

INFORME TRIMESTRAL

— Dirección General de Concesiones de Obras Públicas —

**ENERO - MARZO
2023**



**Dirección
General de
Concesiones**

Ministerio de
Obras Públicas

Gobierno de Chile

INTRODUCCIÓN	2
1. HECHOS DESTACADOS DEL PERIODO	4
2. PROYECTOS VIGENTES POR ESTADO	7
3. ESTADÍSTICAS DE CONSTRUCCIÓN.....	11
4. ESTADÍSTICAS DE OPERACIÓN.....	14
4.1 Infraestructura Vial.....	15
Autopistas Urbanas	15
Flujos	15
Tránsito Medio Diario (TMD)	17
Rutas Interurbanas	18
Flujos	18
Tránsito Medio Diario (TMD)	20
Accidentes en autopistas	21
4.2. Infraestructura Aeroportuaria	23
Flujo de pasajeros	24
Actividad de carga.....	28
4.3. Establecimientos Penitenciarios	32
4.4. Hospitales	34
5. ACTIVIDADES DE FISCALIZACIÓN Y DE CONTROVERSIAS	36
5.1. Multas	36
5.2. Controversias.....	37
6. SISTEMA INTEGRAL DE INFORMACIÓN Y ATENCIÓN CIUDADANA (SIAC)	38
7. PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y MEDIO AMBIENTE	39
8. CARTERA DE LICITACIONES DE LA DGC.....	42
9. ENTREVISTA A MARIA ELIANA ARNTZ: MIRADA A LA APP EN CHILE	46

INTRODUCCIÓN

La Asociación Público Privada (APP) ha sido una política pública relevante en Chile, que tiene como hito inicial la reforma que estableció la Ley 19.068 de 1991, modificando el DFL MOP N° 591 de 1982, que fijaba normas de carácter general relativas a la ejecución, reparación y mantención de obras públicas fiscales. Dicha modificación permitió llevar adelante el proceso de licitación del primer proyecto concesionado, Túnel El Melón, cuya adjudicación tuvo lugar en abril de 1993. Por ello, se cuenta en el país con una experiencia que ya cumple 30 años de historia en materia de APP.

Poniendo en valor el escenario de partida del sistema de concesiones y sus resultados posteriores, sin lugar a dudas esta política pública ha modernizado el sistema de infraestructura del país y ha constituido un motor fundamental para el desarrollo de Chile, especialmente elevando la calidad de vida y conectando más personas en diferentes territorios, así como también impulsando el auge y la competitividad de un amplio espectro de actividades económicas.

A partir de esta historia, la Dirección General de Concesiones (DGC), como encargada del estudio, licitación y supervisión de la construcción, operación y mantenimiento de los proyectos de infraestructura concesionada, está comprometida con la continuidad de los beneficios que aporta la APP a Chile. Al mismo tiempo, trabaja por incorporar nuevos desafíos en la gestión de sus proyectos, que tienen relación con una agenda de aspectos territoriales, sociales y ambientales, que implica sin duda una evolución en comparación con periodos anteriores.

En este contexto, y consecuentemente con el compromiso de avanzar en la transparencia y responsabilidad de las instituciones públicas, se pone a disposición el Informe Trimestral de la DGC correspondiente al periodo enero-marzo de 2023. Este documento tiene como principal objetivo dar cuenta de la gestión de la institución de manera sistemática, aportando datos relevantes para la proyección y análisis del sistema de concesiones en Chile.

Como marco general, cabe señalar que, al cierre del primer trimestre de 2023, el desarrollo de esta política se traduce en 76 contratos de concesiones vigentes en diferentes etapas: 17 en fase de construcción, 48 en fase de operación y 11 en fase de operación y construcción simultáneamente. De este modo, la inversión comprometida en los contratos vigentes asciende a USD 25.396 millones. Si al conjunto anterior se agrega además la inversión desarrollada en proyectos extintos, el stock total de inversión en el sistema de concesiones, incluyendo la inversión materializada y por ejecutar, se estima en USD 28.081 millones.

Esta publicación entrega antecedentes sobre el avance de proyectos en construcción, la operación de las concesiones viales, tráfico en la red aeroportuaria concesionada, funcionamiento de concesiones de edificación pública, cartera de licitaciones, así como información sobre la gestión de consultas y participación ciudadana, multas, litigios y evaluaciones ambientales¹.

Finalmente, desde este trimestre se inicia la publicación de un ciclo de entrevistas a personas destacadas vinculadas al desempeño del sistema de APP en Chile.

¹ En el caso de edificación pública, el Anexo de este informe en formato Excel añade información de Puerto Terrestre Los Andes, Centro Metropolitano de Vehículos Retirados de Circulación y Estadio Techado Parque O'Higgins.

1. HECHOS DESTACADOS DEL PERIODO

Desde la adjudicación en 1993 de la primera obra concesionada, Túnel el Melón, gracias a la APP se han construido aeropuertos, obras de infraestructura pública y, especialmente, viales. En el caso de estas últimas se ha desarrollado una red de autopistas urbanas e interurbanas, correspondientes a la Ruta 5 y transversales. De manera progresiva en los contratos de obras viales se ha ido implementando la tecnología de telepeaje, primero en la rutas urbanas y más recientemente en las rutas interurbanas más próximas a la Región Metropolitana.

En ese contexto, hay que destacar que durante el primer trimestre de este año, con el fin de abordar las complejidades de pago del sistema e incentivar la regularización de la deuda de los usuarios que han transitado sin tag o tag inhabilitado, se logró aprobar la iniciativa legislativa que busca dar solución a dichas materias. Es así como el pasado 16 de marzo, el Congreso despachó el proyecto de ley que rebaja hasta un 80% las multas de tránsito asociadas al TAG, que podría beneficiar hasta 600.000 automovilistas. Lo anterior permitirá a miles de usuarios, que repacten sus deudas, poder renovar de sus permisos de circulación.

Asimismo, la iniciativa, aprobada en forma unánime en ambas salas, establece la creación de un sitio único para el pago de los telepeajes de las distintas autopistas concesionadas. Esto permitirá que los usuarios puedan acceder de una manera más fácil a los estados de pago y, a la vez, cancelar de manera oportuna.

En lo relativo a los proyectos en proceso de licitación, en este período, específicamente el 6 de enero, se efectuó la Apertura de la Oferta Económica para la Tercera Concesión Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez. La oferta presentada por el Grupo Costanera S.p.A. permitirá materializar un proyecto que involucra una inversión de USD 35 millones aproximadamente y que mejorará los estándares de servicio de la ruta y construir un nuevo acceso norte en la comuna de Pudahuel.

En este período también se adjudicó la Segunda Concesión Ruta 5 Tramo Chillán-Collipulli, tras la publicación el 11 de febrero del respectivo decreto en el Diario Oficial. La obra, que desarrollará la empresa China Railway Construction Corporation (International) Limited, contempla una inversión de USD 596 millones aproximadamente.

El proyecto considera la construcción de una variante a la ciudad de Collipulli con doble calzada de dos pistas por sentido, que incluye un nuevo puente sobre el Río Malleco. Asimismo, se construirán 18 kms de terceras pistas, se mejorará la infraestructura preexistente, se incorporarán nuevas pasarelas y se reemplazarán otras para efectos de contar con accesibilidad universal. La nueva concesión de esta autopista interurbana

considera la modernización de los peajes, gracias a la implementación paulatina de pórticos de telepeaje.

Por otra parte, el 22 de febrero también se adjudicó el Instituto Nacional del Cáncer, que involucra una inversión de USD 184 millones aproximadamente. Este recinto de salud, que contará con una superficie de 86.000 m², no sólo aportará de 249 camas al sistema sino que funcionará como un centro de referencia de atención de alta complejidad para el tratamiento de enfermedades oncológicas a nivel nacional y como infraestructura para la actividad docente e investigación.

Respecto a los avances de los contratos en etapa de construcción, hay que destacar que al cierre del primer trimestre la Segunda Concesión Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez (tramo B) ya registraba un 98,8%, la Segunda Concesión Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago un 97,5%², la Cuarta Concesión Aeropuerto Diego Aracena de Iquique un 90,6% y la Segunda Concesión Aeropuerto Chacalluta de Arica un 88,6%.

En otro plano, cabe destacar la habilitación de pórticos de telepeaje en Ruta F 20 de la Segunda Concesión Camino Nogales Puchuncaví, ruta que se encuentra simultáneamente en operación y en fase de construcción de nuevas obras. El sistema de cobro permitirá a los usuarios con dispositivo tag habilitado realizar los pagos en las vías centrales sin tener que detenerse, lo que permite reducir los tiempos de traslado.

En relación con la operación de autopistas concesionadas, durante el primer trimestre de 2023, las transacciones contabilizadas en las autopistas urbanas alcanzaron 421,9 millones (esta cifra incorpora los flujos de Américo Vespucio Oriente Tramo Av. El Salto - Príncipe de Gales, AVO 1). De esta manera, se registró en el trimestre una variación interanual de 0,7%.

Las transacciones totales de las rutas interurbanas en el primer trimestre de 2023 fueron de 130,2 millones. Esta cifra es 5,7 millones inferior a la observada en mismo trimestre de 2022 y equivale a una baja de 4,2 %. En el resultado incide una alta base de comparación.

En materia de aeropuertos, durante el primer trimestre de 2023, los pasajeros embarcados a través del conjunto de terminales concesionados fueron 6.181.468, esto es 1,2 millones más en comparación a igual periodo de 2022, y equivale a una variación interanual de 24,5%. Con ello se puede señalar que, si bien se mantiene la tendencia de variaciones interanuales positivas, este último trimestre aun no alcanza los niveles de tráfico anteriores al Covid 19 (primer trimestre de 2019 con 7.138.452 pasajeros), tanto en el caso internacional como doméstico.

² Dentro de las obras en desarrollo se encuentra el Terminal 1 (nacional), que es parte del contrato de concesión.

Finalmente, en el ámbito de la Participación Ciudadana, durante enero-marzo de 2023 se desarrollaron en total 90 actividades y reuniones, en el marco del trabajo de 14 proyectos.

Dentro del trabajo realizado en esta materia, en especial destacan las actividades relativas a los proyectos Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi y Tren Valparaíso - Santiago.

En cuanto al primer caso, la DGC se encuentra desarrollando un proceso de consulta indígena para este proyecto que se emplaza en la Provincia de Chiloé, Región de Los Lagos, con un trazado que se extiende a través de las comunas de Ancud, Dalcahue, Castro y Chonchi. El proceso de consulta ha contado con la participación activa de 65 organizaciones de los pueblos originarios que se han mantenido en el proceso, y con la participación de más de 750 personas.

En tanto, sobre el segundo proyecto, se debe relevar la reunión sostenida durante enero de 2023 por el Ministro de Obras Públicas con los alcaldes de las comunas donde se contempla la localización de estaciones, dándose inicio a un trabajo coordinado MOP- EFE- MTT con los territorios.

Posteriormente, en este mismo contexto, durante el mes de marzo el equipo técnico de la DGC sostuvo reuniones con siete alcaldes y sus equipos técnicos, que tuvo como objetivos dar continuidad a la Mesa del Tren con Alcaldes, tener un diagnóstico territorial preliminar que sirviera de antecedente para la elaboración de las Bases de Consultoría del Estudio Integral, impulsar la coordinación intersectorial, así como establecer los equipos de trabajo durante el desarrollo del proyecto.

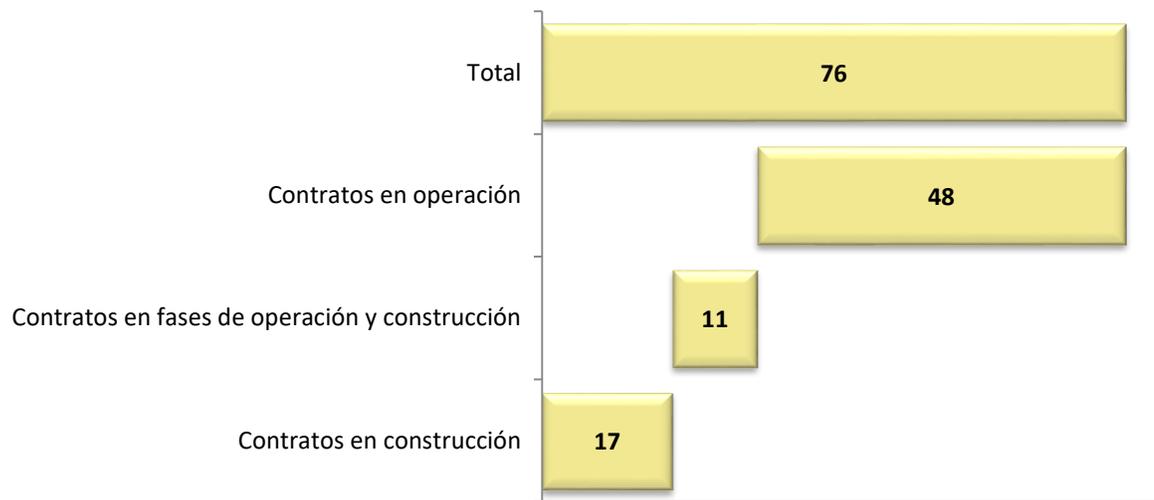
2. PROYECTOS VIGENTES POR ESTADO

Al 31 de marzo de 2023 existen 76 contratos de concesiones vigentes (Gráfico 1). Estos se encuentran en distintas fases de avance: construcción, operación, o bien operación y construcción simultáneamente³.

Este conjunto de contratos, al primer trimestre de 2023, ha materializado inversiones por alrededor de USD 17.170 millones⁴. Es importante mencionar que aún queda por concretar alrededor de USD 8.227 millones en obras vigentes, lo que da un monto total comprometido de USD 25.397 millones⁵.

Gráfico 1

Cantidad de contratos de concesiones vigentes al primer trimestre de 2023, por etapa del proyecto



Fuente: Dirección General de Concesiones (DGC).

³ Se excluyen los contratos extintos, es decir aquellos cuyas licitaciones ya cumplieron su periodo de explotación. En el transcurso del presente informe sólo se mencionan los contratos vigentes.

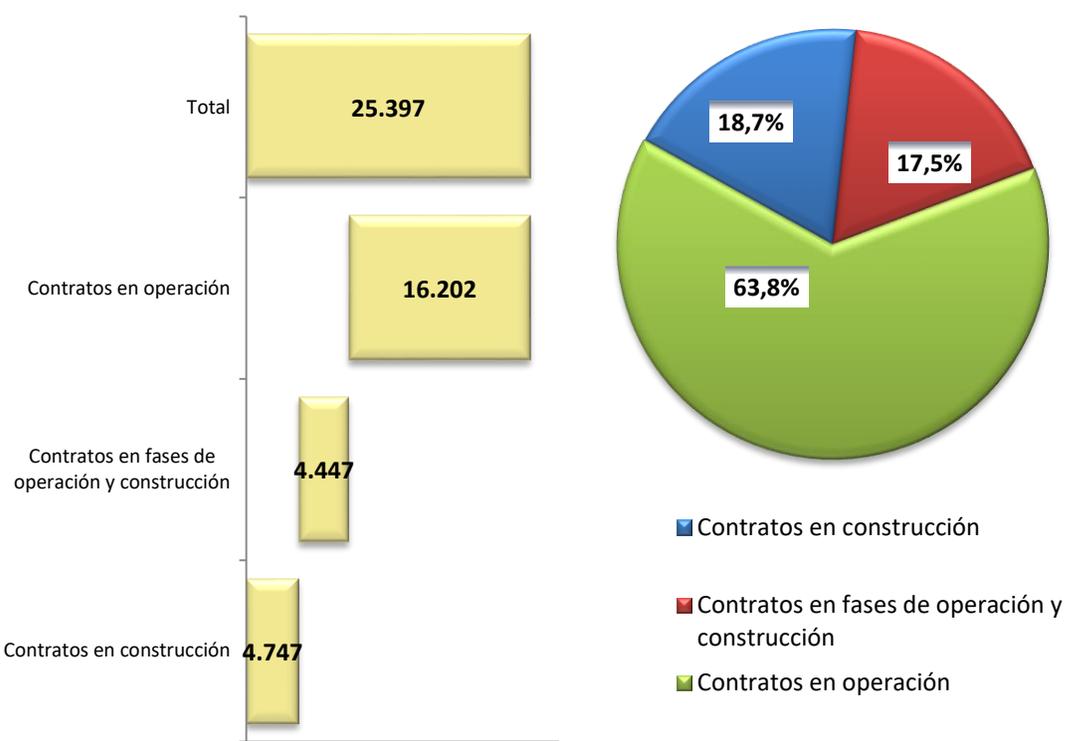
⁴ Se consideraron los valores promedio de 2017 tanto para la U.F. (26.571,93 pesos) como para el tipo de cambio de dólar (649,33 pesos).

⁵ Los proyectos ya terminados no están considerados en el monto de inversión mencionado. Al cierre del trimestre éstos involucran inversiones por alrededor de USD 2.685 millones (cifra preliminar), por lo que al incorporarlos el stock de inversión total comprometida llega a USD 28.081 millones.

Considerando la inversión comprometida de proyectos vigentes -esto es la inversión materializada y por ejecutar- la distribución de contratos es la siguiente: un 63,8%, equivalente a USD 16.202 millones, corresponde a contratos en operación; un 18,7%, esto es USD 4.747 millones, a contratos en construcción; y un 17,5%, que representa USD 4.447 millones, a contratos en construcción y operación (Gráfico 2).

Gráfico 2

Inversión en contratos de concesiones vigentes al primer trimestre de 2023, por etapa del proyecto (millones de dólares y porcentaje)⁶



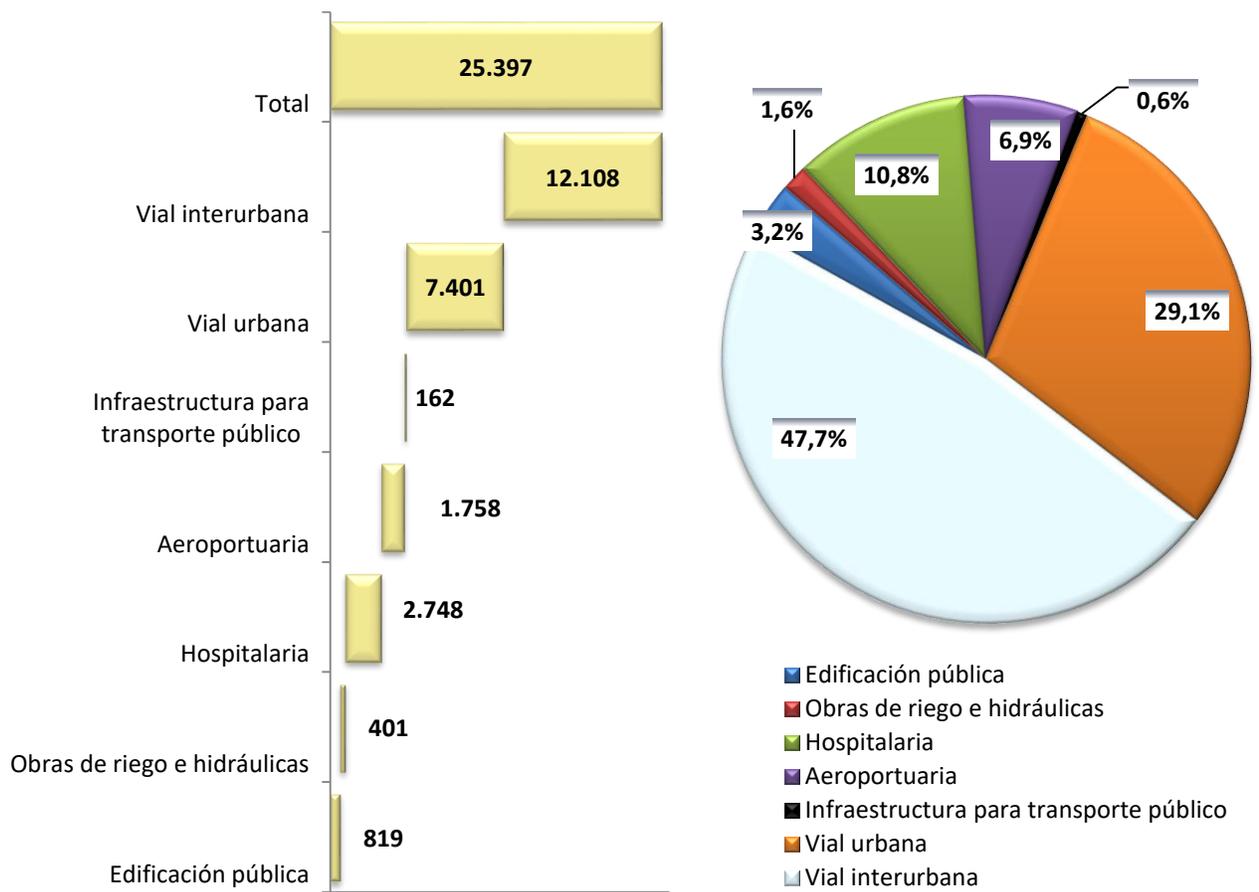
Fuente: DGC.

⁶ Incluye la inversión comprometida.

Al analizar según tipo de proyecto de inversión (Gráfico 3), se concluye que la infraestructura vial interurbana concentra el mayor porcentaje de recursos, alcanzando un 47,7%, seguida de la infraestructura vial urbana con un 29,1%. Luego se encuentran los hospitales (10,8%), aeropuertos (6,9%) y otra edificación pública (3,2%)⁷.

Gráfico 3

Inversión en contratos de concesiones vigentes al primer trimestre de 2023, por tipo de proyecto (millones de dólares y porcentaje)



Fuente: DGC

⁷ Otra edificación pública incluye infraestructura penitenciaria, Centro de Justicia, Plaza de la Ciudadanía, Estadio Techado de Parque O´Higgins, Complejo Fronterizo los Libertadores, Puerto Terrestre Los Andes y Centro Metropolitano de Vehículos Retirados de Circulación.

El sector vial interurbano al primer trimestre de 2023 se compone de un total de 30 proyectos con contrato vigente, que están distribuidos en doce proyectos en la Ruta 5 y 18 en rutas transversales. Sobre el total, se encuentran cuatro de ellos en construcción⁸, cinco en construcción y operación⁹, y los 21 restantes en operación.

La inversión comprometida (es decir materializada y por ejecutar) en estos proyectos es de USD 12.108 millones, de éstos el 53,7% corresponden a la Ruta 5 y el restante 46,3% a las rutas transversales.

La infraestructura vial urbana comprende un total de once proyectos, tres de ellos en construcción, uno en construcción y operación, y los siete restantes en operación¹⁰. El monto de inversión comprometido al 31 de marzo ascendió a USD 7.401 millones.

La inversión en hospitales comprende 20 establecimientos distribuidos en once contratos de concesión¹¹. De éstos, los ocho contratos que están en fase de construcción representan el 72,6% de la inversión comprometida y comprenden 16 recintos hospitalarios.

Los restantes tres contratos comprenden cuatro establecimientos que están en funcionamiento. Los hospitales de Maipú y La Florida, que son parte de un solo contrato de concesión, están en funcionamiento desde 2013; el Hospital de Antofagasta desde octubre de 2017 y el Hospital Félix Bulnes desde marzo de 2020.

En relación con otra edificación pública, un 52,6% de la inversión corresponde a ocho centros penitenciarios¹². El Centro de Justicia de Santiago, el Estadio Techado Parque O'Higgins, el Puerto Terrestre Los Andes, el Complejo Fronterizo Los Libertadores, el Centro Metropolitano de Vehículos Retirados de Circulación y la Plaza de la Ciudadanía explican el otro 47,4% restante.

Por su parte, la infraestructura aeroportuaria concesionada tiene al cierre del trimestre once contratos vigentes y doce terminales aeroportuarios¹³. Con ello, los contratos aeroportuarios en fase de operación y construcción simultánea alcanzan a cinco y representan el 81,8% de la inversión comprometida en este tipo de infraestructura.

⁸ Estos son: Rutas del Loa, Ruta de Nahuelbuta, Concesión Vial Mejoramiento Ruta G-21, y Ruta 66 Camino de la Fruta.

⁹ Estos son: Segunda Concesión Ruta 5 Tramo Los Vilos – La Serena, Segunda Concesión de Ruta 5 Tramo Talca – Chillán, Segunda Concesión de Ruta 5 Tramo Chillán – Collipulli, Segunda Concesión Nogales – Puchuncaví, y Segunda Concesión Autopista Santiago – San Antonio (Ruta 78).

¹⁰ Los tres proyectos en construcción son: Concesión Américo Vespucio Oriente Tramo Príncipe de Gales – Los Presidentes; Conexión Vial Ruta 78 hasta Ruta 68 y Puente Industrial sobre el Río Biobío. En tanto, el proyecto en construcción y operación es Segunda Concesión Acceso Vial Aeropuerto Arturo Merino Benítez.

¹¹ El contrato de concesión de Hospital del Salvador e Instituto Nacional de Geriátrica está contabilizado como un recinto, en consideración que en conjunto conforman un centro hospitalario de alta complejidad.

¹² Se trata de los establecimientos penitenciarios emplazados en Alto Hospicio, La Serena y Rancagua (Grupo 1); las ciudades de Antofagasta y Concepción (Grupo 2); y los centros Santiago 1, Valdivia y Puerto Montt (Grupo 3).

¹³ El contrato Red Aeroportuaria Austral abarca dos terminales: Aeropuerto Presidente Carlos Ibáñez del Campo de Punta Arenas y Aeródromo de Balmaceda (Coihaique).

El sistema de concesiones tiene dos contratos vigentes de infraestructura para el transporte público, que corresponden a la Estación de Intercambio Modal La Cisterna, en operación, y al Teleférico Bicentenario, en construcción.

Las concesiones adjudicadas contemplan también dos embalses: Convento Viejo, en la Región de O'Higgins, en etapa de operación, y Las Palmas, en la Región de Valparaíso, en fase de construcción.

3. ESTADÍSTICAS DE CONSTRUCCIÓN

Al cierre del primer trimestre de 2023, existen 17 contratos en etapa de construcción y once en construcción y operación simultáneamente.

Respecto de los 17 contratos en construcción, siete están con obras iniciadas al 31 de marzo de 2023. En conjunto, se estima que estos siete proyectos han ejecutado UF 14,3 millones, cifra referencial que se obtiene aplicando el grado de avance al presupuesto estimado.

Tabla 1

Proyectos en construcción con ejecución de obras, al 31 de marzo de 2023

Proyectos en Construcción con Obras Iniciadas	Presupuesto Oficial Estimado UF	% Avance
Hospital del Salvador e Instituto Nacional de Geriatría	6.714.000	72,5%
Embalse Las Palmas	3.880.000	23,0%
Segunda Concesión Rutas del Loa	7.330.000	43,8%
Concesión Mejoramiento Ruta Nahuelbuta	6.125.000	37,7%
Puente Industrial sobre el Río Biobío	4.420.000	37,8%
Segunda Concesión Ruta 66, Camino de La Fruta ¹⁴	13.425.000	51,1%
Concesión Red Maule: Hospital Cauquenes, Hospital de Constitución y Hospital de Parra	6.634.394	2,9%
Subtotal	48.528.394	

Fuente: DGC.

¹⁴ El porcentaje de avance informado corresponde sólo a los tramos B3 y B4. Ello implica una inversión referencial estimada de UF 1.118.183 en este contrato.

Los restantes diez proyectos en construcción se encuentran desarrollando la ingeniería de las obras. Estos proyectos representan inversiones estimadas por UF 65,2 millones.

Tabla 2

**Proyectos en construcción con desarrollo de fase de ingeniería,
al 31 de marzo de 2023**

Proyecto	Presupuesto Oficial Estimado UF
Américo Vespucio Oriente, Tramo Av. Príncipe de Gales – Los Presidentes	19.670.000
Concesión Conexión Vial Ruta 78 hasta Ruta 68	6.100.000
Concesión Vial Mejoramiento Ruta G-21	2.308.000
Teleférico Bicentenario	1.948.603
Hospital Buin – Paine	2.944.034
Hospital La Serena	6.146.350
Red Biobío: Hospital de Santa Bárbara, Hospital de Nacimiento, Hospital de Coronel y Hospital de Lota	7.754.848
Red Los Ríos-Los Lagos: Hospital de Los Lagos, Hospital de La Unión, Hospital de Río Bueno y Hospital de Puerto Varas	7.092.812
Hospital Coquimbo	6.528.211
Hospital Instituto Nacional del Cáncer	4.704.824
Subtotal	65.197.682

Fuente: DGC.

En cuanto a los once proyectos en etapa de construcción y operación simultánea, cinco han iniciado obras, con una inversión presupuestada cercana a UF 25,2 millones. De este grupo, destacan dos con cifras de avance sobre 90% (Tabla 3).

Tabla 3

Proyectos en construcción y operación con obras, al 31 de marzo de 2023

Proyectos en Operación y Construcción simultánea con Nuevas Obras Iniciadas	Presupuesto Oficial Estimado UF	% Avance en Físico en Construcción
Segunda Concesión Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago	14.980.000	97,5%
Cuarta Concesión Aeropuerto Diego Aracena de Iquique	1.420.000	90,6%
Segunda Concesión Aeropuerto Chacalluta de Arica	2.031.000	88,6%
Segunda Concesión Camino Nogales Puchuncaví	5.250.000	Sector 1: 82,9% Sector 2: 41,4%
Segunda Concesión Acceso Vial AMB (tramo B)	1.500.000	98,8%
Subtotal	25.181.000	

Fuente: DGC.

Los seis proyectos restantes que están simultáneamente en construcción y operación (Tabla 4) corresponden a cuatro rutas interurbanas y dos aeropuertos. Estos proyectos representan inversiones por UF 72,2 millones aproximadamente.

Tabla 4
Proyectos en construcción y operación con desarrollo de fase ingeniería, al 31 de marzo de 2023

Proyecto en Operación y Construcción simultánea con Nuevas Obras en Fase de Ingeniería	Presupuesto Oficial Estimado UF
Segunda Concesión Ruta 5 Tramo Los Vilos –La Serena	12.155.000
Segunda Concesión Ruta 5 Tramo Talca – Chillán	19.180.000
Segunda Concesión Ruta 5 Tramo Chillán - Collipulli	14.215.000
Segunda Concesión Autopista Santiago – San Antonio, Ruta 78	21.287.000
Tercera Concesión Aeródromo de La Florida	1.415.000
Red Aeroportuaria Austral	3.965.000
Subtotal	72.217.000

Fuente: DGC.

4. ESTADÍSTICAS DE OPERACIÓN

La inversión total materializada en los contratos en operación asciende a USD 15.522 millones. En tanto, la inversión comprometida en este grupo, que es la suma de la inversión recién indicada más la inversión por ejecutar en obras (USD 680 millones), asciende a USD 16.202 millones.

Al cierre del primer trimestre de 2023, esta categoría incluye 48 contratos de concesiones. De esta inversión, el 86,3% corresponde a contratos viales, el 7,3% corresponde a infraestructura hospitalaria y penitenciaria, y el restante 6,4% se distribuye entre infraestructura aeroportuaria, de transporte público y otra edificación pública¹⁵.

¹⁵ Las cifras mencionadas se refieren a contratos solamente en operación, por lo tanto, no incluyen aquéllos en la categoría de construcción y operación simultánea.

4.1 Infraestructura Vial

Actualmente hay 34 concesiones de infraestructura vial en operación¹⁶, de las cuales quince son rutas transversales¹⁷, doce corresponden a tramos concesionados de la Ruta 5 y siete son autopistas urbanas¹⁸.

La inversión en infraestructura vial y la definición de sus niveles de servicio son vitales para la calidad de vida que tendrán los habitantes de nuestras ciudades, sin perjuicio de otras medidas de ordenamiento de la circulación vehicular que puedan tomarse por parte de las autoridades competentes a futuro. Es así que actualmente el sistema de concesiones entrega más de 3.300 kilómetros de ruta, con puentes, pasarelas, atraviesos y paraderos, entre otros elementos de servicio. Parte de la labor del sistema de concesiones es velar por la correcta y oportuna mantención de éstos.

Autopistas Urbanas

Flujos¹⁹

Durante el primer trimestre de 2023, las transacciones²⁰ contabilizadas en las autopistas urbanas alcanzaron 421,9 millones (Gráfico 4). Esta cifra incorpora los flujos de Américo Vespucio Oriente Tramo Av. El Salto - Príncipe de Gales (AVO 1), inaugurada durante el tercer trimestre de 2022. De esta manera, se registró en el trimestre una variación interanual de 0,7%. Al excluir AVO 1 y realizar la comparación con un conjunto homogéneo de autopistas, esta variación correspondió a una baja de 1,1%.

¹⁶ Estos contratos corresponden a 28 en operación y seis en operación y construcción simultánea. Las cifras de flujo que se presentan a continuación son provisionarias, actualizadas a marzo de 2023.

¹⁷ Las estadísticas de flujos y accidentes de rutas interurbanas incluyen los flujos de la ruta urbana Acceso Nor Oriente a Santiago, para efectos de compatibilidad con la serie histórica de esta categoría. En el caso de las cifras previas de inversión, dicha autopista está considerada dentro de las rutas urbanas.

¹⁸ Las autopistas urbanas consideradas en las estadísticas de flujo son Américo Vespucio Sur, Américo Vespucio Norte, Autopista Central (Sistema Norte Sur), Costanera Norte (Sistema Oriente Poniente), Túnel San Cristóbal, Acceso Vial al Aeropuerto Arturo Merino Benítez y Américo Vespucio Oriente Tramo Av. El Salto - Príncipe de Gales. Esta última desde el 01.10.2022, pues entró en operaciones el 28.07.2022. Además, dentro de las estadísticas de flujos de rutas urbanas también están consideradas las del tramo urbano de la Ruta 5, Santiago - Los Vilos (zona de autopista de 15 kilómetros entre Enlace Quilicura y Lampa).

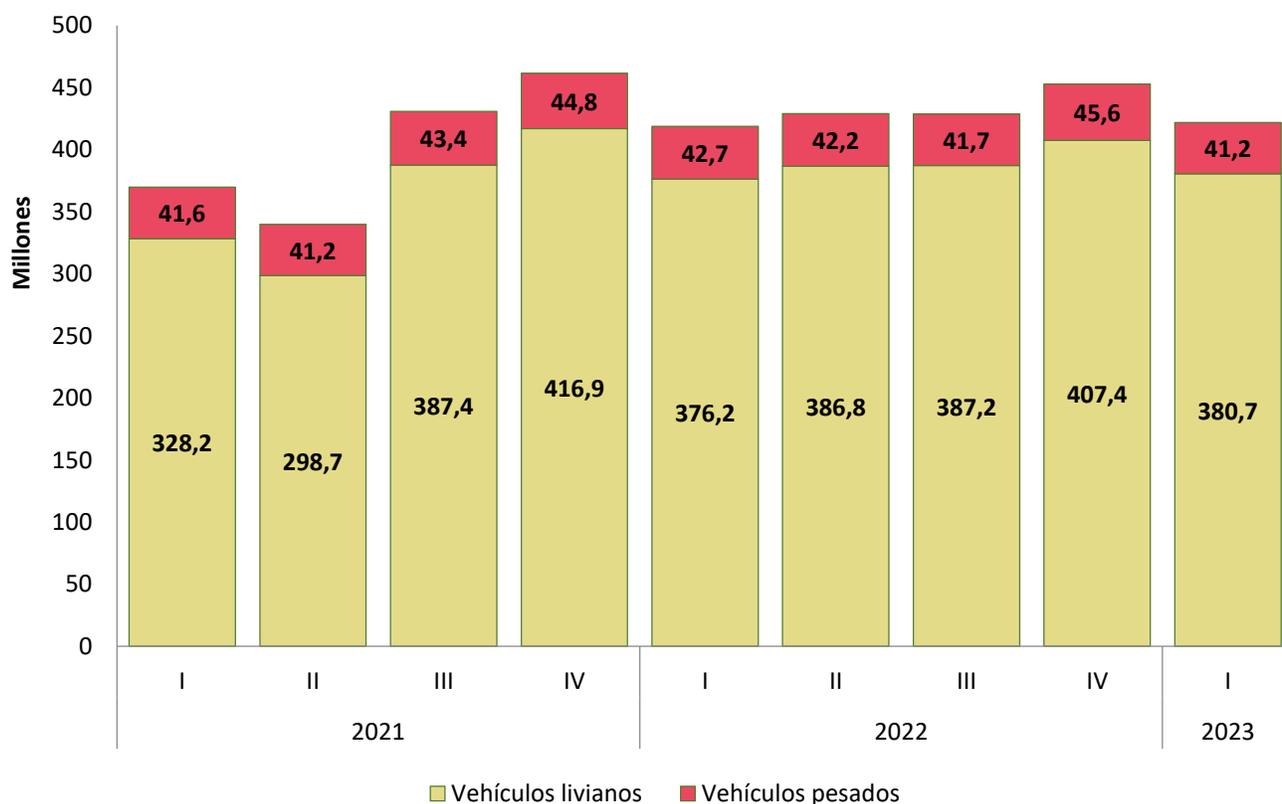
¹⁹ Información más detallada y para un periodo más amplio de las series de flujos viales urbanos, presentadas en esta sección, se encuentra en el Anexo del Informe Trimestral.

²⁰ Se entiende por transacción cada vez que un vehículo pasa y es registrado en un pórtico o plaza de peaje de autopista.

Los vehículos livianos²¹ representaron el 90,2% del total de transacciones en las rutas urbanas del primer trimestre de 2023, y mostraron entre los meses de enero a marzo un crecimiento de 1,2%, incorporando los flujos de AVO 1. Sin considerar dicha autopista, la baja fue de 0,8%. Por su parte, los vehículos pesados experimentaron en el mismo periodo un decrecimiento interanual de 3,6% incorporando los flujos de AVO 1, y de 4,3% sin considerar dichos flujos.

Gráfico 4

Transacciones trimestrales en autopistas urbanas por tipo de vehículo, I trimestre 2021 – I trimestre 2023 (pasadas)²²



Fuente: DGC

²¹ Se considera vehículo liviano a los autos, camionetas con/sin remolque, motos y motonetas. En tanto, vehículo pesado son todos los buses y camiones, independiente del número de ejes.

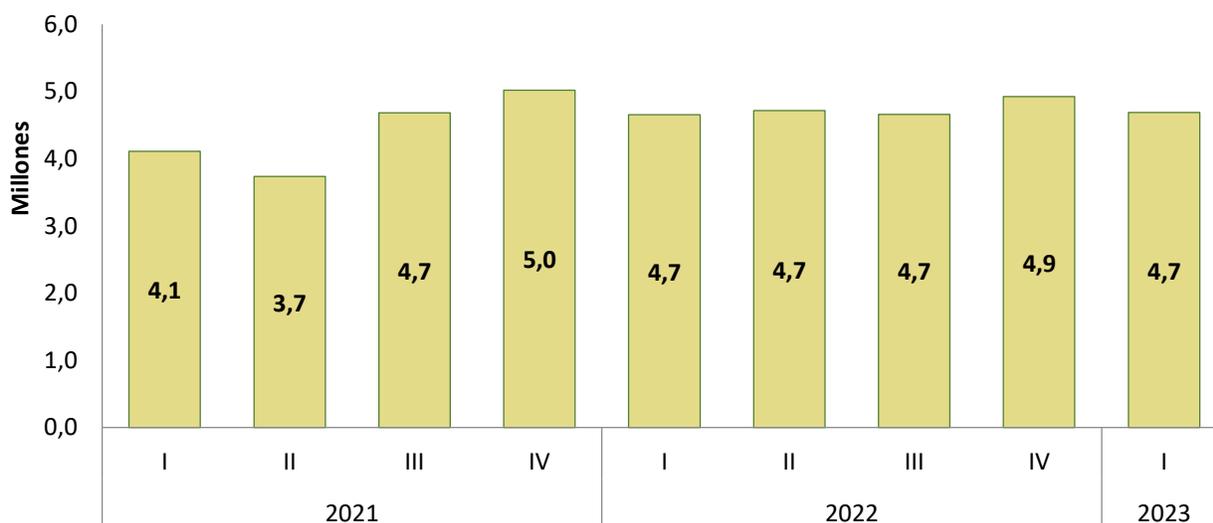
²² El tramo urbano del contrato de concesión Ruta 5 Santiago – Los Vilos (zona de autopista de 15 kms entre Enlace Quilicura y Lampa) forma parte de este gráfico y en el primer trimestre de 2023 aporta 21,7 millones de pasadas de vehículos livianos y 4,4 millones de vehículos pesados.

Tránsito Medio Diario (TMD)

Las transacciones se reflejan en el Tránsito Medio Diario (TMD), que corresponde al indicador que representa el promedio diario de pasadas que se producen en las autopistas urbanas. En el primer trimestre de 2023 el indicador registró 4,7 millones de pasadas, y en concreto significó un crecimiento de 0,7% respecto del mismo periodo del año anterior, considerando los flujos que aporta AVO 1. Sin ella, para mantener una comparación homogénea, el TMD fue de 4,6 millones y reflejó una disminución interanual de 1,1%.

Gráfico 5

Tránsito medio diario por trimestre en autopistas urbanas, I trimestre 2021 – I trimestre 2023²³



Fuente: DGC.

Entre los meses de enero y marzo de 2023, la autopista urbana con mayor volumen de transacciones diarias fue el Sistema Norte-Sur (Autopista Central), con 1.625.741. Le sigue Costanera Norte con 936.276. En tercera y cuarta posición están Américo Vespucio Sur y Américo Vespucio Norte, con transacciones diarias de 863.477 y 797.995 respectivamente. En tanto, el tramo urbano de la Ruta 5 Santiago- Los Vilos registró 290.562 pasadas diarias, más atrás estuvieron AVO 1 y Túnel San Cristóbal con cifras de 85.127 y 55.126 respectivamente. Por su parte, Acceso Vial a Aeropuerto Arturo Merino Benítez registró un promedio de 33.328 pasadas diarias.

²³ El tramo urbano del contrato de concesión Ruta 5 Santiago – Los Vilos forma parte también de este gráfico.

Rutas Interurbanas

Las rutas interurbanas se subdividen en la Ruta 5 y las rutas transversales. La Ruta 5 recorre el país de norte a sur, y fue otorgada en concesión a doce sociedades desde Caldera a Pargua. Las rutas transversales permiten recorrer entre la cordillera y el mar, acceder a ciudades o puertos, o conectar rutas o ciudades específicas. Actualmente éstas comprenden quince concesiones en operación.

Flujos²⁴

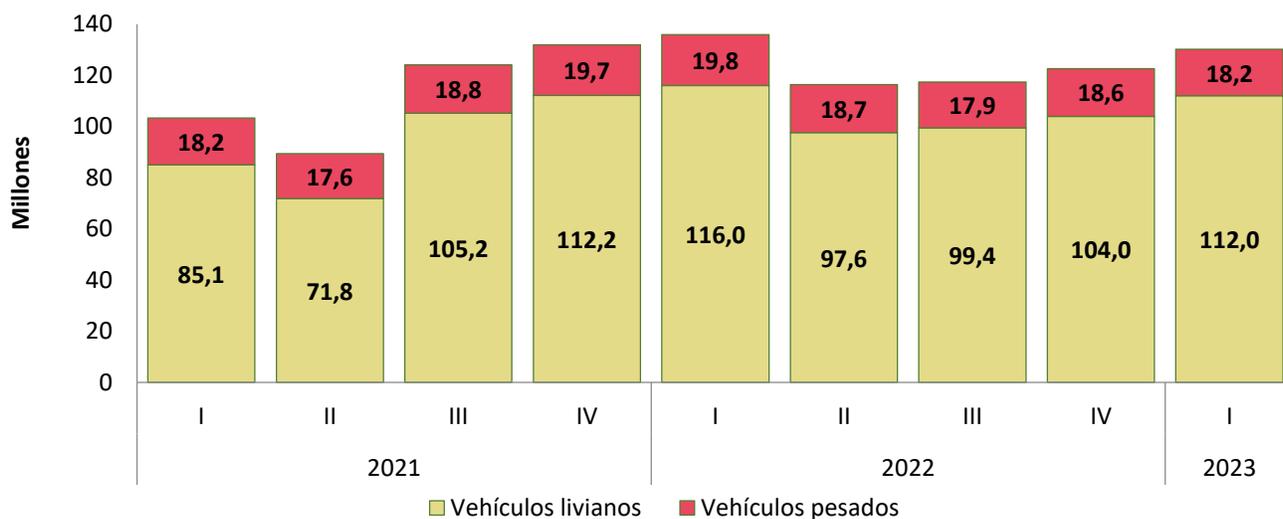
Las transacciones totales de las rutas interurbanas en el primer trimestre de 2023 fueron de 130,2 millones. Esta cifra es 5,7 millones inferior a la observada en el mismo trimestre de 2022 y equivale a una baja de 4,2 %. Como se aprecia en el Gráfico 6, en el resultado incide la base de comparación, reflejada en el salto de flujos que se registra en el primer trimestre de 2022 y que se arrastraba desde el tercer trimestre de 2021, producto de una “normalización” post pandemia que incluso supera los registros anteriores a ella.

Los vehículos livianos representaron el 86,0% del total de transacciones en las rutas interurbanas del primer trimestre de 2023. En dicho periodo, esta categoría vehicular registró un descenso interanual de 3,5%. En tanto, los vehículos pesados registraron una baja de 8,2% comparando el primer trimestre de 2023 y de 2022.

²⁴ Información más detallada y para un periodo más amplio de las series de flujos viales interurbanos, presentadas en esta sección, se encuentra en el Anexo del Informe Trimestral.

Gráfico 6

Transacciones trimestrales en rutas interurbanas por tipo de vehículo, I trimestre 2021 – I trimestre 2023 (pasadas por puntos de cobro)



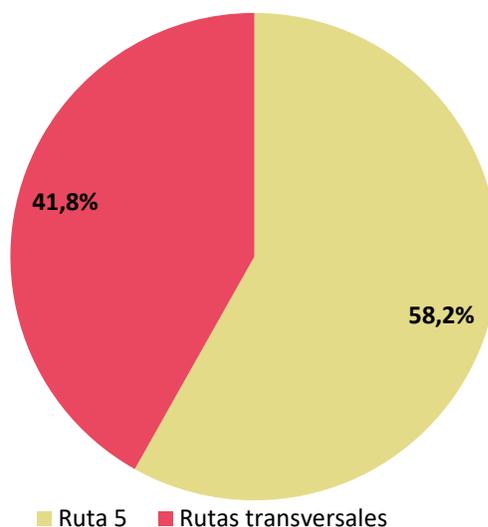
Fuente: DGC.

Durante enero-marzo de 2023 el tráfico vehicular generó 75,7 millones de transacciones en la Ruta 5 y 54,5 millones en rutas transversales. Mientras en la Ruta 5 ello representa una baja de 6,0 % respecto a igual trimestre de 2022, en las rutas transversales esta cifra implicó un descenso de 1,6%, entre los trimestres indicados.

Finalmente, cabe señalar que durante el primer trimestre de 2023, la Ruta 5 representó el 58,2% de las transacciones de las rutas interurbanas (Gráfico 7).

Gráfico 7

Composición de flujo de rutas interurbanas según origen, I trimestre 2023



Fuente: DGC.

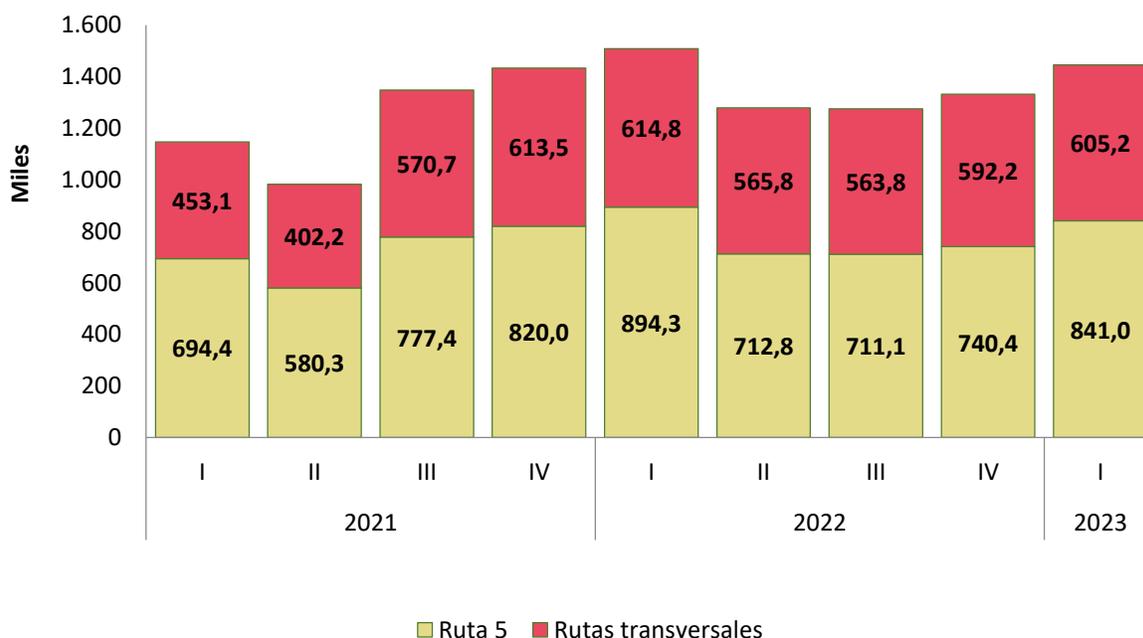
Tránsito Medio Diario (TMD)

Durante el primer trimestre de 2023 el flujo vehicular interurbano realizó 1.446.208 transacciones diarias en promedio (Gráfico 8), esto es un descenso de 4,2 % respecto del mismo trimestre de 2022.

Asimismo, en el lapso de enero-marzo del año 2023, la Ruta 5 en su tramo Santiago-Talca fue la más transitada con un flujo diario de 280.059 pasadas, seguida de la Autopista Santiago- San Antonio (Ruta 78) con 146.247 pasadas e Interconexión Vial Santiago-Valparaíso-Viña del Mar (Ruta 68) con 142.030. El tramo de Ruta 5 Talca-Chillán, con 104.928 pasadas diarias, completa el grupo de rutas, dentro del conjunto interurbano, que presentan en el trimestre niveles sobre las 100.000 transacciones diarias.

Gráfico 8

Tránsito medio diario por trimestre en rutas interurbanas,
I trimestre 2021 – I trimestre 2023



Fuente: DGC.

Accidentes en autopistas

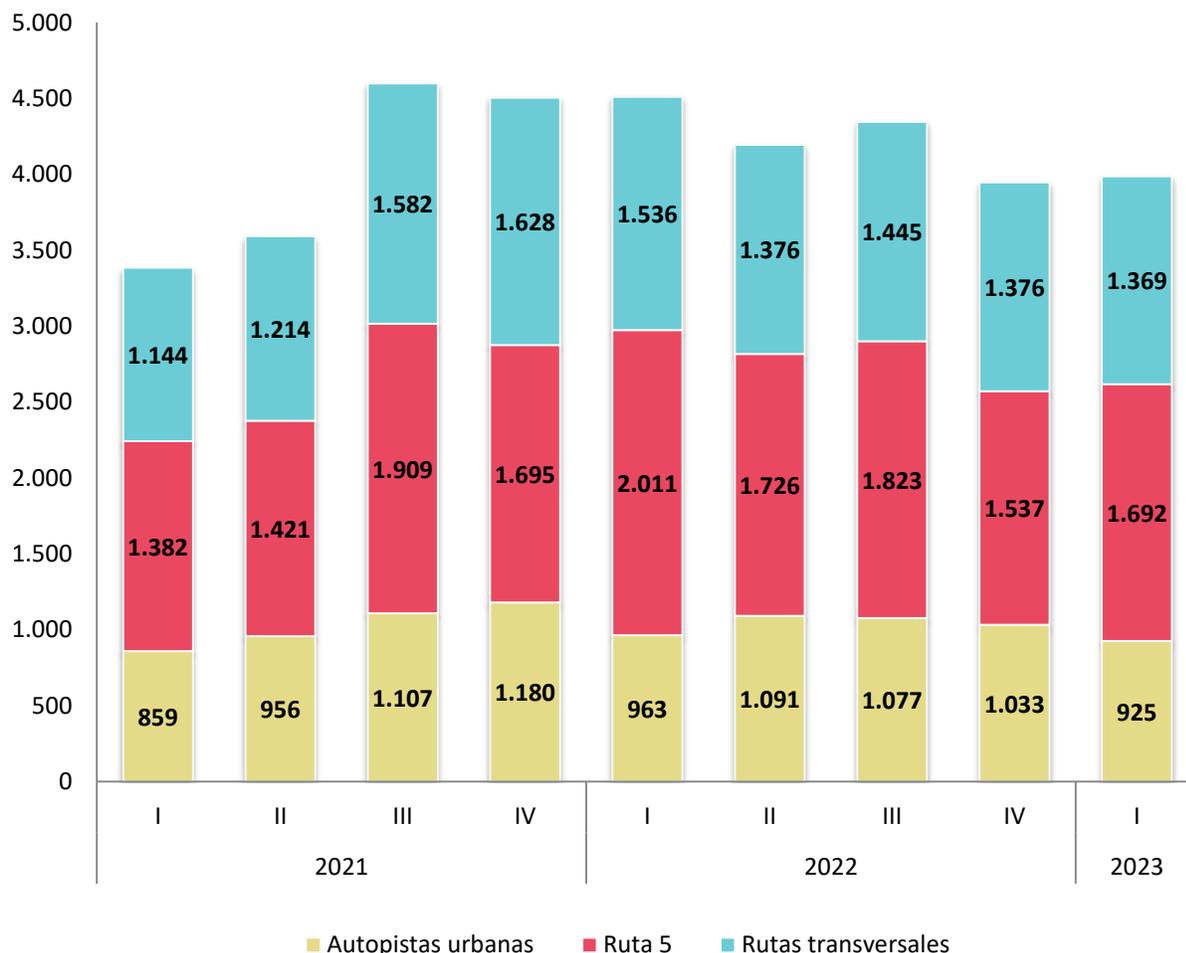
En el periodo enero-marzo 2023 se registró en las autopistas concesionadas un promedio mensual de 1.329 accidentes (incluyendo autopistas urbanas²⁵ e interurbanas), en comparación con 1.503 del mismo lapso de 2022. Ello representa un descenso de 11,6%.

Al excluir los accidentes producidos en autopista de Américo Vespucio 1 (AVO 1), para efectos de una comparación interanual homogénea, los accidentes mensuales del primer trimestre de 2023 fueron 1.317, cifra que representó una baja de 12,4% respecto a igual período de 2022.

²⁵ La cifra considera AVO 1.

Gráfico 9

Número de accidentes trimestrales por tipo de ruta, I trimestre 2021 – I trimestre 2023



Fuente: DGC.

Los tipos de accidentes que se registraron con mayor frecuencia en el primer trimestre de 2023 fueron los choques y las colisiones²⁶. Estos representaron en conjunto el 72,1% del total de accidentes en las autopistas interurbanas (Gráfico 10) y el 92,4% en las autopistas urbanas (Gráfico 11). Como es de esperar las volcaduras, atropellos y otros (accidentes con animales, caídas de vehículos, etc.) son mucho más frecuentes en las vías interurbanas, representando el 27,9% de los accidentes en éstas.

²⁶ En coherencia con la clasificación de la DGC, en el presente informe los conceptos de “choque” y “colisión” corresponden al encuentro violento de un vehículo en movimiento con un objeto detenido en el primer caso y al impacto entre dos o más vehículos en movimiento, en el segundo.

Gráfico 10

Tipos de accidentes en rutas interurbanas, primer trimestre de 2023

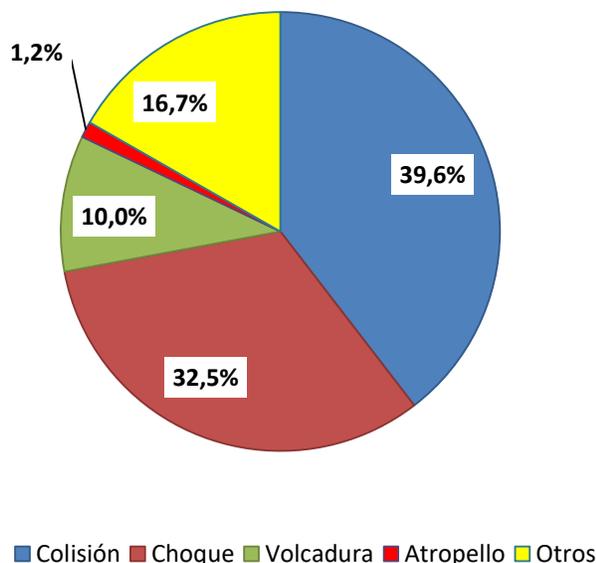
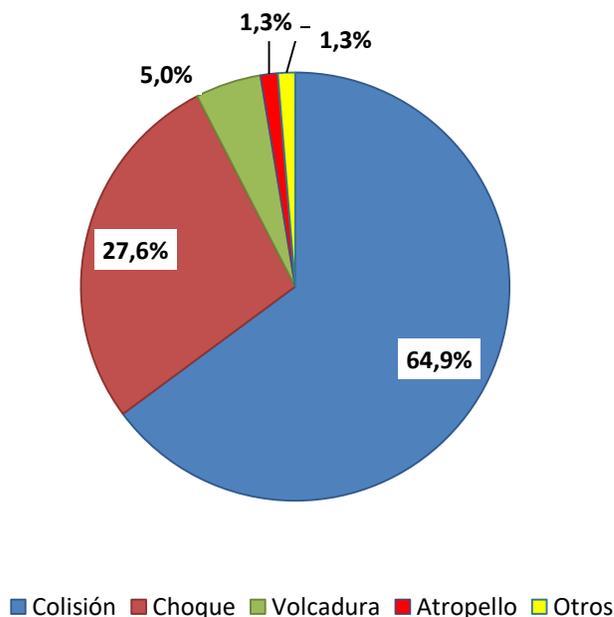


Gráfico 11

Tipos de accidentes en vías urbanas, primer trimestre de 2023



Fuente: DGC.

4.2. Infraestructura Aeroportuaria

El sistema de concesiones opera doce recintos aeroportuarios de la Red Primaria, compuesta en su totalidad por 16 aeropuertos y aeródromos, los cuales se ubican principalmente en las capitales regionales o en las cercanías de ciudades relevantes por su actividad económica.

La red de aeropuertos concesionados está formada por: Chacalluta de Arica, Diego Aracena de Iquique, Andrés Sabella de Antofagasta, El Loa de Calama, Regional de Atacama de Copiapó, La Florida de La Serena, Arturo Merino Benítez de Santiago, Carriel Sur de Concepción, La Araucanía de Temuco, El Tepual de Puerto Montt, Balmaceda (Coihaique) y Carlos Ibáñez del Campo de Punta Arenas. Estos dos últimos conforman el contrato de la Red Austral.

Algunos de ellos han sido concesionados en más de una oportunidad. En especial, destacan los casos de los aeropuertos Diego Aracena de Iquique y El Tepual de Puerto Montt, ambos actualmente en su cuarto contrato de concesión.

Flujo de pasajeros²⁷

Durante el primer trimestre de 2023, los pasajeros transportados²⁸ a través del conjunto de los aeropuertos fueron 6.181.468, creciendo en 1,2 millones en comparación a igual periodo de 2022 (Gráfico 12). De éstos el 59,9% corresponde a pasajeros nacionales y el 40,1% restante a pasajeros internacionales.

En términos de variación interanual, el lapso enero-marzo del presente año anotó un alza de 24,5%. Con ello se puede señalar que, si bien se mantiene la tendencia de variaciones interanuales positivas, este último trimestre aun no alcanza los niveles de tráfico anteriores al Covid 19, tanto en el caso internacional como doméstico, y reflejado en los más de 7 millones de pasajeros totales transportados en el primer trimestre de 2019.

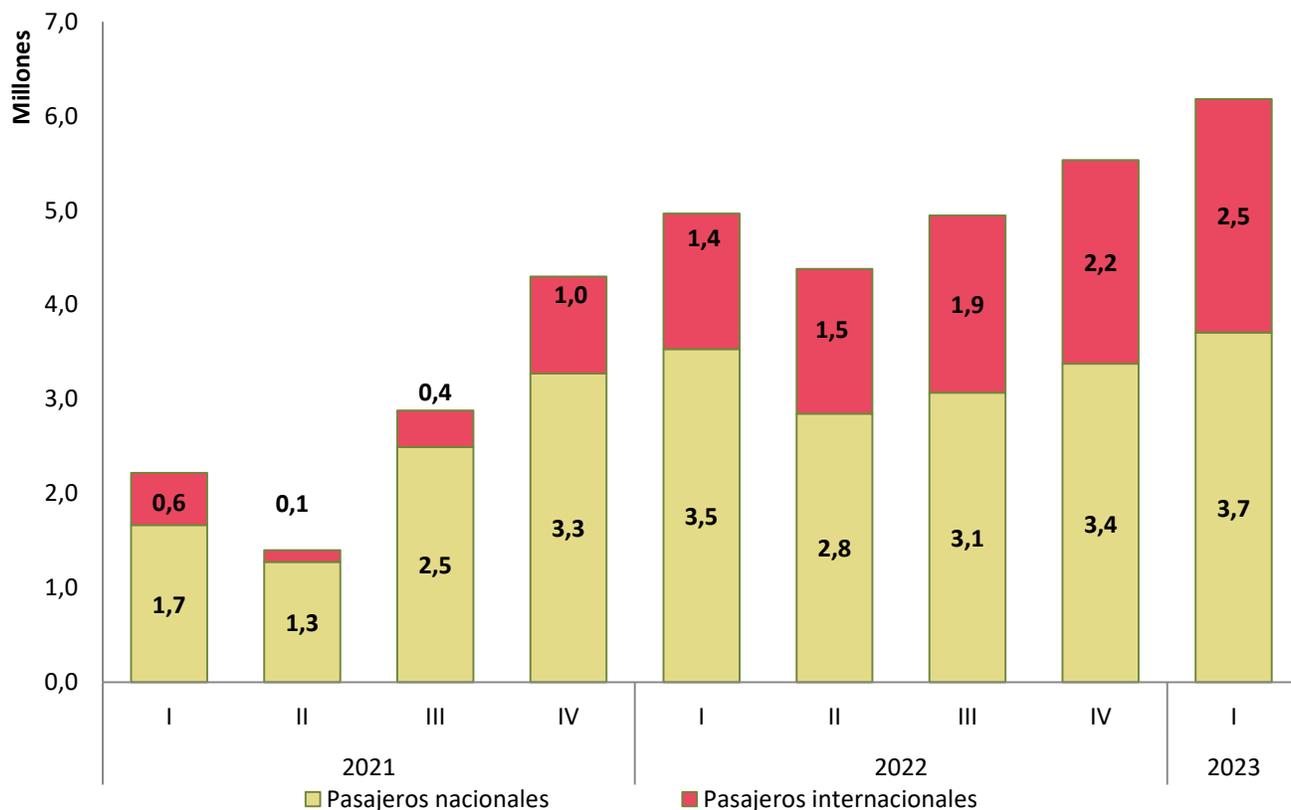
El alza comentada obedece al crecimiento de 5,0% de pasajeros nacionales y de 72,4% en el caso de los internacionales, comparando los años 2023 y 2022. La recuperación de pasajeros internacionales supera la de nacionales, incrementándose en más de un millón de personas pues pasa de 1.435.783 a 2.475.922 entre ambos periodos, lo que se explica por la disminución de las restricciones de movilidad a nivel global. Ello también se refleja en el incremento de proporción de pasajeros internacionales sobre el total transportado: de 28,9% en enero-marzo de 2022 a 40,1% en el mismo trimestre de 2023.

²⁷ Información más detallada y para un periodo más amplio de las series de flujos de pasajeros, presentadas en esta sección, se encuentra en el Anexo del Informe Trimestral.

²⁸ En este informe las estadísticas de pasajeros domésticos se elaboran solo sobre la base de salidas, para efectos de no duplicar el volumen de pasajeros movilizados en términos agregados pues se conectan entre dos ciudades (una de salida y otra de llegada) siempre al interior de Chile, por lo cual equivale a un solo viaje. Ello no ocurre en el caso del transporte internacional de pasajeros, por lo que en esa situación se pueden sumar las salidas y los arribos entre un aeropuerto chileno y otro del exterior.

Gráfico 12

Tráfico trimestral de pasajeros nacionales e internacionales por aeropuertos concesionados, I trimestre 2021 – I trimestre 2023 (*)



(*) Las cifras anteriores al cuarto trimestre de 2021 no incluyen Balmaceda por no estar operando en contrato de concesión.

Fuente: Junta Aeronáutica Civil (JAC).

Se debe consignar que en el primer trimestre de 2023 fueron cuatro los aeropuertos que recibieron pasajeros internacionales: Arturo Merino Benítez de Santiago, Diego Aracena de Iquique, Andrés Sabella de Antofagasta y Carlos Ibáñez del Campo de Punta Arenas.

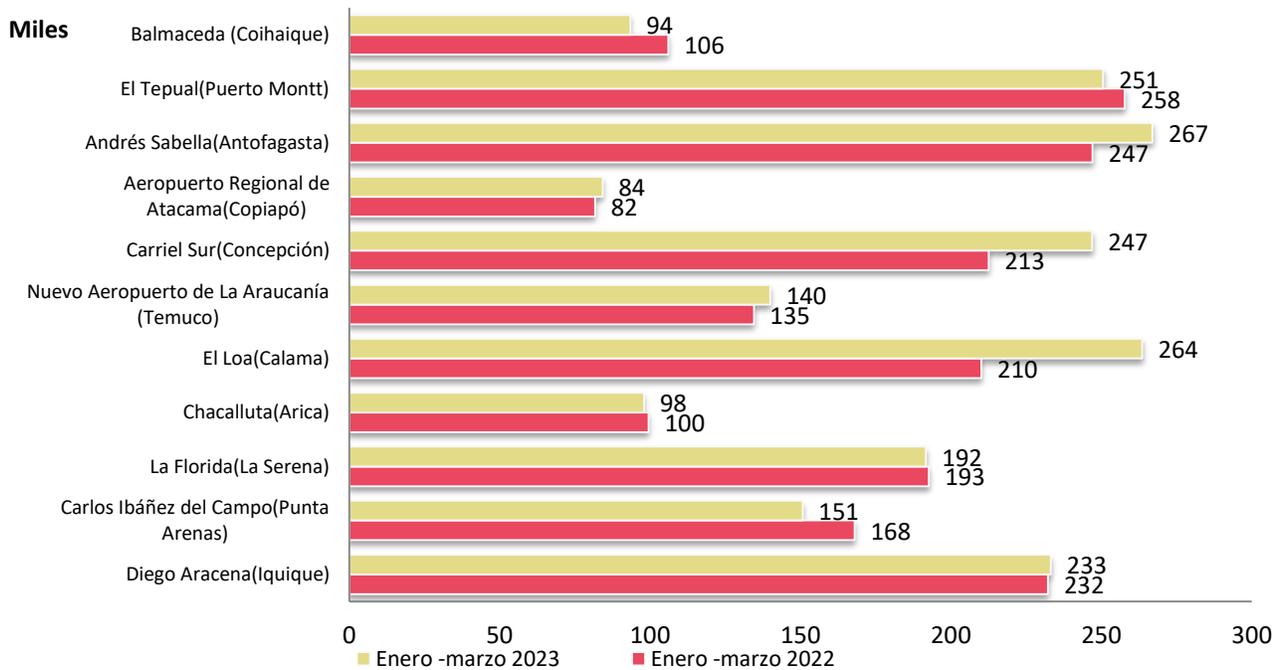
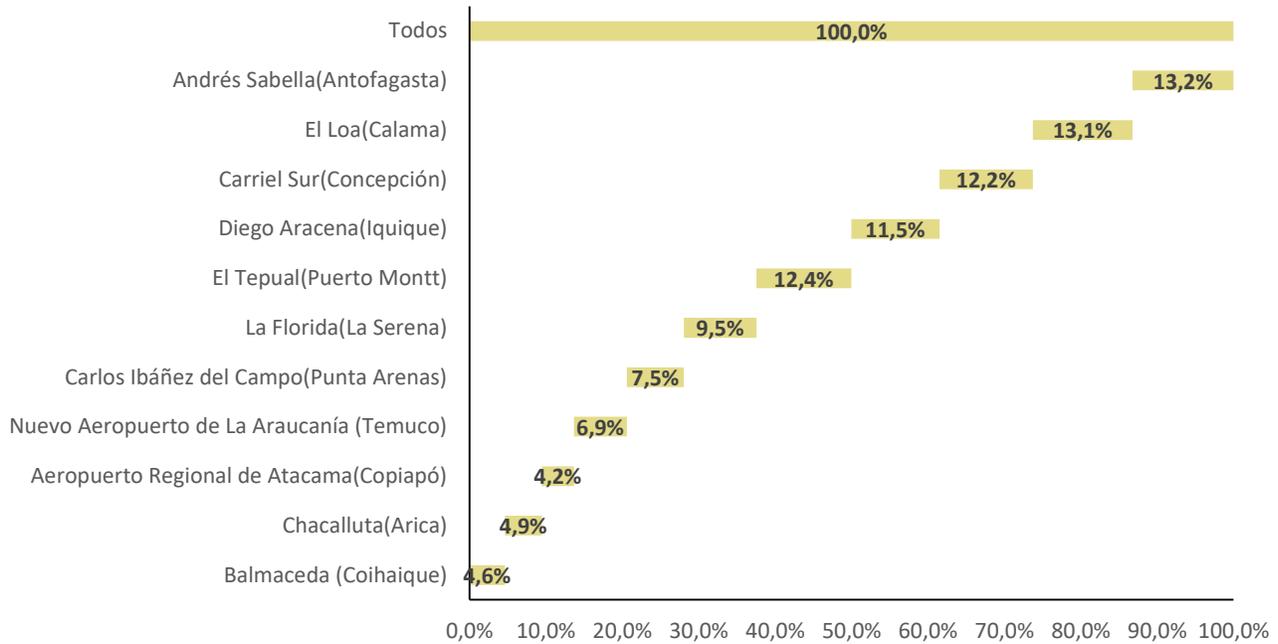
En el caso del principal aeropuerto del país, Arturo Merino Benítez de Santiago, en el primer trimestre de 2023 se transportaron 1.685.736 pasajeros nacionales, cifra que corresponde al 45,5% del tráfico doméstico y refleja un incremento de 6,2% respecto de igual periodo de 2022.

Durante el lapso indicado, este aeropuerto acogió también a 2.448.903 pasajeros internacionales. Así, el Aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago recibió el 98,9% de los pasajeros de vuelos internacionales del país en aeropuertos concesionados. La cifra expuesta refleja un alza interanual de 72,1%, corroborando lo señalado previamente en cuanto al efecto de las menores restricciones a la movilidad, tanto en Chile como en países con los que se mantiene la recuperación en el tráfico de pasajeros.

Sin considerar la actividad del Aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago, el tráfico nacional de pasajeros estuvo en 2.019.810 en el primer trimestre de 2023 (Gráfico 13), con un crecimiento de 4,0% respecto a igual trimestre de 2022. Los aeropuertos que transportaron por sobre los 200.000 pasajeros durante el primer trimestre del año fueron cinco: Andrés Sabella de Antofagasta, El Loa de Calama, El Tepual de Puerto Montt, Carriel Sur de Concepción y Diego Aracena de Iquique. Por su parte, los recintos de La Florida de La Serena, Carlos Ibáñez del Campo de Punta Arenas y La Araucanía movilizaron entre los 100.000 y 200.000 pasajeros. Los restantes aeropuertos concesionados transportaron bajo los 100.000 pasajeros.

Gráfico 13

Tráfico de pasajeros nacionales en aeropuertos concesionados, al 31 de marzo de 2023 (*)



(*) Excluido Aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago.

Fuente: JAC.

Actividad de carga²⁹

Durante el primer trimestre de 2023 la actividad de carga³⁰ movilizó 110.308 toneladas, cifra 7,9% inferior respecto del mismo periodo del año anterior (Gráfico 14). La carga internacional representó el 93,0% de este total, y su volumen experimentó un descenso de 6,0% respecto del volumen presente en enero-marzo de 2022. Por su parte, el transporte nacional, que representó el 7,0% de la carga, tuvo una baja de 27,5%.

El transporte de carga nacional creció en cinco aeropuertos concesionados entre el primer trimestre de 2023 y de 2022, que corresponden a Nuevo Aeropuerto de la Araucanía, Aeropuerto Regional de Atacama, Diego Aracena, Carriel Sur de Concepción y Andrés Sabella.

Desde el Aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago han salido 3.555 toneladas de carga nacional en el primer trimestre de 2023. Esta cifra representó el 45,9% del total del transporte nacional del trimestre. Por su parte, el Aeropuerto General Carlos Ibáñez del Campo movilizó 3.043 toneladas de carga nacional. La participación de este último se empina a 39,3% del total del movimiento local en el trimestre, reflejando la intensidad del transporte aéreo en productos como el salmón.

Después de los dos terminales previamente señalados, la actividad de carga nacional fue relevante en el aeropuerto El Tepual con 363 toneladas. Luego los recintos de Carriel Sur, Andrés Sabella, Chacalluta, y Diego Aracena que transportaron entre 100 y 200 toneladas cada uno. Los restantes tuvieron un volumen por debajo de 100 toneladas durante el primer trimestre de 2023 (Gráfico 15).

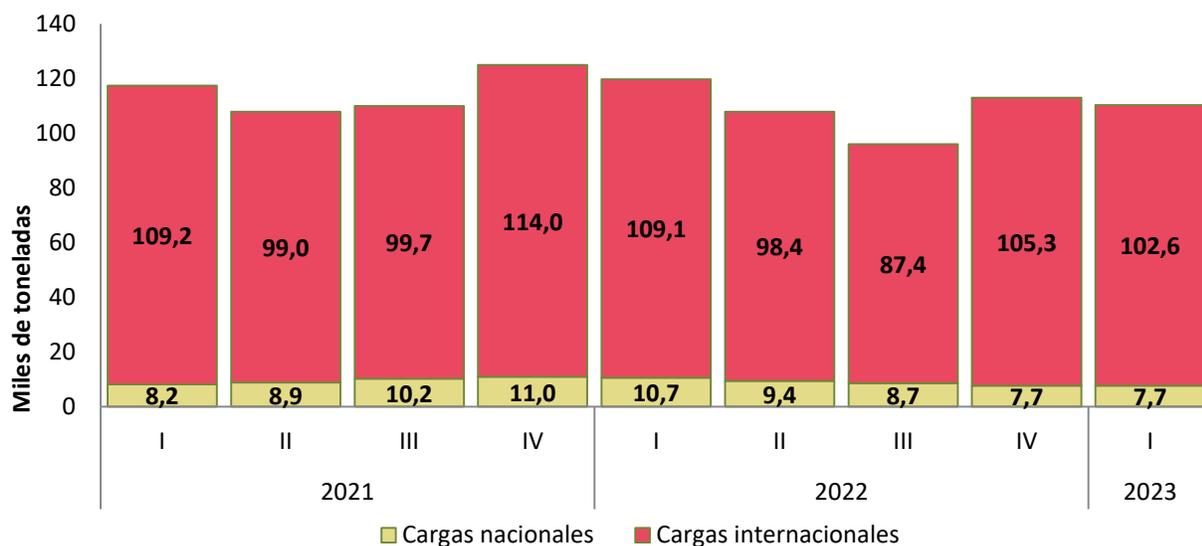
En tanto, en el periodo de enero-marzo de 2023, en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago fueron transportadas 101.837 toneladas de carga internacional, representando el 99,3% del traslado internacional vía aeropuertos concesionados (el porcentaje restante corresponde a los terminales Andrés Sabella y Carlos Ibáñez del Campo). El transporte internacional desde el aeropuerto de la capital presentó de esta forma un volumen de carga 6,0% menor respecto a igual trimestre de 2022.

²⁹ Información más detallada y para un periodo más amplio de las series de flujos de carga, presentadas en esta sección, se encuentra en el Anexo del Informe Trimestral.

³⁰ En este informe las estadísticas de carga doméstica señaladas por aeropuerto se elaboran solo sobre la base de toneladas salidas, para efectos de no duplicar el volumen de toneladas movilizadas en términos agregados.

Gráfico 14

Tráfico trimestral de carga nacional e internacional por aeropuertos concesionados, I trimestre 2021 – I trimestre 2023 (*)

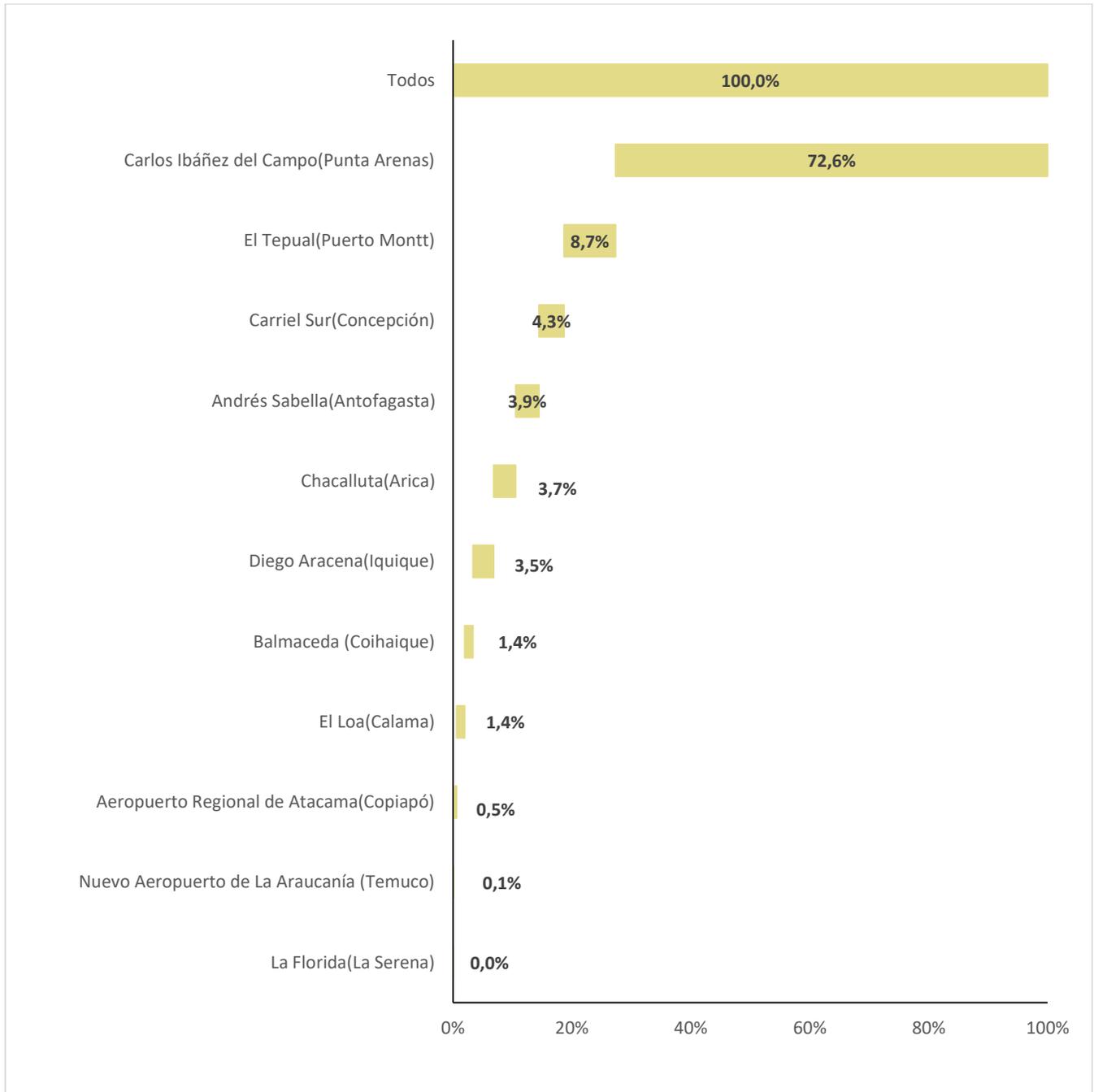


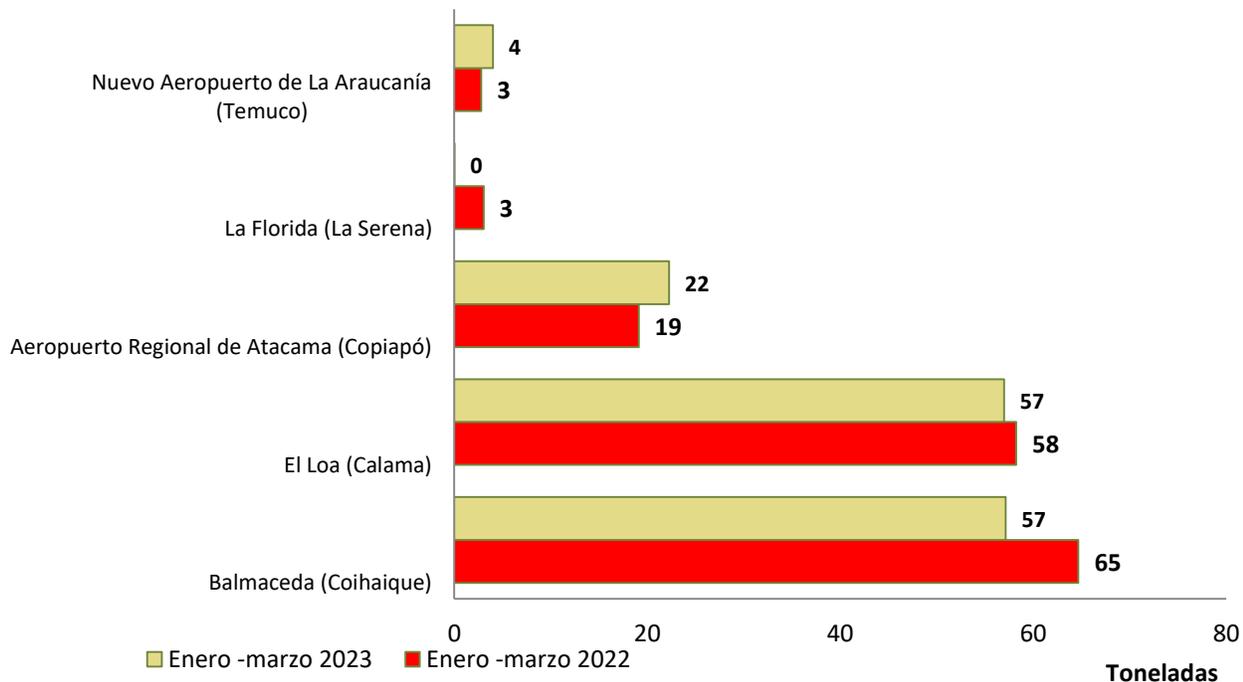
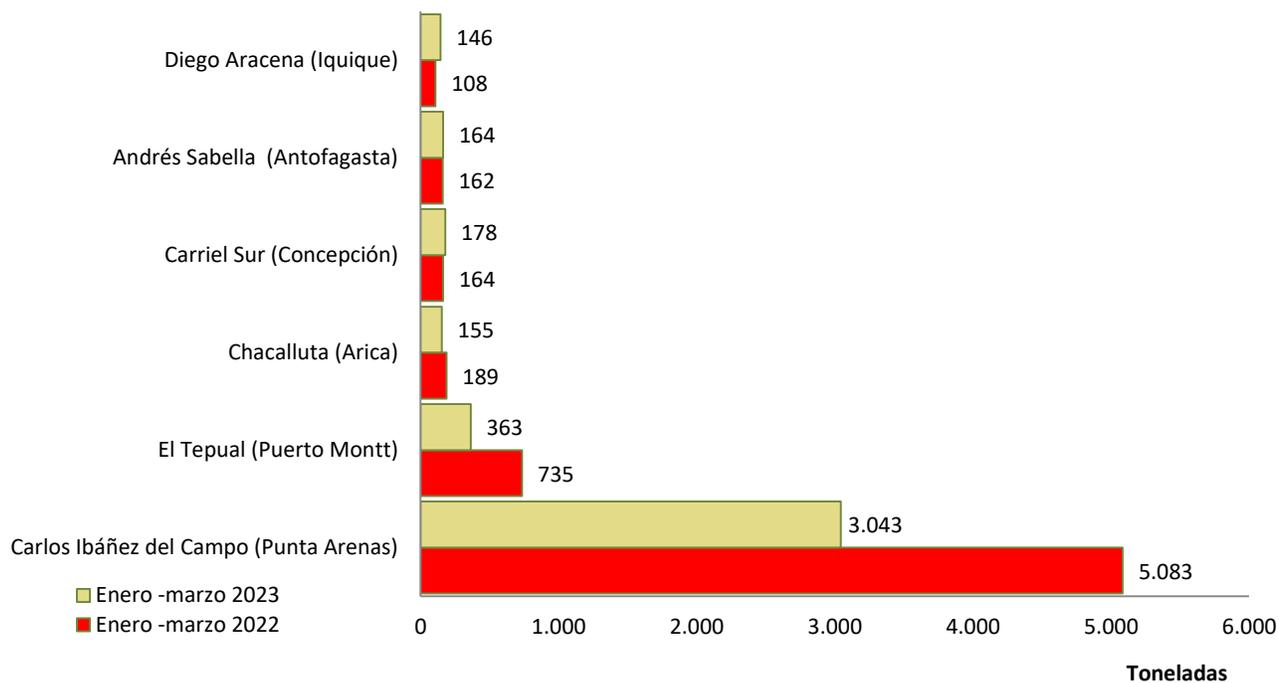
(*) Las cifras anteriores al cuarto trimestre de 2021 no incluyen Balmaceda por no estar operando en contrato de concesión.

Fuente: JAC.

Gráfico 15

Tráfico de carga nacional en aeropuertos concesionados, al 31 de marzo de 2023 (*)





(*) Excluido aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago.

Fuente: JAC.

4.3. Establecimientos Penitenciarios

Los establecimientos penitenciarios concesionados se dividen en tres grupos: el primero con Iquique, La Serena y Rancagua (Grupo 1); el segundo con Antofagasta y Concepción (Grupo 2); y finalmente Santiago, Valdivia y Puerto Montt (Grupo 3). La institución mandante de los proyectos es el Ministerio de Justicia.

En la Tabla 5 se informa sobre las mantenciones preventivas y correctivas efectuadas en los distintos penales. Se trata de la información acumulada a marzo, para los años 2022 y 2023, en materia de infraestructura; el equipamiento estándar, como por ejemplo, colchones y ropa de cama; y el equipamiento de seguridad, como pórticos y paletas anti-metales, y cámaras de video vigilancia.

Las mantenciones preventivas de enero-marzo de 2023 tuvieron un alza interanual de 0,4%, explicado por aquéllas relacionadas con la infraestructura. Por su parte, las mantenciones correctivas experimentaron un incremento de 39,6% interanual, influyendo el efecto de infraestructura en los tres grupos³¹.

Tabla 5

Mantenciones preventivas y correctivas en infraestructura penitenciaria concesionada, enero-marzo 2022 y 2023 (cantidad según grupo)

Mantenciones preventivas			
		2022	2023
Grupo 1	Infraestructura	3.787	3.808
	Equipamiento estándar	285	285
	Equipamiento de seguridad	3.284	3.280
Grupo 2	Infraestructura	1.382	1.496
	Equipamiento estándar	187	214
	Equipamiento de seguridad	763	800
Grupo 3	Infraestructura	7.062	7.056
	Equipamiento estándar	2.102	2.038
	Equipamiento de seguridad	9.393	9.387
Total	Infraestructura	12.231	12.360
	Equipamiento estándar	2.574	2.537
	Equipamiento de seguridad	13.440	13.467

³¹ Los mantenimientos correctivos corresponden a actividades necesarias por causas de deterioros, desperfectos o fallas, no previsibles o planificables. Por lo señalado, dada su eventualidad, no se puede comparar linealmente un periodo versus el mismo periodo de años anteriores ya que estos trabajos van en directa relación de necesidades ante requerimientos que son variables (a diferencia de los preventivos).

Mantenciones correctivas			
		2022	2023
Grupo 1	Infraestructura	453	606
	Equipamiento estándar	35	42
	Equipamiento de seguridad	124	169
Grupo 2	Infraestructura	48	132
	Equipamiento estándar	55	66
	Equipamiento de seguridad	24	41
Grupo 3	Infraestructura	841	1.159
	Equipamiento estándar	260	400
	Equipamiento de seguridad	84	70
Total	Infraestructura	1.342	1.897
	Equipamiento estándar	350	508
	Equipamiento de seguridad	232	280

Fuente: DGC.

4.4. Hospitales

Los hospitales concesionados son fruto de un mandato desde el Ministerio de Salud al Ministerio de Obras Públicas. Este último se encarga de gestionar la concesión de la infraestructura y algunos servicios de apoyo no clínicos. Las concesiones hospitalarias comprenden 20 recintos, estando al cierre del primer trimestre del año 16 de ellos en fase de construcción y cuatro en operación.

En efecto, los recintos de Maipú y La Florida entraron en funcionamiento a fines de 2013, mientras que desde octubre 2017 está operativo el Hospital de Antofagasta. En tanto, el Hospital Félix Bulnes tuvo su puesta en servicio provisoria en marzo de 2020.

Los recintos actualmente en fase de construcción se dividen entre aquellos con obras ya iniciadas, donde se encuentra el Hospital Salvador - Geriátrico y Red Maule (Cauquenes, Constitución y Parral), y aquellos que han comenzado o están por iniciar los estudios de ingeniería definitiva, que corresponden a Hospital Buin - Paine; Red Biobío (Santa Bárbara, Nacimiento, Coronel y Lota); Red Los Ríos Los Lagos (La Unión, Río Bueno, Los Lagos y Puerto Varas); Hospital de La Serena; Hospital de Coquimbo; e Instituto Nacional del Cáncer.

Por otra parte, se encuentra en tramitación el Decreto Supremo de Adjudicación del Instituto Nacional de Neurocirugía.

A continuación, se presentan cifras de actividad asociadas a parte de los servicios contratados, en recintos que se encuentran en fase de operación, para el lapso enero-marzo de 2022 y 2023 (Tabla 6).

Tabla 6
Servicios básicos de mantenimiento de infraestructura hospitalaria concesionada, enero-marzo 2022 y 2023 (cantidad según hospital)

Hospital	Servicios	2022	2023
Maipú	Mantenimientos correctivos (*)	2.854	3.618
	Aseo y limpieza terminales (ejecuciones)	23.263	27.035
	Gestión de residuos (ton.)	263	303
	Alimentación pacientes y funcionarios	323.892	352.653
La Florida	Mantenimientos correctivos (*)	1.889	2.926
	Aseo y limpieza terminales (ejecuciones)	2.191	4.482
	Gestión de residuos (ton.)	273	267
	Alimentación pacientes y funcionarios	169.269	291.735
Antofagasta	Mantenimientos correctivos (*)	3.410	3.767
	Aseo y limpieza terminales (ejecuciones)	12.377	17.348
	Gestión de residuos (ton.)	338	303
	Alimentación pacientes y funcionarios	312.106	338.030
Félix Bulnes	Mantenimientos correctivos (*)	2.837	4.223
	Aseo y limpieza terminales (ejecuciones)	23.214	23.938
	Gestión de residuos (ton.)	350	355
	Alimentación pacientes y funcionarios	238.649	276.394

(*)Incluye mantención de infraestructura, instalaciones, equipamiento industrial y mobiliario no clínico.

Fuente: Informes de Actividad de la Sociedad Concesionaria.

5. ACTIVIDADES DE FISCALIZACIÓN Y DE CONTROVERSIAS

5.1. Multas

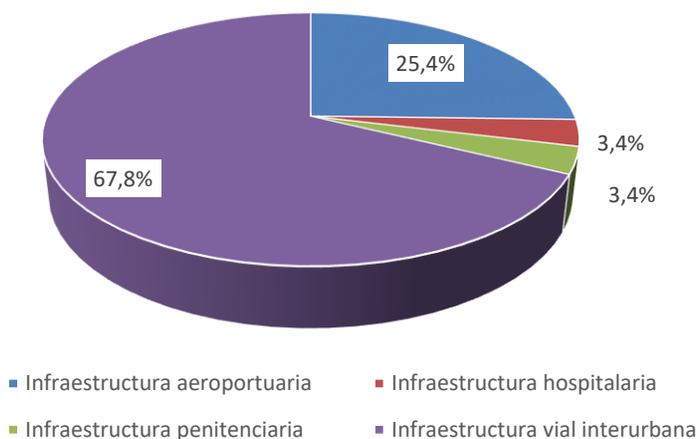
La DGC establece un sistema de fiscalización para detectar faltas o fallas en distintas infraestructuras concesionadas del país, con el fin de velar para que la gestión de cada contrato se desarrolle de forma correcta, en la respectiva fase que le corresponda (construcción, construcción y operación simultáneas, o bien operación), y en cumplimiento con lo establecido en sus Bases de Licitación.

Las multas pueden estar vinculadas a diversos motivos, como incumplimiento de plazos de trabajos, de instrucciones exigidas por el Inspector Fiscal, de regulaciones durante el desarrollo de una obra, de niveles de servicio exigidos por el contrato, o bien de entrega oportuna de información, entre otras materias.

Desde enero a marzo de 2023 se han cursado 59 resoluciones de multa³², de las cuales la categoría vial interurbana representa un 67,8%, aeropuertos un 25,4% y los recintos de hospitales y cárceles un 3,4% cada uno (Gráfico 16).

Gráfico 16

Cantidad de resoluciones de multas por tipo de infraestructura concesionada, Enero - marzo 2023 (porcentaje)



Fuente: DGC.

³² Como una resolución puede contener más de un motivo de incumplimiento, cabe señalar que en total las 59 resoluciones efectuadas en los tres primeros meses de 2023 abarcaron 4.043 multas. Estas cifras incluyen multas vinculadas a contratos solo con sociedades concesionarias.

5.2. Controversias

En la actualidad, y luego de la promulgación de la Ley 20.410 en 2010, conviven dos sistemas de solución de controversias: el primero, aplicable a la mayoría de los contratos vigentes, está compuesto por una Comisión Conciliadora que, de no mediar acuerdo en la etapa de conciliación, deviene en arbitral. Sus jueces tienen la calidad de árbitros arbitradores, por tanto, fallan conforme a su prudencia y equidad.

Con la reforma de 2010, para los nuevos contratos, se eliminaron las Comisiones Conciliadoras y fue creado un Panel Técnico de Concesiones. Este último no ejerce jurisdicción y solamente puede emitir una recomendación no vinculante para las partes.

Por su parte, la Comisión Arbitral experimentó modificaciones en la forma que se realiza su nombramiento y en la calidad de los árbitros que componen dicha instancia. Ahora la Comisión mantiene las facultades de árbitro arbitrador respecto del procedimiento, pero adquiere las de árbitro de derecho respecto a la dictación de la sentencia. De esta manera, la Ley 20.410 estableció un tribunal arbitral de carácter mixto.

Durante el periodo enero a marzo de 2023, han sido ingresadas al Panel Técnico de Concesiones y a las Comisiones Conciliadora/Arbitral un total de 18 discrepancias (cuatro en la primera instancia y catorce en la segunda). En términos de sectores, diez corresponden a contratos viales, cuatro a aeropuertos, dos a embalses, uno a hospitales y uno a otra edificación pública.

Por otra parte, durante el mismo periodo señalado, las Comisiones han dictado 17 recomendaciones: seis referidas al sector vial, nueve a aeropuertos, una a hospitales y una a infraestructura para transporte público. En relación con el Panel Técnico, durante enero-marzo de 2023, se registraron dos cierres de causas, ambos relacionados con obras viales.

6. SISTEMA INTEGRAL DE INFORMACIÓN Y ATENCIÓN CIUDADANA (SIAC)

Las solicitudes ciudadanas que ingresan al Sistema Integral de Información y Atención Ciudadana (SIAC) son formuladas directamente por las personas así como también pueden ser derivadas de otra entidad pública, las cuales son gestionadas por una plataforma de atención. Se trata fundamentalmente de requerimientos asociados a una disconformidad, consultas o bien para pedir información del servicio.

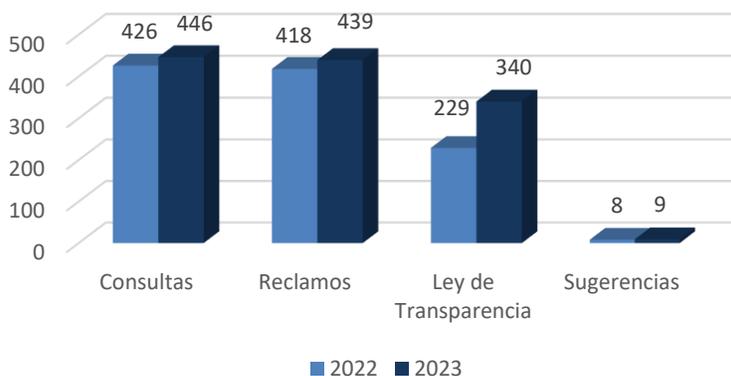
El SIAC cuenta con cuatro canales de atención directa y que corresponden a oficina de atención ciudadana, oficina de partes, web y dispositivo móvil. Sobre el 90% de las solicitudes ingresadas a SIAC en el periodo de análisis lo han hecho vía web. Ello posibilita que un porcentaje importante de las solicitudes -en las cuales está identificada la comuna de origen del usuario- provengan de regiones distintas a la metropolitana.

Es necesario subrayar que las solicitudes tratadas en el SIAC representan un conjunto acotado de consultas, toda vez que no incluye aquellas que las personas pueden formular directamente a una sociedad concesionaria.

Las consultas ciudadanas registradas entre enero y marzo de 2023 fueron 446, esto es un 4,7% más respecto del mismo periodo de 2022 (Gráfico 17). Por su parte, el número de reclamos pasó de 418 a 439, lo que equivale a un alza de 5,0%. En cuanto a las solicitudes por Ley de Transparencia, éstas se incrementaron de 229 a 340, equivalente a una variación de 48,5%. Finalmente, las sugerencias estuvieron estables entre los periodos comentados.

Gráfico 17

Tipología de solicitudes ciudadanas ingresadas al SIAC, enero-marzo 2022 y 2023 (cantidad)



Fuente: DGC.

7. PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y MEDIO AMBIENTE

En la implementación de las políticas de Estado -entre las que se cuenta el desarrollo de infraestructura de uso público-, está cada vez más consolidado el enfoque de inclusión de las dimensiones social, territorial y ambiental en el ciclo completo de los proyectos. Ello contribuye a otorgarles legitimidad y sostenibilidad en el tiempo.

En efecto, la ciudadanía incide actualmente en las obras que la afectan con más claridad e información, a través de la Ley N°20.285 de Transparencia sobre Derecho de Acceso a la Información Pública, la Ley N° 20.500 sobre Asociaciones y Participación Ciudadana en la Gestión Pública (LAPCGP), y el Decreto Supremo N°40 del Ministerio del Medio Ambiente, del año 2013, que actualizó el Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental. A lo anterior se agrega, en el segundo semestre de 2022, la entrada en vigencia del Acuerdo Regional sobre Acceso a la Información, la Participación Pública y el Acceso a la Justicia en Asuntos Ambientales en América Latina y el Caribe, más conocido como Acuerdo de Escazú.

A continuación, en la siguiente tabla se presenta el resumen de las reuniones o actividades que son parte de los procesos de participación ciudadana que se han realizado, durante el periodo enero-marzo de 2023.

Tabla 7

Participación Ciudadana en enero-marzo de 2023, por etapa de proyecto

Etapa	Proyectos en Proceso PAC (N°)	Actividades PAC (N°)
Construcción y/u operación	9	35
En cartera o estudio	5	55
Total	14	90

Fuente: DGC.

De este modo, durante enero-marzo de 2023 en total se realizaron 90 actividades de participación ciudadana, correspondientes a 14 proyectos.

Dentro del trabajo realizado en esta materia, en especial destacan las actividades relativas a los proyectos Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi y Tren Valparaíso - Santiago.

En cuanto al primer caso, la DGC se encuentra desarrollando un proceso de consulta indígena para este proyecto que se emplaza en la Provincia de Chiloé, Región de Los Lagos, con un trazado que se extiende a través de las comunas de Ancud, Dalcahue, Castro y Chonchi. El proceso de consulta ha contado con la participación activa de 65 organizaciones de los pueblos originarios que se han mantenido en el proceso, y con la participación de más de 750 personas.

En efecto, de acuerdo al artículo 6° del Convenio N°169 de la OIT, es deber del Estado de Chile “consultar a los pueblos interesados, mediante procedimientos apropiados y en particular a través de sus instituciones representativas, cada vez que se prevean medidas legislativas o administrativas susceptibles de afectarles directamente”.

En este marco, se han desarrollado 61 jornadas de trabajo con las organizaciones participantes, dando como resultado la presentación de 324 observaciones, aclaraciones y/o requerimientos, de los cuales el 5,8% se considera como un mejoramiento al desarrollo del proyecto, un 41,1% de aclaraciones sobre el proyecto y sus características, un 35,5% está dentro de las compensaciones que permitirán fortalecer a sus organizaciones y fomentar su cultura dentro de la isla y un 17,6% de requerimientos que están dirigidos a otras Direcciones del Ministerio de Obras Públicas u otro organismo estatal. Actualmente la DGC se encuentra coordinando el cierre del proceso de consulta el cual se estima para el segundo semestre de 2023.

En tanto, sobre el segundo proyecto, se debe relevar la reunión sostenida durante enero de 2023 por el Ministro de Obras Públicas con los alcaldes de las comunas donde se contempla la localización de estaciones, dándose inicio a un trabajo coordinado MOP- EFE- MTT con los territorios.

Posteriormente, en este mismo contexto, durante el mes de marzo el equipo técnico de la DGC sostuvo reuniones con siete alcaldes y sus equipos técnicos, que tuvo como objetivos dar continuidad a la Mesa del Tren con Alcaldes, tener un diagnóstico territorial preliminar que sirviera de antecedente para la elaboración de las Bases de Consultoría del Estudio Integral, impulsar la coordinación intersectorial, así como establecer los equipos de trabajo durante el desarrollo del proyecto.

La agenda de reuniones mencionada fue la siguiente:

Municipio	Fecha Reunión
Quinta Normal	06.03.2023
Lampa	06.03.2023
Llay Llay	07.03.2023
Limache	08.03.2023
Viña del Mar	09.03.2023
La Calera	10.03.2023
Til Til	10.03.2023

Dentro de los principales aportes y alcances recogidos durante estas reuniones, destaca mejorar la accesibilidad a las estaciones, tanto de peatones como de usuarios de otros modos de transporte público, generar integración con la vialidad local y el espacio público, evaluar el efecto barrera del tren, contemplar cruces de peatones y vehiculares, privilegiar la intermodalidad, resguardar el patrimonio ferroviario, privilegiar el soterramiento del tren en las áreas urbanas de mayor densidad e incorporar tecnología de punta para el tren.

Por otra parte, en materia de evaluación medio ambiental, los proyectos concesionados son estudiados en etapas tempranas con el fin de generar una solución integral a las exigencias y directrices del Nuevo Reglamento del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA).

Someter un proyecto o actividad al SEIA permite acreditar el cumplimiento de la normativa y obtener las autorizaciones ambientales respectivas, además de determinar -en el caso de los Estudios de Impacto Ambiental- si el proyecto se hace cargo de los efectos que requieren la aplicación de medidas de mitigación, reparación y/o compensación.

Cabe señalar que ingresó un proyecto de concesiones al sistema durante el periodo enero-marzo de 2023. Asimismo, se emitieron también tres resoluciones, de acuerdo con lo indicado en la siguiente tabla:

Tabla 8
Actividad sobre proyectos de concesiones en SEIA, enero-marzo de 2023

Nombre de Ingreso en el SEIA	Nombre del Contrato de Concesión	Tipo	Estado SEIA	Titular
Extracción de Áridos Sector Avaria	Mejoramiento Ruta de Nahuelbuta	DIA	Aprobada	Sociedad Concesionaria Ruta Nahuelbuta S.A.
Hospital de Coquimbo	Hospital de Coquimbo	Consulta de Pertinencia	Resuelta	Sociedad Concesionaria Hospital Coquimbo S.A
Aumento de cobertura de riego sector Marchigüe	Embalse Convento Viejo II Etapa	Consulta de Pertinencia	Ingresada	MOP
Modificación Compromisos Voluntarios	Puente Industrial	Consulta de Pertinencia	Resuelta	Sociedad Concesionaria Puente Industrial S.A.

Fuente: DGC.

8. CARTERA DE LICITACIONES DE LA DGC

La cartera de concesiones abarca un conjunto de proyectos que se encuentran en distintas etapas: en trámite de adjudicación; con llamado a licitación; o por licitar. Esta cartera está conformada por 48 procesos licitatorios, que abarcan 59 proyectos, e involucra inversiones por USD 16.099 millones.

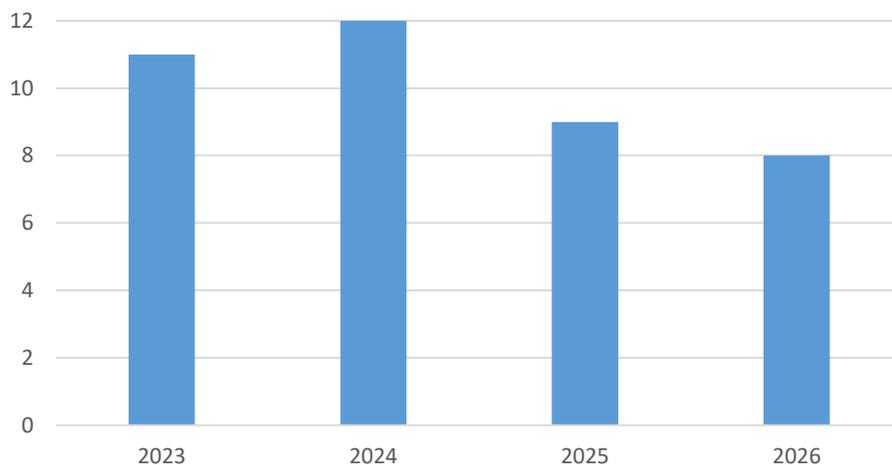
Los proyectos con llamado de licitación abierto son seis y comprometen una inversión de USD 2.711 millones. Estos proyectos corresponden a: Concesión Ruta 5 Tramo Chacao – Chonchi (USD 474 millones); Tercera Concesión Aeropuerto El Loa de Calama (USD 104 millones); Concesión Hospitales Red O´Higgins (USD 178 millones); Embalse Nueva La Punilla (USD 345 millones); Segunda Concesión Ruta 68 (USD 1.142 millones); y Orbital Sur de Santiago (469 millones).

En tanto, los proyectos con trámite de adjudicación en curso son dos al cierre de marzo: Tercera Concesión Acceso Vial AMB (33 millones de dólares) e Instituto Nacional de Neurocirugía (USD 147 millones).

Adicionalmente, existen 40 licitaciones a ser llamadas en el periodo 2023-2026, que comprometerán una inversión de USD 13.218 millones. En los siguientes gráficos se presenta la distribución anual estimada al cierre del trimestre, por cantidad y montos de inversión.

Gráfico 18

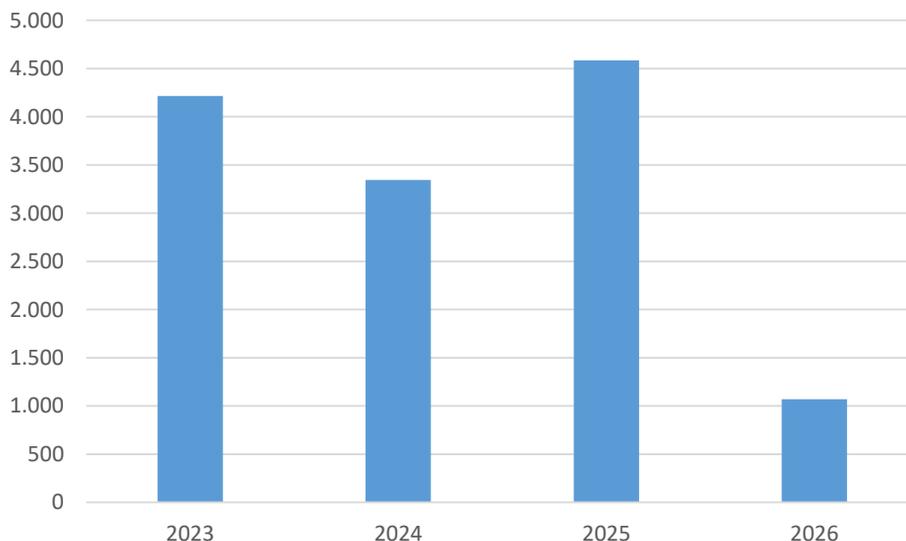
Distribución Anual de Cartera por Licitar (cantidad)



Fuente: DGC

Gráfico 19

Distribución Anual de Cartera por Licitar (inversión en MM USD)



Fuente: DGC

Finalmente, cabe recordar, a partir de la presentación del Plan de Infraestructura en Asociación Público Privada 2022-2026, efectuada en septiembre de 2022, que las próximas licitaciones se sustentan en cuatro ejes principales: (i) Ruta Panamericana de Chile y sus accesos (RPA); (ii) Mejores ciudades: movilidad y equipamiento (MC); (iii) Un mejor servicio aeroportuario (MA); y (iv) Aporte a la seguridad hídrica (SH).

En el primer bloque de proyectos el Plan impulsará obras que harán factible entregar a más habitantes un alto estándar de circulación desde Arica a Chiloé. Con tal propósito se consideran dobles calzadas, niveles elevados y homogéneos de calidad y seguridad vial, expansión del sistema de pago electrónico (telepeaje) y soluciones eficaces de conectividad e interacción del eje con centros urbanos (baipás y tramos urbanos), entre otros.

Junto con lo anterior, se incluyen en la misma categoría proyectos que buscan integrar el territorio a las oportunidades de desarrollo productivo y logístico del país; conectar rutas longitudinales (costera y futura cordillerana), fomentar la producción local y regional y uso de circuitos turísticos, mejorar la eficiencia en el traspaso de las cargas, el control aduanero y sanitario y aportar en la política migratoria con enfoque de acción humanitaria.

En tanto, en el segundo bloque abarca nuevos sistemas de transporte público, tecnología y modelos de financiamiento así como infraestructura pública, equipando barrios para la recreación, cultura, deporte o confortabilidad térmica. Se contemplan también proyectos para resolver el déficit de infraestructura crítica, adelantando su construcción, como cárceles y otras edificaciones públicas. Además parte de estas iniciativas van en línea con el cumplimiento de las metas de la Estrategia Climática de Chile 2050.

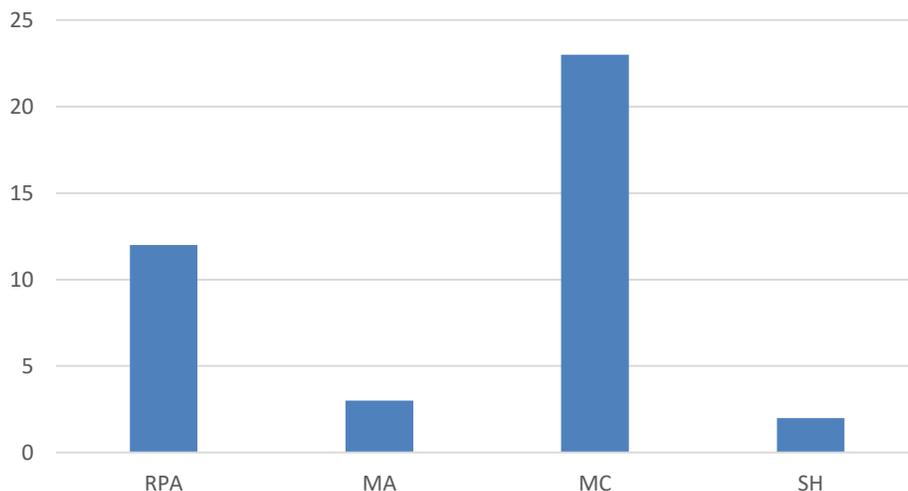
En materia de aeropuertos, las obras previstas permitirán adecuar la infraestructura a las demandas actuales y modernizar instalaciones. Con ello se favorecerá las posibilidades de conexión internacional de los aeropuertos regionales y contribuir a mejorar la gobernanza de los terminales aéreos de la red.

En el ámbito hídrico, el Plan considera la licitación de dos plantas de desalación, las primeras concesionadas para complementar las diversas medidas en esta materia que el Gobierno y el propio Ministerio de Obras Públicas realizan a través de otros mecanismos de financiamiento.

A continuación se expone la distribución de los 40 procesos de licitación según estos ejes:

Gráfico 20

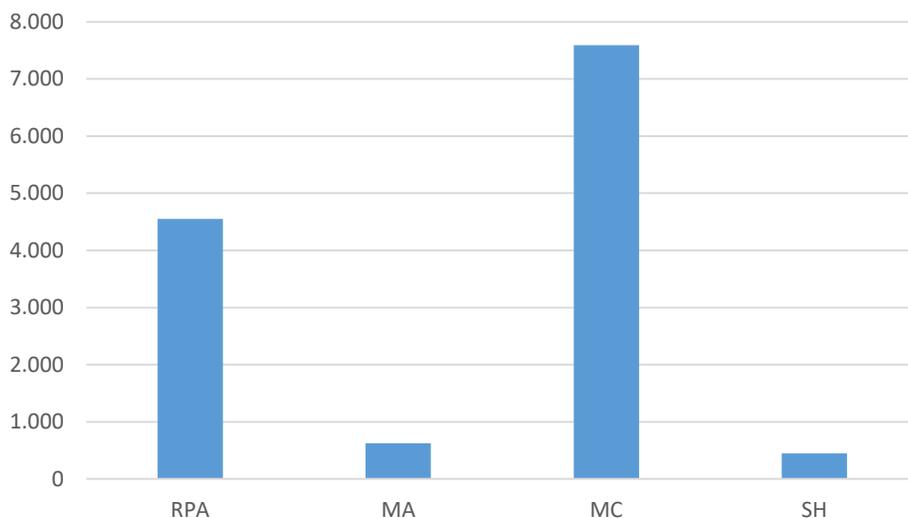
Distribución por Eje de Cartera por Licitar (cantidad)



Fuente: DGC

Gráfico 21

Distribución por Eje de Cartera por Licitar (inversión en MM USD)



Fuente: DGC

MIRADA A LA APP EN CHILE: ENTREVISTA A MARÍA ELIANA ARNTZ

“El compromiso del consejo es analizar en profundidad, pero con rapidez”



María Eliana Arntz es Geógrafa de la Universidad Católica con más de 25 años de experiencia en temas de participación ciudadana y medioambiente y actualmente se desempeña en la Fundación Casa de la Paz. De manera previa trabajó en el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), coordinando el Programa de Pueblos Indígenas.

En el sector público, se ha desempeñado como Jefa del Departamento de Participación Ciudadana, en Conama; Subdirectora de la División de Organizaciones Sociales (DOS) y Subsecretaria de Gobierno en la administración del Presidente Ricardo Lagos y de Cultura durante el primer mandato de la Presidenta Michelle Bachelet.

María Eliana Arntz es la actual Presidenta del Consejo de Concesiones*, cargo que asumió en julio de 2022 con una nueva mirada para el desarrollo de infraestructura en alianza público-privada, en concordancia con las demandas de una ciudadanía más empoderada y comprometida con su calidad de vida y entorno. Geógrafa de profesión, Arntz aceptó este desafío para analizar junto a un cuerpo colegiado los logros de más tres décadas del sistema de concesiones y delinear la forma en que las iniciativas públicas y privadas respondan a requerimientos de sus usuarios y comunidades, de manera integrada con las ciudades y su urbanismo en los próximos 30 años.

El Consejo de Concesiones de esta administración tiene un sello distinto, es bastante diverso ¿cuál es el aporte de esta composición?

Lo destacable de su composición es la diversidad de enfoques y disciplinas de los distintos integrantes. Cada miembro del Consejo aporta una especificidad y un ángulo distinto. Hemos

armado un muy buen engranaje que hace que las decisiones colegiadas, que son las que tenemos que adoptar, sean mucho más robustas, en el sentido de que vamos mirando cada uno de los temas en 360 grados.

Cada uno contribuye desde su expertise. Juan Carlos Ferrada aporta la mirada jurídica, Andrés Gómez-Lobos en temas de transporte y de infraestructura pública, pero además como economista. Rodrigo Delgadillo trae la perspectiva de la ingeniería y también de la historia porque fue parte del Consejo anterior, y Alejandro Aravena Arquitecto de enorme talento, siempre nos invita a pensar fuera de la caja, hace preguntas muy remecedoras. En mi caso aportó con los temas de participación ciudadana.

El resultado de esta diversidad, de esta pluralidad, hace que sea muy fácil ir avanzando en el análisis de proyectos complejos como son los que nos toca revisar.

*El Consejo de Concesiones es una entidad de carácter consultivo del Ministerio de Obras Públicas, encargado de informar acerca del tipo de infraestructura que se desarrollará al amparo de la Ley de Concesiones. Desde marzo de 2022 está integrado por María Eliana Arntz (presidenta) y los consejeros Rodrigo Delgadillo, Alejandro Aravena, Andrés Gómez-Lobo y Juan Carlos Ferrada.

Cuando asumió en el Consejo indicó que uno de los desafíos era poner a las personas como foco, ¿Cómo se materializa eso?

Diría que son dos aspectos a considerar. Lo primero es tener siempre a la vista, sobre todo cuando analizamos las iniciativas privadas, cómo ese proyecto en términos concretos aporta a mejorar la calidad de vida de las personas. En el fondo se trata de preguntarnos cómo esa infraestructura o proyectos nuevos, van a aportar, por ejemplo, a mejorar la movilidad de las personas, reduciendo los tiempos de viajes o conectando centros productivos, lo que se traducirá en mejores empleos e ingresos. O cómo un proyecto aporta a garantizar los derechos sociales, como en el caso de los hospitales.

Pero al mismo tiempo, se debe analizar como las externalidades de esas iniciativas puedan afectar a grupos específicos, especialmente los más vulnerables. Qué tipo de impactos pueden generarse, como prevenir o mitigarlos, cómo se está asegurando que las personas sean escuchadas y atender esas preocupaciones.

Entonces, el poner en el centro a las personas, lo resumiría como una moneda de dos caras: mirar a quienes se están beneficiando y a quienes eventualmente se podrían ver afectados. La mirada debe considerar esos dos ángulos.

Durante el primer año de este Consejo, ¿cuáles han sido las principales tareas?

Hay dos aspectos que me gustaría destacar. En primer lugar es la responsabilidad con que hemos asumido la tarea, es decir, el compromiso de analizar en profundidad, pero con rapidez, las decisiones que tiene que adoptar el Consejo.

Nos encontramos con que algunas iniciativas esperan mucho tiempo para ser declaradas de interés público, que tuvieron muchas rondas de revisiones, sin que se adoptaran las decisiones y eso es injusto para los proponentes que invierten tiempo y recursos humanos y financieros.

Es importante que se demore menos la tramitación de los proyectos y el Consejo es parte de esa cadena de tramitación y, por lo tanto, una primera responsabilidad es, sin perder calidad y profundidad en el análisis, hacerlo lo más rápido posible.

En segundo lugar, el Consejo asumió la responsabilidad de no solamente limitarse a las tareas regulares que mandata la Ley y el Reglamento de Concesiones. Nos hemos comprometido con una revisión del sistema con una perspectiva más estratégica, pensando siempre en cómo maximizar la contribución de la asociación pública-privada al desarrollo del país. Por eso abrimos un espacio de conversación con distintos actores, de la industria, la

academia y la sociedad civil, que nos aportaron su visión sobre el sistema actual y sobre los desafíos futuros. Otro insumo importante fue la reflexión que realizó el Consejo pasado con el que tenemos coincidencias bastante sustantivas.

Ahora estamos en un trabajo conjunto con el Ministerio, en base a este mapa de desafíos, en jerarquizar donde se espera que el Consejo haga una contribución más específica. La idea es seleccionar tres o cuatro temas para dejar nuestra huella en esta posta que son los distintos consejos, con propuestas sobre mejoras al sistema.

A 30 años del inicio de del modelo de concesiones, ¿cuál es legitimidad de la incorporación de procesos de participación ciudadana en el desarrollo y materialización de los proyectos?

Es imposible abordar este punto sin partir de la premisa que la sociedad chilena está haciendo un cuestionamiento muy profundo a la provisión privada de bienes y servicios públicos, se ha visto en los casos de las Isapres y en las AFP. Sería muy ingenuo de nuestra parte pensar que no va a haber una pregunta significativa respecto de la infraestructura también.

El sistema está desafiado, ya que el estándar que exige la ciudadanía hoy es mucho más alto y existe el prejuicio que los privados se enfocan en el lucro

y no en el interés público. Pero por otro lado, durante estos 30 años, el sistema ha permitido acelerar el desarrollo de la infraestructura en el país. Entonces es un deber preguntarse: ¿cómo esperamos que este sistema funcione y cómo maximizamos esa oferta con un contexto de legitimidad? No hacernos esa pregunta, es cómo esconder la cabeza en la arena, es un tema que hay que abordar.

En ese marco general, el diálogo es esencial. Resulta clave la delicadeza con la que se establezca la relación de un proyecto con las personas, eso se tiene que expresar en la manera que tu organizas los procesos de diálogo, en la manera que se presta el servicio, cómo se atiende a los usuarios, es una gama muy amplia de acciones para todo el ciclo de gestión del proyecto, desde que se diseña hasta que entra en operación.

El camino que se debe recorrer tiene que ser impecable porque si no el efecto agregado de muchas malas experiencias puede tener consecuencias desastrosas desde el punto de vista de la legitimidad general del sistema.

En ese contexto, ¿cuáles son los principales desafíos en la alianza público-privada?

Hay cuestiones importantes que abordar como el sistema de peajes, los requerimientos que deben cumplir las iniciativas privadas y la manera en que los proyectos se diseñan y ejecutan con participación de los actores.

Los proyectos son pensados en la lógica nacional y hay que cambiar esto. Hay que asegurar el involucramiento efectivo del mundo institucional, comunal y regional y, por otro lado, una sintonía fina con la ciudadanía que se relacionará con el proyecto.

A su juicio, ¿cómo se avanza para los próximos 30 años?

Una cuestión principal es reconocer que el sistema de alianza público privada, en estos 30 años, ha sido una buena herramienta para desarrollar buena infraestructura. Hay que comprometerse en mantenerla y eso significa renovarla y preguntarse dónde están los desafíos que tiene para los próximos 30 años.

Entonces creo que un desafío mayor es salir del análisis aislado de los proyectos y pensar en sistemas complejos, integrados, donde cada iniciativa debe demostrar que es una contribución al desarrollo de los territorios, y eso significa desarrollar el músculo de la conversación y de la escucha

para generar las condiciones para que un proyecto tenga sintonía local o comunitaria.

Hoy día nuestro sistema debe abordar esa complejidad para que sea sostenible. Los cambios que se deben acometer desafían a todas las partes involucradas: la ciudadanía, el sector privado y, por supuesto, el sector público, que es el planificador por excelencia, el que debe tener una mirada integral.



**Dirección
General de
Concesiones**

Ministerio de
Obras Públicas

Gobierno de Chile

