



## **ACTA CONSEJO DE CONCESIONES SESIÓN ORDINARIA 06 DE AGOSTO DEL AÑO 2026**

En Santiago, siendo las 15:00 horas del día miércoles 06 de agosto del año 2026, se da inicio a la sesión del Consejo de Concesiones, la que se realizó en la sala de reuniones del Ministerio de Obras Públicas, ubicadas en Morandé 59, piso séptimo.

Presidió la reunión la Presidente Consejera Sra. Marcela Hernández Meza. Los asistentes a la sesión fueron los Consejeros Sres. Rodrigo Álvarez Zenteno, Sergio Baeriswyl Rada, Rodrigo Delgadillo Sturla y Víctor Martínez Camara. Se hace presente que, con la incorporación del consejero Sr. Víctor Martínez, el Consejo sesionó con su integración completa.

También estuvieron presentes como asesores del Ministerio de Obras Públicas las señoras Pamela Quiñones y María José Galleguillos, y los señores Juan Eduardo Chackiel, Francisco Carmona, Fabián Govorcín y Jaime Yáñez, y don Sebastián Lagos, como Secretario Abogado del Consejo de Concesiones.

Al inicio de la sesión, el Secretario Abogado solicitó a la Presidenta y a los Consejeros la autorización para grabar la sesión, la que fue otorgada.

### **1.- APERTURA, PRESENTACIÓN DEL NUEVO CONSEJERO Y APROBACIÓN DE LA TABLA.**

La Presidenta dio inicio a la sesión y presentó al nuevo integrante del Consejo, el consejero Sr. Víctor Martínez, destacando su trayectoria y el aporte que su experiencia significará para el trabajo del órgano, que a partir de esta sesión cuenta con su integración completa de cinco consejeros.

A continuación, la tabla de la sesión fue sometida a consideración de los consejeros y aprobada sin observaciones, quedando establecido que la sesión se destinaría a las presentaciones de la Dirección General de Concesiones sobre los contratos viales en ejecución y sobre la iniciativa privada de infraestructura penitenciaria en la Región de Ñuble.

### **2.- TABLA DE LA SESIÓN.**

- Apertura, presentación del nuevo consejero Víctor Martínez y aprobación de la tabla.
- Presentación concesión sobre la Circunvalación Los Vilos – La Serena.
- Presentación concesión Ruta 66: avance y situaciones territoriales.
- Presentación concesión By Pass Curicó.
- Presentación Iniciativa Privada N° 517, Centro Penitenciario de la Región de Ñuble.

### 3.- DESARROLLO DE LA REUNIÓN.

#### 3.1. Concesión Ruta 5 Norte, tramo Los Vilos – La Serena, y proyecto de Circunvalación.

La exposición estuvo a cargo del señor Jaime Yáñez, quien presentó el estado del contrato de concesión y, a continuación, el proyecto de circunvalación oriente para las comunas de Coquimbo y La Serena. Los antecedentes generales del contrato son los siguientes:

| ANTECEDENTE               | DETALLE                                                                               |
|---------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------|
| Presupuesto oficial       | UF 12.155.000                                                                         |
| Adjudicación              | Octubre de 2019                                                                       |
| Longitud total            | 244 km (incluye tramo urbano)                                                         |
| Plazo máximo del contrato | Año 2049                                                                              |
| Velocidad de diseño       | 120 km/h                                                                              |
| Sistema de cobro          | Mixto: pórticos free flow y sistema manual en laterales; sin cobro en el tramo urbano |

En materia de obras, el proyecto contempla la ejecución de cuatro puentes nuevos y seis pasarelas peatonales actualizadas a la nueva normativa. Asimismo, se informó el aumento de las áreas de servicio para camiones, desde las cuatro existentes a diez, las que incorporan estándares de seguridad mejorados —guardias, cámaras de seguridad y servicios sanitarios—.

Respecto del avance de ejecución, a julio de 2026 el tramo interurbano registra un 62% de avance, mientras que las obras tempranas del tramo urbano, iniciadas en abril, alcanzan un 2% de progreso. Se informó el término del 100% de la actualización de defensas camineras y la ejecución de las obras del Decreto N° 102, correspondientes al acceso al puerto de Coquimbo. Se reportó, además, la habilitación de los puentes Lauquen y Limarí, destacándose el buen comportamiento del primero durante los eventos climáticos recientes, y el avance del enlace Panorámica —obra clave para eliminar los cruces a nivel en la zona industrial de Coquimbo—, con término estimado en noviembre.

Los eventos climáticos de julio provocaron daños en terraplenes y áreas de servicio, obligando a reprogramar las obras. Se estima un atraso de entre 8 y 12 meses, proyectándose la puesta en servicio provisoria para abril de 2028. Conforme a los parámetros de licitación, se estima que la concesión podría extinguirse entre los años 2040 y 2042, esto es, entre 7 y 8 años antes del plazo máximo contractual.

En cuanto al proyecto de Circunvalación, se trata de una alternativa a la Ruta 5 de 39 kilómetros, destinada a conectar el sector oriente de las comunas de Coquimbo y La Serena, que incluye un túnel en el Cerro Grande y conexiones estratégicas hacia los hospitales y el aeropuerto de La Florida. En febrero de 2026 el Panel Técnico emitió una resolución desfavorable respecto de la propuesta original, fundada en sus costos y en la falta de justificación de su tratamiento como modificación de contrato; la propuesta consideraba una rentabilidad social de 16,5%.

Ante ello, la Dirección expuso una alternativa de calzada única bidireccional, que reduce el costo desde aproximadamente UF 12 millones a cerca de UF 9 millones, manteniendo doble calzada solo en siete enlaces estratégicos y contemplando 33 kilómetros en configuración bidireccional. Se expuso la ausencia de subsidios estatales para el proyecto —lo que dificulta su financiamiento bajo la estructura actual—, la viabilidad de cobrar peaje en una vía bidireccional y la necesidad de presentar la nueva propuesta al Panel Técnico dentro del presente año en caso de perseverar. La evaluación social sitúa la rentabilidad entre 9,3%

y 16,5% según la configuración tarifaria, reconociéndose que la instalación de peajes en un tramo urbano originalmente exento constituye un desafío comunicacional significativo.

Se expuso, como escenario alternativo, gestionar el proyecto no como modificación de contrato sino como una nueva concesión desarrollada por la División de Proyectos, aprovechando el anteproyecto existente, lo que permitiría ahorrar entre 2 y 3 años de preparación. Se precisó que toda modificación de contrato, aun cuando se materialice por licitación privada, debe contemplar procesos competitivos para la ingeniería y la construcción, condición validada por el Panel Técnico y necesaria para evitar cuestionamientos posteriores. Finalmente, se aclaró que las observaciones del Panel Técnico no cuestionaron el diseño, sino los costos de conservación y mantenimiento propuestos, incluyendo la exigencia de auditorías cada tres años sobre los costos reales de conservación.

#### **Reflexiones / deliberación del Consejo:**

- Se relevó el valor de la circunvalación como vía redundante ante eventuales fallas de la Ruta 5, considerando además la alta congestión diaria que afecta la conectividad local entre Coquimbo y La Serena.
- Se destacó la importancia del marco regulatorio de concesiones, diseñado para evitar renegociaciones excesivas y riesgos de corrupción, de modo que solo prosperen propuestas sólidamente fundadas.
- Se solicitó a la Dirección un informe consolidado que detalle escenarios, costos y beneficios de la alternativa, como insumo para decidir si perseverar por la vía de la modificación de contrato o explorar una alternativa distinta.

#### **3.2. Concesión Ruta 66, Camino de la Fruta: avance y situaciones territoriales.**

La exposición estuvo a cargo del señor Francisco Carmona, quien presentó el estado del contrato, estructurado en cinco tramos y vigente desde 2019. Se expusieron los desafíos significativos que ha enfrentado, derivados de la pandemia, de la tramitación ambiental y de una relación compleja con la comunidad en el tramo A.

En materia de avance, se informó un 62% de progreso en los viaductos del tramo B5 y la ejecución de obras solicitadas por alcaldes locales para reducir la presión social, algunas de ellas en consulta de pertinencia. Se destacó la decisión de adelantar la construcción de los puentes nuevos, a fin de mantener la bidireccionalidad mientras se repara la infraestructura existente. Las pasarelas de los sectores de Santa Inés, Santa Clara, Las Arañas y El Yali se encuentran construidas en doble calzada, respondiendo a la necesidad de habilitar vías locales que permitan a los vecinos evitar el pago del TAG en el trazado principal. Por su parte, la ejecución del trébol del enlace Reus se encuentra en análisis de pertinencia y debe pasar por el Ministerio de Desarrollo Social, proceso que avanza en paralelo con la tramitación ambiental.

Se expuso el descontento vecinal originado por la tarifa cobrada en el tramo cuya operación se inició el año pasado —del orden de \$2.950—, tratándose de una ruta anteriormente gratuita y que no presenta las mejores condiciones. La asociación de alcaldes ha solicitado de manera reiterada la liberación del TAG o un ajuste tarifario, medidas que no fueron contempladas ni en las proyecciones originales del contrato ni en los escenarios asociados a la pandemia.

En cuanto a la tramitación ambiental, el proyecto se encuentra en el segundo proceso de aclaraciones, rectificaciones y ampliaciones, debiendo resolverse inconsistencias en la línea de base y aportarse mayores antecedentes sobre estudios de fauna. Se informó que, aunque existe una solicitud de Participación

Ciudadana actualmente suspendida, el Servicio de Evaluación Ambiental cuenta con la facultad de resolver el proceso sin ella.

Se detalló que buena parte del tramo requiere rehabilitación de pavimentos por daños de fatiga y ahuellamiento, atribuidos a una mala estimación del tránsito medio diario anual durante varios años. Se trabaja en una modificación de contrato para contratar obras de fresado, repavimentación y arreglos de base, con un costo estimado de UF 395.000, sin considerar los daños adicionales producidos por las lluvias recientes. La estrategia consiste en rehabilitar el trazado actual hasta que las variantes estén construidas, momento en el cual el tramo será entregado a la Dirección de Vialidad para su mantenimiento permanente, mitigando así las reclamaciones territoriales sobre conservación y seguridad vial. Las obras adicionales de los puentes B3 y B4 se tramitan en una consulta de pertinencia separada, mientras que la rehabilitación de pavimentos, por su monto de inversión, debe ingresar al Ministerio de Desarrollo Social.

Respecto de los plazos, la puesta en servicio del tramo B se estima para agosto de 2027. Para el tramo A no existe estimación definida, por cuanto depende de las decisiones y estudios sobre las variantes a elegir, dado que el trazado original no puede mantenerse por sus problemas de conservación.

#### **Reflexiones / deliberación del Consejo:**

- Se subrayó la importancia de la calidad de la información ingresada al Ministerio de Desarrollo Social para agilizar las aprobaciones, las que, con antecedentes completos, pueden resolverse en cerca de dos meses; se valoró el trabajo previo de ordenamiento de los protocolos de ingreso y de reducción de la heterogeneidad de los antecedentes.
- Se reconoció que la tramitación ambiental está influida por las dinámicas territoriales y por las demandas específicas de autoridades locales, citándose las observaciones de conectividad formuladas respecto de los accesos trazados.

#### **3.3. Concesión Santiago – Talca y Acceso Sur a Santiago -By Pass Curicó-**

La exposición estuvo a cargo de la señora María José Galleguillos, quien presentó la propuesta de modificación del contrato de concesión Ruta 5 Tramo Santiago – Talca y Acceso Sur a Santiago, de 1999, cuya extensión se estima hasta el período 2035–2037 según las inversiones pendientes, para la ejecución de la obra By Pass Curicó.

El proyecto surge de la pérdida de servicialidad de la ruta producto del incremento de los flujos. Mediante un estudio multicriterio se determinó que la alternativa más eficiente corresponde a un by pass de 30 kilómetros por el lado poniente. Sus antecedentes son los siguientes:

| ANTECEDENTE              | DETALLE                            |
|--------------------------|------------------------------------|
| Longitud y trazado       | 30 km por el poniente de Curicó    |
| Velocidad de diseño      | 120 km/h                           |
| Costo de construcción    | UF 10.000.000                      |
| Expropiaciones           | UF 1.500.000                       |
| Ingreso al MDS           | Durante 2026, para obtención de RS |
| Inicio de expropiaciones | 2028                               |
| Inicio de obras          | Fines de 2028                      |

|                  |                          |
|------------------|--------------------------|
| Término de obras | Segundo semestre de 2031 |
|------------------|--------------------------|

Se aclaró que el trazado poniente fue seleccionado, entre otras razones, porque las expropiaciones afectan terrenos de grandes extensiones y evitan zonas de desarrollo urbano, resultando más eficiente que las restantes alternativas. Se expuso, asimismo, que el contrato ha sido objeto de múltiples modificaciones previas —implementación del sistema free flow, incorporación del acceso sur y construcción de terceras pistas—, lo que explica que las inversiones materializadas superen lo originalmente ofertado.

#### Reflexiones / deliberación del Consejo:

- Se analizó la falta de reconocimiento, en la metodología del Ministerio de Desarrollo Social, del valor de la redundancia y la resiliencia de la infraestructura frente a desastres naturales, ejemplificado en la construcción de puentes dobles o independientes.
- Se debatió la conveniencia de incorporar dichas variables de manera objetiva en los análisis costo-beneficio, en lugar de adoptar criterios subjetivos provenientes de otras experiencias comparadas.
- Se planteó que la Ley Marco de Cambio Climático faculta al Ministerio de Desarrollo Social para actualizar sus metodologías e incorporar la resiliencia y robustez de la infraestructura, lo que permitiría justificar de mejor forma obras de esta naturaleza.

#### 3.4. Iniciativa Privada N° 517, Centro Penitenciario de la Región de Ñuble.

Se presentó la iniciativa privada postulada por TLF Consultores, que propone construir y operar un complejo penitenciario en la comuna de Chillán, con una capacidad de 2.000 plazas y un plazo de 20 años. Además de la infraestructura carcelaria, la propuesta contempla un “barrio industrial” anexo, destinado a capacitación y trabajo de las personas privadas de libertad, con el objeto de facilitar la reinserción social en una región cuya infraestructura actual opera con un 174% de ocupación.

| ANTECEDENTE                   | DETALLE                                               |
|-------------------------------|-------------------------------------------------------|
| Proponente                    | TLF Consultores                                       |
| Localización                  | Chillán, Región de Ñuble                              |
| Capacidad                     | 2.000 plazas                                          |
| Plazo propuesto               | 20 años                                               |
| Inversión informada           | UF 6.620.000 (84% construcción y gastos asociados)    |
| Plazo de ejecución            | 4 años (estimado optimista por la DGC)                |
| Rentabilidad social informada | 7,8% (metodológicamente objetada)                     |
| Ingreso de la iniciativa      | Octubre de 2025; plazo de un año para pronunciamiento |

Se expuso que la propuesta tiene carácter preliminar y requiere definiciones con el Ministerio de Justicia y Derechos Humanos y con Gendarmería sobre la segmentación de regímenes. Gendarmería ha manifestado la necesidad de un análisis específico sobre seguridad, costos y viabilidad, dado que el modelo de barrio industrial no registra precedentes claros en el país. Respecto del terreno, el postulante presentó un predio ubicado al poniente de Chillán, próximo a la Ruta 5, que cumple ciertas condiciones de uso de suelo; no obstante, Gendarmería efectuó una evaluación negativa del sitio, al no alcanzar el puntaje mínimo requerido en la primera fase de análisis de terrenos. Se ha incorporado una propuesta alternativa en el sector de Bulnes, que también cuenta con antecedentes legales, aunque el terreno aún no se encuentra validado.

En el plano financiero, la inversión informada asciende a UF 6.620.000, con un 84% destinado a construcción y gastos asociados, y un plazo de ejecución de cuatro años, considerado optimista atendida la necesidad de desarrollar previamente los estudios de ingeniería de detalle. Los costos de operación y mantención resultan similares a los de los actuales contratos de concesión del Ministerio de Justicia; sin embargo, la infraestructura del barrio industrial no está incorporada dentro de la inversión, lo que genera incertidumbre sobre su alcance y sus requerimientos de seguridad. La evaluación social presentada, que arrojaba una rentabilidad de 7,8%, resultó metodológicamente deficiente y no replicable internamente, por cuanto el Ministerio de Justicia emplea evaluaciones de costo-eficiencia. La comparación con los proyectos de las cárceles de Talca, Copiapó y Calama muestra similitudes en costos de inversión y de operación, lo que sugiere que el proyecto podría resultar viable bajo una metodología de costo-eficiencia.

El modelo de negocio considera subsidios a la construcción y a la operación, pagos variables y eventuales ingresos por arriendo a empresas del barrio industrial, cuya viabilidad dependerá de estudios acabados en la etapa de licitación. El Ministerio de Justicia ha reconocido la necesidad de esta infraestructura en la Región de Ñuble y ha ratificado su interés en continuar con los análisis, incluyendo la suscripción de un convenio mandato y la disposición de los recursos para estudios, subsidios de construcción y operación, así como la consideración del valor del terreno dentro de la inversión total. Se hizo presente que, en virtud de la reforma constitucional de abril, Gendarmería depende del Ministerio de Seguridad Pública, por lo que dicha Secretaría de Estado constituye un actor obligatorio en la toma de decisiones y en los convenios mandato, lo que implica ajustar los convenios vigentes.

Respecto de los criterios del artículo 102 del Reglamento de la Ley de Concesiones, se expuso que la rentabilidad social no se encuentra validada, que la concordancia con el plan regulador requiere verificación en terreno y que el modelo es 100% subsidiado, con potencial de mitigación en la medida que se concreten ingresos privados por el barrio industrial. La innovación aportada por dicho componente constituye un elemento diferenciador, si bien su compatibilidad real permanece pendiente de revisión. En consecuencia, la Dirección recomendó rehacer la evaluación social bajo los estándares del Ministerio de Justicia, implementar una fase cero para validar la factibilidad del terreno y analizar la viabilidad técnico-legal del componente del barrio industrial.

#### **Reflexiones / deliberación del Consejo:**

- Se debatió si el proyecto podría abordarse mediante una concesión de origen público en lugar de una iniciativa privada, considerando que el Ministerio de Justicia ya analiza la factibilidad de terrenos para cinco nuevos establecimientos penitenciarios y que el comparador público suele ser más expedito para resolver necesidades críticas.
- Se enfatizó la necesidad de coordinación estatal para evitar la duplicidad de esfuerzos entre iniciativas públicas y privadas, así como la urgencia país de acelerar la infraestructura penitenciaria, incluso mediante métodos de construcción industrializada.
- Se reiteró que no es posible emitir un pronunciamiento sobre el interés público de esta iniciativa, sin antes tomar conocimiento de la postura del Ministerio de Seguridad Pública. Lo anterior no es opcional desde el punto de vista jurídico, atendida la nueva estructura institucional, y que su involucramiento resulta esencial para validar cualquier avance, lo que fue a su vez confirmado por la Dirección General de Concesiones
- Se precisó que la declaración de interés público implica únicamente manifestar interés en que el proponente desarrolle los estudios de prefactibilidad y anteproyecto, sin comprometer inicialmente al

Estado, y se hizo presente que el plazo de un año para el pronunciamiento obliga a efectuar consultas inmediatas.

- Se advirtió sobre el impacto de los instrumentos de planificación territorial en la localización de recintos penitenciarios, citándose el caso de Santiago 1 como antecedente de los riesgos de no contar con una correcta validación del uso de suelo.
- Se observó que, sin validación social ni del terreno, la iniciativa carece de los fundamentos necesarios para ser declarada de interés público, y se cuestionó que la vía privada asegure mayor celeridad que una iniciativa pública.
- Se discutió, asimismo, que el componente de reinserción debe ajustarse a las funciones indelegables de Gendarmería —informes psicosociales y gestión de penas—, sin perjuicio de que el concesionario pueda gestionar talleres o actividades deportivas.

### **3.5. Varios: reglamento de mesas regionales de infraestructura.**

Se discutió el reglamento de las mesas de infraestructura regional, destacándose su potencial como instancia de coordinación y descentralización, sin perjuicio de las dudas planteadas sobre su nivel de vinculación efectiva con las decisiones centrales. Se acordó que los consejeros remitan sus comentarios al asesor del Subsecretario dentro del plazo establecido.

## **4.- ACUERDOS Y PRÓXIMOS PASOS.**

El Consejo adoptó los siguientes acuerdos:

- Coordinar una sesión con la participación del Ministerio de Desarrollo Social y Familia, con el objeto de comprender en mayor profundidad los criterios utilizados en la evaluación social de proyectos y cómo se incorporan criterios de resiliencia y redundancia en el trabajo metodológico.
- Respecto de la Iniciativa Privada N° 517, no rechazarla en esta oportunidad, dejando constancia de las observaciones institucionales formuladas y sujetando su evaluación a un análisis posterior, previa consulta al Ministerio de Seguridad Pública y subsanación de las deficiencias detectadas en la evaluación social y en la factibilidad del terreno.

Como próximos pasos se estableció:

- Elaborar una minuta consolidada que detalle escenarios, costos, beneficios y respuestas a las consultas sobre la alternativa del proyecto de circunvalación, a más tardar el 20 de agosto de 2026.
- Compartir con los consejeros el documento del seminario sobre evaluación de proyectos de transporte desarrollado con el Banco Interamericano de Desarrollo, así como la documentación del estudio elaborado en conjunto con el centro de estudios respectivo.
- Solicitar formalmente el pronunciamiento del Ministerio de Seguridad Pública respecto de la Iniciativa Privada N° 517.
- Requerir al postulante la reformulación de la evaluación social conforme a la metodología vigente, para los componentes de innovación propuestos en la iniciativa y la entrega del layout y de la estructura básica de funcionamiento de las instalaciones penitenciarias.
- Remitir al asesor del Subsecretario las observaciones al reglamento de las mesas regionales de infraestructura, dentro del plazo establecido.

- Se acordó que la próxima sesión del Consejo de Concesiones se realizará el viernes 28 de agosto de 2026 a las 15 horas.

#### 5.- TÉRMINO DE LA SESIÓN.

Sin otros asuntos que tratar, se puso término a la reunión a las 18:00 horas.

