

Acta Ordinaria Sesión Mayo de 2021

Consejo de Concesiones

A las 09:00 horas del día 27 de mayo 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 Mauricio Márquez G., jefe de la Unidad de Hospitales de la Dirección General de Concesiones, don José Tomás Muñoz V., jefe de la Unidad de Iniciativas Privadas y Proyectos Especiales de la Dirección General de Concesiones, don Gabriel Baquedano S., asesor de Ministro 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 revisaron los siguientes temas:

1. Iniciativa Privada N° 480, Teleférico de Puerto Montt; y
2. Red de Hospitales O'Higgins: Hospital de Rengo y Hospital de Pichilemu.

(I) **Presentación y análisis de las Iniciativas Privadas N°480 “Teleférico de Puerto Montt”.**

i. Antecedentes Generales.

Fecha de Presentación	: 04 de febrero de 2020.
Postulante	: Sociedad Concesionaria Teleférico Puerto Montt SpA; Representante legal: Álvaro Henríquez Aguirre.
Inversión Estimada	: UF 1.256.417 (USD \$50 millones).
Área de Influencia	: Sectores aledaños a las estaciones y son (1) Acceso a Alerce, estación La Paloma; (2) Cruce Pdte. Ibáñez con O'Higgins; (3) Intendencia y hospital vieja; (4) Plaza de Armas y Mall Paseo Costanera.
Plazo de Concesión	: 35 años.
Rentabilidad Social	: 10,2%
Rentabilidad Privada	: 8,0%
Tarifa	: Consiste en el cobro por pasajero transportado, con pago diferenciado según extensión del viaje y día laboral o festivo. Lunes a sábado: \$250 - \$450 (se detalla más adelante). Días festivos: \$150 - \$300(se detalle más adelante).

Ingresos Mínimos : Sí considera el 70% de los ingresos totales proyectados.
Garantizados
Subsidios : Un 35% del valor de la inversión (UF 440.000).

ii. Descripción del Proyecto.

La Iniciativa Privada corresponde a la habilitación, reparación, conservación y explotación de un teleférico como nuevo medio de transporte público que permitiría trasladar pasajeros entre el centro de Puerto Montt y la estación de ferrocarriles La Paloma.

El Teleférico que se presenta tendría una extensión de 2,7 kilómetros y constaría de 4 estaciones (estaciones La Paloma, Presidente Ibáñez, Intendencia y Muelle), las que permitirían remontar las pronunciadas pendientes existentes en la zona de proyecto.

Tramos:

- Tramo I, que uniría las estaciones La Paloma y Pdte. Ibáñez, tendría una extensión de 1,46 km (9 pilares y 1 punto de viraje);
- Tramo II, que uniría las estaciones Pdte. Ibáñez e Intendencia, tendría una extensión de 0,76 km (5 pilares); y,
- Tramo III, que uniría las estaciones Intendencia y Muelle, tendría una extensión de 0,48 (2 pilares y 1 punto de viraje).

Preliminarmente se considera una frecuencia de 1 cabina cada 40 segundos.

Durante el primer año de operación, se requerirían 33 cabinas con capacidad para 8 pasajeros cada una, aumentando en los años 8 y 16 respectivamente (en 10 y 22 unidades). Con una velocidad 18 km/hr y un tiempo de viaje de todo el trayecto de 9 minutos aproximadamente (4,5 minutos Tramo I, 2,5 minutos Tramo II y 2 minutos Tramo III). El Proyecto y las estimaciones consideran una capacidad de 820 pax/hr.



iii. Justificación del Proyecto.

El proyecto constituiría un nuevo modo de transporte, ambientalmente sustentable, de casi nulas emisiones, que facilitaría la conectividad y mejorará los niveles de servicios existentes en los viajes de acceso al centro de Puerto Montt. Consecuencia de lo anterior, se descongestionaría la ciudad y permitiría la interconexión de las distintas terrazas de Puerto Montt.

iv. Beneficios.

El Postulante sostiene que el Proyecto significaría los siguientes beneficios:

- Mejoramiento significativo en la conectividad entre habitantes Puerto Montt (centro norte) y Alerce;
- Reducción en tiempos de viajes, emisiones y congestión vehicular;
- Mejoramiento en la calidad de vida; y,
- Reducción de accidentes.

v. Demanda Estimada.

Demanda año 1:

Tramo	Demanda
Estaciones La Paloma – Muelle	1.459.908
Estaciones La Paloma – Intendencia	335.787

Estaciones La Paloma – Pdte. Ibáñez	347.834
Estaciones Pdte. Ibáñez – Muelle	576.414
Estaciones Pdte. Ibáñez –Intendencia	114.433
Estaciones Intendencia – Muelle	327.212
Estaciones Muelle – La Paloma	1.686.420
Estaciones Muelle – Pdte. Ibáñez	502.282
Estaciones Muelle – Intendencia	262.501
Estaciones Intendencia – La Paloma	431.077
Estaciones Intendencia – Pdte. Ibáñez	106.123
Estaciones Pdte. Ibáñez – La Paloma	344.714
Total	6.494.704

Demanda año 10:

Tramo	Demanda
Estaciones La Paloma – Muelle	2.378.037
Estaciones La Paloma – Intendencia	546.962
Estaciones La Paloma – Pdte. Ibáñez	566.584
Estaciones Pdte. Ibáñez – Muelle	938.917
Estaciones Pdte. Ibáñez –Intendencia	186.399
Estaciones Intendencia – Muelle	532.994
Estaciones Muelle – La Paloma	2.747.001
Estaciones Muelle – Pdte. Ibáñez	818.164
Estaciones Muelle – Intendencia	427.587
Estaciones Intendencia – La Paloma	702.179
Estaciones Intendencia – Pdte. Ibáñez	172.863
Estaciones Pdte. Ibáñez – La Paloma	561.502
Total	10.579.189

Demanda año 20:

Tramo	Demanda
Estaciones La Paloma – Muelle	3.873.571
Estaciones La Paloma – Intendencia	890.943
Estaciones La Paloma – Pdte. Ibáñez	922.906
Estaciones Pdte. Ibáñez – Muelle	1.529.397
Estaciones Pdte. Ibáñez –Intendencia	303.624
Estaciones Intendencia – Muelle	868.191
Estaciones Muelle – La Paloma	4.474.575
Estaciones Muelle – Pdte. Ibáñez	1.332.703
Estaciones Muelle – Intendencia	696.494

Estaciones Intendencia – La Paloma	1.143.776
Estaciones Intendencia – Pdte. Ibáñez	281.576
Estaciones Pdte. Ibáñez – La Paloma	914.628
Total	17.232.384

vi. **Tarifas**

Tarifas de lunes a sábado:

Tramo	Tarifa
Estaciones La Paloma – Muelle	450
Estaciones La Paloma – Intendencia	300
Estaciones La Paloma – Pdte. Ibáñez	250
Estaciones Pdte. Ibáñez – Muelle	300
Estaciones Pdte. Ibáñez –Intendencia	250
Estaciones Intendencia – Muelle	250
Estaciones Muelle – La Paloma	450
Estaciones Muelle – Pdte. Ibáñez	300
Estaciones Muelle – Intendencia	250
Estaciones Intendencia – La Paloma	300
Estaciones Intendencia – Pdte. Ibáñez	250
Estaciones Pdte. Ibáñez – La Paloma	250

Tarifa días festivos:

Tramo	Tarifa
Estaciones La Paloma – Muelle	300
Estaciones La Paloma – Intendencia	200
Estaciones La Paloma – Pdte. Ibáñez	150
Estaciones Pdte. Ibáñez – Muelle	200
Estaciones Pdte. Ibáñez –Intendencia	150
Estaciones Intendencia – Muelle	150
Estaciones Muelle – La Paloma	300
Estaciones Muelle – Pdte. Ibáñez	200
Estaciones Muelle – Intendencia	150
Estaciones Intendencia – La Paloma	300
Estaciones Intendencia – Pdte. Ibáñez	150
Estaciones Pdte. Ibáñez – La Paloma	150

vii. Inversión Presupuestada – Identificación de Partidas.

Ítem	Unid.	Precio Unitario	Cantidad	Total
Obras Civiles		G1		526.095
Equipamiento Estaciones, viraje		G1		395.009
Habilitación Pilares		G1		16.085
Monocable cabinas y accesorios		G1		103.940
Expropiaciones		G1		62.040
Estudios, medidas ambientales y otros		G1		153.257

- Monto total requerido: UF 1.256.417
- Calendario de inversiones:

Año 1: UF 107.280 (6,3%) (Expropiaciones);

Año 2: UF 45.977 (2,7%);

Año 3: UF 5551.580 (45,4%)

Año 4: UF 441.264 (36,3%)

Año 5: UF 110.316 (9%)

- Monto de inversión por ítem:

Inv. Est. La Paloma con expropiaciones: UF 483.160 (incluye cocheras y plataforma para Buses/Vehículos)

Inv. Est. Pdte Ibañez con expropiaciones: UF 129.530

Inv. Est. Intendencia con expropiaciones: UF 127.325

Inv. Est. Muelle con expropiaciones: UF 117.400

Inv. Puntos de viraje (2) (no requieren expropiaciones): UF 47.290 (unidad)

Inv. Pilares (16) sin expropiaciones: UF 815 (unidad)

Inv. Monocable: UF 37.940 (5.420 m)

Inv. Cabinas y accesorios: UF 42.000

- Subsidio requerido: un 35% del valor de la inversión (UF 440. distribuido en los 5 años que componen el calendario de inversión. Representa un 6% de los ingresos.
- Pagos al Estado: UF 20.000 al año en etapa de Construcción, y durante etapa de Explotación, UF 7.000 al año.
- Ingresos Mínimos Garantizados: 70% de los ingresos totales proyectados:

Año	IMG 70% de ingresos proyecto	Año	IMG 70% de ingresos proyecto
		2043	UF 119.197
2028	UF 57.336	2044	UF 125.157
2029	UF 60.203	2045	UF 131.415
2030	UF 63.213	2046	UF 137.986
2031	UF 66.373	2047	UF 144.885
2032	UF 69.692	2048	UF 152.129
2033	UF 73.177	2049	UF 159.736
2034	UF 76.836	2050	UF 167.723
2035	UF 80.677	2051	UF 176.109
2036	UF 84.711	2052	UF 184.914
2037	UF 88.947	2053	UF 194.160
2038	UF 93.394	2054	UF 203.868
2039	UF 98.064	2055	UF 214.061
2040	UF 102.967	2056	UF 224.764
2041	UF 108.115	2057	UF 236.002
2042	UF 113.521	2058	UF 247.803

viii. **Evaluación del Proyecto.**

• **Evaluación Privada:**

Inversión (UF)	1.256.417
Inversión Adicional (UF)	80.000
Plazo Concesión	35 años
TIR (%)	8%
VAN (7%)	86.554
VAN (10%)	-119.548
VAN (12%)	-182.801

Situación	Descripción	TIR (%)	VAN (7%)	VAN (12%)
<i>I</i>	<i>Aumento en la inversión en un 25%</i>	<i>6,6</i>	<i>-41.920</i>	<i>-292.477</i>
<i>II</i>	<i>Disminución de la Demanda en un 25%</i>	<i>5,2</i>	<i>-169.804</i>	<i>-359.564</i>
<i>III</i>	<i>Aumento en costos de explotación en un 30%</i>	<i>6,9</i>	<i>-11.546</i>	<i>-286.797</i>
<i>IV</i>	<i>I y II ocurren simultáneamente</i>	<i>4,0</i>	<i>-334.036</i>	<i>-502.273</i>
<i>V</i>	<i>II y III ocurren simultáneamente</i>	<i>3,8</i>	<i>-294.767</i>	<i>-421.378</i>
<i>VI</i>	<i>I y III ocurren simultáneamente</i>	<i>5,7</i>	<i>-162.279</i>	<i>-425.990</i>
<i>VII</i>	<i>I, II y III ocurren simultáneamente</i>	<i>2,7</i>	<i>-464.151</i>	<i>-565.145</i>

- **Evaluación Social:**

Inversión (UF)	1.055.390
Inversión Adicional (UF)	67.200
TIR (%)	10,2%
VAN (6%)	641.554
VAN (10%)	14.248

Situación	Descripción	TIR (%)	VAN (7%)	VAN (10%)
I	Aumento en la inversión en un 25%	6,9	159.077	-327.958
II	Disminución de la Demanda en un 25%	6,5	68.072	-291.270
IV	I y II ocurren simultáneamente	5,1	-136.870	-472.477

- Descripción de la metodología utilizada:
- El método de evaluación utilizada se basa en la cuantificación de ahorros de recursos, comparada la Situación con Proyecto versus Situación sin Proyecto.
- Beneficios Sociales considerado:
 - (i) Costos de tiempo de viaje de los usuarios;
 - (ii) Beneficios por disminución de emisiones CO₂.
 - (iii) Beneficios por disminución en consumo de combustibles.
- Beneficios Sociales no considerados:
 - (i) Beneficios por accidentes.

ix. Opiniones Consultadas.

Se envió consulta a los siguientes organismos posiblemente interesados:

	Organismo Público Competente	Fecha de envío de la consulta	Fecha de respuesta
1	Sr. Intendente de la región de los Lagos	13-05-2020	24-09-2020
2	Sr. SEREMI Obras Públicas de la región de los Lagos	17-04-2020	28-08-2020
3	Sr. Subsecretarios de Transporte	17-04-2020	10-07-2020
4	Sr. Alcalde Municipalidad de Puerto Montt	17-04-2020	12-06-2020
5	Sr. Director de Planeamiento	17-04-2020	29-05-2020
6	Sr. SEREMI de Transporte y Telecomunicaciones de la región de los Lagos	13-05-2020	24-08-2020

- **Sr. Intendente de la región de los Lagos**

“[...] si bien es cierto que contribuirá a que se reduzcan los tiempos de viaje que existen actualmente hacia y desde el centro de la Comuna de Puerto Montt, y no hay duda que sería un gran aporte y mejora en la calidad de vida de las personas que transitan en la Capital Regional, es necesario actualizar el estudio de demanda.

Sin perjuicio de lo anterior, es el deseo de este Intendente avanzar y mejorar el desplazamiento de los ciudadanos dentro de la Comuna, teniendo en cuenta la alta movilidad que se observa a diario, lo que se traduce en una necesidad imperiosa para ellos de contar con medios de transporte adecuados a la geografía y clima de la ciudad.”

- **Sr. SEREMI Obras Públicas de la región de los Lagos**

Indica en su respuesta que conforme a lo planteado en el proyecto “se reducirán los tiempos de viaje que existen actualmente hacia/desde el centro de Puerto Montt, debido a las dificultades geográficas que presenta la zona y a los colapsos viales que se producen en las calles de la ciudad, sobre todo en hora punta.

De acuerdo a toda la información disponible de iniciativas que avanzan en diferentes etapas para mejorar la movilidad inter terrazas, creo necesario completar el estudio mencionado con las observaciones emanadas a la fecha y el cumplimiento de los requisitos de postulación para que esta iniciativa pueda seguir avanzando en sus etapas de postulación como una obra concesionada.

Considero necesario seguir avanzando en los desafíos de mejoramiento de desplazamiento dentro de Puerto Montt, considerando el constante crecimiento de la comuna y la alta movilidad urbana que se observa diariamente. Nuestra población necesita medios de transporte adecuados al clima y geografía de la ciudad, evaluando componentes, como tiempos de desplazamiento, visión turística, expansión urbana, alternativas de movilidad, accesibilidad universal y otras variables que resuevan y den control al ciudadano en su diario transitar.”

- **Sr. Subsecretarios de Transporte**

*“Durante el año 2015, la Subsecretaría de Transportes, a través del Programa de Vialidad y Transporte Urbano (SECTRA), finalizó el estudio denominado “**Análisis, Evaluación y Diseño de Soluciones de Conectividad Interterrazas, Puerto Montt**”, con el propósito de potenciar la caminata y reducir el impacto que producen las diferencias de alturas resultantes de la conformación geomorfológica de la ciudad, dotando de infraestructura de conectividad peatonal principalmente al sector central y casco histórico de la comuna, facilitando los desplazamientos por medio de ramplas, ascensores y funiculares.*

Actualmente, el SERVITU de la Región de Los Lagos, gracias a un convenio de transferencia de recursos desde la Subsecretaría de Transportes, está desarrollando el diseño de ingeniería de un funicular, que permitirá conectar la Av. Presidente Ibáñez con la intersección de calle O’Higgins con Padre Harter, y de un ascensor, que permitirá conectar la Intendencia Regional con el Borde Costero, conformando lo que se ha denominado la primera etapa de la conectividad interterrazas. Ambos proyectos se emplazan en parte importante del trazado donde se proyecta la iniciativa privada informada y ya cuentan con financiamiento par aejecutar sus obras, gracias a un convenio de programación suscrito por el GORE, MTT, MINVU y MOP durante el año 2019.

Del mismo modo, el diseño de la segunda etapa de la conectividad interterrazas, que incorpora, entre otros, el mejoramiento del espacio público del eje O'Higgins entre el funicular y ascensor de la etapa I, también cuenta con financiamiento para ser diseñado, gracias al convenio de programación indicado anteriormente. Lo anterior resulta relevante puesto que interviene parte importante del trazado de la iniciativa privada informada.

*Por otro lado, el nuevo plan maestro de transportes de Puerto Montt (SECTRA, 2018), contiene un conjunto de iniciativas orientadas a mejorar el Sistema de Transporte Público entre el centro y el sector Alerce de Puerto Montt, entre las que destacan: pistas sólo bus en el sector céntrico, un corredor de transporte público en el camino a Alerce y pistas sólo bus en Alerce, además de su integración física con los proyectos interterrazas de Puerto Montt. Todas ellas serán analizadas, en detalle, en el estudio de prefactibilidad denominado **“Mejoramiento del Sistema de Transporte Público Centro – Alerce, Puerto Montt”** que será licitado por SECTRA durante el mes de julio del presente año.*

*Finalmente, durante el año 2012, SECTRA finalizó el estudio denominado **“Análisis de Iniciativas de Transporte Masivo en Zonas Urbanas en el País”**, con el objetivo de definir y analizar, a nivel preliminar, un conjunto de proyectos de transporte masivo, tales como trenes de cercanía, tranvías y tecnologías de transporte masivo, tales como trenes de cercanía, tranvías y tecnologías de transporte por cable (teleféricos, funiculares y otros) en todo el país, junto con evaluar su factibilidad técnica y posibilidades de desarrollo futuro. En este contexto, para la ciudad de Puerto Montt se estudió la iniciativa denominada “Teleférico Puerto Montt”, que permitiría conectar a los usuarios de plataforma de zonas en el entorno de la Avenida Presidente Ibáñez (tercera terraza) con el centro y borde costero de la ciudad, utilizando para ello el mismo trazado (calle O'Higgins) propuesto en esta iniciativa. Cabe destacar que no se realizó un análisis financiero de esta iniciativa ya que el VAN social obtenido fue negativo (UF -602.758).*

En base a lo anteriormente expuesto, no se ve aconsejable seguir adelante con esta iniciativa privada, dado que actualmente existen otras iniciativas de inversión pública con financiamiento ya comprometido que persiguen el mismo objetivo que justifica la iniciativa privada informada, como es facilitar la conectividad y mejorar los niveles de servicio existentes en los viajes de acceso al centro de Puerto Montt, permitiendo la interconexión de las distintas terrazas de la ciudad.”

- **Sr. Alcalde Municipalidad de Puerto Montt**

En este sentido, cabe mencionar que el Sr. Alcalde de la Ilustre Municipalidad de Puerto Montt, en su respuesta hizo presente su gran interés en la evolución del proyecto, el cual se enmarcaría en las diversas estrategias de modernización y desarrollo urbano. Por lo que el proyecto se complementarían con otros que se desarrollan en la actualidad.

Por su parte el Director de Planeamiento sostiene, que *“se deberá ratificar cabalmente el cumplimiento de lo establecido en el Art. 5, letra K, del Reglamento de Concesiones de Obras Públicas, esto es, la consideración del “Riesgo asociado a la iniciativa, entendiéndolo éste como la complementariedad o competitividad de la iniciativa con los proyectos actualmente en estudio o ejecución, tanto por el MOP como por otros organismos públicas.”, para considerarse de interés público.”*

- **Sr. Director de Planeamiento, Ministerio de Obras Públicas**

En su respuesta el **Sr. Director de Planeamiento** indica que “[e]n lo principal, se deberá ratificar cabalmente el cumplimiento de lo establecido en el Art. 5 letra k, del Reglamento de Concesiones de Obras Públicas, esto es, la consideración del ‘Riesgo asociado a la iniciativa, entendiendo éste como la complementariedad o competitividad de la iniciativa con los proyectos actualmente en estudio o ejecución, tanto por el MOP como por otros organismos públicos.’, para considerarse de interés público.”

En este sentido, en minuta de observaciones Iniciativa Privada N°480 Teleférico de Puerto Montt, adjunta al Oficio de respuesta del sr. Director de Planeamiento indica que: “[p]arte importante de las soluciones del proyecto observado ya están abordadas en un Plan Ciudad, suscrito en Convenio de Programación en septiembre de 2019, denominado ‘Plan Ciudades más Humanas’ (Aprobado por Decreto de Hacienda N° 494 del año 2019) y sus soluciones complementarias a través de estudios desarrollados o por licitar en 2020, por SECTRA Austral.”

“Cartera de 5 proyectos priorizados), que se incluyeron en el Convenio de Programación GORE - MTT – MINVU y MOP, en septiembre 2019, entre otros, con el fin de avanzar en la movilidad interterrazas, de acuerdo con los ejes estratégicos establecidos en el Plan STU para Puerto Montt y en que se priorizó el transporte público, movilidad integrada e infraestructura vial.”

PROYECTO	DESCRIPCION PROYECTO	PUNTUACION	PRIORIDAD
P8	Instalar ascensor entre terraza 1 y 2 en sector calle Quillota	562,4	1
P10	Instalar ascensor entre terraza 2 y 3 en sector O`Higgins - Padre Harter	558,2	2
P15	Instalar Funicular entre terraza 2 y 3 en sector Guillermo Gallardo	539,9	3
P3	Ejecutar rampa de conexión entre terraza 2 y 3, en el tramo Ejercito - Carmela	451,6	4
P4	Ejecutar rampa de conexión entre terraza 2 y 3, en el tramo Mac Iver - Santa Teresa	409,0	5

El Formulario de Presentación también omite la clara condición de complementariedad del proyecto (a iniciar el 2020), denominado en Plan STU SECTRA 2018, Situación Base, (SB 4) Análisis Accesibilidad al Transporte Público, Alerce, que asume el crecimiento de los viajes entre Alerce y Puerto Montt, parte del trazado de la IP.

Justificar tasas de crecimientos y eventual integración al sistema de transporte público.

- **Sr. SEREMI de Transporte y Telecomunicaciones de la región de los Lagos**

*“Con el fin de sortear las dificultades geográficas de conectividad de la ciudad de Puerto Montt, la Subsecretaría de Transportes, a través del Programa de Vialidad y Transporte Urbano (SECTRA), finalizó el estudio denominado **“Análisis, Evaluación y Diseño de Soluciones de Conectividad Interterrazas, Puerto Montt”**.”*

En dicho estudio se evaluaron variadas alternativas en donde se definió un área de influencia con trazados concretos, se estimaron costos y beneficios con el fin de determinar la mejor opción de inversión para el correcto uso de los recursos públicos.

*En base a lo anterior, la alternativa seleccionada derivó en el proyecto **Conectividad interterrazas, Puerto Montt**, cuyo diseño se encuentra en etapa final en su fase I y cuenta con financiamiento programado para el primer semestre del 2021 para su construcción por medio del convenio de programación de “ciudades más humanas” formado por MTT, MINVU, MOP y GORE Los Lagos.”*

En particular respecto de la Iniciativa Privada N° 480, el SEREMI en su respuesta señala que:

“En el proyecto presentado para ser sometido a interés público. Se estima una demanda de 13,500 pasajeros diarios, lo cual creemos es erróneo dado que se incorpora demanda proveniente desde el sector de Alerce el cual cuenta con variados servicios de buses urbanos y taxis colectivos. La flota total de buses alcanza las 140 máquinas en dos empresas, las cuales tienen un cobro de \$450 al centro de la ciudad sin la necesidad de trasbordo. La tasa de ocupación promedio de estos buses corresponde a 18 personas con un total de 7 vueltas por bus/día, lo que nos lleva a un total de 17.640 viajes en transporte público mayor.

Por lo anteriormente descrito nos parece que la demanda proyectada por la propuesta de teleférico que alcanza los 13.500 viajes día, correspondiente a 77% del total de viajes que hoy se realizan en transporte público mayor, es en esencia excesiva.

Dado lo anterior, se estima que como mucho el proyecto puede alcanzar los 5 mil viajes diarios lo que equivale a una disminución del ingreso por demanda de un 63%. El subsidio hoy solicitado por parte del proponente alcanza al 35% en la etapa de inversión, y dada la baja en la demanda estimada se considera que el subsidio será considerablemente mayor, sobre todo en la etapa de operación. Lo anterior dado que se considera para su operación un mínimo garantizado respecto a la demanda de un 70% del valor estimado, lo cual afectará notoriamente la estructura de costos y el monto a asegurar por parte del Ministerio de Obras Públicas, lo que va en directo desmedro del gasto público, al tener que subsidiar a un modo de baja demanda para poder hacerlo subsistir.

Por otro lado, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se encuentra en una etapa avanzada del proceso de regulación del transporte público mayor de la ciudad de Puerto Montt, lo que incluye mejoramiento de flota, reforzamiento de recorridos, al igual que la incorporación de vías exclusivas para transporte público. Durante los dos últimos años, han entrado en funcionamiento de transporte regulado las ciudades de Castro, Quellón y Osorno, esta última en proceso de firma de contrato para comenzar en enero del 2021. Finalmente, se espera tener implementado el sistema regulado para la capital regional de Los Lagos para diciembre del 2021 o enero del 2022.

Este nuevo escenario, junto a la incorporación de la nueva plataforma en base a control de flota por medio de GPS, reforzará de manera considerable el sistema completo de transporte público mayor de la ciudad de Puerto Montt, lo que afectará aún más la demanda del proyecto en cuestión.

Por otro lado, a unos 400 metros al norte de la estación La Paloma, se encuentra en plena construcción un Outlet tipo mall con más de 152 mil metros cuadrados con más de 1.800 estacionamientos, el cual contará con variados servicios, entre los cuales podemos mencionar tiendas comerciales, bancos, supermercados, cines, entre otros, lo que afecta los viajes definidos por la matriz origen destino del Plan Maestro del Sistema de Transporte Urbano de la ciudad de Puerto Montt, disminuyendo los viajes al centro de la ciudad sobre todo de aquellas zonas localizadas al norte de cuarta terraza. La Etapa I de este centro comercial se encuentra construida y a la espera de la recepción final.

Finalmente, cabe mencionar que la iniciativa de un teleférico en la ciudad de Puerto Montt fue evaluada por parte de SECTRA a nivel preliminar, en el entorno de la Avenida Presidente Ibáñez (Tercera Terraza) con el centro y borde costero de la ciudad, utilizando para ello el mismo trazado (calle O'Higgins) propuesto en esta iniciativa. Cabe destacar que no se realizó un análisis financiero de esta iniciativa ya que el VAN social obtenido fue negativo (UF - 602.758).

En base a lo anteriormente expuesto, no se ve aconsejable seguir adelante con esta iniciativa privada, dado que actualmente existen otras iniciativas de inversión pública con financiamiento ya comprometido que persiguen el mismo objetivo que justifica la iniciativa privada informada, como es facilitar la conectividad y mejorar los niveles de servicio existentes en los viajes de acceso al centro de Puerto Montt, permitiendo la interconexión de las distintas terrazas de la ciudad.”

x. Respuestas del Proponente a las observaciones realizadas por el Consejo de Concesiones.

- (i) En opinión de los miembros del Consejo, sería conveniente analizar alternativas de trazado del teleférico con el objeto de que éste capte zonas de demanda críticas de la ciudad de Puerto Montt, como es el sector de Cardonal;
 - A modo de complementación de la presente Iniciativa, tomando en consideración, entre otros, la sugerencia indicada en esta observación, se presentó posteriormente otra Iniciativa Privada, la cual incluye un teleférico que cubre el sector Cardonal / Mirasol.
 - IP 483 Red de Teleférico y Buses Eléctricos para Puerto Montt. Línea 2 MIRASOL
- (ii) Con el objeto de optimizar los costos del Proyecto, los Consejeros instan al Postulante a evaluar que los pilares de quiebre coincidan con las distintas estaciones contempladas en el Proyecto.
 - Para efectos del diseño de la Iniciativa presentada, en función de la etapa en que se encuentra el Proyecto, se analizaron distintas ubicaciones de las estaciones, siendo el diseño que se presentó el más óptimo resultante.

xi. Deliberación del Consejo.

Los miembros de Consejo comienzan por declarar que el Proyecto es una excelente iniciativa muy apropiada para la ciudad de Puerto Montt, toda vez que, soluciona adecuadamente las dificultades geomorfológicas de ésta.

Respecto de las observaciones al Proyecto llevadas a cabo durante la sesión anterior, los señores consejeros señalan que:

- (i) En opinión de los miembros del Consejo, el Postulante justifica adecuadamente la necesidad de un nuevo proyecto para atender al sector de Cardonal; y,
- (ii) Durante de la etapa de proposición, se habría de contemplar el desarrollo de un estudio para asegurar la optimización de los puntos de quiebre y las estaciones del Proyecto, para efectos de evitar ineficiencias que incrementen sus costos.

En este sentido, es de la opinión del Consejo que el proyecto durante la etapa de proposición se deberá actualizar los estudios de demanda, con especial atención a los demás proyectos indicados por el Sr. Subsecretario de Transporte, el Sr. SEREMI de Transporte y Telecomunicaciones de la región de los Lagos y el Sr. Director de Presupuesto del Ministerio de Obras Públicas.

(II) Red Hospitales O'Higgins: Hospital de Rengo y Hospital de Pichilemu.

i. Segundo Programa de Concesiones de Establecimientos de Salud.

El Plan de Gobierno del Presidente Piñera respecto de la reforma al modelo de atención de Salud, coloca un eje prioritario en una salud digna y oportuna, para lo cual se requiere de la modernización de la infraestructura sanitaria.

El Plan Nacional de Inversiones en Salud 2018-2022 implica terminar la construcción de 25 hospitales hasta marzo de 2022, iniciar la construcción de otros 25 durante este periodo, y dejar 25 más en fase de estudio, diseño o licitación.

El Programa de Concesiones Hospitalarias, contempla una cartera de 19 hospitales de los 25 que iniciarán su construcción en este periodo, siendo la mayoría de ellos correspondiente a proyectos de sustitución:

- 10 procesos licitatorios
- Inversión estimada de unos MMUS\$ 2,200
- Dotación de camas de casi 4.000 unidades
- Regiones: 75% de esta dotación de camas se proyecta en regiones

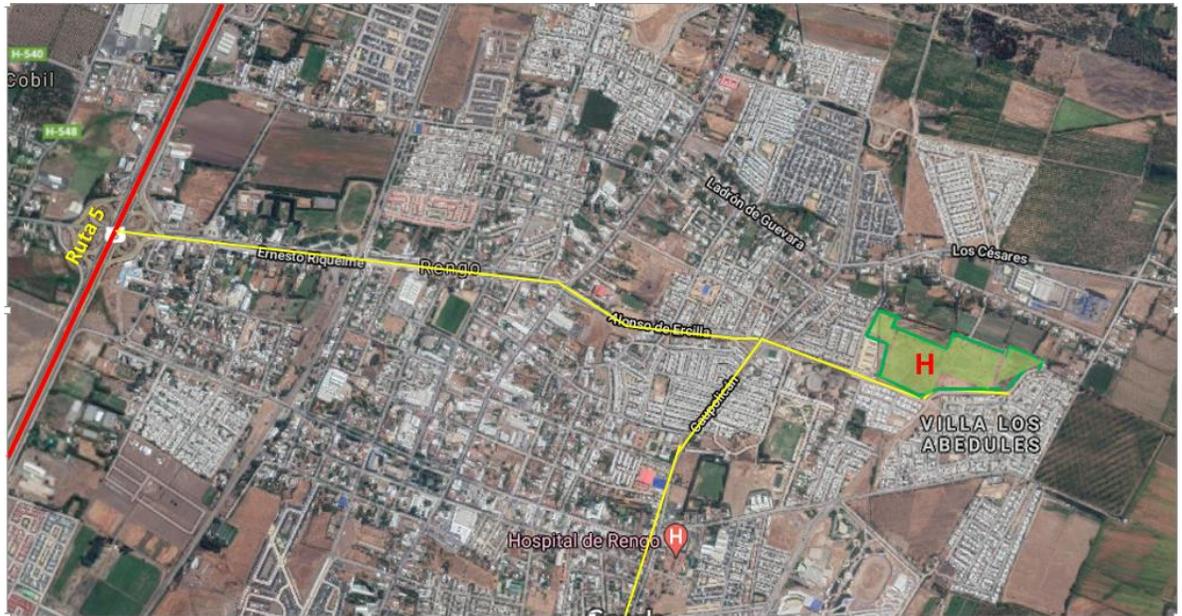
- A la fecha ya se han adjudicado 2 procesos (Red Maule y Buin-Paine (4 hospitales)); uno se han recibido ofertas técnicas (Red Biobío (4 hospitales)); y 3 están en proceso de licitación (Red Los Ríos- Los Lagos (4 hospitales), La Serena y Coquimbo)).

ii. **“Red O’Higgins: Hospital de Rengo y Hospital de Pichilemu” - Descripción General del Proyecto.**

- Reposición de 2 hospitales: 1 de baja (Pichilemu) y 1 de mediana-alta complejidad (Rengo), en la Región de O’Higgins ubicados en las comunas homónimas.
- La población del área de influencia de los 2 establecimientos involucra una población total de 276 mil personas según la proyección INE 2021.
- En estos establecimientos de salud se entregará atenciones de salud de baja a mediana-alta complejidad tanto en el ámbito hospitalario (Atención Cerrada) como el ambulatorio (Consultas médicas, no médicas, procedimientos y atención de urgencia), con el objeto de mejorar la capacidad resolutive de los mismos, satisfaciendo de manera mas integral las necesidades de salud de su área de cobertura, y pudiendo así mejorar el cumplimiento de modo oportuno y con calidad, con los compromisos que el Estado tiene con sus beneficiarios (GES).
- Considera el diseño, construcción y mantenimiento de las nuevas dependencias de estos edificios además de la provisión, reposición, montaje y mantenimiento del equipamiento médico y mobiliario.
- La reposición de los hospitales resulta necesaria, debido al deterioro por la antigüedad de los edificios, y, además, por la ubicación riesgosa en el caso de Pichilemu, por lo cual no resulta pertinente sus respectivas adecuaciones a las necesidades normativas vigentes, así como a los requerimientos de capacidad y de especialización de sus instalaciones.



- **Categorización:** Establecimiento de Salud de mediana-alta complejidad.
- **Población beneficiaria : 206 mil** habitantes, pertenecientes a la unidad geográfica-sanitaria de la micro área de la carretera de la fruta, compuesta por las comunas Rengo, Malloa, Quinta de Tilcoco, San Vicente de Tagua Tagua, Peumo, Pichidegua, y Las Cabras.
- **Principales recintos asistenciales:**
 - 235 camas (actual 109).
 - 47 boxes de consultas médicas y no médicas.
 - Unidad de Emergencia (9 boxes).
 - 7 pabellones.
 - 2 salas de atención parto.
 - Quimioterapia (10 sillones)
 - Diálisis (18 sillones).



Ubicado: Avda. Alonso de Ercilla N° 920:

- 1.0 Km antiguo Hospital
- 3.0 Km a Ruta 5.



Dirección	Avenida Alonso de Ercilla N°920
Superficie Predio	6,7 ha (4,8+1,9)
Zona según PRC	ZH3- Residencial y Equipamiento
Permite Equipamiento Salud	SI
Altura Máxima	9 metros
Coefficiente Constructibilidad	1,8
Coefficiente Ocupación Suelo	0,6



Área	Superficie (m ²) (*)
Areas Nobles	3.566
Hospitalizados	14.673
Atención Abierta	12.563
Unidades de Apoyo Clínico	3.128
Administración	9.517
Sub-total clínico-administrativo	43.447
Estacionamientos	11.969
Recintos Técnicos y otros	10.300
Sub-Total otros	22.269
Total Superficie (m²)	65.716



- **Categorización:** Establecimiento de Salud de mediana-alta complejidad.
- **Población beneficiaria :** 70 mil habitantes, pertenecientes a las comunas del sector costa de la Región de O'Higgins: Pichilemu, Navidad, Litueche, La Estrella, Marchigue, Pichidegua y Paredones
- **Principales recintos asistenciales:**
 - ✓ 27 camas (actual 25).
 - ✓ 33 boxes de consultas médicas y no médicas.
 - ✓ Unidad de Emergencia (5 boxes).

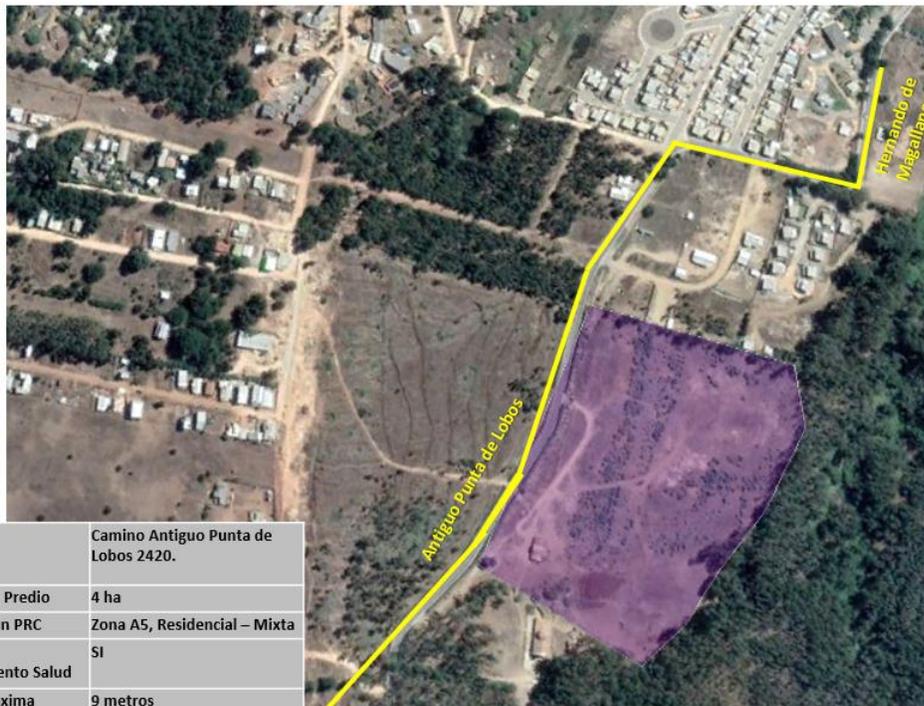


• Ubicado: Camino Antiguo Punta de Lobos 2420. cota 190 m.s.n.m

• Distancias :

- ✓ 3.5 km Municipalidad
- ✓ 1.5 km al mar

● Municipio



Dirección	Camino Antiguo Punta de Lobos 2420.
Superficie Predio	4 ha
Zona según PRC	Zona A5, Residencial – Mixta
Permite Equipamiento Salud	SI
Altura Maxima	9 metros
Coefficiente Constructibilidad	0,4
Coefficiente Ocupacion Suelo	40%

Área	Superficie (m ²) (*)
Areas Nobles	0
Hospitalizados	1.888
Atención Abierta	3.240
Unidades de Apoyo Clínico	879
Administración	2.337
Sub-total clínico-administrativo	8.334
Estacionamientos	1.514
Recintos Técnicos y otros	2.116
Sub-Total otros	3.630

Total superficie (m²) (*)	11.974
---	---------------

(*) cifras en evaluación

iii. Modelo de Negocios: Cartera de Servicios.

- **Mantenimiento y operación de la infraestructura, instalaciones, equipamiento industrial y mobiliario asociado a la infraestructura**

- **Adquisición y Reposición de Mobiliario No Clínico**
- **Administración y Mantenimiento de Mobiliario No Clínico**

- **Adquisición y Reposición de Equipamiento Médico y Mobiliario Clínico**
- **Administración y Mantenimiento de Equipamiento Médico y Mobiliario Clínico**

- **Inversiones Iniciales (MUF)**

Item	Costo (MUF)		
	Rengo	Pichilemu	Total
Construcción	3.470	619	4.089
Equipamiento y Mobiliario (año 0)	776	105	881
Otros	129	31	160
Total	4.375	755	5.130

- **Estructuras de Costos y Gastos**

Servicios de la Concesión: Benchmarking en entidades privadas y públicas, con costeo ajustado a componentes específicos de las Bases Técnicas.



- Plazo : 15 años de operación
- SFC: Subsidio Fijo a la Construcción : 20 cuotas semestrales, que permiten financiar la inversión en infraestructura, equipamiento industrial y otras inversiones menores.
- SFO: Subsidio Fijo a la Operación : 30 cuotas semestrales anticipadas durante la Etapa de Explotación.
- SFMNC: Subsidio Fijo por concepto de Adquisición y Reposición de Mobiliario No Clínico
 - 15 cuotas anuales para el financiamiento de la inversión y reposición del Mobiliario No Clínico para las Etapas de Construcción y de Explotación respectivamente.
- SFEM: Subsidio Fijo por concepto de Adquisición y Reposición de Equipamiento Médico y Mobiliario Clínico
 - 15 cuotas anuales para el financiamiento de la inversión y reposición del Equipamiento Médico y Mobiliario Clínico para las Etapas de Construcción y de Explotación respectivamente.

iv. **Proceso de Licitación.**

- **Precalificación**

- Precalificación única para toda la cartera del Programa.
- Plazos: Abierto todo el programa.
- Requisitos económicos y financieros: Patrimonio contable en el último ejercicio contable anterior a la fecha de la solicitud, un mínimo de MM US\$ 75.-
- Requisitos de Experiencia:
 - o La superficie mínima total exigida es de 80.000 m2 (2003 al 2019).
 - o Inclusión de construcción de un establecimiento de salud de una superficie mayor a 30.000 m2 y de capacidad superior a 200 camas (que es un estándar descendido para la realidad de Chile pero usual en Latinoamérica).

- **Status:**

52 Bases vendidas:

- 16 España; 13 Chilenas; 7 China; 5 Italia; 5 resto de América; 2 Resto de Europa; 2 de Corea; 1 Australia y 1 Japón.

vi. Vistas Anteproyecto Arquitectura.

- Hospital de Rengo

Planta piso 1



- Hospital de Pichilemu





vii. Deliberación del Consejo.

Los miembros del Consejo de Concesiones destacan la importancia de renovar la red de hospitales del país, y particularmente, respecto de reposición de 2 hospitales: 1 de baja (Pichilemu) y 1 de mediana-alta complejidad (Rengo), en la Región de O'Higgins ubicados en las comunas homónimas. Esta red beneficiará a la población del área de influencia de los 2 establecimientos, y que corresponde según lo indicado, a un total de 276 mil personas según la proyección INE 2021.

La reposición de los hospitales resulta necesaria, debido al deterioro por la antigüedad de los edificios, y, además, por la ubicación riesgosa en el caso de Pichilemu, por lo cual no resultan pertinente sus respectivas adecuaciones a las necesidades normativas vigentes, así como a los requerimientos de capacidad y de especialización de sus instalaciones. De esta forma el Proyecto considera el diseño, construcción y mantenimiento de las nuevas dependencias de estos edificios además de la provisión, reposición, montaje y mantenimiento del equipamiento médico y mobiliario.

El Consejo concuerda que el sistema de concesiones de obras públicas del MOP es una alternativa factible y concreta para mejorar la infraestructura hospitalaria de nuestro país, así como un motor de desarrollo e inversión, especialmente en el marco de la situación económica mundial ocasionada por la Pandemia por Covid-19, ya que permite acelerar las obras y diversificar las fuentes de financiamiento en un escenario de alta demanda por recursos públicos.

Sin perjuicio de lo anterior, los miembros del Consejo hacen presente, que en el futuro, cuando se cuente con terrenos de gran tamaño como es el caso de los terrenos que se destinarían a la reposición de ambos hospitales, sería oportuno que en ellos se permita la instalación de otros servicios públicos en beneficio de la comunidad, lo que a su vez lograría aumentar la gravitación del hospital como centro cívico.

Asimismo, los miembros del Consejo consideran que es pertinente señalar que sería oportuno que se lleve a cabo un estudio comparado de los costos asociados a los proyectos de hospitales públicos y clínicas privadas, esto debido a la necesidad de mantener actualizada dicha información.

(III) Acuerdos de la Sesión del Consejo.

1. Presentación y análisis de las Iniciativas Privadas N°480 “Teleférico de Puerto Montt”. El Consejo de Concesiones, por unanimidad de sus integrantes presentes, declara la Iniciativa Privada N°480 “Teleférico de Puerto Montt” de Interés Público.

2. Red de Hospitales O’Higgins: Hospital de Rengo y Hospital de Pichilemu El Consejo de Concesiones, por unanimidad de sus integrantes presentes acuerdan pronunciarse favorablemente respecto de la modalidad del régimen concesional del proyecto Red de Hospitales O’Higgins: Hospital de Rengo y Hospital de Pichilemu.

Sin tener otro tema que tratar, se pone fin a la sesión siendo las 10:30 horas de la mañana.

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