

Consejo de Concesiones

Acta Sesión Ordinaria 26 de febrero de 2016

A las 15:15 horas del 26 de febrero de 2016, en las oficinas del Ministerio de Obras Públicas ubicadas en calle Morandé N° 59, piso 6 piso, Santiago, se dio inicio a la sesión ordinaria del Consejo de Concesiones con la asistencia del señor Ministro de Obras Públicas don Alberto Undurraga Vicuña, quien presidió la sesión. Asistieron también los consejeros don Juan Andrés Varas Braun, doña Sonia Tschorne Berestesky, don Aldo González Tissinetti, don Iván Poduje Capdeville y don Rodrigo Delgadillo Sturla. Se encuentran en sala especialmente invitados don Juan Manuel Sánchez Medioli, Director General de Obras Públicas, don Eduardo Abedrapo Bustos, Coordinador de Concesiones, Rodrigo Urzúa Álvarez, Jefe de División de Proyectos de la Coordinación de Concesiones, don Javier Velásquez Mayorga, Asesor de la División de Proyectos de la Coordinación de Concesiones, y don Héctor Soto Peralta, Asesor del Gabinete del Ministro. Actúa como secretaria abogada doña Andrea Rojas Olivares.

En la sesión se trataron los siguientes temas:

- Algunos aspectos de la Iniciativa Privada N° 417
- Presentación sobre "Revisión de Indicadores de Cumplimiento de Iniciativas Privadas en Etapa de Proposición"
- Cartera de Proyectos 2016.
- Avance Plan de Mejoramiento.
- Mecanismo de Cálculo de Tasas

El Ministro saluda a los presentes y se comienzan a revisar los temas de la tabla.

1. Algunos aspectos de la Iniciativa Privada N° 417

A modo informativo el Coordinador de Concesiones da a conocer a los Consejeros que con posterioridad a la revisión y pronunciamiento del Consejo sobre esta iniciativa privada - 13 de enero de 2016 – el proponente presentó una addenda el día 5 de febrero de 2016, cambiando lo relativo al monopolio señalado primitivamente en su iniciativa, y modificando también el objeto de ella, que era la venta de agua desalada, por una prestación de servicios de desalación, pero sin modificar aspectos económicos de la propuesta.

Al respecto, los Consejeros señalan que precluyó el derecho del proponente a presentar addenda desde el momento en que el Consejo se pronunció, esto es, el día 13 de enero de 2016. Además, se hace presente que el Ministro no puede pronunciarse sobre una cosa distinta a aquella sometida al conocimiento del Consejo, como sería en este caso si se pronunciara sobre la addenda, ya que tratándose de la declaración de interés público de iniciativas privadas la consulta al Consejo es de carácter obligatorio.

Lo anterior, no obsta a que el proponente pueda presentar una nueva iniciativa sobre plantas desaladoras.

2. Indicadores de Cumplimiento de Iniciativas privadas en etapa de proposición

Expone esta presentación Javier Velásquez.

Los estudios de proposición tienen por lo general dos fases, a las que se ha agregado una etapa 0, en la que se estudia su viabilidad jurídica.

Complejidad del Proyecto	Desarrollo de estudios (Años)	Revisión y Corrección (Años)	Total Tiempo Teórico (Años)
Baja Complejidad	0,5	0,5	1
Mediana Complejidad	1	1	2
Alta Complejidad	2	1	3

Un ejemplo de baja complejidad hoy es difícil de encontrar, podría ser un centro cívico pequeño, o un estacionamiento subterráneo.

Indicadores cualitativos de los estudios de proposición

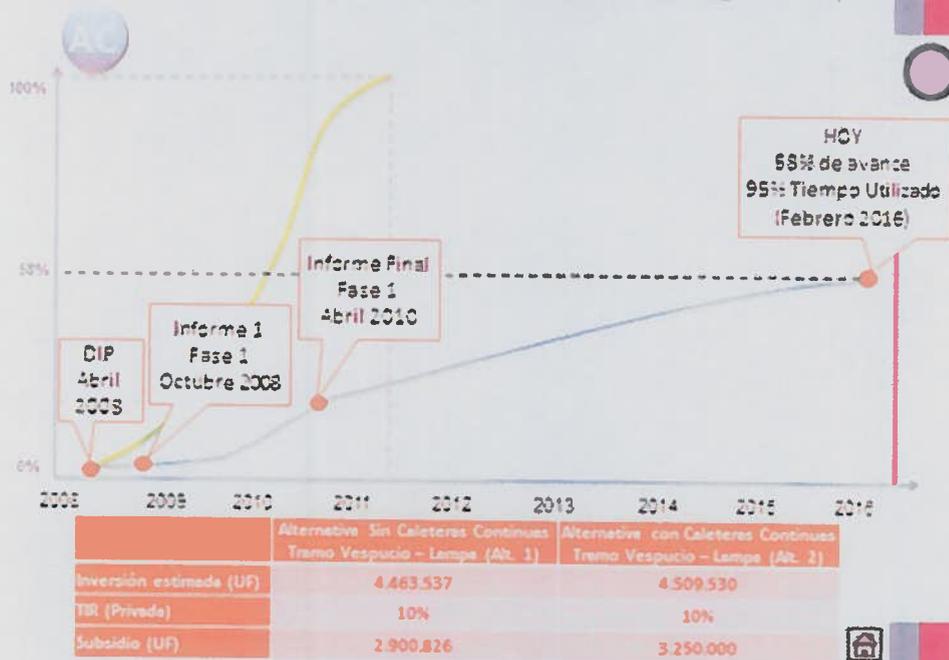
Estado
Viables
Susceptible de ser modificados
Desarrollo insuficiente
Modelo de Negocio Inviabile

Hoy tenemos 20 iniciativas vigentes en etapa de presentación, las que se expondrán someramente:

Iniciativas en Etapa de Proposición	N°	Avance % (estudios de proposición)	Tiempo utilizado (%)	
1 Ruta de Villarrías	424	0%	0%	→
2 Proyecto Orbital Sur Santiago	425	0%	0%	→
3 Teleférico Arco Masipile - Iquique	428	10%	34%	→
4 Mejoramiento Conectividad Coquebaco - La Serena vía Transporte Público	433	4%	3%	→
5 Concesión Vial Rutas de Acceso a Valdivia	434	11%	25%	→
6 Concesión Ruta 5 Tramo Caldera-Antofagasta	438	0%	18%	→
7 Concesión Estacionamientos Subterráneos Centro Cívico Concepción	438	0%	31%	→
8 Concesión Vial Ruta Longitudinal Chilo	434	14%	33%	→
9 Transversal O Higgins	431	0%	27%	→
10 Concesión Vial Autopista Metropolitana de Puerto Montt	376	56%	32%	→
11 Teleférico Bicentenario	377	91%	76%	→
12 Construcción de un edificio de estacionamientos subterráneos en Calama	351	50%	31%	→
13 Autopista Costanera Central	359	50%	31%	→
14 Conexión Vial Ruta 78 hasta Ruta 55	352	91%	38%	→
15 Centro Cívico de la Región de Los Ríos	350	50%	31%	→
16 Autopista Norponiente Santiago-Lampa	350	58%	35%	→
17 Proyecto Margamán - Mancha debarriera y Revitalización Urbana del estero Margamán - Margamán viña del Mar - Chile	359	Licitación	100%	→
18 Mejoramiento Ruta Nahuelbuta	350	Licitación	100%	→
19 Tren Traslamiento Central	346	LA ENTIDAD OPERADORA SBI/ETRA es la encargada de esta iniciativa.		→
20 Ruta G 21- Acceso a Centros de Estudio	333	Licitación	100%	→

a) IP N° 330

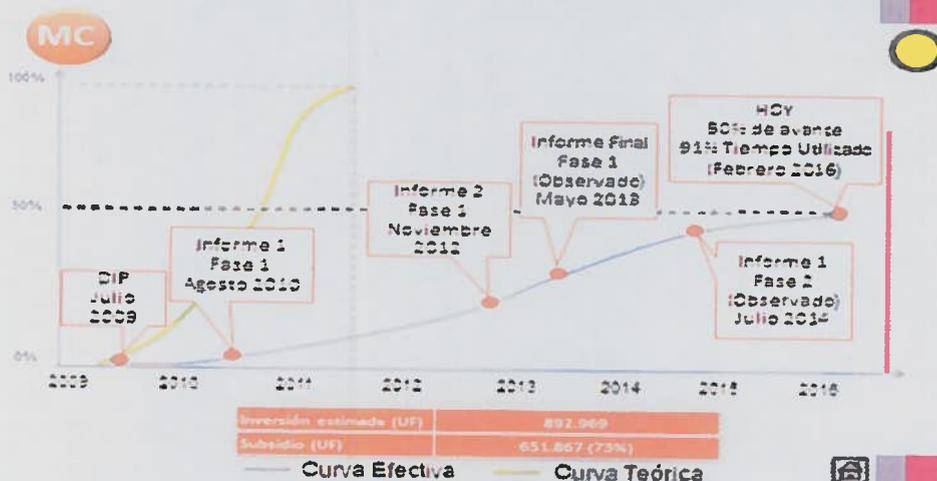
IP N° 330 – Autopista Norponiente Santiago Lampa



Esta IP se aprobó en la época en que el Consejo no existía, y lleva apenas 58% de avance, con un 95% de tiempo utilizado, a lo que debe sumarse que el proponente informó que para poder llevar a cabo esta iniciativa necesitaría de un 70% de subsidio, habiendo sido declarado de interés público esta iniciativa con 0% de subsidio. Este proyecto ha sido varias veces modificado.

b) IP N° 350

IP N° 350 – Centro Cívico de la Región de Los Ríos



Este proyecto se aprobó su declaración de interés público sin tener claridad sobre los terrenos donde se realizaría, y recién se tuvo certeza que habían sido comprados por el Gobierno Regional en marzo de 2015.

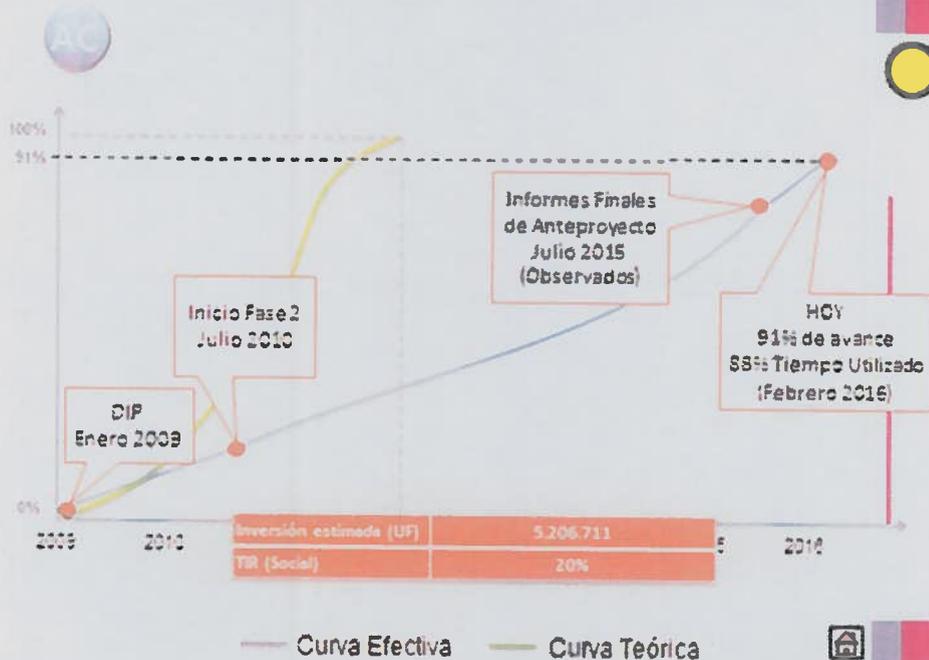
Al respecto, se hace presente que conforme al artículo 2 de la Ley de Concesiones, existen 10 días para que el Ministerio revise las iniciativas presentadas, y se han rechazado por no estar completas y el proponente tiene 5 días para responder, y si éste no responde la iniciativa queda por no presentada. Así la idea es traer al Consejo de Concesiones iniciativas que estén en condiciones de ser analizadas.

Se hace presente que conforme al marco normativo vigente, el tiempo cuenta solamente cuándo el proyecto no está en revisión.

Este es un proyecto estratégico sobre todo para el funcionamiento de los servicios públicos de la región y relevar un barrio alicaído.

c) IP 352

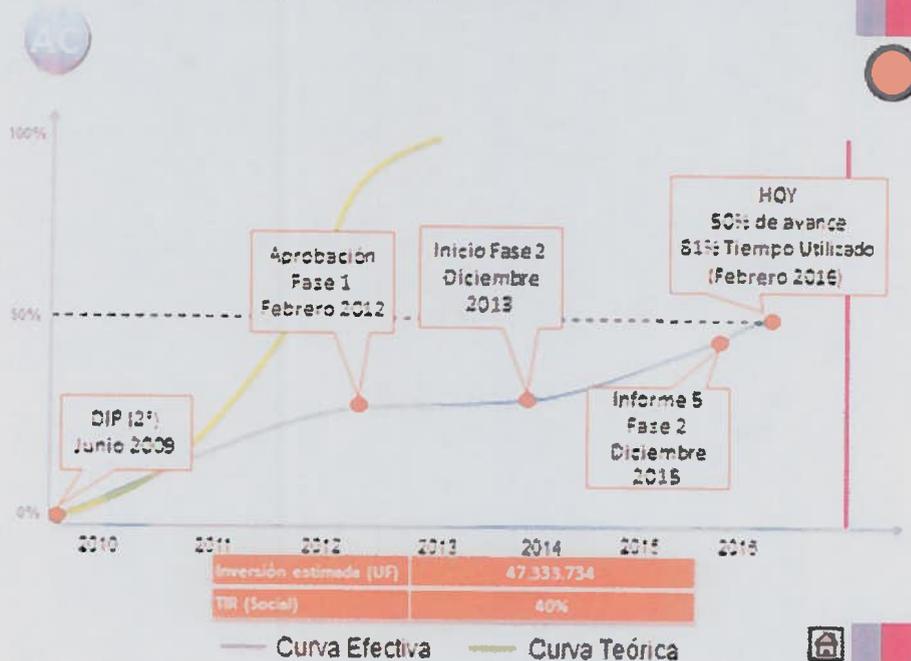
IP N° 352 - Conexión Vial Ruta 78 hasta Ruta 68



Este proyecto en el último tiempo ha tenido avances significativos y se estima que el proponente va a poder llevarlo a cabo prontamente.

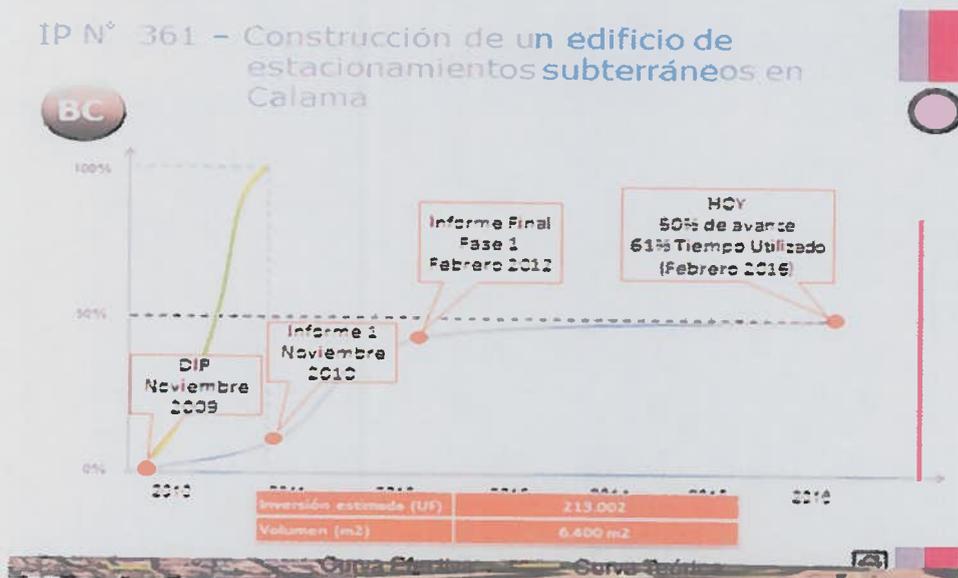
d) IP N° 359

IP N° 359 - Autopista Costanera Central



Este proyecto está complicado porque hay un par de comunas que no quieren el proyecto (San Joaquín y Macul), por lo que se está pensando fraccionarlo y hacer algunas etapas ahora y el resto después. El proponente original es Autopista del Sol.

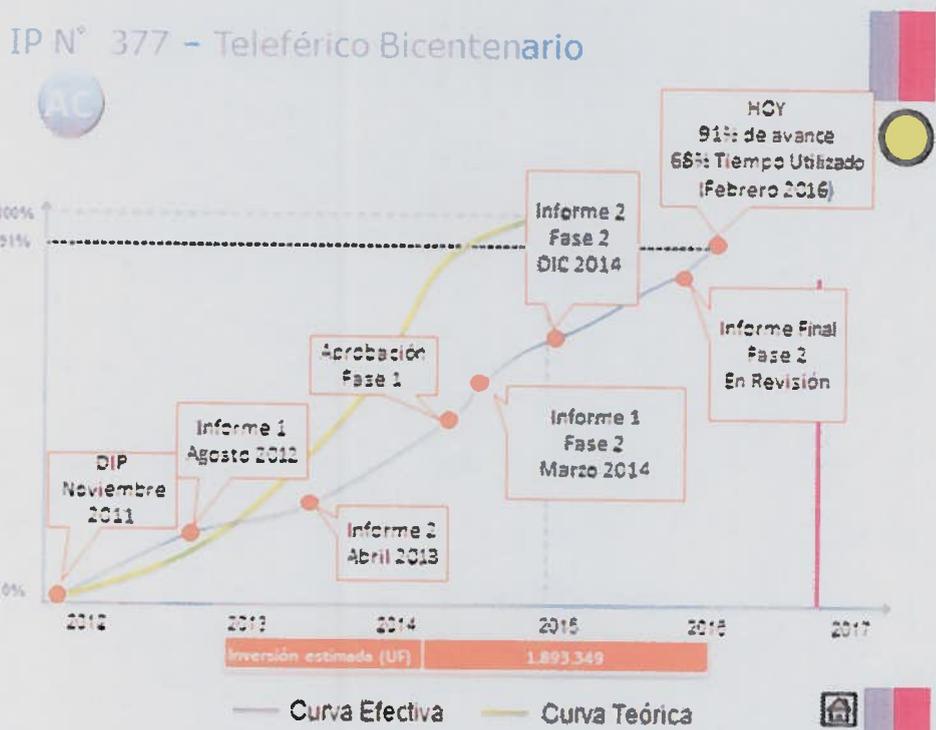
e) IP N° 361



A emplazarse en la plaza de armas de Calama. El problema de este proyecto es que el proponente no se percató que los árboles que están en la plaza tienen raíces entre 10 a 12 metros, entonces las rampas de acceso no son viables.

A opinión de Concesiones este es un proyecto que no tendría por qué estar en la cartera de proyectos de Concesiones, porque su valor es de 8 millones de dólares, esto debería realizarse vía FUC (Financiamiento Urbano Compartido) o municipal.

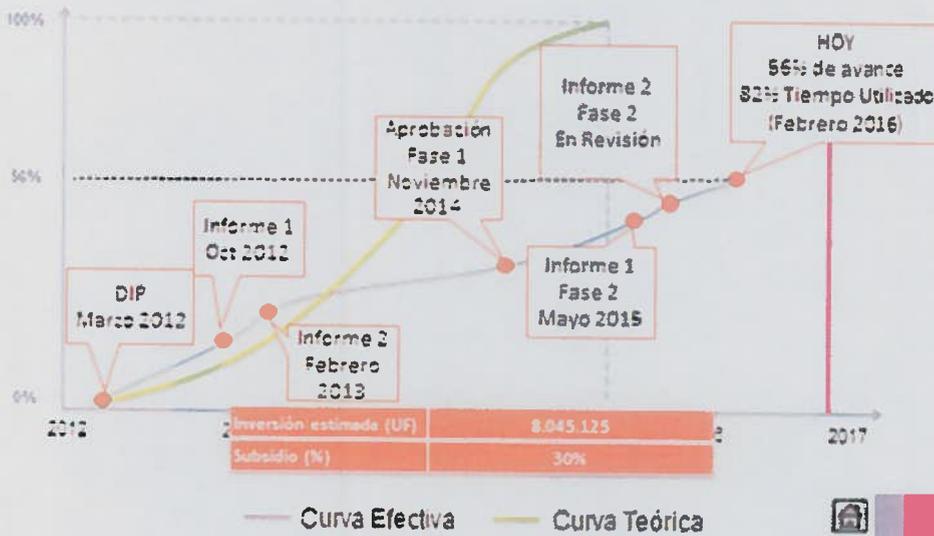
f) IP N° 377



Es de alta complejidad, pero el proponente ha hecho un buen desarrollo.

g) IP N° 378

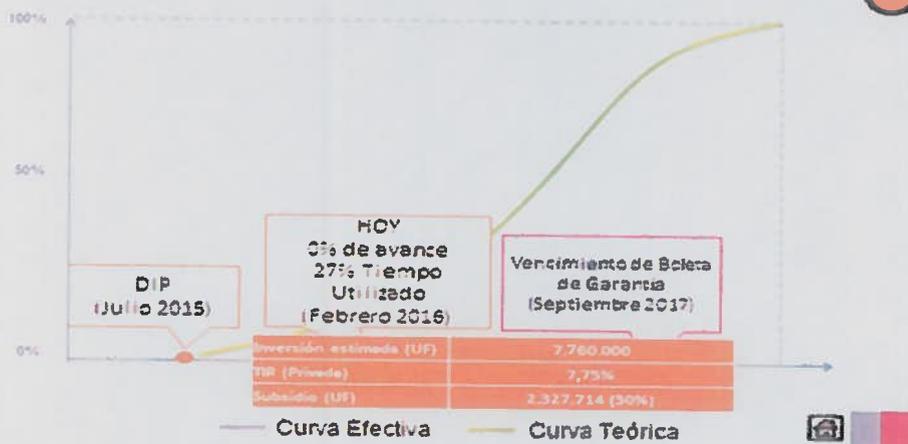
IP N° 378 – Concesión Vial Autopista Metropolitana de Puerto Montt



Un proyecto anhelado en la región por los problemas de congestión entre Puerto Montt y Puerto Varas y el aeropuerto. En los últimos años ha experimentado avances, haciendo entregas parciales.

h) IP N° 402

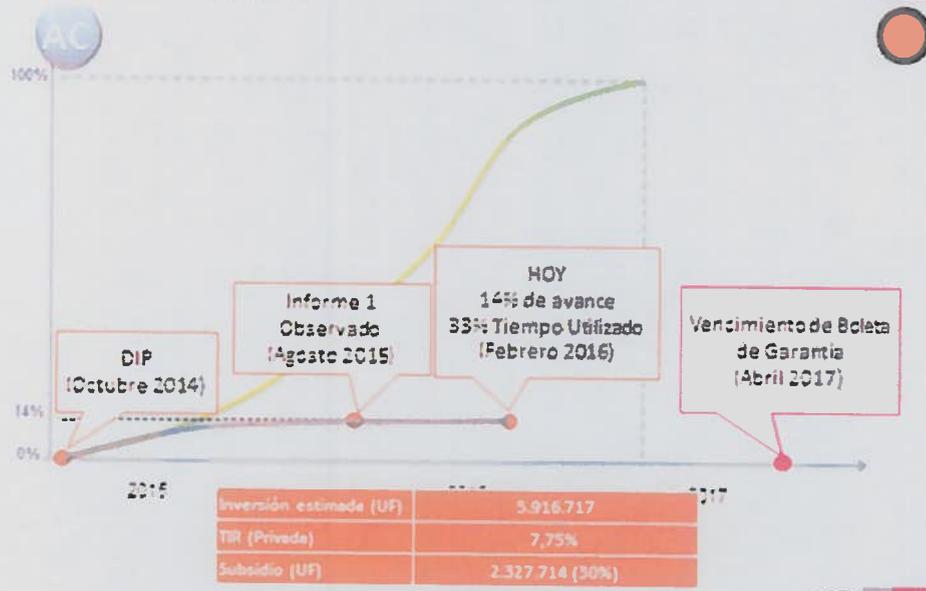
IP N° 402 – Concesión Vial Ruta Transversal de O'Higgins



Su declaración de interés público es del año pasado y hasta el momento nada ha entregado, porque no tienen financiamiento, pero están dentro de los 2 años que establece la norma. Por ello, una de las modificaciones que se ha planteado al reglamento de la ley de concesiones es establecer etapas dentro de esos 2 años, de manera que si no se ha cumplido con lo que corresponda entregar o realizar en una etapa, por ejemplo, la iniciativa salga, y así no tener que esperar a que pasen los 2 años.

I) IP N° 404

IP N° 404 – Concesión Vial Ruta Longitudinal Chiloé

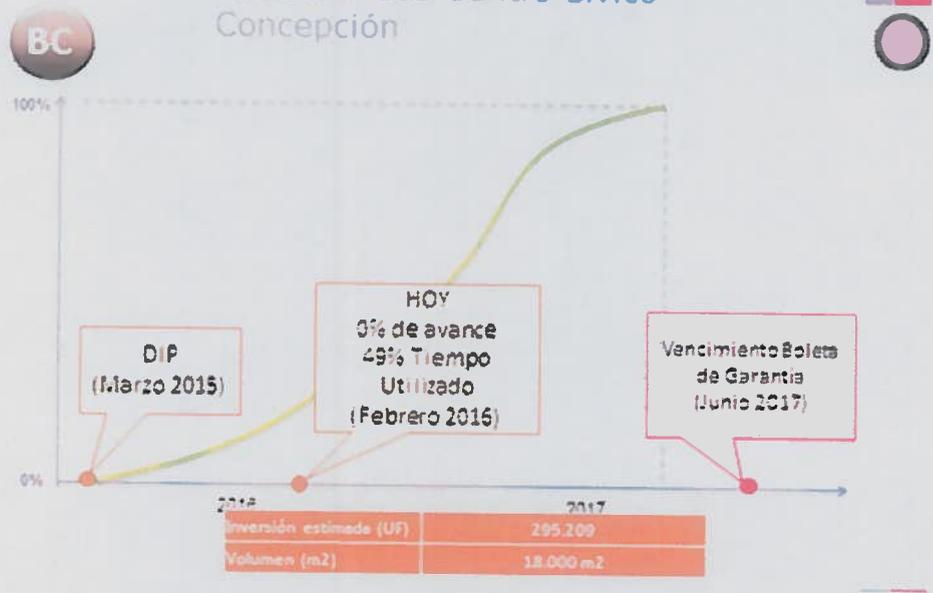


En este caso el informe número 1 fue rechazado y desde entonces no han presentado avances.

Las tres últimas iniciativas corresponden al mismo proponente.

J) IP N° 405

IP N° 405 – Concesión Estacionamientos Subterráneos Centro Cívico Concepción



Es un proyecto que no ha avanzado por problemas de costo, con una inversión bajo los 10 millones de dólares, lo que no es conveniente, ya que el costo de regulación y control es muy alto en comparación a la inversión. Para este tipo de proyectos hay otro tipo de financiamiento o mecanismos como el Financiamiento Urbano Compartido.

k) IP N° 409

IP N° 409 – Concesión Ruta 5, Tramo Caldera-Antofagasta

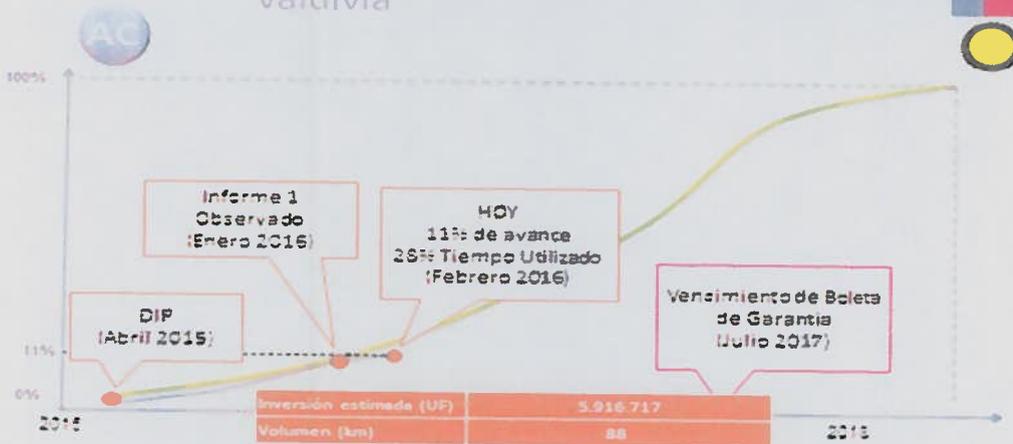


Tiene más de 450 kms., hasta el momento no han registrado avances, pero están muy preocupados en obtener financiamiento. Concesiones expone que del 18% del tiempo utilizado, más menos el 16% se ha ido en que MOP le defina al proponente el monto de los estudios (para saber su valor y eventual reembolso).

Es un muy buen proyecto, por lo que debería seguir adelante.

l) IP N° 412

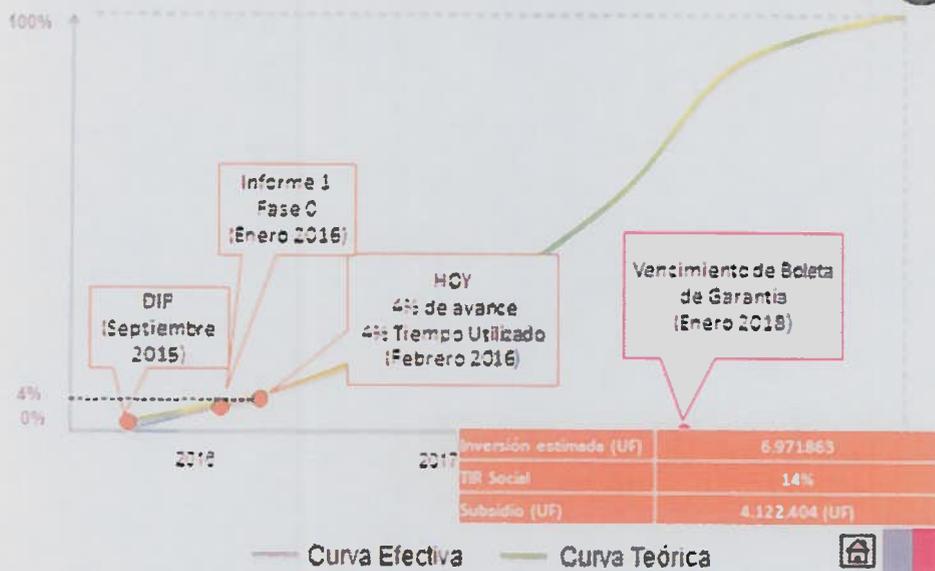
IP N° 412 – Concesión Vial Rutas de Acceso a Valdivia



Este proyecto ha avanzado, se rechazó el informe 1 por no presentar los estudios de ingeniería básica, pero en la línea de tiempo van bien.

m) IP N° 413

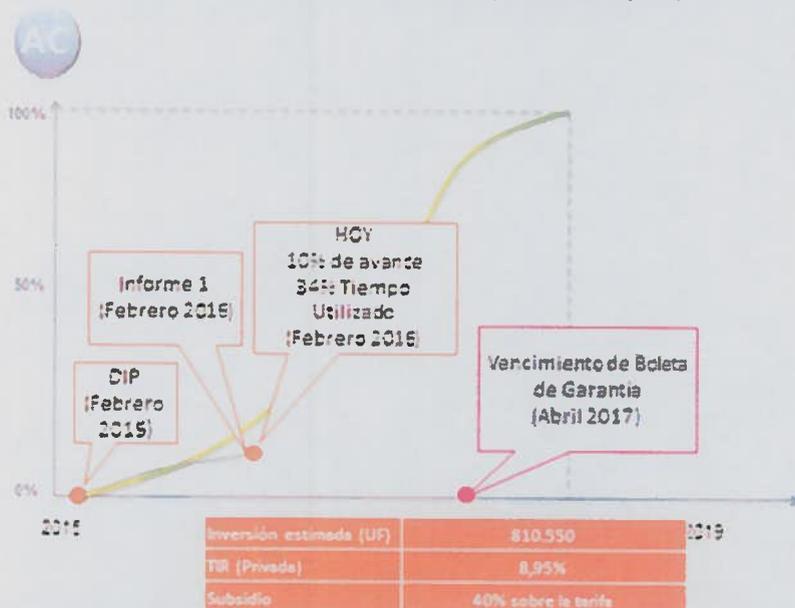
IP N° 413 – Mejoramiento Conectividad Coquimbo
La Serena Vía Transporte Público



Este es un caso especial, ya que contempla fase 0 relativa a los estudios jurídicos, y pese a su corto tiempo registran un buen avance.

n) IP N° 416

IP N° 416 – Teleférico Alto Hospicio - Iquique



Por sus aspectos técnicos, propio de un teleférico, es un proyecto de alta complejidad. En diciembre del 2015, el proponente llegó a un acuerdo con los municipios para que el teleférico no se introdujera tanto en la ciudad, sino que va a quedar en la periferia.

- **Iniciativas privadas en proceso de declaración de Interés público**

IP N°423 – Orbital Sur : 16 de marzo de 2016 (fecha aproximada evacuación de DIP)

IP N°424 – Ruta del Villarrica: 16 de marzo de 2016 (fecha aproximada evacuación de DIP)

- Iniciativas privadas con estudios de proposición finalizados

IP N°239 – Margamar



IP N°250 – Ruta Nahuelbuta



IP N°238 – Ruta G-21 Acceso a Centros de Esquí



La IP N° 239 a ejecutarse en Viña, requiere del mandato de la municipalidad de dicha comuna, pero no hay interés del municipio en su ejecución por el momento.

RESUMEN

Estado	Cantidad de Proyectos	Inversión Estimada (UF-USD)
Viables	8	36.778.882
Susceptible de ser modificada	2	11.775.295
Desarrollo Insuficiente	5	216.510.694
Modelo de negocio Inviabile	3	9.445.278

Son 10.000 millones de dólares aprox.

Al respecto, Iván Poduje señala que es necesario hacer presente que 4 de las iniciativas privadas vistas corresponden a buenos proyectos, pero que están paradas por tener problemas de financiamiento. Sobre el punto Sonia Tschorne plantea que tal vez sería bueno establecer cierto filtro o criterio para que las iniciativas puedan ser llevadas a cabo. Por lo tanto, ser presentadas por quienes pueden concurrir con financiamiento para ello.

Sobre el particular, Concesiones menciona que se han presentado cerca de 428 iniciativas, de las cuales más menos 100 han sido declaradas de interés público, de las cuales se han licitado 20, que se han transformado en contratos de concesión. Desde otro ángulo, de un total de 82 contratos, un cuarto más o menos corresponde a iniciativas privadas.

En resumen, de 100 iniciativas declaradas de interés público, 20 se han transformado en contratos, hoy se han presentado 20 que están vigentes, y las otras 60 no se han licitado, o se han transformado en iniciativas públicas, o han sido abandonadas, etc. Al respecto, Ministro solicita a Concesiones conocer o dar cuenta de esas 60 iniciativas.

Concesiones destaca el hecho que muchas iniciativas privadas, por distintas razones, el Estado las mantiene vivas, y se genera un mercado secundario, en que el proponente inicial termina vendiendo su iniciativa a otros por falta de financiamiento.

Al respecto, Iván Poduje destaca que el Estado tiene que cumplir un rol en esto, y que, por lo tanto, al interior de Concesiones se deberían desarrollar proyectos o iniciativas y mantener un stock propio, tal como se hizo con la ruta 5.

Hay consenso en cuanto a la necesidad que el Estado genere capacidad para desarrollar proyectos. En dicho sentido, Eduardo Abedrapo plantea que hay conversaciones con DIPRES para que en proyectos de identificación regional sus estudios sean desarrollados por los Gobiernos Regionales y si luego se adjudican vía concesiones los concesionarios reembolsen el valor de los estudios a los GORES.

Por lo tanto, y conforme a lo expuesto, se concuerdan los siguientes puntos:

- a) Desarrollar la capacidad del Estado para hacer proyectos.
- b) Establecer posibles nuevas políticas públicas respecto a los requisitos para declarar de interés público a iniciativas privadas.
- c) Explorar asociación con terceros para el desarrollo de los estudios, por ejemplo, vía municipios o bien con los Gobiernos Regionales, para los proyectos de identificación regional. En este sentido, cuando un proyecto pueda ser financiado con otro mecanismo el Consejo, podría derivarlo a otras entidades públicas, como municipios, MINVU, GORES, etc.
- d) Cuadro resumen de iniciativas privadas en etapa de proposición, comunicarlo adecuadamente.

3. Cartera de proyectos 2015-2016

Proyectos ya licitados

- Para establecer las inversiones comprometidas, se consideran como tales, aquellas asociadas a proyectos licitados con apertura de ofertas económicas previa al 11 de Marzo de 2016 (es decir, lo que ha licitado al año 2 del presente Gobierno)
- Para calcular el monto de inversiones en USD, se utilizan el tipo de cambio y el valor de la UF del 21 de Mayo de 2015.

- Estos son los dos proyectos licitados:

a) Embalse La Punilla (apertura Ofertas Económicas 14-Ene-2016)

- Inversiones en Obras (Embalse, Camino, otros)	USD 387,7 millones
- Inversiones en Central Hidroeléctrica	USD 113,3 millones
- Inversiones en Línea de Transmisión	USD 48,3 millones
- Total de Inversiones Embalse La Punilla	USD 549,3 millones

b) Túnel El Melón (apertura Ofertas Económicas 07-Mar-2016)

- Inversiones en Obras (Túnel, Accesos, otros)	USD 103,0 millones
- Inversiones en Equipamientos y Sistemas	USD 21,3 millones
- Total de Inversiones Túnel El Melón	USD 124,7 millones
- Total de Inversiones a Marzo 2016	USD 674,1 millones

Acá se presentaron 7 oferentes.

Se hace presente que durante el primer año de Gobierno se adjudicaron los proyectos: AMB, Puerto Los Libertadores y Puente Industrial.

Respecto cartera de proyectos del 2016

Licitaciones en Curso	Inversión [MM USD]	Subsidio Requerido [%]	Licitación	
			Ofertas Técnicas	Ofertas Económicas
(1) Embalse La Punilla	500	56%	✓	✓
(2) Túnel El Melón	128	0%	✓	07-03-2016
(3) F-20: Nogales Puchuncaví	210	25%	29-03-2016	22-04-2016
(4) Aeropuerto Carriel Sur	34	0%	31-03-2016	28-04-2016

Cartera de Licitaciones 2016 (se llaman a licitación durante 2016)	Inversión [MM USD]	Subsidio Requerido [%]	Llamado Licitación	Recepción Ofertas
(5) Aeropuerto Diego Aracena	65	0%	Marzo	Julio
(6) Ruta Nahuelbuta	254	41%	Marzo	Julio
(7) Américo Vespucio Oriente PG-GR	800	15%	Abril	Septiembre
(8) Rutas del Loa	200	0%	Junio	Noviembre
(9) G-66 + Camino de la Fruta	600	60%	Junio	Diciembre
(10) Teleférico Bicentenario	80	0%	Julio	Noviembre
(11) Aeropuerto El Tepual + Castro	45	0%	Agosto	Ene-17
(12) Ruta 5: Los Vilos - La Serena + Conurbación	225	0%	Septiembre	Mar-17
(13) Edificio Cocheras	30	n/a	Noviembre	May-17

4. Plan de mejoramiento de obras

Todos estos contratos son anteriores a la ley 20.410 (modificación ley de concesiones).

a) Fundamentos Plan de Mejoramiento

- El Plan de Mejoramiento de Obras Concesionadas, tanto en etapa de construcción como de operación, resulta fundamental para resguardar la calidad de servicio a la ciudadanía.
- Cartera corresponde a obras adicionales, fundadas en requerimientos de servicio y seguridad de la infraestructura, que pueden provenir de las siguientes situaciones:
 - Exigencias ambientales, de seguridad y/o funcionalidad
 - Aumentos de tráfico y/o de la cantidad de usuarios
 - Cambios en el entorno del proyecto (se expanden o crean nuevas comunidades o sectores industriales con necesidades de conectividad, ataviesos, pasarelas, paraderos, etc.)

b) Definición del Precio de las Obras Adicionales

- La premisa es que se deberá contar con una adecuada evaluación social efectuada por MIDESO.
- Enseguida, en el marco de la eficiencia y transparencia del uso de los recursos fiscales, las obras adicionales en etapa de explotación serán licitadas, y cuando se trate de obras menores (en que el costo de la licitación sea mucho) contar con al menos 3 cotizaciones.

Se hace presente que estos criterios de transparencia y objetividad han sido adoptados como una buena práctica, ya que todos estos contratos son anteriores a la ley N° 20.410. Estos criterios fueron acordados por el Consejo en julio de 2015.

- Para el caso de las obras adicionales en etapa de construcción, su valorización estará sujeta a precios unitarios y en aquellos casos en que la opinión técnica del MOP no coincida con la del concesionario, se recurrirá a un peritaje.
- Ninguna de las obras adicionales en etapa de construcción supera el 25% del presupuesto oficial de la obra.
- Todas las modificaciones contractuales deben ser aprobadas por el Ministerio de Hacienda y sometidas al control de legalidad la Contraloría General de la República, entidades que han demostrado gran celo en verificar que los cambios no afecten el régimen económico del contrato y estén debidamente justificados, lo cual otorga transparencia y certeza de resguardo del interés público en dichas actuaciones.

Al respecto, el Ministro señala que se hizo una definición conceptual sobre lo razonable que era efectuar modificaciones a algunos contratos. Luego de ello, se determinó la pertinencia de la solución: desde el punto de vista técnico, su rentabilidad social medida por MIDESO y efectuadas consultas a los municipios en sus respectivos Concejos. Es decir, que más allá de la mirada de Vialidad (ya que la mayoría de los contratos corresponden a carreteras), en las ciudades, se incorporó también la mirada del Comité de Ministros de Ciudad y Territorio, y el parecer de las comunidades, a través de su consulta en los Concejos municipales.

Luego de esta etapa se determinó el precio, para lo cual se decidió que todo iba vía licitación, para así evitar abusos de integración vertical, o bien, con al menos tres cotizaciones. Quedando por determinar solamente la tasa de descuento.

c) Forma de Compensación de las Obras Adicionales

- El 90% de estas obras no implicarán gasto fiscal directo, ya que se compensarán con aumentos de plazo (incluyendo el IVA construcción) y/o ajustes tarifarios.
- Dado que el aumento de plazo se estima basado en el valor presente de los flujos futuros, la definición de la tasa de descuento cobra gran relevancia.
- Se acordó con Hacienda/DIPRES una metodología para estimar la tasa de descuento, que considera el nivel de riesgo que implican las obras adicionales para el proyecto original y el plazo en el que se producirá la compensación por dichas obras.

d) Mejoramientos con mayor avance

- **Explotación: MMUSD 958**

— Autopista Santiago - San Antonio Ruta 78 – MMUSD 120:

- Terceras Pistas de Vespucio a Talagante y Cierros Antivandálicos y Obras de Seguridad Normativa
- Sistema Norte Sur (Autopista Central) MMUSD 560:
 - Nudo Quilicura, Túnel bajo Cerro Renca, ampliación capacidad General Velázquez y conexiones con Américo Vespucio Norte
- Ruta 5 Tramo Talca - Chillán – MMUSD 70
 - Obras de seguridad normativa, servicialidad y cierros antivandálicos
- Sistema Norte-Sur MMUSD 22:
 - Calles de servicio San Bernardo
- Sistema Américo Vespucio Sur MMUSD 18:
 - Obras RCA simples
- Acceso Nor-Oriente a Santiago – MMUSD 48:
 - Implementación Telepeaje Free Flow y nuevo tubo Túnel Montegordo
- Ruta 5 Santiago - Talca – MMUSD 120:
 - Enlace Los Morros, Parque La Serena, 3as Pistas Tramo 3 y Free Flow Angostura

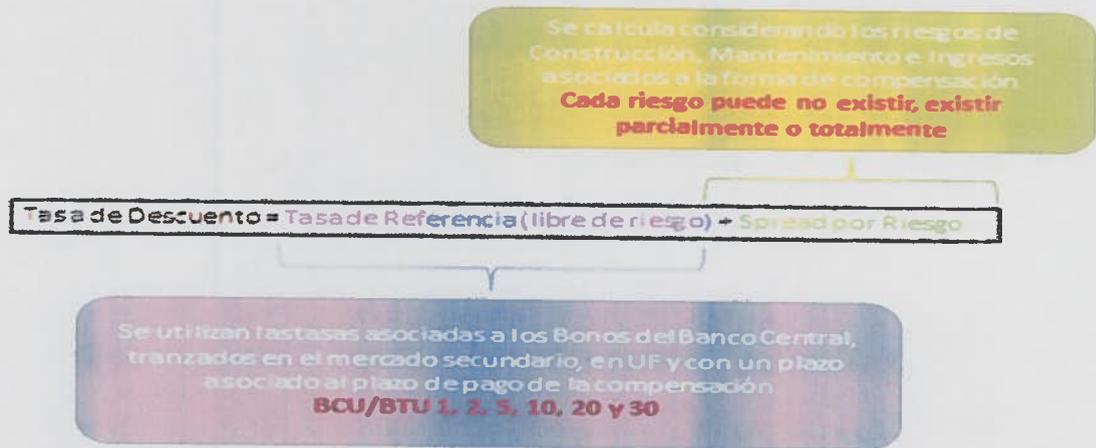
e) Mejoramientos con mayor avance

- **Construcción: MMUSD 93**
 - Autopista Concepción - Cabrero MMUSD 49:
 - Pasarelas, paraderos, calles de servicio, atraviesos, ciclovías, Rotonda Bonilla (37 obras)
 - Ruta 43 La Serena - Ovalle – MMUSD 21:
 - Calles de servicio, atraviesos vehiculares, tramo urbano Ovalle
 - Acceso Vial Aeropuerto AMB MMUSD 23:
 - Construcción Tramo B acceso Vial con obras derivadas de la RCA

5. Mecanismo de Cálculo de Tasas: plan de mejoramiento de contratos

a) Planteamiento básico

Mecanismo de Cálculo de Tasas: Planteamiento Básico



b) Mecanismo de cálculo de tasas: se distinguen tres tipos de riesgo

Mecanismo de Cálculo de Tasas: Spread por Riesgo I

Riesgo de Construcción: 1

Se asume que las obras adicionales siempre incorporan riesgo de construcción

Riesgo de Mantenimiento: 0 - 0.5 - 1

Dependiendo de la obra, el costo de mantenimiento puede transferir riesgo a los flujos de pago del financiamiento, 100% (ej. 3ras pistas), 50% (ej. Enlaces), 0% (ej. Pasarelas)

Riesgo de Ingresos: 0 - 0.5 - 1

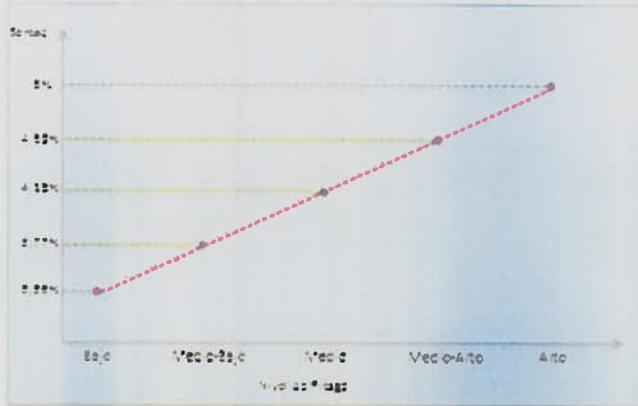
La forma de compensación puede implicar riesgo de monto, de oportunidad de los flujos o ambos, 0% (ej. Pagos a plazo definido), 50% (ej. Cuenta de compensación con plazo variable), 100% (ej. Plazo fijo)

Riesgo



Por tanto el riesgo puede ser bajo o alto dependiendo de la sumatoria de los 3 riesgos anteriores, cada uno con igual ponderación (un tercio), esto arroja 5 categorías de riesgo.

Mecanismo de Cálculo de Tasas: Spread por Riesgo II



- En 2003, se cerró el acuerdo MDI con distintas sociedades concesionarias, estableciendo en una situación de Alto Riesgo una tasa de descuento para el mecanismo de 9,5%.
- El plazo medio de pago del MDI era de 17 años
- La Tasa BCU para el plazo era de 4,5%.

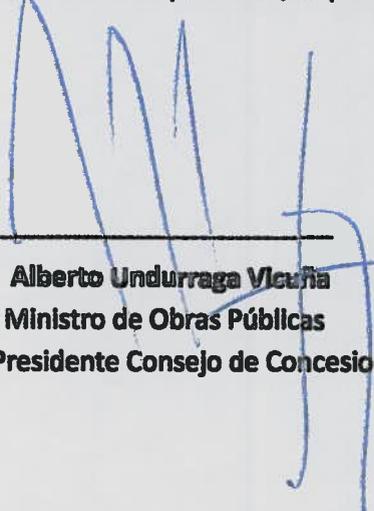
- En 2014, se realizó el Convenio N°1 de la Ruta 160, el cual especificaba la licitación de tasas de financiamiento. Este proceso obtuvo una tasa de 2,20%.
- Esta tasa de financiamiento, suponiendo una relación Deuda/Capital 50/20 y una tasa de rentabilidad sobre el capital del 15% → Tasa de Descuento: 4,32% (WACC)
- En agosto de 2014, la Tasa BCU 2 era de 0,95%.

Conforme a esto, 5% se consideró la tasa para riesgo alto, y la tasa para riesgo bajo un 3,36%.

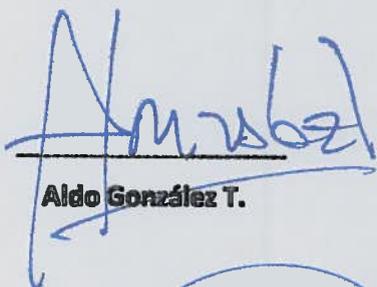
Inicio compensaciones	Tasa libre de riesgo	Riesgo bajo	Riesgo medio-bajo	Riesgo medio	Riesgo medio alto	Riesgo alto
1 a 5 años	1,17%	4,5%	4,9%	5,4%	5,8%	6,2%
5 a 10 años	1,48%	4,8%	5,3%	5,7%	6,1%	6,5%
10 a 20 años	1,72%	5,1%	5,5%	5,9%	6,3%	6,7%
20 a 30 años	1,94%	5,3%	5,7%	6,1%	6,5%	6,9%
30 a 40 años	2,10%	5,5%	5,9%	6,3%	6,7%	7,1%

RJA

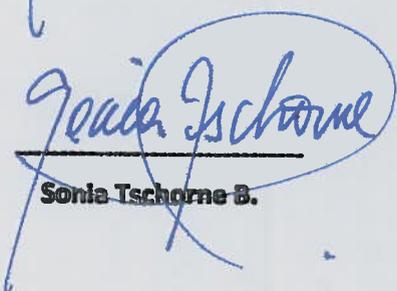
Los Consejeros opinan que esto es simple, no es arbitrario, es general y objetivado. Sin otro tema que tratar, se pone fin a la sesión siendo las 18.30 horas.


Alberto Undurraga Vicuña
 Ministro de Obras Públicas
 Presidente Consejo de Concesiones

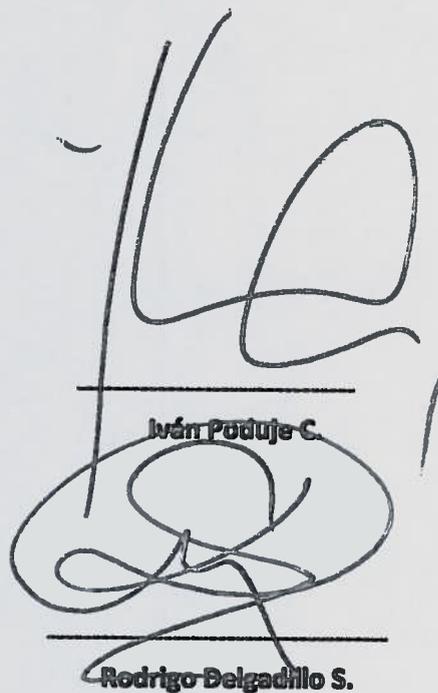

Juan Andrés Varas B.



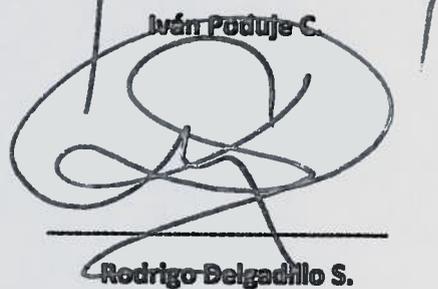
Aldo González T.



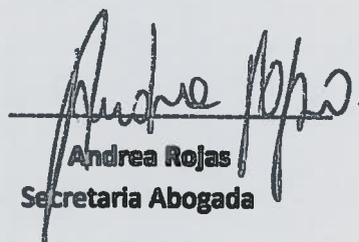
Sonia Tschorne B.



Iván Poduje C.



Rodrigo Delgadillo S.



Andrea Rojas
Secretaria Abogada