



ACTA CONSEJO DE CONCESIONES SESIÓN ORDINARIA 14 DE ENERO DE 2026

En Santiago, siendo las 15:00 horas del miércoles 14 de enero de 2026, 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. Rodrigo Delgado, Alejandro Aravena, Juan Carlos Ferrada y Andrés Gómez-Lobo, todos de forma presencial.

También estuvieron presentes, los Sres. José Miguel Hidalgo y Gerardo Salinas, asesores de la Ministra de Obras Públicas, el Sr. Claudio Soto, Director General de Concesiones (s), las Sras. Marlene Pérez, Pamela Albornoz, Pamela Quiñones y Patricia Vásquez, y los Sres. Juan Eduardo Chackiel, Javier Soto 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- Iniciativa privada N°515 “Fortalecimiento y modernización de la red meteorológica nacional”: Respuestas a observaciones del Consejo (sesión de noviembre 2025).
- 2- Estudio para una política nacional de peajes de rutas interurbanas.
- 3- Informe de gestión DGC.

3.- DESARROLLO DE LA REUNIÓN.

1. Iniciativa privada N°515 “Fortalecimiento y modernización de la red meteorológica nacional”: Respuestas a observaciones del Consejo (sesión de noviembre 2025).

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 (DGC), quien da inicio a su presentación:

En sesión de noviembre de 2025, el Consejo de Concesiones formuló comentarios y observaciones a la Iniciativa Privada N°515. Dichas observaciones fueron remitidas al postulante mediante correo de 24 de noviembre de 2025. Con fecha 11 de diciembre de 2025, se sostuvo una reunión con la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) con el objeto de transmitir las implicancias del rol de mandante en este tipo de proyectos, así como el interés institucional en la iniciativa. Posteriormente, el 15 de diciembre de 2025, el postulante ingresó su informe de respuesta a las observaciones del Consejo, el cual fue revisado por la DGC y reenviado a la DGAC, la Dirección Meteorológica de Chile (DMC) y a los Consejeros para su conocimiento.

Luego, el 13 de enero de 2026, las DGAC y DMC informó formalmente su nueva postura

institucional, señalando su imposibilidad actual de dar continuidad a la iniciativa, en los siguientes términos:

“...Seguimos convencidos de que el proyecto presentado constituye una muy buena alternativa para avanzar hacia el fortalecimiento del servicio meteorológico que nuestro país requiere y merece, tanto en términos técnicos como en su proyección de largo plazo.

No obstante lo anterior, y muy a nuestro pesar, nuestra institución (DGAC), en su calidad de mandante, no se encuentra actualmente en condiciones de comprometer los recursos financieros necesarios para la materialización de esta iniciativa, ni tampoco de asumir, por ahora, un compromiso formal de gestión de dichos fondos en el futuro. Esta situación obedece a la compleja y delicada realidad presupuestaria que afecta a nuestra institución en el presente.

Confiamos, sin embargo, en que este escenario pueda cambiar en el mediano plazo, y esperamos sinceramente que en un futuro no muy lejano se den las condiciones que nos permitan retomar esta iniciativa y avanzar hacia la concreción de nuestro anhelo de contar con un servicio meteorológico moderno, robusto y plenamente acorde a las necesidades del país.”

REFLEXIONES/DELIBERACIÓN DEL CONSEJO:

Sin perjuicio de que las DGAC y DMC mantiene su valoración técnica y estratégica del proyecto, declaran expresamente su imposibilidad actual de asumir el rol de mandante financiero, lo cual modifica sustantivamente el escenario institucional de la iniciativa.

En ese sentido, la necesidad de contar con un mandante que financie la iniciativa es fundamental para su ejecución. Con todo, dicho rol no se limita al financiamiento, sino que comprende también la definición del proyecto, sus alcances y requerimientos, así como su función de contraparte técnica durante el desarrollo y posterior conducción institucional del sistema en fase de operación, en atención a sus competencias sectoriales. En consecuencia, la ausencia de una entidad que pueda asumir integralmente dicho rol incide directamente en la viabilidad de la iniciativa, por lo que podría evaluarse la identificación de otros organismos públicos para los cuales el proyecto resulte pertinente, como por ejemplo Senapred.

En razón de lo anterior, el Consejo no recomienda declarar el proyecto de interés público, sin perjuicio de que se destaca positivamente sus fundamentos, aspectos técnicos y valor de la propuesta.

Finalmente, se recomienda evaluar si, dado el nivel de financiamiento requerido, este pueda desarrollarse bajo una dinámica modular, para efectos de testear su funcionamiento, disminuir el presupuesto requerido y permitir su desarrollo e implementación de forma progresiva en el tiempo.

2. Estudio para una política nacional de peajes de rutas interurbanas.

Para el siguiente punto en tabla, ha sido invitado a exponer al Sr. Luis Vásquez, Jefe del Departamento de Análisis Financiero de la División de Estudios y Análisis Financiero de la Dirección General de Concesiones, quien da inicio a la presentación:

En vista de que el Consejo ha realizado un acompañamiento de esta materia, a partir de la discusión en sesiones anteriores, así como consultas y reuniones específicas con algunos de sus miembros, la Dirección General de Concesiones ha estimado oportuno presentar una recapitulación del progreso realizado, así como la aplicación en casos concretos de la herramienta de modelación de tarifas desarrollada en el marco del estudio.

Es necesario partir constatando que los peajes de autopistas interurbanas han evolucionado desde los años noventa con distintas etapas, pero derivando en conjunto dispar de métodos y criterios, los cuáles debieran ser armonizados.

Desde ese punto de vista, no debe olvidarse como base, que el peaje es un tributo, se basa en principio “el que usa paga”, y comenzaron a aplicarse en los años sesenta (Angostura), y no por

causa de las concesiones.

Por lo tanto, siendo el peaje un tributo, lo que ocurre en una concesión es que el Estado a través del contrato “delega” en un actor privado la recaudación de este tributo. La Sociedad Concesionaria recauda y esos recursos se distribuyen para financiar:

- Inversión
- Interés de la deuda
- Gastos de operación y administración
- Pagos al Fisco (p.ej. compartición; infraestructura preexistente)
- Impuestos y Ganancia de capital (utilidades)

En ese sentido el objetivo de una Política Nacional de Peajes para rutas interurbanas debiera apuntar a establecer un esquema tarifario que, siendo económicamente eficiente, permita a la vez que los usuarios de las vías paguen un peaje adecuado y basado en factores simples, transparentes y estables en el tiempo.

Asimismo, una política requiere establecer principios, de los cuales se derivan criterios y acciones. En el marco de las definiciones tarifarias de autopistas, se pueden reconocer al menos cuatro principios relevantes:

- visión de red vial integrada,
- asignación de recursos eficiente,
- equidad
- "el que contamina paga".

Sobre la base de lo anterior, se encargó al Centro de Modelamiento Matemático de la Universidad de Chile el diseño de una herramienta con criterios multidimensionales para poder modelar distintos esquemas de peajes, combinando principios como los señalados más arriba.

En otras palabras, dicha herramienta tiene versatilidad para simular y evaluar múltiples esquemas tarifarios, por ejemplo, del sistema Ruta 5, de rutas transversales, de un sistema integrado Ruta 5 más rutas transversales, o sistemas territoriales, como análisis por macrozonas. En este contexto, se expuso al Consejo ciertas simulaciones que se hicieron a través del instrumento, presentando los resultados obtenidos a partir del análisis de un caso concreto, aplicando los criterios de política tarifaria (segunda concesión de la Ruta 57 Santiago – Colina – Los Andes).

REFLEXIONES/DELIBERACIÓN DEL CONSEJO:

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

El Consejo valora el desarrollo del instrumento de modelación de tarifas desarrollado a partir del estudio de la Universidad de Chile, lo que será sin duda muy útil para futuras decisiones de política pública en esta materia, ya que al permitir la posibilidad de realizar ejercicios de sensibilización, refuerza que las decisiones que se adopten en la materia estén fundamentados en datos objetivos y verificables, lo cual dará robustez y seriedad a la política de peajes que se adopte. En ese sentido se destaca la importancia de mantenerla actualizada y disponible para el desarrollo de la futura política.

Respecto de los fundamentos y directrices de la política, se debe decidir si esta debiese orientarse hacia un sistema de autofinanciamiento por contrato, con tarifas distintas entre proyectos o tramos, incluso de una misma carretera, o un sistema de autofinanciamiento por red, con un peaje homogéneo en todos los contratos o tramos de la red completa. Sin perjuicio de ello, existe consenso por parte del Consejo respecto de la orientación hacia un sistema de red completa integrada, por varios motivos. Primero, porque permitiría una mayor eficiencia en la asignación de recursos, al evitar que proyectos o tramos con alta demanda (y congestión), tengan tarifas más bajas que aquellas con baja demanda o poco uso, justo lo opuesto a lo que dictaría un criterio de eficiencia. Segundo, permitiría la incorporación de criterios de equidad territorial en la definición de las tarifas. Tercero, y muy relevante, facilita la comprensión de la política de

peajes por parte de los usuarios y el público general.

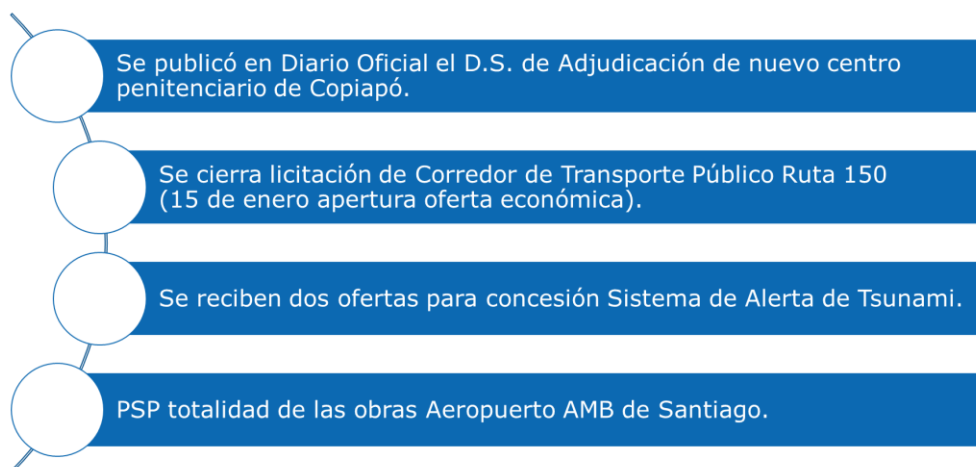
La futura autoridad debe ponderar los principios (autofinanciamiento, eficiencia en el uso de los recursos, equidad territorial e intergeneracional, comprensión por parte de los usuarios, entre otros criterios) que sustenten la política tarifaria, y ver en qué proporción resuelve dar mayor valor a uno u otro, ya que estos objetivos no pueden ser completamente satisfechos entre sí en su integridad.

El aspecto reputacional del sistema y su legitimidad también es un área de la cual la política debe hacerse cargo. En ese sentido, comunicacionalmente se deben hacer los esfuerzos para lograr explicar a la ciudadanía el funcionamiento del sistema de concesiones y de la política tarifaria. Uno de esos desafíos gira en torno al cuestionamiento de las tarifas por parte de la ciudadanía, particularmente en nuevas concesiones o relicitaciones de contratos de segunda y tercera generación de obras ya concesionadas. En parte, esto se debe a los mayores costos de las nuevas concesiones considerando los niveles de servicio más exigentes que se requieren, lo que implica en parte una decisión política sobre el estándar deseado para las autopistas. En ese sentido, es clave poder transmitir a la ciudadanía los beneficios del sistema y la realidad de que en el país existe infraestructura de alto nivel comparable a países con ingresos per cápita incluso mucho mayores.

3. 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 noveno informe de dichos avances, que contemplan los principales hitos a enero del año 2026, comenzando por resumir los avances más destacados a la fecha:

Avances destacados:



Proyectos en Proceso de Licitación (situación vigente al 14 de enero 2026):

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	09-feb-2026	05-mar-2026	126
Segunda Concesión Ruta 5 Río Bueno – Puerto Montt	04-mar-2026	01-abr-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 concesiones 2026 (situación vigente al 14 de enero 2026)

PROYECTO	INGRESO BALI A CGR	LLAMADO A LICITACIÓN	Inversión (MM USD)
Concesión Cárcel Alta Seguridad (Santiago 1)	30-sept-2025	- primer trimestre 2026	175
Segunda Concesión Ruta 5 Tramo Collipulli – Temuco	ene-2026	segundo trimestre 2026	1145
Concesión Cárcel Calama	ene-2026	primer trimestre 2026	194
Segunda Concesión Centro de Justicia de Santiago	may-2026	segundo trimestre 2026	194

REFLEXIONES/DELIBERACIÓN DEL CONSEJO:

El Consejo agradece la exposición del Director General de Concesiones (S), valorando los hitos y avances al mes de enero de 2026.

4.- ACUERDOS.

No hay acuerdos.

5.- TÉRMINO DE LA SESIÓN.

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