



ACTA CONSEJO DE CONCESIONES SESIÓN ORDINARIA 16 DE DICIEMBRE DE 2025

En Santiago, siendo las 15:00 horas del martes 16 de diciembre de 2025, se da inicio a la sesión del Consejo de Concesiones, la que se realizó de forma presencial. Asistieron, la Ministra de Obras Públicas Sra. Jessica López, la Presidenta Consejera Sra. Sonia Tschorne y los Consejeros Sres. Alejandro Aravena, Juan Carlos Ferrada y Andrés Gómez-Lobo, todos de forma presencial y el Sr. Rodrigo Delgadillo de forma telemática.

También estuvieron presentes, de manera telemática, el Sr. Claudio Soto, Director General de Concesiones (s), y de forma presencial las Sras. Marlene Pérez, Denisse Vásquez, Johana Escobar, Elizabeth Medel y Laura Román y los Sres. Juan Eduardo Chackiel, Ricardo Faúndez y Fabián Govorcín de la Dirección General de Concesiones y el Sr. Francisco Ribbeck, secretario abogado del Consejo de Concesiones.

1.- BIENVENIDA.

La Sra. Presidenta realizó el respectivo saludo protocolar, para posteriormente presentar los temas en tabla a tratar en la sesión, dando inicio a la misma.

2.- AGENDA DE LA REUNIÓN.

- 1- Incobrabilidad de peajes y proyecto de ley que elimina multas TAG.
- 2- Resumen de reuniones sobre comentarios al nuevo formulario IPs.
- 3- Propuesta de acciones para mejorar el sistema de Inspección Fiscal.
- 4- Informe de gestión DGC.

3.- DESARROLLO DE LA REUNIÓN.

1. Incobrabilidad de peajes y proyecto de ley que elimina multas TAG

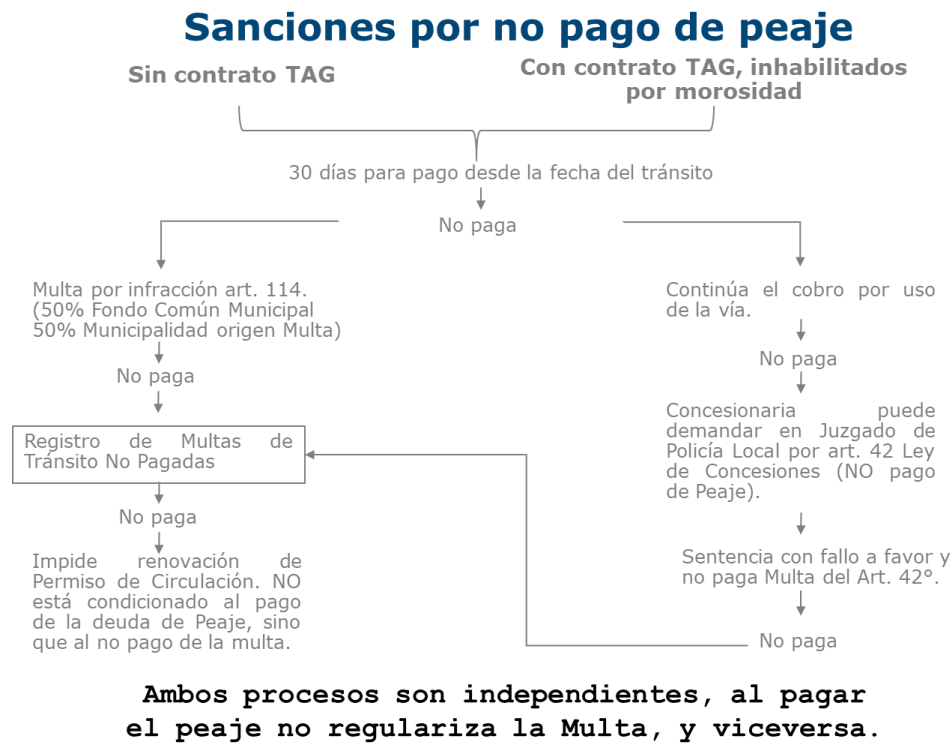
Para el siguiente punto en tabla, ha sido invitada a exponer la Sra. Denisse Vásquez, Jefa Departamento de Tecnologías de Cobro de la División de Operaciones de la Dirección General de Concesiones, quien da inicio a su presentación:

Morosidad y Multas por art. 114 de la ley de tránsito.

En el sistema de cobro se puede distinguir entre el peaje de pago manual y el peaje free flow. En ambos casos existe la misma obligación de pago, sin perjuicio de ser dos tecnologías distintas.

En el caso de free flow, no existen elementos físicos que impidan el paso, a diferencia del pago manual donde existe una barrera, por lo que se establecieron multas con el fin de castigar y desincentivar la evasión. Si se elimina la multa se desincentiva el pago del peaje y aumenta la morosidad e incobrabilidad, por lo que obligaría a volver al sistema de peaje con barrera.

A continuación se muestra un diagrama que explica la aplicación de las sanciones por no pago de peaje, ya sea un caso “sin contrato TAG” o “con contrato TAG, inhabilitado por morosidad”



El proyecto de ley elimina la disposición del artículo 114 de la ley de tránsito que dice:

“La infracción a esta prohibición será sancionada con una multa de una unidad tributaria mensual y para todos los efectos se entenderá como una infracción grave de conformidad al artículo 200 N°7 de la presente ley.

Si en un día calendario se cometen dos o más contravenciones a la prohibición dispuesta en el inciso anterior, solo se considerará la primera para todos los efectos legales.”

A su vez, las indicaciones al proyecto de ley establecen bajar de categoría grave a menos grave la infracción al Art. 114 de la Ley de Tránsito y no eliminarla, multa que, de no pagarse, mantiene el impedimento para obtener el Permiso de Circulación, sin embargo, genera el riesgo de que el valor de la multa sea menor o muy similar al cobro del peaje.

Además, la indicación establece, entre otras cosas, la eliminación de la multa por Art. 42 de la Ley de Concesiones, la que actualmente, de no pagarse, también se registra en el Registro de Multas de Tránsito No Pagadas, lo que impide la obtención del Permiso de Circulación.

Este proyecto es posible debido a que el Sistema Free Flow no cuenta con barreras, los usuarios deben pagar posterior al tránsito, lo que genera la posibilidad de no pago, a diferencia del peaje con barrera donde el pago se realiza in situ, de lo contrario no es posible pasar.

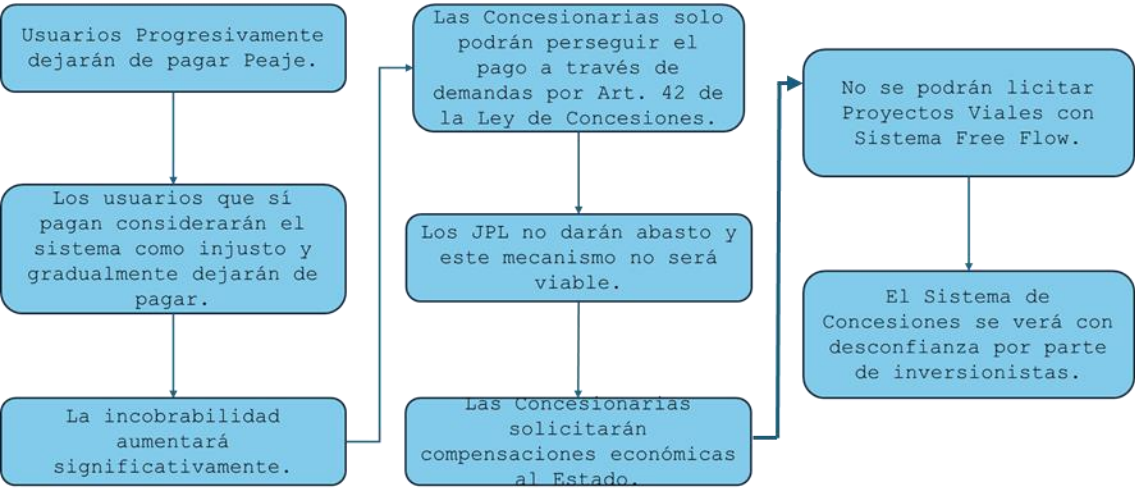
Eliminar la multa establecida en el Art. 114 de la Ley de Tránsito favorece a los usuarios que utilizan las vías concesionadas y no pagan el peaje, ya que dicha conducta queda sin sanción.

Se pueden distinguir dos tipos de infracciones:

- Infracciones Tipo 1: Aquellos vehículos que transitan sin un Contrato TAG y luego, en el plazo de 30 días contados desde la fecha de tránsito, no pagan sus tránsitos en el portal www.pasastesintag.cl o en el sitio web propio de la autopista utilizada.
- Infracciones Tipo 2: Aquellos vehículos que transitan con el TAG inhabilitado por morosidad y luego, en el plazo de 30 días contados desde la fecha de tránsito, no pagan sus tránsitos en el portal www.pasastesintag.cl o en el sitio web propio de la autopista utilizada.

(La inhabilitación solo es facultativa para la o las autopistas donde el usuario posee deuda).
(Cantidad de TAG instalados 4.572.949).

Por otro lado, de continuar con el proyecto, las causas-efecto de la eliminación de la multa serían las siguientes:



En relación con para cuántos usuarios se está legislando, las infracciones se generan por día calendario, es decir, un vehículo es infraccionado según la primera contravención detectada en el día (independiente de la cantidad de pasos realizados en ese día), por lo tanto, se puede considerar que la unidad de medida de una infracción es el par “Patente-Día de Tránsito”. En este contexto, para determinar el porcentaje de infracciones generadas por una concesionaria, se debe determinar la cantidad de “Patente-Día de Tránsito” infraccionadas versus el total de “Patente-Día de Tránsito” de cada autopista. Efectuando el ejercicio para un grupo de autopistas con información disponible para el año 2024, el porcentaje se encuentra en un rango de 3,4% a 4,9%.

Se da cuenta también, sobre el grupo de los infractores, que éstos mantienen un importante comportamiento reiterado. Por ejemplo, en 2024 la reiteración en vehículos infraccionados el año 2023 es de 37,3% y 63,2% para los tipos 1 y 2 respectivamente.

A continuación, se presenta la distribución de tipos de usuarios infractores para el año 2024, debiendo considerar que actualmente existen 260.850 Contratos para Empresas y 3.350.908 Contratos para Personas Naturales, pudiendo obtener una relación aproximada donde por 1 Contrato de Empresa existen 13 Contratos de Personas Naturales.

Adicionalmente se debe considerar que aún no existe registro de vehículos de aplicación, por lo que se reflejan como Personas Naturales en las siguientes tablas.

TIPO 1						
Cant. De Infracciones	Total Vehículos Infraccionados	Veh. Infracci onados Tipo 1	Pertenecen al Registro de Transporte Público	Corresponden a Camiones	Tipo Empresa	Tipo Persona Natural
1	264.886	230.273	4.855	7.366	20.795	197.267
2	135.366	112.351	2.035	3.420	10.719	96.177
3	67.533	52.543	915	1.768	5.587	44.273
4	44.632	33.024	592	1.148	3.710	27.574
5	30.390	20.934	346	714	2.358	17.516
6 a 10	79.594	48.249	898	1.887	5.976	39.488
11 a 20	60.979	28.469	492	1.349	3.696	22.932
21 a 40	48.788	16.784	259	877	2.122	13.526
41 a 60	24.132	6.440	99	376	787	5.178
61 a 80	15.035	3.588	49	180	465	2.894
81 a 100	10.350	2.384	30	110	278	1.966
101 a 200	23.163	5.053	76	267	609	4.101
201 a 300	7.759	1.603	21	43	186	1.353
Más de 300	1.231	327	7	2	21	297
TOTALES	813.838	562.022	10.674	19.497	57.309	474.542
PORCENTAJE		69,06%	1,90%	3,47%	10,20%	84,43%

TIPO 2						
Cant. De Infracciones	Total Vehículos Infraccionados	Veh. Infraccionados Tipo 2	Pertenecen al Registro de Transporte Público	Corresponden a Camiones	Tipo Empresa	Tipo Persona Natural
1	264.886	36.429	880	2.132	3.577	29.840
2	135.366	23.709	520	1.247	2.332	19.610
3	67.533	15.325	363	863	1.558	12.541
4	44.632	11.871	267	670	1.182	9.752
5	30.390	9.640	224	539	885	7.992
6 a 10	79.594	31.620	681	1.804	3.195	25.940
11 a 20	60.979	32.762	750	2.089	3.197	26.726
21 a 40	48.788	32.130	656	2.076	3.136	26.262
41 a 60	24.132	17.715	365	1.216	1.727	14.407
61 a 80	15.035	11.438	258	766	1.156	9.258
81 a 100	10.350	7.963	157	565	778	6.463
101 a 200	23.163	18.067	414	1.073	1.799	14.781
201 a 300	7.759	6.124	197	174	490	5.263
Más de 300	1.231	901	44	2	37	818
TOTALES	813.838	255.694	5.776	15.216	25.049	209.653
PORCENTAJE		31,42%	2,26%	5,95%	9,80%	81,99%

Es importante destacar que las infracciones Tipo 2 han ido en aumento debido a que la morosidad también ha aumentado.

En conclusión:

- Es posible observar que el comportamiento de pago de los usuarios tiende a la morosidad, elevando los porcentajes de no recupero en el pago de Peajes, generando que el sistema Free Flow se encuentre en riesgo.
- El eliminar la sanción de la multa establecida en el Art. 114 de la Ley de Tránsito conlleva a que la incobrabilidad aumente, debido a que no existirá sanción por el no pago de Peaje, generando que poco a poco los usuarios evadan el pago.
- El porcentaje de Patentes – Día de Tránsito infraccionadas está en promedio en un nivel de 4,0%-4,5% del total de Patentes – Día de Tránsito detectadas en el año 2024, lo que se considera un porcentaje menor.
- Se suma a lo anterior el hecho de que muchos vehículos reiteran su conducta infractora, por lo tanto, se está poniendo en riesgo el sistema por una cantidad menor de vehículos.
- Adicionalmente, se puede observar que, de acuerdo con la reiteración de la conducta, muchos vehículos están transitando sin su Permiso de Circulación al día.
- Finalmente, de acuerdo con las indicaciones del Proyecto de Ley, se están eliminando las multas establecidas tanto en el Art. 114 de la Ley de Tránsito como en el Art. 42 de la Ley de Concesiones.

REFLEXIONES/DELIBERACIÓN DEL CONSEJO:

El Consejo agradece la exposición de la Sra. Denisse Vásquez y a continuación emite el siguiente pronunciamiento:

El Consejo concuerda que más allá de los riesgos que plantea el proyecto de ley en cuestión respecto de la afectación de la sostenibilidad del sistema, erosión en la confianza y desincentivos para la atracción de inversiones para el desarrollo de APP, ya las mismas cifras actuales dan cuenta de la existencia de un problema gravísimo de evasión e incobrabilidad, por lo que resulta urgente buscar soluciones que contribuyan a resolver estas brechas. Esto no solo genera el problema de afectación a la confiabilidad del sistema de concesiones y al Estado, sino que constituye un mal precedente que puede extenderse a otras áreas y servicios cuya sostenibilidad depende del comportamiento regular de los usuarios, por lo que es necesario aplicar políticas y medidas efectivas para sancionar conductas contrarias a aquellos.

Si el proyecto de ley actualmente discutido en el Congreso Nacional es aprobado se podrían derivar una serie de consecuencias negativas para el sistema, como el hecho de que las concesionarias solo podrían perseguir el pago de los peajes a través de la cobranza judicial, lo cual abrumaría y saturaría a los Juzgados de Policía Local y generaría un aumento de la incobrabilidad. Con esto, las concesionarias solicitarían compensaciones al Estado, y la confianza de los inversores en el sistema de concesiones se vería afectada, afectando la licitación de nuevos proyectos con sistema Free Flow.

En otro aspecto, resulta preocupante la cifra asociada al número de vehículos infractores tipo 2, que en total suman 255.694, ya que significa que, además de ser un indicador de una conducta sistémica, da cuenta también que éstos circulan sin patente, sin permiso de circulación al día o con documentos falsos, lo cual es gravísimo y deja en evidencia la falta de control en los documentos de los vehículos. Esto es sin duda pone en riesgo el sistema free flow debido a la evasión y la falta de fiscalización del permiso de circulación.

Por otro lado, también llama la atención la cantidad de infractores que son vehículos del transporte público remunerado de pasajeros, como buses, minibuses, taxis colectivos, taxis básicos, servicios turísticos, transfer y otros. Aparte del ilícito cometido, surge la duda de si los pasajeros transportados por estos servicios están pagando en su tarifa los peajes que luego no son cancelados a las concesionarias, lo cual constituiría un abuso a los usuarios del transporte público.

Es importante explicar adecuadamente y con claridad las consecuencias del proyecto de ley, a través de un mensaje público simple y directo, dando cuenta que el proyecto solo beneficia a un porcentaje mínimo de usuarios infractores, muchos de los cuales son reincidentes o servicios de transporte público de pasajeros. Así, las eventuales compensaciones exigidas por parte de las concesionarias al Estado para resarcir los perjuicios generados sería un costo que pagarían todos los contribuyentes, en beneficio de los transgresores al sistema de concesiones.

2. Resumen de reuniones sobre comentarios al nuevo formulario IPs.

Para el siguiente punto en tabla, ha sido invitado a exponer al Sr. Fabián Govorcín, Jefe del Departamento de Iniciativas Privadas de la Dirección General de Concesiones, quien da inicio a su presentación:

En el marco del proceso de actualización del Formulario de Presentación de Ideas de Iniciativas Privadas, la DGC desarrolló una ronda de reuniones técnicas con actores relevantes del sistema. El objetivo era levantar observaciones técnicas y estratégicas así como identificar oportunidades

de mejora al formulario vigente.

Entre los participantes se encuentran:

- CPI – Consejo de Políticas de Infraestructura (1 de diciembre de 2025)
- COPSA – Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública (2 de diciembre de 2025)
- CChC – Cámara Chilena de la Construcción (3 de diciembre de 2025)
- Empresas postulantes y consultores (4 de diciembre de 2025)

Las reuniones evidenciaron una positiva apreciación transversal del esfuerzo de modernización emprendido. Sin perjuicio de que se formularon opiniones sobre otros aspectos del funcionamiento del sistema, algunas de las cuales son materia de modificaciones al Reglamento y exceden el alcance del formulario, se reunió un conjunto valioso de sugerencias específicas respecto de éste.

En cuanto a las observaciones específicas al formulario de presentación, se cuenta:

- Rol del formulario: Se plantea que el formulario debe operar más como herramienta de ordenamiento y coherencia, y no como un “filtro técnico exhaustivo” en esta etapa. Importancia de distinguir claramente qué se evalúa en Presentación versus Proposición.
- Justificación del mecanismo de concesiones: Dudas respecto de exigir justificaciones robustas (ej. Valor por Dinero) en etapa de presentación. Se valora el ítem, pero se solicita un enfoque más cualitativo y proporcional.
- Innovación y originalidad: Criterios percibidos como amplios y poco operativos. Solicitud de mayor claridad para evitar interpretaciones dispares.
- Parámetros financieros: TIR privadas de referencia consideradas desactualizadas. Necesidad de mayor coherencia entre riesgos, escenarios y análisis financiero.
- Escenarios y análisis: Escenarios definidos como rígidos para ciertos proyectos. Se propone vincular escenarios a riesgos relevantes del proyecto.
- Estructura y numeración: Consenso transversal en ordenar numeración y mejorar trazabilidad interna.
- Estudios mínimos: Incertidumbre respecto del nivel de detalle exigido y uso posterior de valorizaciones.

Entre los ajustes abordados a partir de las reuniones se pueden mencionar:

- Estandarización de la numeración y estructura interna: Reemplazo del uso de letras por numeración secuencial, mejorando coherencia y trazabilidad del documento.
- Actualización de parámetros financieros (TIR Privada y tasas de descuento): Ajuste de los parámetros de referencia del análisis financiero, considerando tasas de descuento del 6% y 10%.
- Clarificación del concepto de innovación / originalidad, e incorporación de un complemento explicativo orientativo, a título referencial.
- Redacción del ítem “Ventajas del mecanismo de concesiones”: Formulación alternativa, de carácter cualitativo y preliminar, que describa por qué la iniciativa podría adecuarse a su desarrollo mediante un contrato de concesión, considerando su escala, la necesidad de operación de largo plazo, eventuales innovaciones de gestión u otros aspectos que el postulante estime pertinentes.

REFLEXIONES/DELIBERACIÓN DEL CONSEJO:

El Consejo agradece la presentación del Sr. Fabián Govorcín, y a continuación emite el siguiente pronunciamiento:

El Consejo valora los avances y esfuerzos realizados por la Dirección General de Concesiones en este tema, destacando la necesidad de mejorar el instrumento para incentivar la participación privada.

Se destaca el proceso de socialización y consultas abiertas a distintos actores conocedores del sector para recoger observaciones, ideas, sugerencias y puntos de vista diversos, así como la positiva recepción que tuvo el proceso por parte de estos.

Se valora la clarificación respecto de los conceptos de innovación/originalidad, así como la incorporación de un nuevo ítem para que los postulantes describan, de forma preliminar, por qué la iniciativa se adecuaría al contrato de concesiones, considerando su escala o necesidad de operación a largo plazo, lo cual es una oportunidad para que el proponente pueda defender y orientar su propuesta. No obstante, se sugiere no forzar demasiado la justificación en esta etapa, dado su carácter preliminar y con el fin de simplificar el proceso e incentivar la presentación de propuestas.

Dicho lo anterior, los Consejeros expresan su conformidad con la versión presentada del nuevo formulario y, para efectos de mayor claridad, a título referencial y en términos consistentes con el Artículo 102 del Reglamento de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, estiman respecto del concepto de originalidad o innovación, considerar lo siguiente:

- *“Un proyecto podrá considerarse original si identifica nuevos requerimientos de infraestructura y propone soluciones que permitan dar respuesta a dichos requerimientos.*
- *Un proyecto podrá considerarse innovador si propone soluciones novedosas, distintas a las comúnmente utilizadas, para resolver los desafíos en materia de desarrollo de infraestructura pública.*

Por último, el postulante podrá justificar la originalidad o innovación de un proyecto en otros ámbitos que representen un aporte distintivo respecto de las prácticas tradicionalmente empleadas por el Estado.”

Asimismo, el Consejo igualmente estima relevante considerar el siguiente concepto respecto a las ventajas del mecanismo de concesiones:

“Justificar, de forma preliminar, por qué se propone el desarrollo de la iniciativa privada mediante un contrato de concesión de obras públicas, explicando la conveniencia y ventajas de este mecanismo frente a otras alternativas de desarrollo o ejecución del proyecto.

Para ello, el postulante podrá considerar, entre otros aspectos, la escala del proyecto, la necesidad de operación y mantención de largo plazo, la asignación y gestión de riesgos, eventuales innovaciones de diseño y gestión, u otros elementos que estime pertinentes.”

Finalmente, al igual que como se planteó en la sesión ordinaria de noviembre de 2025, el Consejo recalca la importancia de avanzar en explicar sistemáticamente el "para qué" se solicita cierta información en los anexos, indicando datos, referencias o ejemplos sobre lo que se solicita, lo que ayudaría a los proponentes a entender de mejor forma sobre la profundidad y el propósito de los estudios solicitados

3. Propuesta de acciones para mejorar el sistema de Inspección Fiscal.

Para el siguiente punto en tabla, ha sido invitado a exponer al Sr. Juan Eduardo Chackiel, Jefe de la División de Estudios y Análisis Financiero de la Dirección General de Concesiones, quien inicia su presentación, que consiste en una síntesis de las principales materias abordadas en el ciclo de discusión sobre la materia, la que es profundizada en un documento que forma parte de la presente Acta como anexo.

Al respecto, cabe partir recordando que la fiscalización de las obras públicas concesionadas constituye un elemento fundamental en el marco de la ejecución de un contrato de concesión, toda vez que está directamente relacionado con aspectos centrales como son la calidad de la obra pública, el cumplimiento de los plazos y el alineamiento de los costos involucrados. En este marco, la figura del IF adquiere una relevancia sustantiva, toda vez que es el único representante formal de la autoridad (MOP) que se relaciona directamente con el actor privado (concesionario) y con otras autoridades, en todo aquello relacionado con las actividades de gestión e inspección de la obra y sus servicios.

Para efectos de dar cumplimiento a la labor de fiscalización del IF, habida consideración de la diversidad de especialidades involucradas en la ejecución de una obra pública, el IF recibe el apoyo de una empresa consultora (AIF) que, por medio de un conjunto de especialistas, lo asesora en diversas materias. Cabe tener presente que en un contrato de AIF, además de la asesoría profesional, se considera también la provisión a la DGC de oficinas y estacionamientos, así como medios materiales para el cumplimiento de las labores de fiscalización, tales como camionetas, computadores, celulares y equipamiento técnico.

Como parte del análisis que desde hace algunos años se ha venido realizando sobre el sistema de Inspección Fiscal, en el año 2020, la Comisión Nacional de Evaluación y Productividad desarrolló una serie de estudios y propuestas con la finalidad de fortalecer la calidad de las regulaciones y la evaluación de políticas públicas, específicamente en el sector de la construcción. Como resultado de ello, la referida comisión elaboró un informe denominado “Productividad Sector Construcción”, en el cual se abordó un capítulo específico relacionado con la gestión y fiscalización de las obras públicas, destacando aspectos relevantes a considerar en atención a su impacto en materias referidas a la calidad de la obra pública, al cumplimiento de plazos y al control de los costos.

En complemento, el Consejo de Concesiones, consciente de la relevancia del sistema de Inspección Fiscal para asegurar la productividad y la calidad de las obras a ejecutar y operar bajo el contrato de concesión de obra pública, convocó en sus sesiones a exponer a los actores vinculados a la industria. Es así como pudieron entregar su visión la Comisión Nacional de Evaluación y Productividad, la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas (DGC), la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública A.G (COPSA), la Asociación de Empresas Consultoras de Ingeniería de Chile (AIC), el Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI) y la Cámara Chilena de la Construcción (CChC).

En este contexto, es posible sintetizar los principales hallazgos de la siguiente manera:

Responsabilidad de los IF:

- Enfrentan una elevada carga de trabajo: diversidad de sus funciones (administrativas y fiscalización).
- Gestión simultánea de múltiples proyectos o contratos.
- Alto nivel de responsabilidad (incluido patrimonial). Nivel de responsabilidad asimétrico respecto del que recae en la AIF, lo que genera incentivos inadecuados.
- Consecuencias: Toma de decisiones con bajo riesgo, conducta conservadora y poco innovadora en la gestión.

Aspectos del sistema AIF:

- Falta estandarización en las exigencias. Falta definición de niveles de servicio.
- Existe una baja fiscalización.
- Bajos costos de equivocarse.
- Mecanismo de evaluación poco útil: la mayoría obtiene calificación sobre 6.
- Reúne negocios distintos a la asesoría: computadores, camionetas, celulares, arriendo de oficinas y estacionamientos, otros.

Focos que debieran ser asegurados:

- Garantizar la productividad y la calidad de las obras a ejecutar / operar.
- Perspectiva de la continuidad y fluidez en la planificación de obras (rol de IF/AIF en excesivas demoras de construcción por iteraciones y aprobaciones).
- Alivianar / redistribuir carga de tareas del IF.
- Modificar esquema de incentivos, sanciones y régimen de responsabilidad de IF/AIF.
- Necesidad de sistema de información moderno y completo, con datos unificados y procesados, a fin de facilitar seguimiento de las obras y labor de fiscalización.
- Eficiencias asociadas a la IF: cambios que tiendan a la integración de recursos en vez de la atomización.

Sobre la base de lo anterior, en especial los focos recién mencionados, que son parte de las reflexiones y recomendaciones previas del Consejo, se propone el examen de mejoras clasificadas en tres grandes ámbitos: (i) regulatorio; (ii) administrativo/presupuestario; y (iii) tecnológico.

De esta forma, las medidas, que se exponen en el documento anexo, se alzan con la finalidad de optimizar la gestión de supervisión de los contratos de concesión de obra pública y cuidar la asignación eficiente de los recursos públicos disponibles para tal efecto.

Cabe tener presente, en ese contexto, que un plan de acción viable precisa también explicar y acordar con organismos competentes, como la Contraloría General de la República y la Dirección de Presupuestos, la conveniencia y el apoyo requerido para poder desarrollar un plan de mejoras e implementar los cambios que se necesitan al efecto.

REFLEXIONES/DELIBERACIÓN DEL CONSEJO:

El Consejo agradece la presentación del Sr. Juan Eduardo Chackiel y a continuación emite el siguiente pronunciamiento:

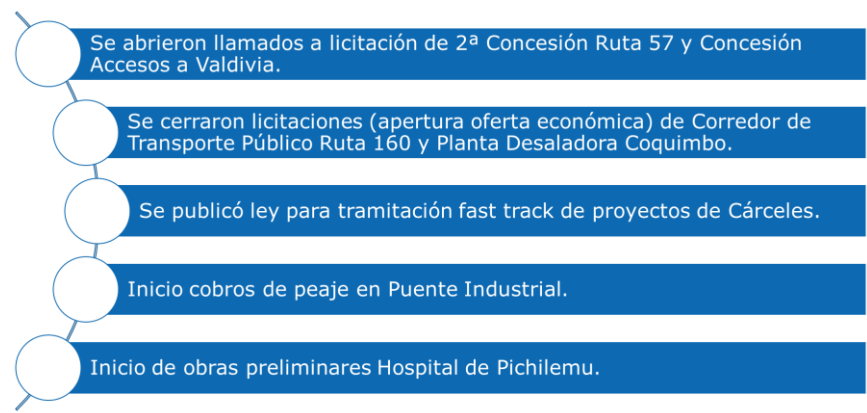
El Consejo valora el apoyo y el trabajo de síntesis realizado por la Dirección General de Concesiones respecto del proceso de diálogos para mejorar el sistema de IF y AIF, y reitera la relevancia que tiene un buen funcionamiento de este sistema para el óptimo desempeño de los contratos de concesión en sus distintas etapas. El resultado del trabajo guiado por el Consejo se condensa en un sólido informe de evaluación, hallazgos y posibles medidas futuras, anexo a la presente Acta, para consideración de las próximas autoridades ministeriales.

En segundo lugar, se destaca los esfuerzos internos para desarrollar un sistema de información para la fiscalización de contratos viales, lo cual ha sido complejo de ampliar debido a las limitaciones presupuestarias. La creación de un sistema de gestión documental interoperable es crucial para tener información completa, tanto para la gestión del contrato como también para las eventuales discrepancias que puedan surgir.

4. Informe de avances de gestión DGC

En virtud de lo solicitado por la Ministra de Obras Públicas a la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas (DGC) en la sesión ordinaria del Consejo del día 26 de marzo de 2024, en cuanto a informar periódicamente al Consejo de Concesiones sobre las materias más relevantes de gestión, el Sr. Claudio Soto, Director General de Concesiones (S), expone ante el Consejo el octavo informe de dichos avances, que contemplan los principales hitos a diciembre del año 2025, comenzando por resumir los avances más destacados a la fecha:

Avances destacados:



Proyectos en proceso de licitación (situación vigente al 16-12-25):

PROYECTO	RECEPCIÓN OFERTAS	APERTURA ECONÓMICA	INVERSIÓN (MM USD)
Electrocorredores de Concepción R150 y Tramo Concepción Talcahuano	10-dic-2025	15-ene-2026	172
Sistema Nacional de Alerta Temprana para Tsunami	13-ene-2026	10-feb-2026	113
Concesión Ruta 5 Tramo Caldera Antofagasta	27-ene-2026	03-mar-2026	804
Teleférico Alto Hospicio Iquique	10-feb-2026	05-mar-2026	126
Segunda Concesión Ruta 5 Río Bueno – Puerto Montt	14-ene-2026	11-feb-2026	870
Segunda Concesión Ruta 57 Santiago - Colina - Los Andes	21-jul-2026	18-ago-2026	932
Concesión Accesos a Valdivia	10-sept-2026	09-oct-2026	712

Cartera de próximas licitaciones de concesiones 2026 (situación vigente al 16-12-25):

PROYECTO	INGRESO BALI A CGR (*)	LLAMADO A LICITACIÓN	INVERSIÓN (MM USD)
Cárcel Alta Seguridad (Santiago 1)	30-sept-2025	Primer semestre 2026	175

Segunda Concesión Ruta 5 Tramo Collipulli Temuco	dic-2025	Primer semestre 2026	1.145
Concesión Cárcel Calama	dic-2025	Primer semestre 2026	194
Segunda Concesión Centro de Justicia de Santiago	abr-2026	Primer semestre 2026	194
Red Aeroportuaria Sur: El Tepual, Cañal Bajo, Mocopulli y Pichoy	jun-2026	Segundo semestre 2026	236

(*) BALI: Bases de Licitación

REFLEXIONES/DELIBERACIÓN DEL CONSEJO:

El Consejo agradece la exposición del Director General de Concesiones (S), valorando los hitos y avances al mes de diciembre de 2025.

4.- ACUERDOS.

El Consejo acuerda la elaboración de un documento final que contenga las conclusiones del proceso de diálogos para mejorar el sistema de IF y AIF, el que será publicado en la página web del Consejo de Concesiones, así como también otorgar su conformidad al nuevo formulario de Iniciativas Privadas incorporando las recomendaciones formuladas en la presente sesión.

5.- TÉRMINO DE LA SESIÓN.

Sin otros asuntos que tratar, se puso término a la reunión, siendo las 18:30 horas.