará como par vial; esto es, que la calzada preexistente de la Ruta 5 operará en un sentido de tránsito y la calzada de la variante en el sentido contrario; luego, la segunda es la denominada “Variante Butalcura”; la tercera es la “Variante Mocopulli”; y, la última es la “Variante Pid Pid” todas las variantes en este Sector son proyectadas en calzada simple. Se prevé la construcción de intersecciones a desnivel del tipo enlace en las zonas del acceso a Quemchi, Caicumeo, Dalcahue, Piruquina y Rauco. Además, se contempla la construcción de atraviesos, intersecciones y otras obras cuyo propósito es mantener la conexión entre las localidades existentes y el Proyecto de Concesión.

Con respecto a las estructuras preexistentes en este Sector, se encuentran el Puente Puntra y el Puente Butalcura, por lo cual, para adecuar el trazado actual a las condiciones de doble calzada, se deberá construir un puente paralelo a cada uno de los preexistentes antes mencionado. Asimismo, también se considera en este Sector, la construcción de la segunda Plaza de Peaje, la cual se denomina “Troncal Quemchi”.

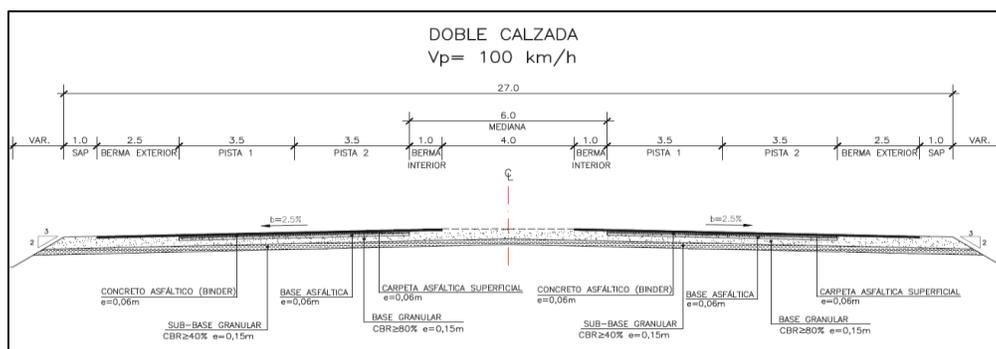
3.2.2 DISEÑO GEOMÉTRICO

El diseño geométrico del Proyecto consiste en proyectar una segunda calzada para la Ruta 5, rectificar las curvas horizontales y verticales del trazado actual que no cumplen con la velocidad del proyecto, diseñar variantes de trazado fuera de las zonas pobladas y desarrollar diseños de enlaces, intersecciones y accesos direccionales a caminos públicos, en conjunto con paraderos de buses.

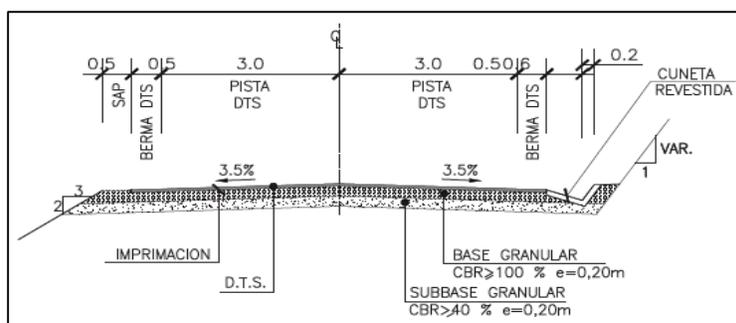
El proyecto en estudio considera 110 kms de mejoramiento y ampliación a doble calzada de la actual Ruta 5 para un diseño de 100 km/hr en la mayor parte de su trazado. Respecto a las calles de servicio estas se proyectarán para encauzar los accesos a propiedades aledañas y redistribuir los flujos a sectores con infraestructura adecuada para el ingreso vehicular de forma segura a la ruta.

Los perfiles transversales generales tanto para las calzadas expresas como la calle de servicio bidireccional se muestran continuación:

- Doble Calzada



- Calle de Servicio



3.2.3 OBRAS

3.2.3.1 Resumen

Como parte de las principales obras que conforman el Proyecto, se mencionan las siguientes:

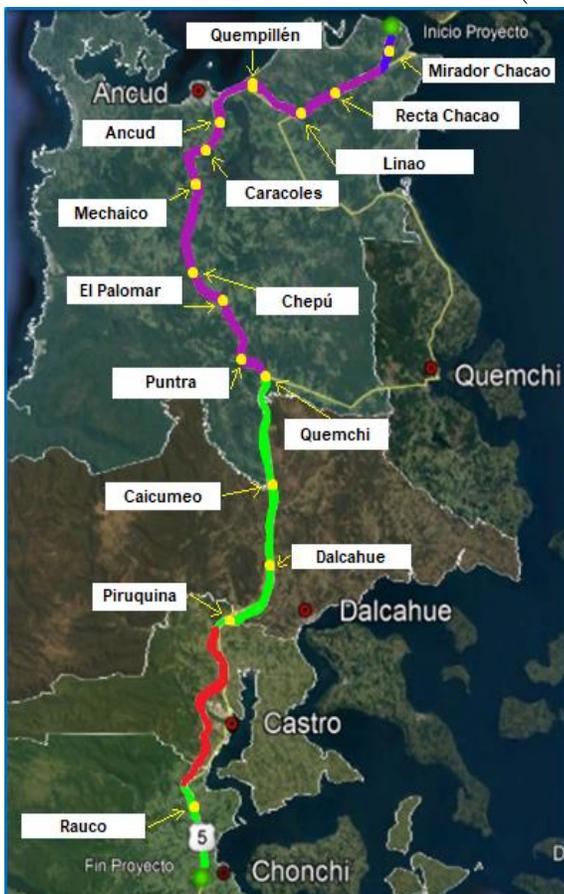
- Ampliación a segundas calzadas en la Ruta 5;
- Construcción de una variante en doble calzadas en la zona de Ancud;
- Construcción de una variante en calzada simple en la zona de Puntra, con sentido unidireccional, que operará como par vial junto a la actual Ruta 5 en su respectivo tramo;
- Construcción de variantes en calzada simple en las zonas de Quempillén, Butalcura, Mocopulli y Pid Pid, todas con sentido bidireccional y que permitan a futuro su ampliación a doble calzada sin afectar la infraestructura preexistente;
- Construcción de intersecciones a nivel;
- Construcción de calles de servicio;
- Construcción intersecciones desniveladas (enlaces);
- Construcción de estructuras a desnivel, pasos inferiores y pasos superiores;
- Construcción de atraviesos de animales;
- Construcción de puentes nuevos;
- Mejoramiento y rehabilitación de la calzada preexistente en Ruta 5;
- Ampliación y mejoramiento de bermas preexistentes en Ruta 5;
- Mejoramiento, rehabilitación, ampliación y/o reconstrucción de 6 (seis) puentes preexistentes;
- Construcción de pasarelas peatonales;
- Construcción de paraderos de buses;
- Construcción de veredas y circuitos peatonales;
- Construcción de cierros perimetrales, cercos de deslindes y cierros de protección;

- Obras de iluminación en enlaces, intersecciones a desnivel, intersecciones a nivel, calles de servicio, pasarelas peatonales, paraderos de buses y circuitos peatonales, teléfonos SOS;
- Mejoramiento, construcción y ampliación de los Sistemas de Saneamiento y Drenaje;
- Construcción del Sistema de Señalización y Seguridad Vial;
- Mejoramiento de los accesos privados a nivel y de los accesos a caminos públicos que acceden a la Ruta 5 y a los tramos en variante;
- Obras de paisajismo;
- Construcción de 2 (dos) Plazas de Peaje Troncales, 2 (dos) Plazas de Peaje Laterales y la respectiva implementación del Sistema de Cobro por Derecho de Paso;
- Construcción de al menos 2 (dos) Áreas de Servicios Generales y 2 (dos) Áreas de Atención de Emergencias;
- Construcción de una Plaza de Pesaje fija con 1 (una) estación que permita controlar los pesos máximos y dimensiones de los vehículos en sentido sur-norte del tránsito de la Ruta 5; y

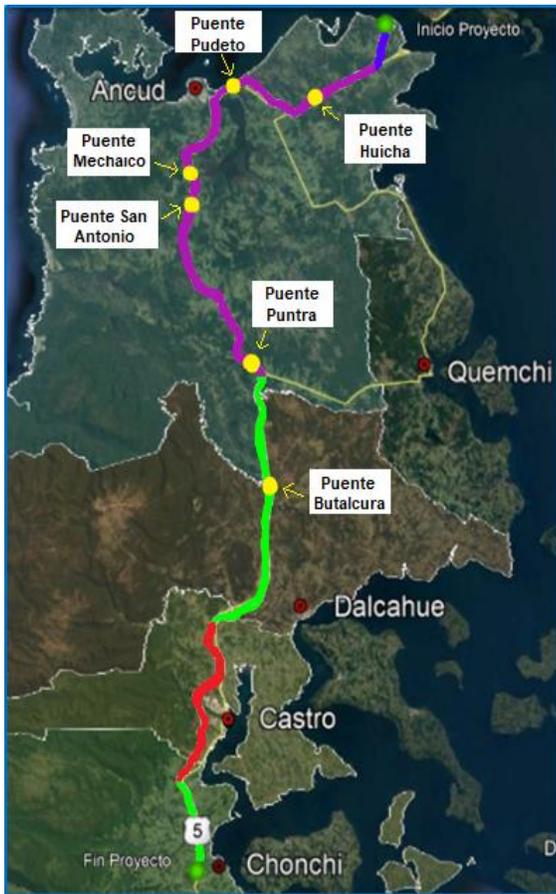
Asimismo, se plantea la conservación o mantención de la totalidad de las obras comprendidas durante todo el período de duración de la concesión, incluyendo infraestructura, instalaciones, equipamiento y sistemas; exceptuándose los tramos de la actual Ruta 5 que sean reemplazados por la Variante Ancud y la Variante Pid Pid. La conservación de los referidos tramos a partir de la autorización de las respectivas Puestas en Servicio Provisorias Parciales pasará a tuición de la DV.

3.2.3.2 Enlaces

Con el objetivo de dar conectividad a la Ruta 5 con los caminos transversales que acceden a ésta, el proyecto considera 15 intersecciones desniveladas (enlaces), las cuales permitirán dar una conectividad segura y realizar los retornos.



Sector	Nombre	Ubicación Dm	Tipo	Estructura
A	Enlace Mirador Chacao	1.087.440	Diamante	PI
B	Enlace Recta Chacao	1.096.553	Diamante	PI
	Enlace Liniao	1.102.814	Diamante	PI
	Enlace Quempillén	1.109.490	Diamante	PI
	Enlace Ancud	1.114.331	Trébol	PI
	Enlace Caracoles	1.119.592	Diamante	PI
	Enlace Mechaico	1.122.658	Diamante	PI
	Enlace Chepú	1.132.537	Diamante	PI
	Enlace El Palomar	1.139.157	Diamante	PI
C	Enlace Puntra	1.146.617	Diamante	PI
	Enlace Quemchi	1.150.492	Diamante	PI
	Enlace Caicumeo	1.161.827	Diamante	PI
	Enlace Dalcahue	1.174.617	Trébol	PI
	Enlace Piruquina	1.181.639	Diamante	PI
	Enlace Rauco	1.205.866	Diamante	PI



3.2.3.3 Puentes

Se presentan 6 puentes distribuidos a lo largo del trazado y para adecuar a la condición de doble calzada se deberá construir un puente paralelo a cada puente preexistente y en el caso del Puente Huicha Derecho, éste se deberá reconstruir debido a su condición actual de deterioro.

Sector	Nombre	Ubicación Dm	Longitud [m]
B	Puente Huicha Derecho	1.099.806	35
	Puente Huicha Izquierdo	1.099.806	35
	Puente Pudeto	1.112.947	740
	Puente Mechaico	1.122.009	35
	Puente San Antonio	1.124.575	130
C	Puente Puntra	1.152.730	92
	Puente Butalcura	1.165.990	80

3.2.3.4 Variantes

El Proyecto considera, en los tramos de mayor densidad poblacional, el desarrollo de variantes que difieren del actual trazado, con el propósito de lograr un mayor estándar para la Ruta, con el objeto de evitar el impacto que generarían las obras sobre las viviendas y población, aledañas a la actual Ruta 5.

obras sobre las viviendas y población, aledañas a la actual Ruta 5.

Construcción de Variantes en Calzada Simple

Sector	Descripción	Sentido	Ubicación		Longitud [Km]
			Dm Inicio	Dm Final	
B	Variante Quempillén	Bidireccional	1.105.200	1.109.000	3,8
C	Variante Puntra	Unidireccional	1.150.960	1.152.555	1,6
	Variante Butalcura	Bidireccional	1.161.900	1.164.580	2,7
	Variante Mocopulli	Bidireccional	1.171.398	1.174.840	3,4
	Variante Pid Pid	Bidireccional	1.181.240	1.187.548	6,3

Construcción de Variantes en Doble Calzada

Sector	Descripción	Ubicación		Longitud [Km]
		Dm inicio	Dm final	
B	Variante Ancud	1.114.600	1.125.600	11,0

3.2.3.5 Atravesos de Animales

El Proyecto considera, de acuerdo a los estudios territoriales y medioambientales, el desarrollo de atravesos para el paso exclusivo de animales, con el propósito de minimizar los atropellos a la fauna existente, bajar la

tasa de accidentes y en definitiva lograr un mayor estándar para la Ruta. A continuación, se muestran la ubicación referencial de estas obras:

N	Dm	Comuna	Localidad	Observaciones
1	1.092.900	Ancud	Butamanga	Se identifica cruce de pudu, el proyecto segrega hábitat.
2	1.108.740	Ancud	Quempillén	Fragmentación de Bosque Nativo correspondiente a Subtipo Forestal Coihue de Chiloé y Canelo
3	1.115.600	Ancud	Pupelde Alto	Se identifica tránsito de pudu, fragmentación de Bosque Nativo correspondiente a Subtipo Forestal Siempreverdes
4	1.121.150	Ancud	Mechaico	Se identifica cruce de pudu, fragmentación de Bosque Nativo correspondiente a Subtipo Forestal Siempreverdes y Renoval de Canelo
5	1.123.800	Ancud	San Antonio	Se identifica cruce de pudu, fragmentación de Bosque Nativo correspondiente a Subtipo Forestal Siempreverde
6	1.154.800	Dalcahue	Butalcura	Se identifica cruce de pudu, el proyecto acrecienta segregación hábitat
7	1.167.000	Dalcahue	Pindapulli	Se identifica cruce de pudu, el proyecto acrecienta segregación hábitat

Ejemplos referenciales de pasos de fauna:



4. BENEFICIOS DEL PROYECTO

- Mejora estándares de seguridad de la Ruta 5, disminuyendo la cantidad y gravedad de los accidentes.
- Aumenta la oferta vial de la ruta, disminuyendo la congestión, en especial en época estival.
- Facilita el desarrollo económico de la Provincia de Chiloé (agricultura, turismo, servicios, etc.)
- Disminuyen tiempos de viaje para los usuarios en general y en la atención de emergencias en particular (bomberos, ambulancias, carabineros).

5. DEMANDA Y EVALUACION SOCIAL

El proyecto cuenta con informe favorable del Ministerio de Desarrollo Social y Familia (Ord. N°51/363 de fecha 02 de febrero de 2021), en el cual se señala que es un proyecto rentable socialmente con una VANS positivo y una TIR social superior al 6% y que por lo tanto es conveniente en términos de evaluación social.

VANS (UF)	284.488
TIR	6,23%

6. MODELO ECONÓMICO DE LA CONCESIÓN

El Proyecto contempla la obtención de ingresos a través de la recaudación de peajes al usuario y el aporte de subsidio por parte del Estado.

6.1 ASPECTOS GENERALES

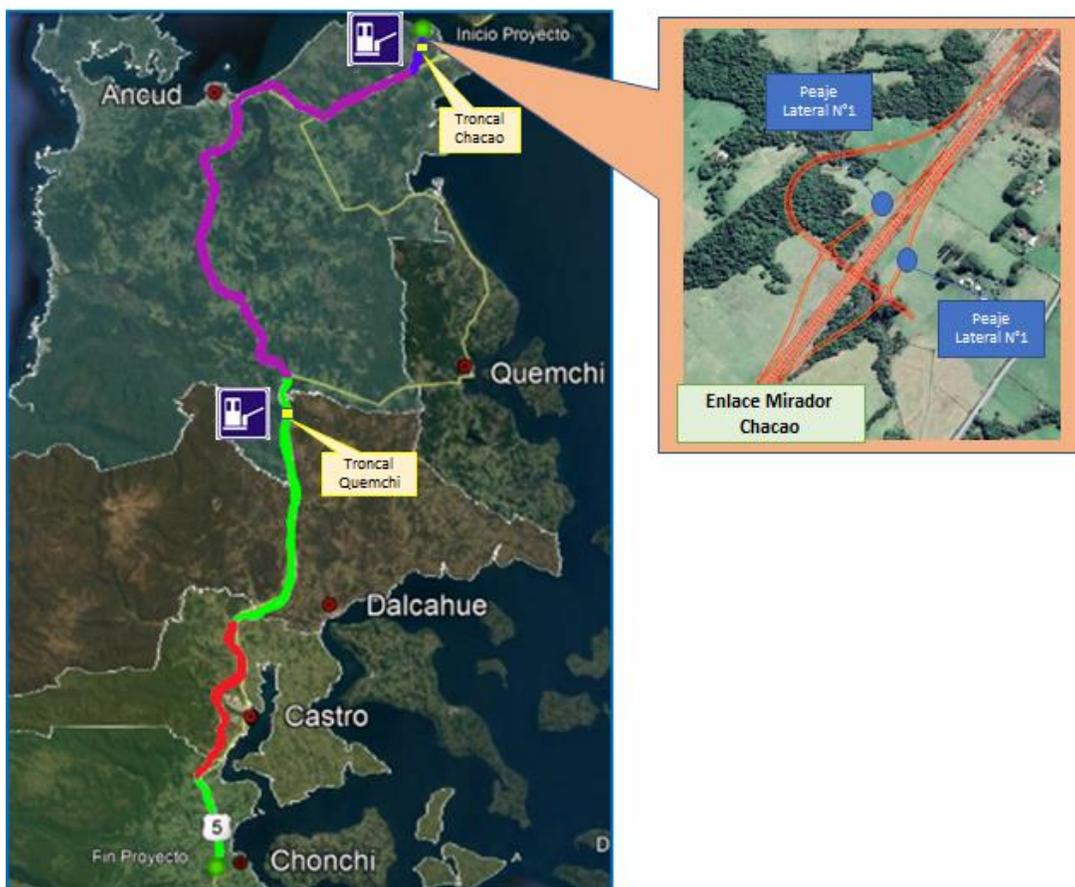
- Variable Licitación: Ingresos Totales de Concesión (ITC)
- Plazo de Concesión: máximo de 40 años (plazo variable de acuerdo a ITC, holgura de 4 años)
- Inversión Estimada: UF 12.100.000 (MM US\$ 470)
- ITC Máximo: UF 22.900.000

6.2 INGRESOS

Uno de los financiamientos del Proyecto corresponde a la recaudación de peajes al usuario, para lo cual se considera un sistema tarifario compuesto por 2 plazas de peaje troncales (Chacao y Quemchi) y 2 plazas de peaje laterales que cobrarán el mismo peaje troncal Chacao a los vehículos que crucen el puente Chacao y que vengán desde el sector Chacao o se dirijan hacia el sector Chacao. Estas se deberán emplazar en las siguientes ubicaciones aproximadas:

Plaza de Peaje	Sector	Dm
Troncal Chacao	A	1.088.000 – 1.088.800
Troncal Quemchi	C	1.156.200 – 1.161.000

Plaza de Peaje	Sector	Acceso	Sentido de Cobro	Dm
Lateral Villa Chacao	A	Ramal Poniente Enlace Mirador Chacao	Movimientos que egresan de la Ruta 5 desde el norte y acceden al eje secundario en dirección al oriente.	1.087.440
Lateral Puente Chacao	A	Ramal Oriente Enlace Mirador Chacao	Movimientos que egresan del eje secundario desde el oriente y acceden a la Ruta 5 en dirección hacia el norte.	1.087.440



6.2.1 SISTEMA TARIFARIO

Por otra parte, la Tarifa Base Máxima (T_0) en pesos chilenos que la Sociedad Concesionaria utilizará para el cálculo de la tarifa a cobrar a cada Tipo de Vehículo que pase por los Puntos de Cobro de las Plazas de Peaje ubicados en los Sectores A y C, será la que se establece en la siguiente tabla:

Tarifas Base Máxima

Sector	Plaza de Peaje	T_0 (\$)
A	Troncal Chacao	8.650
	Lateral Villa Chacao	
	Lateral Puente Chacao	
C	Troncal Quemchi	2.500

Para efectos del cobro de tarifas se deberán considerar los Factores de Tarifas por Tipo de Vehículo que se indican en la siguiente tabla:

Factores de Tarifas por Tipo de Vehículo

Tipo	Clase de Vehículo	Factor (F)	
		Temporada Normal	Temporada Alta ⁽¹⁾
1	Motos, cuatrimotos y motonetas	0,30	0,40
2	Autos y camionetas	1,00	1,35
3	Autos con remolque y camionetas con remolque	1,20	1,62
4	Buses de dos ejes y casas rodantes	1,80	1,80

Tipo	Clase de Vehículo	Factor (F)	
		Temporada Normal	Temporada Alta ⁽¹⁾
5	Camiones de dos ejes, maquinaria agrícola y maquinaria de construcción de dos ejes	3,00	3,00
6	Buses de más de dos ejes	3,20	3,20
7	Camiones de más de dos ejes, maquinaria agrícola de más de dos ejes, maquinaria de construcción de más de dos ejes y vehículos con sobredimensión	4,00	4,00

Nota (1): Los factores (F) de la Temporada Alta solo aplicarán para las tarifas a cobrar en las Plazas de Peaje Troncal Chacao, Lateral Villa Chacao y Lateral Puente Chacao y, por consiguiente, para la Plaza de Peaje Troncal Quemchi, se aplicarán los factores (F) de la Temporada Normal durante todo el año.

El Concesionario podrá iniciar el cobro de tarifas en la Plaza de Peaje Troncal Chacao y Plazas de Peajes Laterales Villa Chacao y Puente Chacao una vez que haya obtenido la autorización de la Puesta en Servicio Provisoria Parcial de las Obras del Sector A.

6.2.2 SUBSIDIO A LA CONSTRUCCIÓN

El MOP pagará a la Sociedad Concesionaria, por concepto de subsidio a la construcción, los montos definidos en la tabla siguiente, con el objeto de aportar al financiamiento de las obras respectivas.

Cuotas de Subsidio a la Construcción

N° Cuota	Valor Cuota (UF)	Fecha de Pago
1	450.000	Dentro del plazo de 90 (noventa) días desde que se cumpla la condición de aprobación del 30% de avance de las obras de todos los Sectores por parte del Inspector Fiscal.
2	450.000	A más tardar el último día hábil del mes de abril del año siguiente al pago de la cuota N°1.
3	450.000	A más tardar el último día hábil del mes de abril del año siguiente al pago de la cuota N°2.
4	450.000	A más tardar el último día hábil del mes de abril del año siguiente al pago de la cuota N°3.
4	450.000	A más tardar el último día hábil del mes de abril del año siguiente al pago de la cuota N°3.
5	450.000	A más tardar el último día hábil del mes de abril del año siguiente al pago de la cuota N°4.
6	450.000	A más tardar el último día hábil del mes de abril del año siguiente al pago de la cuota N°5.
7	450.000	A más tardar el último día hábil del mes de abril del año siguiente al pago de la cuota N°6.
8	450.000	A más tardar el último día hábil del mes de abril del año siguiente al pago de la cuota N°7.

7. DELIBERACIÓN DEL CONSEJO DE CONCESIONES

1. El proyecto contempla un modelo económico basado en la recaudación de peajes al usuario (lateral y troncal), un subsidio a la construcción por parte del estado por un total de UF 3.600.000 y plazo variable por ingresos totales de concesión. El Ministerio de Obras Públicas ha

considerado licitar esta concesión de iniciativa privada, dado los objetivos públicos de incrementar sustancialmente los niveles de seguridad y conectividad local, compatibilizar los flujos tanto locales con el tráfico que regional que se verá incrementado por la futura operación del “Puente Chacao”. En función de estos objetivos, el proyecto es consistente con requerimientos territoriales de seguridad y no segrega a la isla dada la cantidad de obras tanto de conectividad para vehículos como peatonales y para animales.

2. **El proyecto es rentable socialmente.** La evaluación social del proyecto entrega una TIR social de 6,23% que supera el mínimo exigido por el Ministerio de Desarrollo Social y Familia (MDSF), como consta en los antecedentes oficiales remitidos por dicho ministerio al Ministerio de Hacienda. Sin embargo, dado el compromiso del MOP de ejecutar un proceso de Consulta Indígena en el marco del Convenio N°169 de la OIT, se deberá cautelar que potenciales nuevas mitigaciones o compensaciones no alteren significativamente la actual estructura de costos, contando con un máximo de 2,81% de incremento de inversión neta de acuerdo a lo señalado por el MDSF, para que el proyecto siga siendo rentablemente sociable.
3. **El proyecto completo deberá ser sometido al Sistema de Impacto Ambiental.** La Sociedad Concesionaria deberá elaborar, a su entero cargo, costo y responsabilidad, un Estudio de Impacto Ambiental para el Proyecto, denominado “EIA del Proyecto”. En la elaboración de dicho EIA el Concesionario deberá considerar lo establecido en la letra g) del artículo 2 del D.S. 40/2012 del MMA que aprueba el Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental relativo a la modificación del proyecto o actividad, en cuanto las obras del Sector A, implican cambios de consideración respecto de la obra pública fiscal calificada favorablemente mediante la Resolución de Calificación Ambiental N°1633/2002 dictada por la Comisión Regional del Medio Ambiente (COREMA), cuyo titular es el Ministerio de Obras Públicas, referida al proyecto de la DV “Puente Chacao”. Al respecto, la Sociedad Concesionaria, quién actuará como único titular ante la Autoridad Ambiental, deberá someter el EIA del Proyecto a evaluación ambiental ante el Servicio de Evaluación Ambiental respectivo de conformidad a la normativa ambiental vigente, siendo de su entera responsabilidad, cargo y costo la obtención de la respectiva RCA; así como la implementación de las medidas de mitigación, compensación o reparación ambiental que emanen de la respectiva RCA.
4. **Conectividad con las principales obras en construcción de la Dirección de la Vialidad. “Puente Chacao” y “Baipás Castro”.** Se destaca la integración con las dos principales obras en construcción en la isla de Chiloé, la primera es el puente sobre el Canal de Chacao que permitirá disminuir los tiempos de traslado del continente a la isla y viceversa a 3 minutos; por otra parte las obras en Castro cuyo baipás permitirá evitar la saturación de tráfico dentro de dicha comuna mediante una calzada bidireccional que bordeará la comuna, junto a lo anterior el proyecto de concesión permitirá disminuir los actuales tiempos de viaje entre el continente a la comuna de Chonchi a menos de 90 minutos totales de viaje (actualmente entre 3 a 3,5 hrs).

En vista de los antecedentes anteriores, se recomienda continuar con la implementación de este proyecto, aprobando la modalidad descrita en los antecedentes.

Sin tener otro tema que tratar, se pone fin a la sesión siendo las 18:30 horas.

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