



Santiago, 05 de agosto de 2022

Carta N° 56, Fondo de Infraestructura S.A.

ANT: Oficio N°8236 /INC/2020 de 4 de julio 2022.

MAT: Entrega información que indica.

ADJ: Plan de Negocios Quinquenal de Desarrollo País S.A. 2021-2025.

Señor

FELIX GONZÁLEZ GATICA

DIPUTADO DE LA REPÚBLICA

CÁMARA DE DIPUTADAS Y DIPUTADOS -CHILE

De nuestra consideración,

Con fecha 5 de julio pasado, hemos recibido a través de correo electrónico, remitido por la Subsecretaría de Obras Públicas, Oficio N°923 /INC/2022 de 4 de junio 2022, de la Cámara de Diputadas y Diputados de la República de Chile, dirigido al Ministro de Obras Públicas, a través del cual el Prosecretario de dicha Cámara, señor Luis Rojas Gallardo, conforme al artículo 9 A de la Ley Orgánica Constitucional N°18.918, solicita por intermedio del señor Ministro, al Gerente General de la sociedad Fondo de Infraestructura S.A., en adelante, ésta última, "Desarrollo País", remitir el Plan de Negocios Quinquenal vigente – aprobado por la Junta Extraordinaria de Accionistas – junto con indicar los integrantes y remuneraciones del Directorio y personal, de acuerdo a requerimiento por UD. efectuado.

Sobre vuestra solicitud, el Directorio de Desarrollo País, en su pasada sesión ordinaria de fecha 3 de agosto 2022, acordó proporcionar, al Honorable diputado Félix González Gatica, el Plan de Negocios Quinquenal de Desarrollo País S.A. 2021-2025, aprobada en Junta Extraordinaria de Accionistas de fecha 28 de abril de 2021, en carácter de reservado.

Por tanto, conforme establece el artículo 9 A de la Ley Orgánica Constitucional N°18.918 y en cumplimiento al acuerdo adoptado por el Directorio de Desarrollo País, ya aludido, venimos en remitir el Plan de Negocios Quinquenal de Desarrollo País S.A. 2021-2025, por vuestra señoría solicitado. Este documento tiene carácter de reservado, ya que contiene elementos estratégicos de Desarrollo País, por lo que solicitamos se maneje teniendo esto en consideración.

Asimismo, en relación con los integrantes y remuneraciones mensuales del Directorio y trabajadores de Desarrollo País, informamos que esta se encuentra contenida en nuestra memoria anual 2021¹, aprobada por la Junta Extraordinaria de Accionistas en sesión de fecha 28 de abril de 2022, según a continuación se expresa:

REMUNERACIONES DEL DIRECTORIO

	2021	COMITE	TOTAL
Luz Elena Granier Bulnes	31.432.020		31.432.020
Carlos Allimant Antolisei	-		4.744.665
Ignacio Swett Lazcano	9.395.011		9.395.011
Erwin Hahn Huber	10.143.975		10.143.975
Rodrigo Azocar Hidalgo	18.794.610	3.134.330	21.928.940
Ricardo Zavala Hevia	14.015.169		14.015.169
Patricio Rojas Ramos	18.794.610	3.134.330	21.928.940
Luis Paul Fresno	15.716.010		15.716.010
Arnaldo Gorziglia Ch	18.794.610	3.134.330	21.928.940
	141.830.680	9.402.990	151.233.670

¹ https://desarrollopais.cl/wp-content/uploads/2022/05/01-Memoria-Anual-2021_FINAL.pdf

9 REMUNERACIÓN DE LOS EJECUTIVOS

	2020	2021
TOTAL REMUNERACIONES (bruto)	\$ 415.292.851	\$497.505.163

Sin otro particular,

Le saluda cordialmente,

Patricio
Alberto Rey
Sommer

Firmado digitalmente
por Patricio Alberto
Rey Sommer
Fecha: 2022.08.05
10:53:52 -04'00'

PATRICIO REY SOMMER
GERENTE GENERAL
FONDO DE INFRAESTRUCTURA S.A.

Distribución

Oficina de partes Congreso

DESARROLLO PAÍS

Plan de Negocios Quinquenal

2021-2025

ESTRICTAMENTE PRIVADO Y CONFIDENCIAL

DOCUMENTO PARA USO EXCLUSIVO DE DESARROLLO PAÍS S.A. Y DEL MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS

Carta de la Presidente del Directorio

Santiago, 05 de enero de 2021

Señor

Alfredo Moreno Charme

Ministro de Obras Públicas

Presente

De mi consideración:

Si hubiéramos proyectado diversos escenarios para 2020, sin duda, no habríamos previsto una situación tan atípica como la que hemos vivido. El radical cambio de escenario provocado por la pandemia del Covid-19 afectó los planes de diversas instituciones en todo Chile y el mundo, algo a lo que Desarrollo País no estuvo ajeno. Los imprevisibles hechos que marcaron este año nos obligaron a pensar creativamente en cómo llevaríamos adelante nuestra propia agenda, delineada en el Plan de Negocios Quinquenal 2020 – 2024.

Donde parecía reinar la incertidumbre, pudimos ver también una oportunidad. En efecto, somos una sociedad anónima del Estado, llamada a hacerse parte del desarrollo de infraestructura de manera ágil y eficiente, por lo que los avances y propuestas que plasmamos para este renovado Plan Quinquenal 2021-2025 son desafíos que estamos a la altura de cumplir y que nos permitirán como empresa, ser un motor relevante en la reactivación económica local, a través de una interesante cartera de proyectos.

Durante 2020 iniciamos un trabajo concreto para poner en marcha los planes que en los años anteriores habían permitido darle forma a Desarrollo País. De esta manera, impulsados por los importantes cambios tecnológicos que el mundo vislumbra, y los enormes desafíos de conectividad acelerados por la crisis sanitaria mundial, junto a la Subsecretaría de Telecomunicaciones, nos propusimos avanzar en el desarrollo de un cable de fibra óptica transoceánico que nos conecte con Asia-Pacífico, convirtiéndonos en una puerta de entrada para el crecimiento de las telecomunicaciones de Latinoamérica y, sobre todo, entregando a Chile una mayor soberanía digital, fundamental en el nuevo mundo que moldea el presente. Actualmente nos enorgullece ya estar en la búsqueda e identificación de socios estratégicos que nos acompañen a impulsar este proyecto.

Junto a eso, dimos pasos importantes en nuestras otras líneas de proyecto, sobre las cuales estamos esperanzados que el 2021 sea un año de diversos hitos, los que permitan ir concretado las iniciativas en las que estamos trabajando.

Se materializaron diversas estrategias que nos permitieron posicionarnos en la agenda pública, dando a conocer nuestro plan de trabajo y cartera de proyectos. Asimismo, generamos instancias de análisis y debate en torno a los desafíos digitales de Chile, a la infraestructura como motor de reactivación, a la importancia que tiene la generación de alianzas público-privadas en el desarrollo y sobre la agilidad que ostenta Desarrollo País, como un vehículo virtuoso de desarrollo.

En representación del Directorio y del equipo ejecutivo de Desarrollo País, esperamos que el Plan Quinquenal que presentamos hoy responda de forma asertiva a las actuales necesidades de nuestro país, permitiendo ser un aporte en la recuperación.

Sin otro particular, se despide

Luz Granier Bulnes
Presidente Desarrollo País

Contenido

1. Introducción.....	4
a. Creación de Desarrollo País y sus dos primeros años.....	4
b. Alcance de este Plan	6
2. Desarrollo País.....	7
a. Marco legal.....	7
b. Operación.....	8
c. Estatutos.....	11
3. Objetivos	13
a. Objetivos generales.....	13
b. Objetivos específicos.....	15
4. Plan quinquenal.....	16
a. Desarrollo organizacional	17
b. Activos iniciales	18
c. Líneas de proyectos propuestos a ejecutar	25
d. Requerimientos del artículo 25 Ley 21.082.....	44
5. Conclusión.....	50



1. Introducción

1.a. Creación de Desarrollo País y sus dos primeros años

En 2015 la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OECD) junto al Fondo Monetario Internacional (FMI), generaron un reporte con los principales desafíos y recomendaciones en materia de infraestructura para Chile. En dicho informe se establece que es necesario para el país un fortalecimiento de la gobernanza de la inversión en infraestructura para asegurar proyectos de inversión adecuados.

Con este informe, en 2016, la Presidenta de la República Michelle Bachelet, anuncia el envío de un proyecto de ley al Congreso que busca crear un Fondo de Infraestructura, y así promover y financiar proyectos de inversión con una mirada a largo plazo, a través de una cartera robusta y planificada de proyectos.

Finalmente, en enero de 2018 el proyecto de ley es despachado desde el Congreso al Ejecutivo y, en marzo del mismo año, la Presidenta Michelle Bachelet promulga la ley que crea la empresa Fondo de Infraestructura SA, hoy Desarrollo País, la cual es promulgada oficialmente en el Diario Oficial el 24 de marzo de 2018, en el segundo gobierno de Sebastián Piñera.

Es en este contexto donde Desarrollo País realizó su primera Junta de Accionistas, en enero de 2019, en la cual participaron el entonces ministro de Obras Públicas, Juan Andrés Fontaine; el ex ministro de Hacienda, Felipe Larraín, y el entonces vicepresidente Ejecutivo de Corfo, Sebastián Sichel, oportunidad en la cual se dio cuenta del nombramiento, por parte del Presidente de la República, de los miembros del Directorio, quienes son dirigidos por su Presidente, señora Luz Granier Bulnes.

Desarrollo País es una sociedad anónima del Estado (99,96% Fisco y 0,04% Corfo), que cuenta con un directorio de cinco miembros titulares, que a su vez tienen sus respectivos suplentes, y que se renovarían por parcialidades, para dar continuidad a su trabajo. Dos miembros son designados de manera directa por el Presidente de la República y tres a propuesta del sistema de Alta Dirección Pública. Además, la sociedad está sujeta a la fiscalización de la Comisión para el Mercado Financiero y la Contraloría General de la República. Su institucionalidad busca que el trabajo de Desarrollo País tenga la transversalidad, estabilidad y proyección de largo plazo que se requieren para el desarrollo de infraestructura.

Desarrollo País tiene como objetivo concentrar sus esfuerzos en identificar áreas de inversión innovadoras, que no hayan sido abordadas tanto por entidades públicas como privadas. Buscando desarrollar competencias propias, sin duplicar capacidades existentes de organismos del Estado ni desplazando al sector privado. A su vez, Desarrollo País debe respetar su mandato legal de orientar su quehacer hacia la sostenibilidad financiera de su cartera de proyectos y producir utilidades anuales durante cada ejercicio. Para el cumplimiento de sus objetivos, Desarrollo País diseña modelos de negocio rentables económicamente y con impacto social para cada una de sus iniciativas.

Durante estos últimos años y en consideración a que, por causas ajenas a este Directorio, no ha habido traspaso de las concesiones de autopista y carreteras, Desarrollo País se ha orientado hacia realizar

proyectos de infraestructura al servicio de las ciudades y las personas, con un enfoque en: **i. Diseñar, construir e implementar soluciones digitales que favorezcan la integración de Chile con el mundo; ii. Desarrollar soluciones inmobiliarias para modernizar el Estado; iii. Desarrollar modelos de negocio que optimicen el gasto público en infraestructura urbana; iv. Rentabilizar terrenos fiscales bien ubicados que no están siendo utilizados. v. Diseñar soluciones para centralizar los servicios públicos dispersos en las ciudades para brindar un mejor servicio a los habitantes de ellas; entre otros.** Es aquí donde Desarrollo País tiene la oportunidad de contribuir, con modelos innovadores, a mejorar la calidad de vida de las personas que viven en Chile.

Pese a las dificultades del año 2020, Desarrollo País avanzó en el desarrollo del proyecto de fibra óptica transoceánica. El proyecto Humboldt, busca unir el territorio de Asia Pacífico con el continente americano por medio de un cable submarino de alta velocidad, se sumaría a otros que ya cruzan el territorio nacional, convirtiendo a Chile una puerta de entrada para conectar al resto de Latinoamérica. La ruta definida del cable submarino: Valparaíso (Chile), Nueva Zelanda y Australia, obedece a los resultados preliminares de rentabilidad de los Estudios de Factibilidad, donde se consideró una proyección de tráfico de demanda por los próximos 20 años, teniendo en vista como principal motor del modelo, la demanda disruptiva que se generará tanto a nivel de usuarios como en las industrias a partir de soluciones como el 5G, el internet de las cosas (IoT por sus siglas en Inglés) y la Inteligencia Artificial (IA). Adicionalmente, se consideraron diferentes componentes en los casos de negocios, tales como: segmento de clientes, mix de productos, curva de precios, propuesta de valor, relación con los clientes, costos y recursos financieros, llegando finalmente a determinar que dicha ruta es la más rentable a desplegar.

El proyecto, que se está realizando con el apoyo de la Subsecretaría de Telecomunicaciones, a través de la Gerencia del Fondo de Desarrollo de Telecomunicaciones, se encuentra actualmente en la búsqueda de socios estratégicos para llevar adelante el proyecto, por el momento diversas entidades han mostrado interés por participar en este proyecto y se espera también que diversas empresas relacionadas a la tecnología como Facebook, Google, Amazon, Microsoft u otras se cuenten entre los clientes. Cabe destacar, que el proyecto cuenta con la Recomendación Satisfactoria del Ministerio de Desarrollo Social y Familia.

El desarrollo del proyecto Humboldt significará un importante desarrollo en la transferencia de datos hacia el país y permitirá aumentar la soberanía digital de Chile y el continente, algo fundamental en la escena geopolítica del Siglo XXI. De esta manera, Chile no dependerá de que su información sea transferida a través de cables por el hemisferio norte y permitirá impulsar una serie de negocios asociados al desarrollo de tecnologías relacionadas a la información, siendo el único cable que conecte, vía el Océano Pacífico Austral, a ambas regiones. El proyecto contribuye a posicionar toda la actividad nacional y su industria en un estado mucho más competitivo a nivel global, por lo que resulta evidente que la materialización del despliegue de redes y servicios de alta velocidad -y la consecuente transformación de Chile en un Hub Digital en el hemisferio sur- generará beneficios sociales y económicos significativos.



1.b. Alcance de este Plan

Este tercer Plan Quinquenal 2021-2025 de Desarrollo País fue elaborado por el Directorio para ponerlo en conocimiento del Ministerio de Obras Públicas según lo establecido en la ley 21.082. La versión definitiva de este plan se elaborará una vez recibido, dentro de los próximos 90 días, el informe técnico del MOP establecido en el artículo 25 de la ley. En dicho informe el MOP se pronunciará sobre los contenidos de este plan y podrá proponer al Directorio la realización de proyectos de infraestructura contemplados en su Programa de Concesiones. Una vez incorporadas las observaciones del MOP, este plan será presentado a la junta de accionistas de la empresa para su aprobación o rechazo.

En la sección 2, que sigue a esta Introducción, se resume el marco legal y los estatutos que rigen el funcionamiento de Desarrollo País.

En la sección 3 se abordan los objetivos generales y específicos que a juicio del Directorio deben orientar el quehacer de la institución.

En la sección 4 se trata el desarrollo organizacional que el Directorio proyecta para los próximos años (punto 4.a). Además, en el punto 4.b, se identifican las rutas y carreteras que, según establece la ley en sus artículos 11° y 2° transitorio, serán aportadas por el Estado a Desarrollo País como activos iniciales y que éste deberá explotar. En el punto 4.c el Directorio presenta un paquete inicial de líneas de negocio, incluyendo proyectos específicos, a desarrollar. Por último, el punto 4.d detalla los requerimientos legales establecidos en el artículo 25.

La sección 5 concluye los desafíos que ha enfrentado Desarrollo País y Chile durante este año 2020, los aprendizajes obtenidos y la posibilidad de dar soluciones relevantes necesarias para la época que estamos viviendo. A su vez, se exponen los retos que traerá el año 2021 poniendo en evidencia la etapa organizacional que está viviendo la empresa y el contexto global.



2. Desarrollo País

2.a. Marco legal

Fondo de Infraestructura S.A., en adelante, “Desarrollo País”, es una sociedad anónima estatal, que se rige por la Ley 21.082 (promulgada en marzo de 2018) que creó el Fondo de Infraestructura S.A. y por la Ley 18.046 y su reglamento, por las demás disposiciones aplicables a las sociedades anónimas abiertas, y por sus estatutos sociales.

Administración: Desarrollo País es administrada por un directorio compuesto por cinco miembros titulares designados por el Presidente de la República, tres a propuesta del Sistema de Alta Dirección Pública y dos a propuesta del Ministro de Obras Públicas.

Accionistas: Sus accionistas son el Fisco de Chile (99,96%) y la CORFO (0,04%). Con todo, en ningún caso la suma de las acciones del Fisco de Chile y de la CORFO podrá ser inferior al 100% del capital social de Desarrollo País.

Patrimonio: El patrimonio de Desarrollo País según el artículo 11 de la Ley 21.082, estará constituido por:

- i. El capital inicial¹ que suscribirán y pagarán el Fisco de Chile y la CORFO, en proporción a la participación accionaria de ambos. El Fisco de Chile podrá suscribir y pagar el capital inicial, total o parcialmente, con el aporte de bienes fiscales y nacionales de uso público, valorados económicamente, operación que en todo caso se encontrará exenta de impuesto. La CORFO podrá suscribir y pagar el capital inicial, total o parcialmente, con el aporte de recursos o activos financieros. Los aportes del Fisco de Chile serán individualizados y valorizados económicamente en los instrumentos administrativos que correspondan.
- ii. Las utilidades que obtenga en el desarrollo de sus actividades financieras comerciales, cuya capitalización haya sido autorizada por la junta de accionistas.
- iii. En general, toda clase de bienes que adquiera a cualquier título, inclusive donaciones.

El Fondo podrá ampliar su capital mediante el aporte de nuevos bienes por parte del Fisco, en los mismos términos establecidos en la letra i. del presente artículo.

En el ejercicio de sus funciones, la empresa debe orientarse a la sostenibilidad financiera de su cartera de proyectos y a producir utilidades de acuerdo con su Plan de Negocios Quinquenal.

¹ El aporte de capital inicial de Desarrollo Social se encuentra regulado en el artículo segundo transitorio de la Ley N°21.082 y los artículos octavo y primero transitorio de sus estatutos sociales

Objeto Social: Según la Ley 21.082, los objetivos de Desarrollo País son: (i) desarrollar actividades empresariales de financiamiento e inversión referidas a proyectos de infraestructura; y (ii) desarrollar, a través de terceros no relacionados, los servicios anexos a los mismos, incluyendo su construcción, ampliación, reparación, conservación y explotación.

Atribuciones: De acuerdo con la Ley N°21.082, para el cumplimiento de su objeto social, Desarrollo País puede:

- Financiar o invertir en proyectos de infraestructura, directamente o a través de terceros, así como elaborar y realizar los estudios necesarios para tales proyectos.
- Construir, ampliar, reparar, conservar, explotar y desarrollar, sólo a través de terceros no relacionados, dichos proyectos de infraestructura.
- Realizar gastos o inversiones de carácter físico o financiero, para nuevos proyectos, fomentando su construcción y desarrollo, en la forma que determine el Directorio, velando por mantener la solvencia de la empresa.
- Emitir instrumentos financieros de deuda, de garantías y otros autorizados expresamente por el Directorio.
- Constituir sociedades anónimas filiales o coligadas para cumplir su objeto, previa autorización de la junta de accionistas.
- En general, ejecutar todos los actos y celebrar todos los contratos tendientes a cumplir con el objeto de la sociedad.
- Realizar las demás actividades que expresamente se establezcan en la ley.

Con todo, no podrá realizar operaciones de crédito para financiar obras en las cuáles es contraparte del contrato de concesión.

Obligaciones de Desarrollo País: Sólo puede construir, ampliar, reparar, conservar, explotar o desarrollar proyectos de infraestructura a través de terceros no relacionados, por medio del otorgamiento de concesiones u otras modalidades contractuales, las que deben definirse mediante procedimientos de licitación pública que garanticen condiciones de competencia e igualdad entre los oferentes².

Asimismo, Desarrollo País puede convenir con el MOP o con otras entidades públicas, que ésta actúe como su representante en el desarrollo del procedimiento de licitación para el otorgamiento de concesiones a terceros, debiendo detallar en el respectivo convenio los términos del mandato³.

2.b. Operación

A continuación, se resumen las operaciones a las que Desarrollo País está mandatado, además de presentar este plan de negocios quinquenal:

- Í. Requerimientos de Aportes Fiscales:** En caso que el Plan de Negocios Quinquenal contemple operaciones que impliquen, directa o indirectamente, requerimientos de aportes fiscales, cada

² Los procedimientos de licitación pública se deben realizar en forma transparente y con estricta sujeción, de los participantes y Desarrollo País, a las bases administrativas y técnicas que los regulen, las que deben establecer de manera clara y precisa los elementos de la esencia de la concesión o del respectivo contrato.

³ En tal caso, el mandato debe contener específicamente la aplicación total o parcial de la Ley de Concesiones de Obras Pública.

una de las operaciones debe someterse al siguiente procedimiento de evaluación: (i) Un comité de directores, que debe estar conformado sólo por aquellos que tengan el carácter de independientes, debe pronunciarse respecto de las implicancias y condiciones financieras de los proyectos, así como evaluar si se está dando cumplimiento a los mecanismos de neutralidad competitiva que resulten aplicables de acuerdo con los principios generalmente aceptados; (ii) dicho comité de directores debe designar al menos un evaluador independiente para informar, tanto al Directorio como a los accionistas y al público en general, respecto de las condiciones de la operación, sus efectos, su potencial impacto para Desarrollo País, las condiciones financieras del proyecto y el cumplimiento con los mecanismos de neutralidad competitiva anteriormente señalados. El comité de directores debe pronunciarse respecto de la conveniencia de la operación para el interés social; (iii) cuando el Directorio de Desarrollo País deba pronunciarse⁴ respecto de estos proyectos debe considerar la conveniencia de dichos proyectos para el interés social, que contemplen criterios de equidad territorial y los intereses de cada región del país, los reparos u objeciones que hubiese expresado el comité de directores, en su caso, así como las conclusiones de los informes de los evaluadores independientes. Cada director debe fundar su voto de manera individual, dejando constancia en acta del razonamiento y antecedentes que respaldan su decisión⁵.

En caso de que la Administración del Estado solicite o requiera a Desarrollo País incorporar obras o realizar modificaciones a proyectos en ejecución que provoquen impacto negativo en su patrimonio, debe observarse este procedimiento. Asimismo, y previo a su materialización, se debe contar con la autorización que corresponda en la Ley de Presupuestos del Sector Público. Adicionalmente, es requisito previo contar con la autorización del Ministerio de Hacienda, otorgada por medio de un informe técnico que se refiera a los fines, objetivos e instrumentos a utilizar⁶.

La Ley de Presupuestos del Sector Público de cada año sólo puede contemplar transferencias de capital destinadas a proyectos específicos a ser desarrollados por Desarrollo País, siempre y cuando se cumplan los siguientes requisitos: (i) que se haya dado cumplimiento al procedimiento anteriormente indicado; (ii) que el proyecto se encuentre incluido en el Plan de Negocios Quinquenal aprobado por la junta de accionistas; (iii) que el proyecto se encuentre evaluado y recomendado por el Ministerio de Desarrollo Social; (iv) que el proyecto se encuentre debidamente identificado, previo a su ejecución; y (v) que el monto máximo de las transferencias al proyecto, en el período que dure la concesión respectiva, no exceda al monto necesario para que Desarrollo País registre variaciones patrimoniales por efecto de la ejecución del proyecto beneficiado.

ii. Normativa de Administración Financiera del Estado: De conformidad a lo dispuesto en el artículo 26 de la Ley N°21.082, las normas de administración financiera del Estado le son aplicables a

⁴ El plazo máximo para que el Directorio se pronuncie es de cinco días hábiles siguientes desde la fecha que se recibió el último de los informes de los evaluadores.

⁵ Los informes de los evaluadores independientes, así como el pronunciamiento del comité y los acuerdos de Directorio correspondientes, deben ser comunicados al mercado como hecho esencial. Junto con su comunicación, todos los antecedentes anteriores deben ser puestos a disposición del público en el sitio web de Desarrollo País por un plazo mínimo de quince días hábiles.

⁶ Si se provoca impacto negativo en el patrimonio de Desarrollo País se requiere autorización en la Ley de Presupuestos del Sector Público.

Desarrollo País respecto a las siguientes materias:

- Los proyectos que requieran transferencia de capital destinadas a proyectos específicos y que se encuentren contenidos en la Ley de Presupuesto del Sector Público, deben ser evaluados y recomendados por el Ministerio de Desarrollo Social de conformidad al artículo 28 letra c) de la Ley que crea Desarrollo País y 19 bis de Decreto Ley N°1263⁷.
- Del mismo modo, los estudios y proyectos de inversión de Sociedades del Estado deben contar con un informe de evaluación del Ministerio de Desarrollo Social. Dicho informe debe fundarse en una evaluación técnico/económica que dé cuenta de su rentabilidad. La determinación de ésta deberá considerar también el impacto regional de dichas propuestas⁸.
- Los proyectos de inversión de Desarrollo País necesitarán autorización previa del Ministerio de Hacienda⁹.
- El presupuesto anual de caja debe ser aprobado a más tardar el 31 de diciembre del año anterior al de su vigencia mediante decreto exento del Ministerio de Hacienda y de Economía¹⁰.
- Desarrollo País deberá sujetarse a las normas sobre formulación y clasificación presupuestaria dictadas por el Ministerio de Hacienda¹¹.
- En el evento que los estudios y proyectos de inversión involucren la asignación de recursos de un monto superior a la cantidad anualmente fijada por Hacienda y Economía, sólo podrán efectuarse si cuentan con la identificación previa establecida por decreto exento conjunto de los mismos ministerios¹².

iii. Restricciones: Las limitaciones a las que están expuestas las operaciones y el actuar de Desarrollo País S.A. son las siguientes:

- Desarrollo País sólo puede construir, ampliar, reparar, conservar, explotar o desarrollar proyectos de infraestructura a través de terceros no relacionados, por medio del otorgamiento de concesiones u otras modalidades contractuales.
- Desarrollo País no puede, obtener créditos, fianzas o garantías del Estado o de cualquiera de sus organismos, entidades o empresas.
- Los contratos en los que comparezca no comprometerán de manera directa ni indirecta el crédito y la responsabilidad financiera del Estado.

iv. Fiscalización: Para garantizar el cumplimiento y los objetivos y metas que Desarrollo País plantea, además del buen comportamiento de sus directivos y empleados, éste está sujeto a la fiscalización de la Comisión para el Mercado Financiero y de la Contraloría General de la República. Conjuntamente, se debe informar en forma semestral a las Comisiones de Hacienda de la Cámara de Diputados y del Senado los principales aportes y transferencias financieras realizadas en el semestre anterior.

⁷ Decreto Ley N°1263 de 1975, Decreto Ley Orgánico de Administración Financiera del Estado.

⁸ Decreto Ley N°1263 de 1975, Decreto Ley Orgánico de Administración Financiera del Estado.

⁹ Ley N°18.482, Normas Complementarias de Administración Financiera y de Incidencia Presupuestaria. Art. 24, inc. 3°.

¹⁰ Ley N°18.196, Normas Complementarias de Administración Financiera, Personal y de Incidencia Presupuestaria. Art. 11, inc. 3°.

¹¹ Ley N°18.196, Normas Complementarias de Administración Financiera, Personal y de Incidencia Presupuestaria. Art. 11, inc. 4°.

¹² Ley N°18.482, Normas Complementarias de Administración Financiera y de Incidencia Presupuestaria. Art. 24, inc. 1°.

2.c. Estatutos

En cumplimiento del mandato de la Ley N°21.082, a través de escritura pública de fecha 24 de septiembre de 2018, el Fisco de Chile, representado por su Ministro de Hacienda, y la CORFO, representada por su Vicepresidente Ejecutivo, concurren a la constitución de Fondo de Infraestructura S.A., aprobando sus estatutos sociales.

Desde su creación hasta la fecha, los estatutos sociales, antes referidos, han sido objeto de las siguientes modificaciones.

- El 22 enero de 2020 la Junta Extraordinaria de Accionistas aprueba la primera modificación de sus estatutos sociales. Las principales reformas fueron: /i/ modificar el nombre de fantasía de la Sociedad por Desarrollo País S.A., el cual podrá usar exclusivamente para efectos de publicidad, propaganda u operaciones de banco, modificándose al efecto el Artículo Primero del estatuto social; /ii/ establecer que el plazo para enterar y pagar el capital inicial de la Sociedad será el 31 de agosto de 2021, modificándose al efecto el Artículo Primero Transitorio del estatuto social; y /iii/ se modificaron los Artículos Trigésimo Quinto, Trigésimo Séptimo, Cuadragésimo Segundo y Cuadragésimo Tercero del estatuto social.
 - El 02 de diciembre de 2020 la Junta Extraordinaria de Accionistas aprueba modificar sus estatutos sociales, modificando sus artículos octavo y primero transitorio, producto de un aumento de capital social en la cantidad de \$41.188.136.000.-, mediante la emisión de 143.743 nuevas acciones de pago nominativas, ordinarias, de una misma serie y sin valor nominal; de manera que el capital social aumenta a la suma de \$47.688.136.000.-dividido en 150.243 acciones nominativas, ordinarias, de una misma serie y sin valor nominal.
- (a) **Capital Social.** El capital de la Sociedad es la cantidad de \$47.688.136.000 pesos, dividido en 150.243 acciones nominativas, ordinarias, de una misma serie y sin valor nominal íntegramente suscrito y que se ha pagado y pagará de la siguiente manera: **/A/** El Fisco de Chile ha suscrito la cantidad de 150.178 acciones por la cantidad total de \$47.623.136.000 pesos, de los cuales (i) 1.196.300.000 pesos, que corresponden a parte del capital inicial suscrito en el acto de constitución, ha pagado con anterioridad a esta fecha, (ii) \$5.238.700.000 pesos, que corresponden a parte del capital inicial suscrito en el acto de constitución, deberá pagar a más tardar el 31 de agosto del año 2021 con el aporte de recursos o activos financieros, y en conformidad con lo establecido en la ley número veintiún mil ochenta y dos, y (iii) \$41.188.136.000 pesos, que corresponden al capital suscrito en virtud del aumento de capital acordado en junta de accionistas de la Sociedad de fecha 2 de diciembre de 2020, deberá pagar conforme se indica a continuación: a) \$16.797.128.000 que deberán ser pagados a más tardar el 31 de diciembre del año 2020 con el aporte de recursos o activos financieros; y b) \$24.391.008.000 que deberán ser pagados dentro del plazo de tres años, contados desde la fecha de la presente escritura, mediante el aporte de bienes fiscales y/o nacionales de uso público valorados económicamente en los instrumentos administrativos conforme se establece en el artículo 11 de la ley número veintiún mil ochenta y dos; y **/B/** La CORFO ha suscrito la cantidad de sesenta y cinco acciones, por un valor de sesenta y cinco millones de pesos que corresponden al capital inicial suscrito en el acto de constitución, los que ha pagado en su totalidad con anterioridad a esta fecha mediante el aporte de recursos o activos financieros.
- (b) **Aporte de Bienes.** El Fisco puede suscribir y pagar el capital inicial, total o parcialmente, con el aporte de

bienes fiscales y bienes nacionales de uso público entregados en concesión, en ambos casos valorados económicamente.

- (c) **Objeto Social.** Desarrollo País tiene por objeto desarrollar actividades empresariales de financiamiento e inversión referidas a proyectos de infraestructura, así como el desarrollo, a través de terceros no relacionados, de los servicios anexos a los mismos, incluyendo su construcción, ampliación, reparación, conservación y explotación, en conformidad y con estricta sujeción a lo dispuesto en la Ley N°21.082.
- (d) **Inversión Financiera.** Se faculta a Desarrollo País a mantener inversiones financieras, debiendo resguardar una cartera diversificada de acuerdo con su Plan de Negocio Quinquenal.
- (e) **Prohibición.** Se prohíbe a Desarrollo País efectuar operaciones de crédito de dinero según se define en la Ley 18.010, con sociedades que construyan, amplíen, reparen, conserven, exploten o desarrollen proyectos de infraestructura en virtud de concesiones otorgadas por Desarrollo País, ni adquirir bonos u otros instrumentos representativos de deuda de tales sociedades, ni otorgar garantías reales o personales para caucionar sus obligaciones o adquirir participación accionaria en las mismas.
- (f) **Autorización.** No obstante, la prohibición anterior, los estatutos permiten a Desarrollo País asumir obligaciones en el marco de mecanismos de cobertura o distribución de riesgos pactados en el contrato de concesión (por ejemplo, Ingresos Mínimos Garantizados).
- (g) **Convenios Complementarios.** En el evento que el Directorio acuerde modificar el régimen económico de un contrato de concesión o las características de las obras y servicios contratados, al objeto de incrementar los niveles de servicio y los estándares técnicos establecidos en las bases de licitación, debe requerir informe previo favorable del MOP, al objeto de instruir o acordar dichas modificaciones con el concesionario respectivo. No obstante, en el evento que la modificación sea acordada por el Directorio, debido al requerimiento del MOP por razones de interés público, no será necesario el informe indicado.



3. Objetivos

El propósito de la presente sección es resumir los objetivos generales que a juicio del Directorio deberían orientar el quehacer de Desarrollo País para maximizar su aporte a la de infraestructura y minimizar los riesgos asociados a su funcionamiento. Asimismo, se resumen brevemente los objetivos específicos en que el Directorio propone enfocar los esfuerzos de la empresa.

3.a. Objetivos generales

Como se mencionó en la sección 2, la ley permite a Desarrollo País desarrollar un amplio abanico de iniciativas, por lo que el Directorio estima esencial que, se describan con claridad los objetivos que perseguirán. Esta definición es importante no sólo para efectos de hacer más eficiente y eficaz el quehacer de Desarrollo País, en un sector en que el éxito depende en gran medida de la capacidad de establecer alianzas, en el largo plazo, con distintos actores del mundo público y privado. A su vez, es primordial la claridad que tengan los demás actores sobre dónde enfocará la empresa sus esfuerzos.

Proteger el patrimonio fiscal

El primer objetivo que deberá perseguir Desarrollo País es proteger el patrimonio fiscal que se generó con la primera fase de concesiones de obras públicas. Las rutas y carreteras que se aportarán a la empresa representan un activo público muy valioso, y Desarrollo País deberá velar porque ese valor se mantenga o aumente en el tiempo. Para cumplir ese objetivo, la empresa deberá asegurar –a través de concesiones a privados— que las rutas, carreteras y otros activos cuyos derechos le sean traspasados, sean operados y mantenidos de forma adecuada, y que reciban las inversiones requeridas para aumentar su capacidad, seguridad y estándar de servicio. Esos son requisitos centrales para que la población siga valorando su servicio, y para cuidar así el activo intangible que es su disposición a pagar por su uso a través de los peajes u otros mecanismos. Sin esa disposición a pagar, el patrimonio de Desarrollo País (y por tanto del Estado), se vería seriamente afectado.

Asimismo, para proteger el patrimonio fiscal que administrará, es esencial que Desarrollo País cuente con un Gobierno Corporativo confiable, de altos estándares, y con una metodología de análisis y selección de proyectos transparente y rigurosa, para efectos que los recursos que la empresa administre tengan la rentabilidad necesaria. Esta metodología buscará minimizar los riesgos que las decisiones de Desarrollo País tomen a partir de presiones o variables distintas de aquellas que están en su mandato legal (ver sección 3.2. *Selección de proyectos*).

Fomentar el desarrollo de nueva infraestructura

Desarrollo País tendrá como uno de sus objetivos centrales, el desarrollo de nueva infraestructura que impulse el crecimiento sostenible de la economía, lograr el acceso de la población a nuevas oportunidades, y fomentar el desarrollo de zonas geográficas y áreas productivas que hoy no cuentan con la infraestructura necesaria. Este rol, como se discute más adelante, se cumplirá a través de concesiones u otros mecanismos de asociación público-privada. En la sección 3.2 se profundiza sobre los objetivos

específicos que este Directorio estima debería priorizar Desarrollo País para fomentar el desarrollo de nueva infraestructura.

En el cumplimiento de este objetivo, Desarrollo País buscará que su labor tenga la continuidad y estabilidad en el tiempo que se requiere para ejecutar proyectos que muchas veces tienen plazos de desarrollo que trascienden largamente la duración de un gobierno. Aspectos tales como su gobierno corporativo, la calidad y estabilidad de los equipos técnicos, la disponibilidad de recursos financieros propios y una adecuada institucionalidad, entre otros, serán esenciales para cumplir este objetivo. Que el trabajo de Desarrollo País tenga continuidad y estabilidad en el tiempo no es incompatible con que sea la autoridad política la que defina las prioridades y énfasis del desarrollo de infraestructura pública que hará la empresa. Tal como establece la ley que crea la sociedad, el Ministerio de Obras Públicas, y luego la junta de accionistas, es decir, las autoridades del gobierno central deben aprobar cada plan quinquenal. Desarrollo País buscará desarrollar una cartera de proyectos robusta, que entre otros cuente con buenos análisis de rentabilidad, definiciones de modelos de negocio, autorizaciones requeridas y otros componentes que permitan a la autoridad tener la opción efectiva de priorizar proyectos ejecutables a partir de su visión de política pública.

Asimismo, la capacidad de Desarrollo País de fomentar el desarrollo de nueva infraestructura estará necesariamente relacionada con el cobro de peajes en las rutas y carreteras que serán sus activos iniciales. Las tarifas que sean fijadas en las relitaciones, deberán propender a ser eficientes para poder sostener desarrollo de la infraestructura de largo plazo, y a hacer viable el desarrollo de rutas alternativas o redundantes que permitan ampliar la cobertura y resiliencia de la red, avanzando en conectividad a sectores apartados. Esta visión de sistema, en el marco de una política de precios coherente, será necesaria también para otras soluciones integradas de transporte. Por ejemplo, rutas transversales que compiten con trenes de cercanía, o rutas transversales ya construidas que competirán con rutas transversales por construir. En siguiente etapa, en las zonas de mayor densidad es posible concebir también competencia ex post por tráfico entre rutas alternativas, lo que puede requerir nuevos mecanismos de adjudicación.

No desplazar de su rol al sector privado

Este Directorio propone como regla general, que Desarrollo País no realice funciones que pueden cumplir de manera eficiente los privados. La Ley, por ejemplo, permite a la empresa financiar proyectos de infraestructura (artículo 4, punto 1). Sin embargo, el mercado de financiamiento para proyectos de infraestructura en Chile es un mercado muy profundo, en el que participan bancos, compañías de seguro y otros inversionistas institucionales chilenos y extranjeros, a través de créditos sindicados, bonos, seguros de garantía y otros instrumentos. No existe, en principio, la necesidad de que Desarrollo País ofrezca financiamiento y desplace de ese rol a los actores privados. El mismo principio general debería aplicarse a otras labores que la empresa está autorizada a cumplir, dado que hoy el sector privado puede realizarlas eficientemente.

No duplicar capacidades del Estado

Junto con no desplazar al sector privado, Desarrollo País buscará no duplicar capacidades existentes en el Estado. En todas aquellas funciones –llamados a licitación, inspección fiscal, u otras– que el Estado tenga

capacidad de ejecutar de buena manera, el Directorio visualiza a la empresa mandatando al organismo del Estado que corresponda para el cumplimiento de esa labor. Desarrollo País desarrollará capacidades propias cuando éstas no existan o sean insuficientes en el Estado.

Visión territorial

En el desarrollo de nueva infraestructura, Desarrollo País buscará incorporar, tal como establece la ley, una visión territorial, con proyectos en diferentes zonas del país, procurando un desarrollo armónico entre ellas, sujeto a las restricciones operacionales y de rentabilidad. Chile aún tiene, como en muchas otras áreas, grandes diferencias entre las distintas zonas en términos de la cantidad y calidad de sus obras de infraestructura. La empresa procurará desarrollar proyectos de infraestructura en lugares geográficos y sectores productivos donde no se han hecho suficientes inversiones en el pasado. Lo anterior se hará respetando siempre las restricciones que la ley establece y las que establezca la metodología de evaluación de proyectos a definir. Para procurar un desarrollo de infraestructura armónico entre regiones, Desarrollo País deberá operar con una política nacional de tarifas, por ejemplo, en la Ruta 5, que incluya subsidios cruzados desde las zonas más densas a las zonas menos densas.

3.b. Objetivos específicos

A partir del diagnóstico sobre los desafíos de la industria, considerando los objetivos generales planteados, y con el fin de abocar los esfuerzos en aquellas áreas donde sus impactos pueden ser más significativos, el Directorio busca concentrar el trabajo de Desarrollo País en los siguientes objetivos específicos.

Identificación de Tipologías o Líneas de Proyecto

Desarrollo País destinará recursos para identificar áreas de inversión innovadoras que no hayan sido abordadas debidamente tanto por públicos como por privados. El objetivo será el de identificar líneas de negocios que sean rentables y que permitan a la empresa desarrollar su objetivo a través de todo el territorio. Esto no impide que la institución pueda abordar proyectos puntuales que tengan gran afinidad con los objetivos que se ha planteado.

Modelos de negocio

Una vez identificadas las posibles soluciones o proyectos para cada necesidad de infraestructura, Desarrollo País definirá internamente o con apoyo de terceros –consultoras, asesores económicos u otros— los modelos de negocio que permitan hacer viable los distintos proyectos. Dichos modelos de negocio deberán determinar los mecanismos para asignar los riesgos y compartir los beneficios entre los actores privados y la empresa, así como la rentabilidad de los diferentes proyectos.

Tal como en su momento hizo el Estado con los ingresos mínimos garantizados y otras fórmulas, los modelos de negocios podrán considerar mecanismos con los que Desarrollo País –apalancándose en el valor de sus activos iniciales— mitigue riesgos o resuelva fallas de mercado para hacer viable el desarrollo por parte de los privados. Lo anterior estará sujeto a que la rentabilidad esperada para Desarrollo País sea consistente con su mandato legal.

La definición de los instrumentos específicos a través de los cuales Desarrollo País cumplirá este rol será una tarea permanente, y evolucionará según los requerimientos de cada proyecto y cada ámbito de infraestructura.

Selección de proyectos

Por último, Desarrollo País deberá definir o adoptar una metodología que le permita proponer en sus futuros planes quinquenales una cartera de proyectos que hayan sido seleccionados y priorizados sobre la base de criterios preestablecidos, objetivos y transparentes. Junto con buscar la rentabilidad de sus proyectos –para lo que se deberán analizar sus costos y beneficios desde el punto de vista económico-financiero– Desarrollo País tiene como mandato legal considerar un desarrollo territorial armónico en el cumplimiento de su rol. Junto con estas dos variables, deberá evaluarse el mérito de considerar otras, que permitan reflejar las consecuencias en diferentes áreas que puede tener un proyecto.

Otros

Cuando se requiera, Desarrollo País podrá además avanzar con las expropiaciones necesarias (mandatando al MOP) y trabajar con los organismos públicos que corresponda para llevar adelante los procesos de licitación. Por último, Desarrollo País elaborará, con equipos propios o con el apoyo de terceros la labor de seguimiento y monitoreo de los proyectos una vez adjudicados.

En suma, Desarrollo País levantará necesidades no cubiertas por los sectores público y privado, diseñará los modelos de negocio rentables (económica y socialmente) para cada caso, y seleccionará los proyectos según una metodología clara.

Los proyectos que Desarrollo País estime necesario desarrollar serán propuestos por el Directorio a las autoridades en los Planes Quinquenales. Así, la empresa propondrá una cartera de proyectos ejecutables y priorizados de acuerdo con criterios objetivos. La propuesta estará inscrita en una estrategia de desarrollo de infraestructura de largo plazo, que se podrá ir ajustando en el tiempo en la medida que las necesidades cambien. Esta estrategia debiera permitir construir una visión de largo plazo sobre desarrollo de infraestructura que sirva de marco de referencia general para los esfuerzos del sector público y el sector privado.

4. Plan quinquenal

En esta sección se presentan en términos generales las tareas principales que abordará Desarrollo País en sus próximos cinco años de funcionamiento, esto es: su desarrollo organizacional; la recepción de los activos que le aportará el Fisco y sus relicitaciones; y una propuesta de líneas de proyectos de infraestructura donde concentrar sus esfuerzos iniciales de desarrollo.

La ley establece que los planes quinquenales de Desarrollo País deberán considerar temas como los objetivos y metas de rentabilidad de la sociedad, su endeudamiento, su programa de disposición de activos y unidades no esenciales, entre otros. Estos temas serán abordados a cabalidad en la sección 4.

4.a. Desarrollo organizacional

Desarrollo País cuenta con un equipo de trabajo comprometido y motivado, éste está compuesto por especialistas en su campo, siempre en búsqueda de la excelencia para los proyectos que desarrollan. El equipo cuenta con el Gerente General y con cinco áreas: Administración y Finanzas, Estructuración Financiera, Proyectos, Estrategia y Legal. La Administración de Desarrollo País está radicada en su Directorio, integrado por su Presidente, Vicepresidente, cinco Directores titulares y sus respectivos suplentes. De dicho organismo depende el Gerente General. Respondiendo a la obligación que establece el artículo 23 de la Ley 21.082, fue formado el Comité de Directores Independientes, que sesionó por primera vez el 16 de abril de 2019. Está integrado por los directores independientes, Rodrigo Azócar Patricio Rojas y Arnaldo Gorziglia.

La planificación organizacional para los próximos cinco años es contar con una estructura de personal contratado flexible, para adaptarse a distintas cargas de trabajo según los proyectos en desarrollo, por la vía de contratar asesorías especializadas a terceros. Dados los montos que deberá administrar Desarrollo País y la complejidad de los proyectos, el equipo debe contar con profesionales de buena formación técnica y entendimiento de las lógicas tanto del sector público como del sector privado. Los equipos profesionales de la empresa deben tener la estabilidad necesaria y la posibilidad de proyectarse en la empresa en el tiempo, por lo que se han estado definiendo los mecanismos de reclutamiento, selección, desarrollo de carrera y remuneración adecuados y acordes con condiciones de mercado.

La empresa a su vez ha estado desarrollando las políticas y procedimientos que den un marco a sus relaciones con terceros, incluyendo la contratación de asesores, mandatos al Estado, procesos de licitación y otros. Además, ha formalizado los procesos para relacionarse adecuadamente con la Comisión para el Mercado Financiero, la Contraloría General de la República, la Dirección de Presupuestos del Ministerio de Hacienda, el Ministerio de Obras Públicas, el Ministerio de Desarrollo Social y otras autoridades que fiscalizan o supervisan sus actividades.

Durante 2020 se avanzó en temas importantes. Hubo progreso en las distintas líneas de proyecto, en especial en la Fibra Óptica Transoceánica, donde se definió la ruta del cable, el modelo de negocio donde posteriormente se formará un vehículo de inversión con objeto específico. Se logró hacer un diagnóstico sobre la mirada del entorno externa e interna, se obtuvieron las primeras publicaciones en medios de comunicación, existió una apertura al mundo vía plataformas digitales y se organizó el primer seminario de la empresa, entre otras actividades. A su vez, se ingresaron los proyectos Edificio Bulnes Bicentenario y Fibra Óptica Transoceánica al Ministerio de Desarrollo Social y Familia para su evaluación y recomendación. Los proyectos fueron declarados admisibles por el Sistema Nacional de Inversiones. El proyecto de Fibra Óptica Transoceánico, el día 23 de diciembre del 2020 obtuvo su Recomendación Satisfactoria de parte del MDSF, mientras que el proyecto Edificio Bulnes Bicentenario obtuvo su Recomendación Satisfactoria el día 31 de diciembre del 2020.

El 2021 será un año lleno de desafíos. La infraestructura jugará un rol clave en la reactivación económica, por lo que, será un año con mayores desafíos para Desarrollo País, que deberá avanzar en la ejecución de

sus proyectos. Desarrollo País comienza una segunda etapa de su desarrollo organizacional, donde se pondrá en práctica lo planificado durante sus dos primeros años de vida. Los proyectos con mayor avance comenzarán a ejecutarse, donde se verá el fruto del trabajo de evaluaciones técnicas y económicas realizadas previamente. En concreto, se proyecta para el año 2021, la constitución de la sociedad para el desarrollo del proyecto de fibra óptica transoceánica, cuyo inicio de construcción está previsto para el año 2022, la compra de los terrenos para el proyecto de Bulnes Bicentenario y el arrendamiento de los terrenos de los terminales de buses RED al sistema de transporte metropolitano, por nombrar algunas acciones que le otorgarán apalancamiento a Desarrollo País para generar nuevos proyectos novedosos y así contribuir a reactivar la economía del país.

4.b. Activos iniciales

Según la Ley 21.082 que crea Desarrollo País (artículo 11, letra a): *“El Fisco podrá suscribir y pagar el capital inicial, total o parcialmente, con el aporte de bienes fiscales y nacionales de uso público, valorados económicamente”*. Además, el artículo segundo transitorio de la Ley señala:

“Autorízase al Ministerio de Hacienda para que mediante decretos expedidos bajo la fórmula “Por orden del Presidente de la República” efectúe, dentro de los cinco años siguientes a la constitución del Fondo, los aportes de capital señalados en la letra a) del artículo 11 de la presente ley, los que incluirán todas aquellas rutas y carreteras cuya explotación se encuentre regulada por el decreto supremo N° 900, del Ministerio de Obras Públicas, de 1996, facultándose a éste para explotarlas una vez finalizado el período de la respectiva concesión. Con todo, los Ministros de Hacienda y de Obras Públicas, de forma conjunta y fundadamente, podrán decidir no aportar algunos de los bienes a que se refiere el inciso anterior. Dicha decisión deberá informarse a las Comisiones de Obras Públicas y de Hacienda del Senado y a las Comisiones de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones y de Hacienda de la Cámara de Diputados”.

De esta forma, el legislador prescribe que, a Desarrollo País, le deberán aportar, en capital, todas las rutas y carreteras cuya explotación se encuentre regulada por el Decreto Supremo N°900, del Ministerio de Obras públicas de 1996. El plazo para realizar tal operación es dentro de los cinco años siguientes contados desde la fecha de su constitución, es decir, contados desde el día el 4 de octubre de 2018 (fecha de escritura pública de constitución).

Una vez que estas rutas y carreteras fueren traspasadas a Desarrollo País, finalizado sea el respectivo período de concesión, a este último le corresponderá explotar dichos activos, conforme a lo establecido en artículo segundo transitorio en concordancia con el numeral 2) del artículo 4 y con el inciso primero del artículo 5, todos de la Ley N° 21.082, esto es, a través terceros no relacionados.

Luego, conforme establece el inciso segundo del artículo 5, referido en el anterior párrafo, para el otorgamiento de concesiones a terceros, Desarrollo País deberá utilizar el estatuto jurídico de concesiones de obras públicas contenido en el Decreto Supremo N°900, del Ministerio de Obras públicas de 1996.

En consecuencia, para la explotación de los activos iniciales contenidos en el punto 4.2 del Plan de Negocios Quinquenal, Desarrollo País ha previsto utilizar el sistema de concesiones a través proceso de licitación

pública contenido en el Decreto Supremo N°900, del Ministerio de Obras públicas de 1996.

El listado de los activos que deberán ser aportados a Desarrollo País en el plazo de cinco años¹⁶, se presenta en la Tabla 4.1, especificando los propietarios de la sociedad concesionaria que las explota, la fecha estimada de inicio de la nueva concesión que será explotada por la empresa y si sus contratos contemplan Ingresos Mínimos Garantizados (IMG) o algún mecanismo de subsidio.

La fórmula legal específica a través de la cual se aportarán los activos iniciales a Desarrollo País será definida por el MOP y el Ministerio de Hacienda. Dicha fórmula deberá tener en consideración las posibles implicancias que el aporte a Desarrollo País puede tener para los actuales y futuros concesionarios, evitando generar incertidumbres que puedan afectar futuras licitaciones. Por lo anterior, el aporte de los activos iniciales a la empresa podrá hacerse antes o después de las relitaciones.

¹⁶ La ley 21.082 fue promulgada el 24 de marzo de 2018, por lo que el plazo de 5 años se cumple el 24 de marzo de 2023



Tabla 4.b: Activos iniciales: rutas y carreteras a ser aportadas a Desarrollo País

Ruta 5-Norte	Grupo Controlador (*)	Km	Vencimiento
1.- Vallenar - Caldera	Sacyr (60%); BTG (40%)	227	2044
2.- La Serena - Vallenar	Sacyr (51,0%); Fondo DIF (49,0%)	187	2047
3.- Ruta 5 Tramo Los Vilos-La Serena + Conurbación	Sacyr (100%)	254	2049
4.- Santiago - Los Vilos	Globalvia (100%)	218	2023
Ruta 5-Sur			
5.- Santiago - Talca y Acceso Sur a Santiago (**)	Grupo ISA (100%)	266	2033
6.- Talca - Chillán (**)	Grupo ISA (100%)	193	2052
7.- Chillán - Collipulli (**)	Grupo ISA (100%)	160	2022
8.- Collipulli - Temuco (**)	Grupo ISA (100%)	144	2025
9.- Temuco - Río Bueno	Grupo ISA (75%); BTG (25%)	272	2023
10.- Río Bueno - Puerto Montt	Autostrade (100%)	136	2023
11.- Puerto Montt - Parga (**)	Grupo Penta (100%)	55	2050
Rutas transversales y paralelas no troncales			
12.- Autopista de la Región de Antofagasta	Grupo Penta (100%)	201	2030
13.- Mejoram. y conservac. Ruta 43, Región Coquimbo	Sacyr (100%)	86	2043
14.- Camino Internacional Ruta 60 CH	Grupo VíasChile (100%)	91	2036
15.- Santiago - Colina - Los Andes (**)	Grupo VíasChile (100%)	116	2026
16.- Santiago - Valparaíso (**)	Grupo VíasChile (100%)	141	2025
17.- Santiago - San Antonio (**)	Grupo VíasChile (100%)	132	2021
18.- Red Vial Litoral Central	Grupo Costanera (100%)	77	2031
19.- Variante Melipilla	BTG (50%); Grupo Penta (50%)	8	2033
20.- Ruta Interportuaria Talcahuano-Penco	BTG (50%); Grupo Penta (50%)	15	2033
21.- Acceso Norte a Concepción	100% Globalvia	89	2023
22.- Concepción-Cabrero	Sacyr (51,0%); Fondo DIF (49,0%)	103	2048
23.- Coronel - Tres Pinos (**)	100% Globalvia	88	2048
Autopistas urbanas y de acceso			
24.- Alternativa de Acceso a Iquique (**)	Sacyr (51%); Fondo DIF (49%)	78	2043
25.- Acceso Nor-Oriente Santiago (**)	Grupo Costanera (100%)	22	2044
26.- A. Vespucio / Ruta 78 - Grecia	Grupo Costanera (100%)	24	2032
27.- A. Vespucio / El Salto - Ruta 78	Brookfield (100%)	29	2033
28.- A. Vespucio / El Salto - Kennedy	Brookfield (100%)	4	2037
29.- Autopista Central	Grupo VíasChile (100%)	62	2032
30.- Costanera Norte	Grupo Costanera (100%)	43	2036
31.- A. Vespucio Oriente / El Salto - Ppe de Gales	Aleática (50%); Sacyr (50%)	9	2059
32.- A. Vespucio Oriente / P. de Gales - Los Presidentes	Grupo Costanera (100%)	5	2063
33.- Nuevo Puente Industrial sobre el Río Bío Bío	Aleática (100%)	6	2054
Otras concesiones viales			
34.- Túnel El Melón (**)	Belfi (50%); Conpax (25%); Aura (25%)	5	2031
35.- Nogales-Puchuncaví (**)	Aleática (100%)	43	2054
36.- Acceso Vial Arturo Merino Benítez (**)	Grupo Costanera (100%)	11,1	2048

*Grupo controlador de forma directa o relacionada

**Las fechas de reinicio consideran el fin teórico máximo para aquellas de plazo variable

Los activos que deberán ser aportados a Desarrollo País pueden ser agrupados en:

(a) Rutas troncales, que son aquellos que forman parte de la Ruta 5, que a su vez se subdivide en Ruta 5 Norte y Ruta 5 Sur; (b) Rutas transversales y paralelas no troncales, que corresponden a las concesiones con orientación geográfica este-oeste o norte-sur paralelas a la Ruta 5; (c) Autopistas urbanas y de acceso; y (d) Otras concesiones viales, categoría que comprende obras de acceso, de conexión, entre otras. En lo que sigue se realiza una breve descripción de las concesiones que pertenecen a cada una de estas categorías.

Ruta 5 Norte

1. **Vallenar - Caldera:** Se ubica en la Región de Atacama, en las Provincias de Huasco y Copiapó. La obra de 227 kilómetros consideró, entre otras, inversiones en mejoramiento y reposición de calzada existente, ampliación a segundas calzadas y construcción de dobles calzadas.
2. **La Serena - Vallenar:** Se localiza en las Regiones de Coquimbo y Atacama, uniendo las Provincias de Huasco y Elqui. Luego que la primera fase de concesiones de obras públicas finalizara con la ejecución y puesta en servicio de la Ruta 5 Norte hasta La Serena, esta obra, que tiene una longitud de 187 kilómetros, tuvo el propósito de continuar con el mejoramiento de la principal Ruta Longitudinal de Chile (Ruta 5).
3. **Ruta 5 Tramo Los Vilos-La Serena + Conurbación:** Se ubica en la Región de Coquimbo, conectando las Provincias de Choapa, Limarí y Elqui. La obra comienza al norte de Los Vilos, y termina en el sector de la Herradura de Coquimbo. La reciente además de considerar diferentes obras en el tramo interurbano incorpora el sector urbano de Ruta 5 que atraviesa las ciudades de Coquimbo y La Serena
4. **Santiago - Los Vilos:** De 218,2 km de longitud, corresponde al tramo de la Ruta 5 Norte que se extiende entre el km 10,8, en Quilicura (Región Metropolitana), y el km 229,1 en Los Vilos (Región de Coquimbo). Considera 154,4 km de segundas calzadas, 114 km de calles de servicio, y la Variante Los Vilos, con 4,5 km.

Ruta 5 Sur

5. **Santiago - Talca (Acceso Sur a Santiago):** Con una extensión total de 266 km, conecta las Regiones Metropolitana, O` Higgins y del Maule. Fue uno de los primeros tramos concesionados de la Ruta 5 Sur, entregando en servicio una autopista de alto estándar, con doble calzada y con una velocidad de diseño de 120 km/hr.
6. **Talca - Chillán:** Se ubica en las Regiones del Maule y Ñuble. La nueva licitación de este tramo de 193 km recientemente adjudicada incluye el desarrollo de estructuras como puentes, viaducto, pasos de ferrocarriles, enlaces, retornos, atraviesos y pasarelas. Además, considera la incorporación de un baipás con una extensión aproximada de 54 km para una velocidad de diseño de 120 km/h (bidireccional con dos pistas por sentido). Junto a ello considera la ampliación a terceras pistas en ciertos tramos.
7. **Chillán - Collipulli:** Localizada en la Región de Bio- Bio, Ñuble y Araucanía, cuenta con doble calzada

de dos pistas cada una y una extensión de 160,2 km, obra que a la fecha de puesta en servicio, amplió la faja troncal norte-sur de una autopista de alto estándar y velocidad de diseño de 120 km/hr..

8. **Collipulli – Temuco:** Se ubica en la Región de la Araucanía y comprendió la construcción, conservación y explotación de una autopista de doble calzada de alto estándar, con una extensión de 144 kilómetros.
9. **Temuco – Río Bueno:** Autopista de doble calzada de alto estándar que conecta la Región de la Araucanía y la zona central de la Región de Los Ríos, facilitando asimismo alternativas a los usuarios que tienen origen-destino oriente-poniente. Uno de los principales beneficios sociales de su puesta en servicio fue la solución a la congestión vial que se producía en la conexión Temuco-Padre las Casas producto de la construcción del *bypass* de Temuco y Gorbea.
10. **Río Bueno – Puerto Montt:** Ubicada en las Regiones de Los Ríos y Los Lagos, es una autopista de doble calzada entre los kilómetros 890,0 y 1.020,6 de la Ruta 5 Sur, abarcando una extensión de 135,9 km, ofreciendo conectividad de alto estándar de servicio a las provincias de Valdivia, Osorno y Llanquihue.
11. **Puerto Montt – Pargua:** Con características de autorruta y ubicada en la Región de Los Lagos, sus 55 km de extensión incluyen dobles pistas y estándar de 120 km/hr, conectando las comunas de Puerto Montt, Calbuco y Maullín.

Rutas transversales y paralelas no troncales

12. **Autopista de la Región de Antofagasta:** Ubicada en las Provincias El Loa y Antofagasta, buscó el mejoramiento de las principales rutas de la Región de Antofagasta, obras que consideraron, entre otras, la ampliación a doble calzada de la Ruta 1 y el segundo tramo en Ruta 5 Norte. Esta obra buscaba beneficiar a la zona, con una mejor conectividad y seguridad en sus principales rutas, especialmente las que se dirigen a Antofagasta, Mejillones y Sierra Gorda.
13. **Mejoramiento y Conservación de la Ruta 43, de la Región de Coquimbo:** Consideró la intervención de casi la totalidad de la Ruta 43 existente, que en su recorrido de 86 kms totalmente asfaltados, une las ciudades de La Serena, Ovalle y de manera indirecta a Coquimbo y Andacollo, con dirección vial norte-sur en un emplazamiento geográfico al oriente de la Ruta 5 Norte.
14. **Camino Internacional, Ruta 60 CH:** Se ubica en la Región de Valparaíso, y a través de sus 90,5 km de longitud efectiva conecta las provincias de San Felipe, Quillota, Marga, Los Andes y Valparaíso. En sus distintos tramos opera en forma complementaria o sustituta con la Ruta 57 que se describe a continuación.
15. **Santiago – Colina – Los Andes, Ruta 57.** La ruta recorre las comunas de Los Andes, Rinconada y

Calle Larga, en la Región de Valparaíso y Quilicura, Huechuraba y Colina, en la Región Metropolitana. Comprendió la construcción, conservación y explotación de las obras de la Ruta 57-CH que une a Santiago, con la Ruta 60 al oriente de la ciudad de Los Andes V Región, abarcando una extensión aproximada de 116 kilómetros.

- 16. Santiago – Valparaíso, Ruta 68:** El proyecto comprendió un total de 141,4 km, atravesando las provincias de Santiago, Marga-Marga, Melipilla y Valparaíso y luego de su puesta en servicio significó una reducción importante de los tiempos de viaje entre las capitales de la Región Metropolitana y la Región de Valparaíso. Entre las obras relevantes que se han ejecutado en esta concesión se encuentran el segundo túnel en las cuestas de Lo Prado y Zapata, y la construcción de 16 puentes, 22 enlaces y 14 atraviesos.
- 17. Santiago – San Antonio, Ruta 78:** Esta ruta posee un total de 131,5 km y atraviesa las Provincias de Santiago, San Antonio, Talagante y Melipilla, permitiendo la conexión de personas y actividades comerciales con importantes centros turísticos del litoral central, y de actividades logísticas y de comercio exterior asociadas al Puerto de San Antonio.
- 18. Red Vial Litoral Central:** Ubicada en la Región de Valparaíso, Provincia de San Antonio, que con un eje vial con dirección norte-sur y emplazada al oriente de la Ruta G-98-F, permite la descongestión de la tradicional ruta costera en el período estival, haciendo expedita la circulación de vehículos entre el Enlace Agua Buena (Ruta 78) y los distintos balnearios a lo largo del Litoral Central hasta Algarrobo.
- 19. Variante – Melipilla:** Se ubica en la Región Metropolitana, en la Provincia de Melipilla. Su entrada en operación significó un mejoramiento del nivel de servicio en el sector formado por la Ruta G-60 (Melipilla-Central Rapel), Camino Melipilla – Crucero Las Arañas – Rapel.
- 20. Ruta Interportuaria Talcahuano - Penco:** Este proyecto, desde un punto de vista de planificación vial, se interrelaciona a los proyectos Acceso Norte a Concepción y Concepción – Cabrero, toda vez que éstos últimos facilitan la llegada-salida (origen- destino) a los centros logísticos asociados a los puertos que operan en la bahía de Concepción-Talcahuano.
- 21. Acceso Norte a Concepción:** El proyecto consiste en la construcción y operación de una ruta totalmente nueva que uniera la entonces Provincia de Ñuble (actual Región de Ñuble), con distintas comunas tanto de la misma provincia como del área de Concepción.
- 22. Concepción – Cabrero:** Ubicada en las Regiones del Bio-Bío y Ñuble, consiste en un eje vial principal desde el acceso central a Concepción hasta la Ruta 5 Sur, en la ciudad de Cabrero (a través de las Rutas 148 y O-50), históricamente conocida como “Ruta de la Madera”. Al igual que en el caso de la Autopista del Itata, esta concesión permitió reducir en forma importante la accidentabilidad histórica, debido a que su estándar de diseño no respondía a su carga de demanda, principalmente de camiones con carga maderera hacia los puertos de las bahías de Concepción y Talcahuano.
- 23. Coronel – Tres Pinos, Ruta 160:** Se emplaza en la Región del Bío-Bío, entre el Acceso Norte a

Coronel y la localidad de Cerro Alto, con una extensión aproximada de 89 km. La ruta se desarrolla a través de las comunas de Coronel, Lota, Arauco, Curanilahue y Los Álamos, dando una alternativa de conectividad de alto estándar a la población y a las actividades comerciales de la zona sur de la Región.

Autopistas urbanas y de acceso

- 24. Alternativas de acceso a Iquique:** Concesión que consistió en el mejoramiento de las vías de acceso a Iquique y ampliación a segunda calzada, reduciendo tiempos de viaje, costos de operación y accidentes en su emplazamiento, en las Provincias de Tamarugal e Iquique, Región de Tarapacá.
- 25. Acceso Nor-Oriente Santiago:** Con una longitud de 21,5 km, se inicia en la comuna de Vitacura conectándose con Costanera Norte y Américo Vespucio, y mediante un sistema de viaductos y túneles llega a la comuna de Colina, cruzando la Ruta 57 y conectándose a la Ruta 5 en el tramo interurbano actualmente concesionado a Autopista Central.
- 26. Américo Vespucio Sur, Ruta 78 – Grecia:** Se extiende desde la Ruta 78 a la Rotonda de la Av. Grecia a través de su recorrido de 23,5 km. Corresponde a uno de los tramos de vía históricamente conocida como Circunvalación Américo Vespucio. Su construcción contempló calzadas de tres pistas por sentido y calles locales a los costados destinadas a la locomoción colectiva y particular, diseño que facilitó la construcción de la Línea 4-A de Metro.
- 27. Américo Vespucio Nor-Poniente (El Salto – Ruta 78):** Al igual que la concesión previa, esta obra forma parte de la Circunvalación Américo Vespucio, y se extiende entre Av. El Salto por el Oriente, y la Ruta 78 por el Poniente. En su recorrido posee interconexión con Ruta Los Libertadores, Autopista Central, Costanera Norte, Ruta 68, Ruta 78 y Américo Vespucio Sur.
- 28. Túnel San Cristóbal (A. Vespucio/El Salto-Kennedy):** Considera una extensión aproximada de 4 km, de los cuales 1,8 corresponden a obra subterránea y 2,2 a vialidad en superficie, disminuyendo los tiempos de traslado, además de mejorar la conectividad urbana y contribuir a descongestionar los ejes Vitacura-Kennedy y Kennedy-Av. Las Condes.
- 29. Autopista Central:** Atraviesa un total de 14 comunas del Gran Santiago, posee una extensión de 61,9 km, divididos en dos ejes principales: a) Eje Ruta 5, con una longitud es de 41,3 km y b) Eje General Velásquez, con una longitud aproximada de 20,7 km. Su diseño, en el recorrido principal de sus dos ejes, permitió eliminar la totalidad de los semáforos entre Quilicura y San Bernardo, gracias a la construcción de un sinnúmero de pasos bajo y sobre nivel. A través de su recorrido conecta con Américo Vespucio Norte, Costanera Norte, Ruta 78, Américo Vespucio Sur y finaliza enlazando con la Ruta 5 Sur, Santiago-Talca (Autopista del Maipo).
- 30. Costanera Norte:** Desde el Aeropuerto Internacional de Santiago (Arturo Merino Benítez, AMB), ubicado en la comuna de Pudahuel, cruza las comunas de Cerro Navia, Quinta Normal, Renca, Santiago, Providencia, Vitacura y Lo Barnechea. Está constituida de dos ejes: Costanera Norte de 35,4 km y Kennedy de 7,4 km, conecta con Américo Vespucio Norte, Américo Vespucio Sur, acceso

a AMB, Acceso Nor-Oriente y Autopista Central.

- 31. Américo Vespucio Oriente, El Salto – Príncipe de Gales:** Desarrollo que busca mejorar la conectividad para las comunas de Ñuñoa, La Reina, Las Condes, Vitacura, Recoleta y Huechuraba. Considera la construcción de 2 calzadas expresas de tres pistas por sentido en casi toda su extensión.
- 32. Américo Vespucio Oriente, Príncipe de Gales – Los Presidentes:** Proyecto de desarrollo de 2 calzadas expresas subterráneas de 3 pistas por sentido, cuyo diseño y solución constructiva se encuentran en estudio, aumentando el estándar de servicios a un tramo de 5,2 Km de Américo Vespucio.
- 33. Nuevo Puente Industrial sobre el Río Bío:** Proyecto que considera la construcción de una doble calzada expresa, de dos pistas por sentido, que se conectará con las Avenidas Costanera, por el norte, y la Ruta 160, por el sur, a través de enlaces desnivelados.

Otras concesiones viales

- 34. Túnel El Melón:** Proyecto emblemático al ser la primera concesión realizada por el Estado de Chile en la modalidad APP, infraestructura que desde su puesta en marcha ha contribuido a reducir en forma importante los tiempos de viaje a sus usuarios.
- 35. Nogales – Puchuncaví:** Se emplaza en la V Región de Valparaíso, uniendo las comunas de Nogales y Puchuncaví. El proyecto consideró un mejoramiento integral del trazado existente a la fecha de adjudicación (Ruta F-20 Nogales- Puchuncaví), dotándolo de sectores con doble calzada y otras mejoras, lo que permitió aumentar la oferta para el transporte vial, personal o comercial, hacia el borde costero de la zona norte de la Región de Valparaíso.
- 36. Acceso Vial Arturo Merino Benítez:** El proyecto establece la conservación, operación y explotación de la red vial existente correspondiente al acceso sur del aeropuerto Arturo Merino Benítez (AMB), denominado Tramo A y un nuevo acceso por el lado norte llamado Tramo B.

4.c. Líneas de proyectos propuestos a ejecutar

A continuación, se detallan las líneas de proyectos a ejecutar por Desarrollo País en el próximo quinquenio. En cada una de estas, hemos clasificado los proyectos como “Activos” – aquellos en los cuales hemos concretado gestiones para su materialización y se ha avanzado en las distintas etapas de aprobación – versus aquellos proyectos que aún se encuentran en “Evaluación” – actualmente a la espera de recopilación de antecedentes y análisis pero que presentan futuras oportunidades de inversión en el mediano plazo.

4.c.1. Edificios de oficinas para arriendo a instituciones públicas

Tanto en Santiago como en las capitales regionales se observa que muchas instituciones públicas arriendan dependencias en mal estado, con condiciones inadecuadas, con usos ineficientes del espacio y que además se encuentran físicamente fragmentadas dentro de la ciudad, lo que no sólo afecta la productividad y eficiencia de los servicios, sino que también dificulta la atención ciudadana. Adicionalmente, estos arriendos implican un importante y recurrente gasto al Fisco.

Debido a esta realidad, Desarrollo País impulsará el desarrollo de una cartera de proyectos de edificios de oficinas para arriendo a instituciones públicas a lo largo de Chile, con el propósito no sólo de hacer más eficiente el gasto público, sino que contribuir a la modernización del Estado a partir de espacios de trabajo modernos y colaborativos, que faciliten la materialización de los objetivos de las instituciones públicas involucradas. Al efecto, Desarrollo País gestionará los pronunciamientos necesarios de parte de las instituciones gubernamentales que correspondan, a nivel central y/o regional, tanto para la evaluación de este tipo de proyectos, como para la obtención de potenciales activos requeridos (como por ejemplo de disponibilidad terrenos) para la materialización de los mismos.

Esta tipología de proyectos busca capitalizar una serie de oportunidades que enfrenta el estado en esta materia:

- 1 Modernización del Estado:** Al poner a disposición de las instituciones del estado instalaciones funcionales, visualmente limpias y que fomenten el trabajo colaborativo se está avanzando en la modernización del aparato público. Las estaciones de trabajo tipo bench, son un buen ejemplo de esto, lo que no sólo provee una experiencia visual más moderna, sino que una dinámica de trabajo más productiva, eficiente y horizontal.
- 2 Costos de arriendo:** Hoy existe poca capacidad de negociación por parte del estado en el valor de los arriendos. Estos contratos se realizan de forma individual sin aprovechar la escala de negociación del estado.
- 3 Centralización de servicios:** Los servicios públicos se encuentran muy segmentados dentro de las capitales regionales, lo que lleva a mayores costos logísticos y de control. Esto también repercute en la atención a público, quienes tienen que recorrer mayores distancias entre instalaciones.
- 4 Optimización de recursos públicos:** Accediendo al mercado financiero es posible obtener mayor rentabilidad en la inversión pública.
- 5 Plusvalía:** La propiedad de estos edificios queda en manos del estado y es éste, quien se beneficiaría de la plusvalía del terreno.
- 6 Mantención:** Los edificios del estado no tienen presupuesto ni pautas de mantención que aseguren un estándar en el tiempo. Lo anterior termina deteriorando las edificaciones y por ende de la imagen de las instituciones.
- 7 Optimización de los espacios:** Se busca incorporar un diseño eficiente de los espacios permitiendo una mejor utilización de éstos, evitando que metros cuadrados se desaprovechan

como en la gran mayoría de las reparticiones estatales.

Proyectos Activos

Edificio Bulnes Bicentenario

Nombre del Proyecto	Edificio Bulnes Bicentenario
Origen del Proyecto	Esta obra se enmarca en el proyecto de revitalización del eje Bulnes, que consiste en el mejoramiento y consolidación de espacios públicos y edificaciones de trascendencia urbana, junto con dar uso y destino a diversos sitios que aún permanecen eriazos a lo largo del paseo, se considera también el aumento de áreas verdes, mejora en luminarias e incremento del número de árboles, permitiendo así complementar el trabajo realizado en el Barrio Cívico de Santiago. Las principales obras contempladas en el plan incluyen el mejoramiento del paseo Bulnes, creación del Parque Zenteno, construcción del Edificio Bulnes Bicentenario, y obras en el Parque Almagro.
Descripción	El proyecto consiste en la construcción de dos edificios de oficinas, las cuales serán destinadas a arriendo a servicios públicos. Junto con esto, se explora la eventual alternativa de incluir en ellos espacios para el comercio y servicios. Precisamente la implementación de usos mixtos puede enriquecer el patrimonio urbano del sector.
Ubicación	Los edificios se emplazarán en el extremo sur oriente del paseo Bulnes, en terrenos que serán adquiridos al Serviu Metropolitano y a Bomberos de Santiago
Inversión Desarrollo País	Aprox. UF 240.000
Presupuesto del Proyecto	Aprox. UF 2.120.000
Estatus Ministerio de Desarrollo Social y Familia	La Iniciativa fue declarada admisible por el Sistema Nacional de Inversiones (SIN), con el código BIP 40026789-0 el 28 de agosto de 2020. El 31 de diciembre del 2020, se obtuvo la "Recomendación Satisfactoria" (RS) del Proyecto.
Modelo de Licitación	Se ha previsto utilizar la modalidad de contrato de diseño, construcción y mantenimiento/administración de los edificios de oficinas y locales comerciales, aplicando los procedimientos de licitación pública que se determinen al efecto, los que deberán garantizar condiciones de competencia e igualdad entre los oferentes. Dicho proceso de licitación pública se realizará en forma transparente y con estricta sujeción de los participantes y de Desarrollo País, a las bases administrativas y técnicas que los regulen, las que establecerán, de manera clara y precisa, los elementos de la esencia de la concesión o del respectivo contrato.
Aportes requeridos	En aprox. UF240.000, valor que corresponde al costo de adquisición de los terrenos (~99% del costo total) de propiedad del Serviu RM y Cuerpo de Bomberos de Santiago y el costo de preparación de bases de licitación (~1% del costo total) para el correcto diseño, construcción, operación y mantención del proyecto.

Endeudamiento	Se vislumbra que sea el sector privado quien a través de la licitación previamente mencionada realice la inversión directa sobre el proyecto.
Rentabilidad	VAN Desarrollo País: $\approx$ UF155.000 y TIR: $\approx$ 9,0%.
Restricciones Legales	Conforme el numeral 2) del artículo 4 en concordancia con el inciso primero del artículo 5, de la Ley N° 21.082, para ejecutar este proyecto, Desarrollo País debe ejecutarlo a través terceros no relacionados.

Proyecto Santiago Downtown Torre 7 (SDT7)

Nombre del Proyecto	Santiago Downtown Torre 7
Origen del Proyecto	Este proyecto nace luego de varias sesiones de trabajo sostenidas con el Ministerio de Bienes Nacionales (MBN), donde se busca que Desarrollo País pueda contribuir y aprovechar inmuebles fiscales que, en la actualidad, no están siendo ocupados.
Descripción	El proyecto consiste en la habilitación de 8 pisos del edificio Santiago Downtown Torre 7. Desarrollo País remodelará y acondicionará los pisos mencionados los cuales serán destinados para su arriendo a servicios públicos.
Ubicación	Edificio de oficinas de 18 pisos de altura, ubicado en la comuna de Santiago, entre las calles Libertador Bernardo O'Higgins y San Martín.
Inversión Desarrollo País	Desarrollo País buscará obtener un préstamo financiero contra el cual financiar la habilitación y remodelación del Edificio, con lo cual se descarta la necesidad de aportaciones fiscales para la remodelación del inmueble. Desarrollo País recaudaría la totalidad de los fondos (100%) a través de préstamos bancarios para financiar la habilitación del Proyecto.
Presupuesto del Proyecto	Aprox. UF 150.000
Estatus Ministerio de Desarrollo Social y Familia	La Iniciativa aún no ha sido presentada al Sistema Nacional de Inversiones (SNI)
Modelo de Licitación	Se ha previsto utilizar la modalidad de licitación para los servicios de habilitación y acondicionamiento del edificio. Para ello, se aplicarán los procedimientos de licitación pública que se determinen al efecto, los que deberán garantizar condiciones de competencia e igualdad entre los oferentes. Dicho proceso de licitación pública se realizará en forma transparente y con estricta sujeción de los participantes y de Desarrollo País, a las bases administrativas y técnicas que los regulen, las que establecerán, de manera clara y precisa, los elementos de la esencia de la concesión o del respectivo contrato.
Aportes requeridos	No se contemplan aportes fiscales para la ejecución del Proyecto
Endeudamiento	Se vislumbra que sea el sector financiero quien entregue los recursos para la ejecución del Proyecto
Rentabilidad	VAN Desarrollo País: UF 10.000, TIR: $\approx$ 4%-5%.
Restricciones Legales	Conforme el numeral 2) del artículo 4 en concordancia con el inciso primero del artículo 5, de la Ley N° 21.082, para ejecutar este proyecto, Desarrollo País debe ejecutarlo a través terceros no relacionados.

Proyectos en Evaluación:

Edificio Chillán

El proyecto contempla un edificio para albergar instituciones públicas que se encuentran repartidas alrededor de Chillán, recientemente constituida como capital de la región del Ñuble. La iniciativa está siendo impulsada en conjunto con EFE y se emplazaría a un costado de la estación de trenes de Chillán. El entorno concentra un importante número de iniciativas de inversión pública que buscan regenerar el sector y potenciar el eje Libertad que une la estación con el Gobierno Regional. Entre estas iniciativas se encuentra Plan Maestro de Barrio Cívico en Eje Libertad, Museo Regional, nuevo parque a ser ejecutado por Serviu, edificio institucional MOP y mejoramiento del servicio Santiago-Chillán.

Para este proyecto, Desarrollo País ha previsto utilizar la modalidad de contrato de concesiones ad hoc (distinta a la prevista por el DS 900) para el diseño, construcción, mantenimiento y administración de la infraestructura a construir, aplicando los procedimientos de licitación pública que se determinen al efecto, los que deberán garantizar condiciones de competencia e igualdad entre los oferentes. Dicho proceso de licitación pública se realizará en forma transparente y con estricta sujeción de los participantes y de Desarrollo País, a las bases administrativas y técnicas que los regulen, las que establecerán, de manera clara y precisa, los elementos de la esencia de la concesión o del respectivo contrato.

A su vez, se está evaluando la potencial creación de un JV o sociedad, en donde EFE entra como aportante del terreno y Desarrollo País gestionaría y concesionaría el proyecto.

Edificio Concepción

Dispone de una franja para edificación de carácter institucional, que flanquea al edificio principal correspondiente al Gobierno Regional. Bajo este marco urbano, se convocó el año 2000 a un concurso de arquitectura para la remodelación del edificio central y el diseño de cuatro edificios que albergarían a servicios públicos dispersos en la ciudad. Hoy sólo dos de estas edificaciones se encuentran construidas - pertenecientes al MOP y Serviu - existiendo la posibilidad de ejecutar el volumen proyectado al costado norte del edificio institucional del Serviu. La edificación ya cuenta con diseño y permiso de edificación aprobado, contemplando una cabida de 4.000 metros cuadrados y una inversión de UF 160.000.

Para este proyecto, Desarrollo País ha previsto utilizar la modalidad de contrato de diseño, construcción y mantenimiento/administración de los edificios de oficinas y locales comerciales, aplicando los procedimientos de licitación pública que se determinen al efecto, los que deberán garantizar condiciones de competencia e igualdad entre los oferentes.

Dicho proceso de licitación pública se realizará en forma transparente y con estricta sujeción de los participantes y de Desarrollo País, a las bases administrativas y técnicas que los regulen, las que establecerán, de manera clara y precisa, los elementos de la esencia de la concesión o del respectivo contrato.



Edificios Públicos

Adicionalmente, se prevé que Desarrollo País obtenga a través de una concesión onerosa directa, suscrita entre la empresa y el Ministerio de Bienes Nacionales, un contrato que permita la explotación de determinados inmuebles fiscales que actualmente se encuentran con destinación a instituciones públicas.

El contrato de concesión que se suscriba entre Desarrollo País y Bienes Nacionales permitirá a la empresa entregar el servicio de arriendo a las reparticiones públicas involucradas, asegurando un estándar de primer nivel en el arriendo, con un atractivo programa de reacondicionamiento y mantenimiento que permita conservar los edificios en excelentes condiciones.

A través de la firma de una concesión, por un plazo de hasta 50 años, se podrá efectuar dos ciclos de mejoras y reacondicionamiento, considerando que la inversión de un edificio de oficinas tiene una vida útil de aprox. 15 años.

Por último, la ejecución de estos proyectos no sólo permitirá a Desarrollo País obtener una rentabilidad por su ejecución, sino que también posibilitará homologar el gasto que los diferentes servicios públicos realizan en arriendo, optimizando y eficientando el gasto público.

Asimismo, Desarrollo País ha explorado replicar el modelo descrito anteriormente con inmuebles de propiedad de empresas o instituciones públicas que se encuentran en desuso o con una utilización subóptima. A partir de la adquisición de estos activos, Desarrollo País podría administrarlos y arrendarlos a los entes públicos interesados, garantizando su correcta mantención y uso.

4.c.2. Infraestructura de transporte público

Proyectos Activos:

Terminales del Sistema de Transporte Público Metropolitano (RED)

Nombre del Proyecto	Terminales del Sistema de Transporte Público Metropolitano (RED)
Objetivo del Proyecto	Este proyecto busca dos objetivos fundamentales. El primero, el de proveer al sistema de transporte público de terminales que sean independientes a los operadores. De esta manera, al licitar los distintos recorridos se puede realizar en igualdad de condiciones y no con las distorsiones actuales, donde los operadores que poseen las mejores ubicaciones tienen ventajas competitivas sobre el resto. Se busca que la selección de los operadores se base en parámetros de servicio y eficiencia en costos, no en su localización. En un segundo lugar este proyecto permite a Desarrollo País utilizar los terminales de los ejes de transporte para la generación futura de infraestructura urbana relevante como puntos de interconexión vial para acoplar diferentes sistemas de transportes (interurbanos,

	metro, rural, etc.), así como también el desarrollo de locales comerciales que conviertan positivamente los terminales, como ocurre en el caso del Terminal Intermodal ubicado en la comuna de la Cisterna. Esto es muy relevante desde el punto de vista de la potencialidad de ofrecer distintos tipos de servicios a la población en ubicaciones que por definición están mejor conectadas y concentran posibles usuarios.
Descripción	Consiste en la adquisición ya sea compra y/o expropiación, de los Terminales del Sistema de Transporte Público Metropolitano para aportar en la generación y mejoramiento de la infraestructura de transporte, mejorando la conectividad y acceso a servicios y equipamientos urbanos. De esta manera, se espera impactar positivamente la movilidad y calidad de vida, incentivando modos e infraestructura sustentables que mejoren la equidad territorial en nuestras ciudades.
Ubicación	Los Terminales están ubicados en diferentes comunas de la RM, como: Estación Central, Huechuraba, La Florida, La Pintana, Puente Alto, Quilicura, San Bernardo entre otros.
Estatus Ministerio de Desarrollo Social y Familia	El día 1 de diciembre de 2020, se envía un oficio por oficina de partes a la Secretaria Regional Ministerial de la Región Metropolitana, Ministerio de Desarrollo Social y Familia para solicitar su pronunciamiento sobre si el proyecto de Terminales de Red, considerando que se trata de un gasto o inversión de carácter físico de bienes inmuebles (de naturaleza no financiera), debe someterse al proceso de Evaluación técnico-económica de proyectos, conforme establecen los lineamientos generales del NIP vigentes en el SNI.
Inversión total	La inversión total está estimada en MM\$41.188 de pesos.
Modelo de Negocios	- Desarrollo País, adquiere los Terminales a través de su compra, expropiación o bien, a través del traspaso como aportes en bienes de parte de sus accionistas. - Desarrollo País, arrienda los Terminales al sistema Red Metropolitana de Movilidad ya sea al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) o al Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM), el cual a su vez los cederá vía comodato a los respectivos operadores. - En el mediano plazo, a través de la obtención de recursos financieros, Desarrollo País, podrá apalancar los Terminales previamente adquiridos sin deuda, para la compra de más terminales para así cumplir los Objetivos descritos anteriormente. - Adicionalmente, se busca que Desarrollo País, pueda utilizar los terminales para la generación futura de infraestructura urbana como se describe en el segundo Objetivo descrito anteriormente.
Modelo de Licitación	No existirá una concesión para la adquisición de los Terminales, dado que la compra y/o expropiación de los mismos, se realizará directamente por Desarrollo País.
Aportes requeridos	En la Junta Extraordinaria de Accionistas, sostenida el 2 de diciembre de 2020, los Accionistas de Desarrollo País, acuerdan realizar a) un aporte de recursos o activos financieros de aprox. MM\$17.000, destinados para la adquisición de los terminales de buses utilizados por el Sistema de Transporte Público, materializado el 28 de diciembre de 2020; y b) dentro de un plazo de tres años contados desde dicha fecha, se aportarán MM\$24.000 mediante aporte de bienes fiscales y/o nacionales de uso público valorados económicamente en los instrumentos administrativos conforme se establece en el artículo 11 de la ley número 21.082. Ambos montos, señalados en las letras a) y b) anteriores totalizan un valor de MM\$41.188 de pesos.

Endeudamiento	Es importante mencionar que, en el mediano plazo, a partir de los terminales que serán aportados como bienes fiscales y/o nacionales de uso público, Desarrollo País buscará obtener financiamiento bancario el que se estima será como máximo un 60%-70% del valor comercial de los mismos, para la adquisición de más Terminales del Sistema de Transporte.
Rentabilidad	La rentabilidad proyectada es VAN Desarrollo País: ≈UF240.000 y TIR: ≈6,6%. Estos cálculos suponen que Desarrollo País adquiere a través de un proceso de expropiación un total de 7 terminales y recibe como aporte de sus Accionistas otros 7 terminales en bienes de capital.
Restricciones Legales	Conforme establece el numeral 3 del artículo 4 de la Ley 21.082, esta operación corresponde a la compra o expropiación de los terminales realizando gastos de inversión de carácter físico, para nuevos proyectos, fomentando su futura construcción y desarrollo. En los proyectos de infraestructura que se construyan en los terminales, las licitaciones a realizar deberán ser públicas y abiertas. Las bases de estas deberán ser aprobadas por el Directorio y no podrán contravenir las disposiciones con las cuales se rige Desarrollo País.
Otros	Es importante mencionar que se han excluido del análisis de la Sociedad, aquellos terminales que no es posible explotarlos como tales dado que la normativa vigente explícitamente impide su uso.

Nuevo esquema



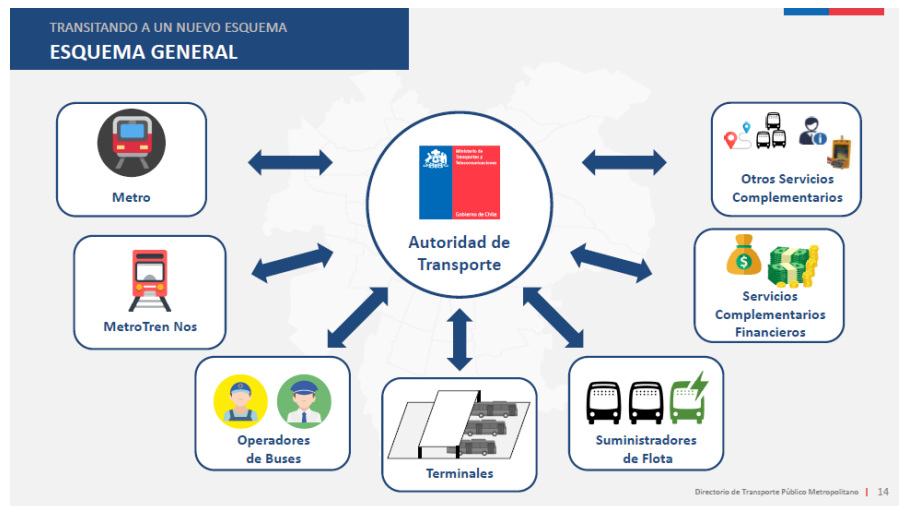
Fuente: Presentación “Esquema Actual Transantiago y nuevo estándar RED” de la Red Metropolitana de Movilidad, página 11

Mejoras al usuario



Fuente: Presentación “Esquema Actual Transantiago y nuevo estándar RED” de la Red Metropolitana de Movilidad, página 13

Esquema general



4.c.3. Infraestructura digital

Con el propósito de contribuir al desarrollo digital, Desarrollo País buscará impulsar iniciativas que permitan dar el salto hacia una transformación digital que propicie el desarrollo económico y social que Chile necesita.

Al existir un proyecto de esta envergadura, los beneficios sociales para Chile serán muy relevantes. Por ejemplo, creación de empleo, contribución al PIB, inversión incremental adicionales a los beneficios privados propios de los accionistas, en donde Desarrollo País se beneficiaría directamente.

Además, es muy importante mencionar la existencia de sinergias que podrían ocurrir con otros proyectos existentes, tales como:

- Fibra Óptica Nacional (FON) que beneficiará a más de 2,5 millones de personas con la construcción de un cable, ya adjudicado, en 5 de las 6 macrozonas licitadas a la empresa de telecomunicaciones WOM S.A., por una inversión total de US\$ 130 MM.
- El proyecto de la Fibra Óptica Austral (FOA), que conecta las ciudades de Puerto Montt, Caleta Tortel, Punta Arenas y Puerto Williams, con más de 2.880 kms de cable submarino y 100 kms de cable terrestre, con una inversión total de US\$ 75 MM inaugurado en mayo de 2019.
- Otros proyectos de Fibra Óptica que puedan surgir debido a la construcción del cable de fibra óptica objeto de esta minuta. Por ejemplo, dotar a la zona norte con mayor conectividad digital, al ser líderes en materia astronómica; o bien desarrollar cables adicionales como por ejemplo que conecten el continente con la Antártica, permitiendo un tráfico rápido y eficiente de datos provenientes de los centros de investigación internacional allí ubicados; así como también aumentar la conectividad digital con el resto de la región (Sudamérica).

Proyectos Activos:

Proyecto Humboldt (Cable Submarino de Fibra Óptica)

Nombre del Proyecto	Proyecto Humboldt
Génesis	El Gobierno de Chile se ha propuesto como uno de sus objetivos estratégicos la transformación de Chile como “hub digital” del hemisferio sur, conforme da cuenta el programa de gobierno 2018- 2022 del Presidente de la República, Sr. Sebastián Piñera Echenique. En dicho contexto, la actual administración está impulsando y desarrollando proyectos como la Fibra Óptica Austral (FOA) que conecta las ciudades de Puerto Montt, Caleta Tortel, Punta Arenas y Puerto Williams, como también el proyecto de la Fibra Óptica Nacional (FON). Adicionalmente a estos proyectos, se encuentra evaluando la ejecución del Proyecto Humboldt, que consiste en trazar y desplegar un cable submarino de fibra óptica de alta velocidad que conecte los territorios de Asia/Oceanía con Sudamérica. Los desarrollos de los proyectos, FOA y FON referidos precedentemente, sumado a la ejecución del Proyecto, podrían convertir a Chile, en la puerta de entrada digital de Latinoamérica por el océano Pacífico.
Descripción	Consiste en el diseño, construcción, operación y mantenimiento de un cable de fibra óptica submarino que conecte Sudamérica con Asia y Oceanía. El proyecto ha sido desarrollado, con información recibida de los estudios de prefactibilidad técnica y estratégica que realizó

	la Subsecretaría de Telecomunicaciones de Chile (Subtel) con consultores internacionales y nacionales.
Ubicación	Cable submarino de Fibra Óptica entre Chile, Nueva Zelanda y Australia ubicado principalmente en aguas internacionales salvo los puntos de aterraje en los países mencionados.
Inversión total	Aprox. US\$ 450 millones
Estatus Ministerio de Desarrollo Social y Familia	La Iniciativa fue declarada admisible por el Sistema Nacional de Inversiones (SIN), con el código BIP 40026566-0 el 27 de agosto de 2020. El 23 de diciembre del 2020 obtuvo su "Recomendación Satisfactoria" (RS) del Proyecto.
Extensión	El Proyecto tiene una distancia de 12.360 kms de extensión
Modelo de Negocios	Para la gestión del proyecto, se está evaluando la constitución de un <i>Special Purpose Vehicle</i> (SPV) junto a otras empresas estatales de países que participen del proyecto o bien, empresas privadas con una alta expertise y conocimiento en el desarrollo de proyectos de infraestructura digital. Esta entidad (SPV), será dueña de la infraestructura, contratando los servicios anexos, tal como la construcción, operación y mantención del cable, a terceros no relacionados.
Definición de la Ruta	El 27 de Julio de 2020, la Subtel en un comunicado de prensa publicó la definición de la ruta del proyecto, que será aquella entre Valparaíso, Nueva Zelanda y Australia. Dicha ruta considera, además, la posibilidad de incorporar ramales a las Islas de Juan Fernández e Isla de Pascua como también a la Antártida, debido a su proximidad territorial con el trazado del cable. Asimismo, en conjunto con la Subtel, y en base a la experiencia de los consultores, se estimó que la ruta por Nueva Zelanda hasta Sídney es la opción más rentable, ya que, por una parte, es la que contempla la construcción e instalación de una menor cantidad de kilómetros de fibra óptica y, por otra, supone que el cable aterrice en Australia, país que tiene la cualidades de ser el hub digital de Oceanía -con más de 12 cables de interconexión con el resto del mundo- y un hub emergente con Asia, manteniendo actualmente una excelente conectividad.
Modelo de Licitación	Por otra parte, para la materialización de este proyecto Desarrollo País ha previsto utilizar la modalidad de contrato de construcción instalación y mantenimiento del cable de fibra óptica y el contrato de operación comercial del mismo, aplicando los procedimientos de licitación pública que se determinen al efecto, los que deberán garantizar condiciones de competencia e igualdad entre los oferentes. Dicho proceso de licitación pública se realizará en forma transparente y con estricta sujeción de los participantes y de Desarrollo País, a las bases administrativas y técnicas que los regulen, las que establecerán, de manera clara y precisa, los elementos de la esencia de la concesión o del respectivo contrato.
Aportes requeridos	Asumiendo la participación de Desarrollo País, de un tercio (33,3%) en la propiedad del SPV, los aportes fiscales estarían entre US\$45 y US\$75 millones.
Endeudamiento	Asumiendo la participación de Desarrollo País, de un tercio (33,3%) en la propiedad del SPV, la necesidad de endeudamiento, para el vehículo de inversión SPV, corresponde a entre US\$75 y US\$105 millones.
Rentabilidad	Se proyecta una rentabilidad de VAN Desarrollo País: $\approx$ US\$47 MM, VAN Proyecto: US\$ 143 MM y TIR: $\approx$ 12,6%. Los flujos serán positivos los meses consecutivos a la entrada en

	operación del cable, a partir de la venta de IRUs (Indefeasible Rights of Use) o su arriendo (lease), una vez terminada su construcción estimada en aprox. 2,5 - 3 años.
Restricciones Legales	Para la materialización de este proyecto Desarrollo País ha previsto utilizar la modalidad de contrato de construcción instalación y mantenimiento del cable de fibra óptica y el contrato de operación comercial del mismo, aplicando los procedimientos de licitación pública que se determinen al efecto, los que deberán garantizar condiciones de competencia e igualdad entre los oferentes. Dicho proceso de licitación pública se realizará en forma transparente y con estricta sujeción de los participantes y de Desarrollo País, a las bases administrativas y técnicas que los regulen, las que establecerán, de manera clara y precisa, los elementos de la esencia de la concesión o del respectivo contrato.

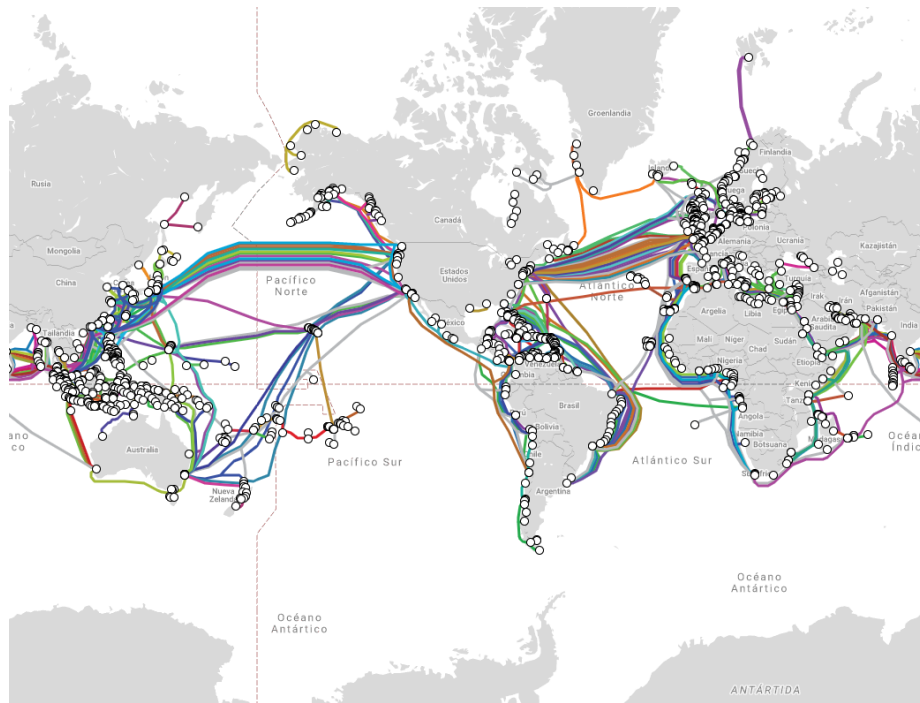
El proyecto deberá, adicionalmente, conseguir el financiamiento necesario para su diseño y construcción, el que deberá provenir de diferentes entidades financieras (tanto públicas como privadas) y/o instituciones multilaterales.

Entre los atributos del proyecto se puede destacar:

- 1. Geopolítico-Estratégico:** Hoy todas las rutas de comunicación Chile-Asia pasan por infraestructura ubicada en EEUU, este proyecto dotará a Chile una mayor independencia en sus comunicaciones.
- 2. Nueva Ruta:** Este proyecto genera una nueva vía de comunicaciones que aporta en resiliencia y redundancia, pudiendo interesar a las compañías para fortalecer la robustez de sus redes.
- 3. Capacidad:** Aumenta las capacidades de comunicación de Chile y Sudamérica en un escenario de aumento explosivo de tráfico con 5G e Internet de las Cosas.

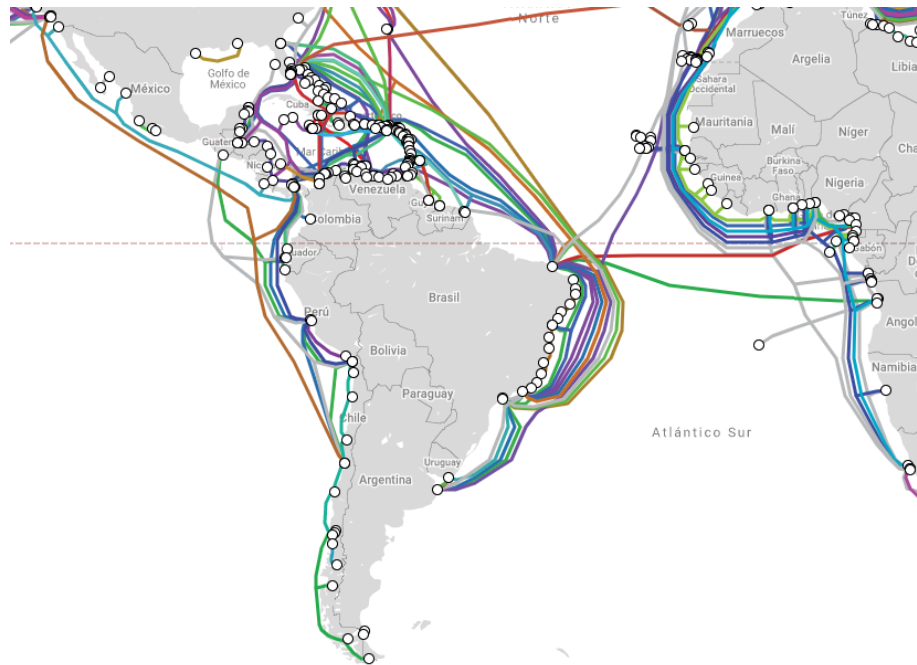


Cables de fibra óptica submarina en el mundo



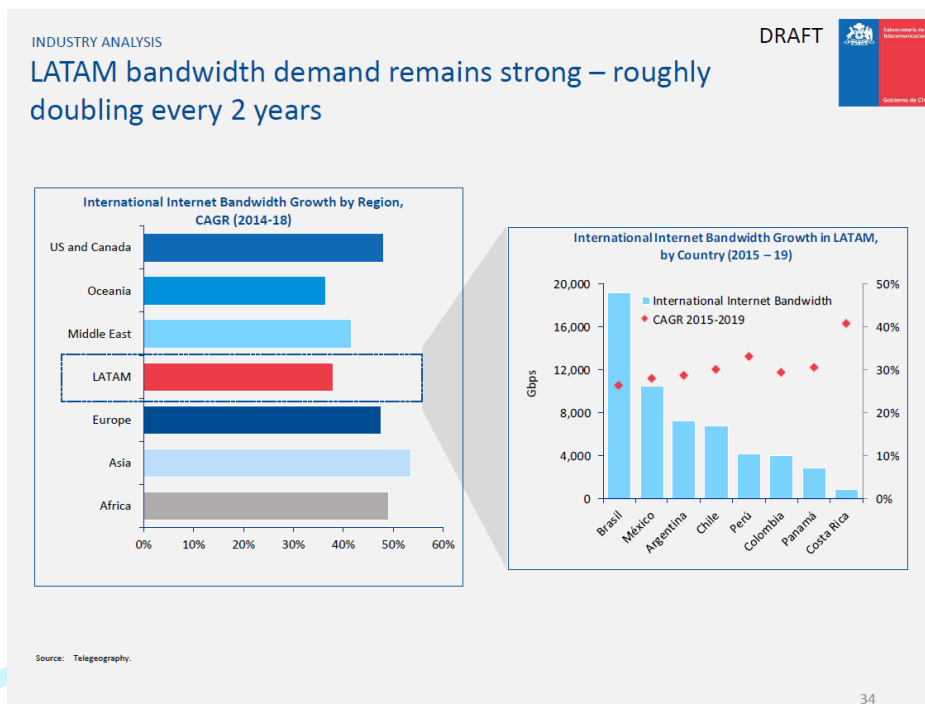
Fuente: Sitio web www.submarinecablemap.com, *TeleGeography*

Cables de fibra óptica submarina en América del Sur



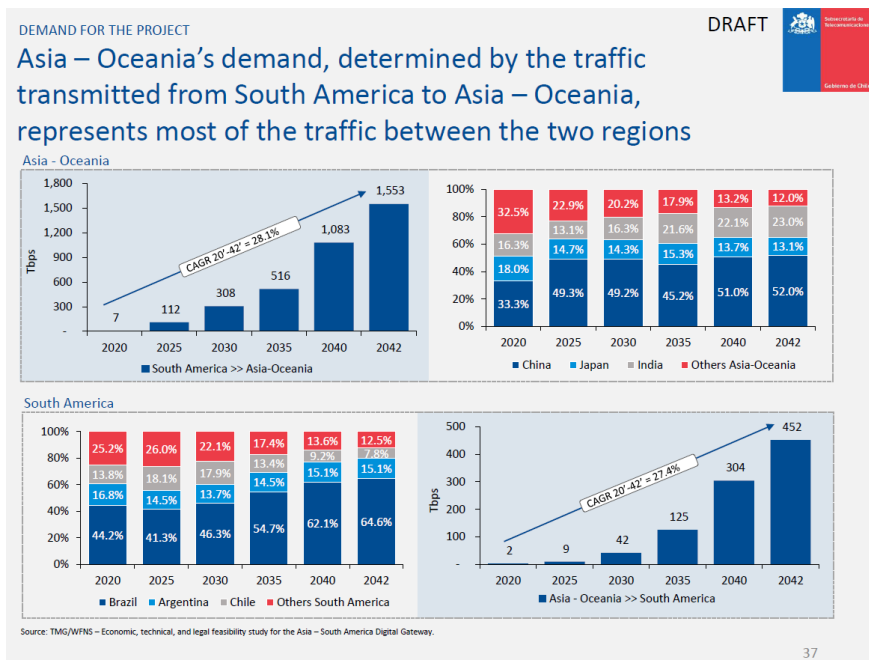
Fuente: Sitio web www.submarinecablemap.com, TeleGeography

Crecimiento del uso de banda ancha



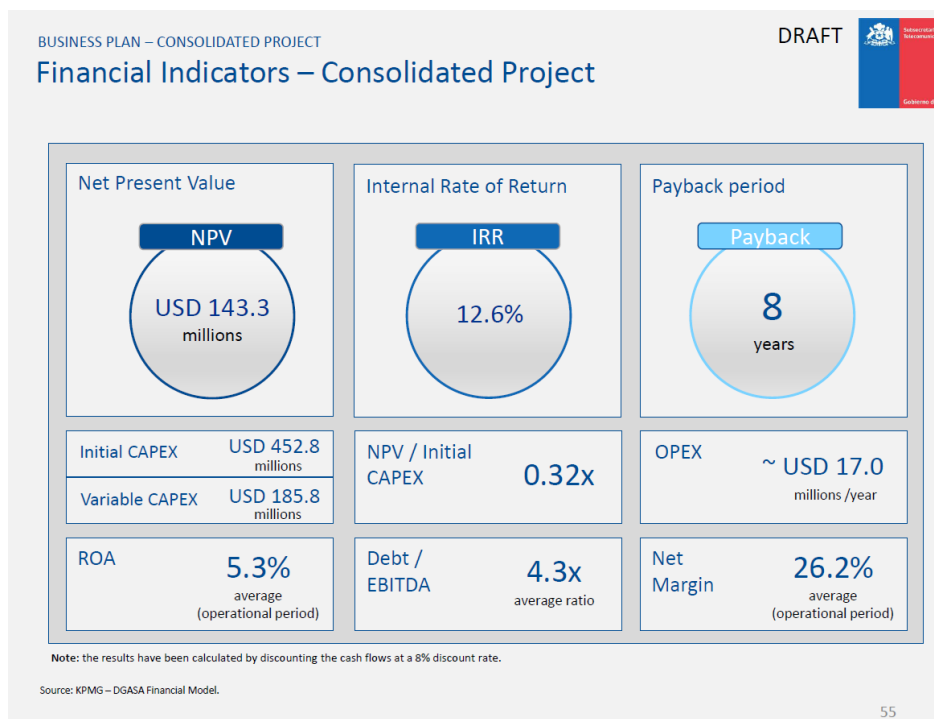
Fuente: Confidential Information Memorandum (CIM), KPMG página 14

Demanda del proyecto, según estudios realizados por asesores externos contratados por la Subtel



Fuente: Confidential Information Memorandum (CIM), KPMG página 37, información estudio TMG/WFNS

Indicadores financieros – proyecto consolidado



Fuente: Confidential Information Memorandum (CIM), KPMG página 55, información estudio TMG/WFNS

4.c.4. Usos multipropósito de desalación del agua

La sequía que actualmente vive el país es y será de los principales desafíos que deberemos enfrentar como país. Es en este contexto de escasez hídrica, que compartimos la necesidad de seguir avanzando en el estudio de la posibilidad de utilizar la desalinización de agua como una fuente alternativa de recursos hídricos.

Con este objetivo, se debe avanzar en el desarrollo de proyectos de carácter multipropósito y eficientes, que se constituyan como alternativas viables para abastecer de agua a las distintas actividades e industrias que requieran de este elemento para su operación. Para esto, es necesario que se desarrollen proyectos en un sentido amplio para su exploración, pensando en soluciones multipropósito. A continuación, algunos ejemplos de posibles utilización y optimización del recurso hídrico,

Desalación para uso agrícola: Actualmente el Estado de Chile es dueño de grandes extensiones de terreno en el norte del país que poseen aptitudes agrícolas pero que no tienen disponibilidad de agua. Esta línea de proyectos busca generar valor a través de la provisión de agua desalada para uso agrícola en estos territorios, transformándolos en productivos, generando empleos y extendiendo las zonas de cultivo de frutales de alto valor.

El modelo de negocio que se estudia involucraría el otorgamiento de garantías de ingresos mínimos a empresas que se interesen en construir infraestructura de desalación y hacia los usuarios, la concesión de extensiones de territorio fiscal por un período de tiempo definido que permita el desarrollo de proyectos agrícolas. Esto permite mantener en manos del estado este territorio absorbiendo su valor y plusvalía. Una vez amortizada la inversión

las tarifas de producción de agua se reducen sustancialmente lo que genera un valor aún mayor en una segunda concesión.

Adicionalmente, aproximadamente entre el 40% y 50% de los costos operacionales de las plantas desaladoras corresponde al suministro eléctrico, en donde el norte de Chile cuenta con una zona rica en radiaciones solares, siendo esta energía una fuente renovable que contribuiría a hacer de estos proyectos 100% sostenibles.

Este modelo de negocio ha sido un éxito en otras ciudades del mundo considerando países que lo han llevado adelante como EE. UU., Australia e Israel.

Desalación de agua de mar para uso industrial: Hoy en día la sociedad trata de dar una respuesta a sus retos de forma sostenible. La escasez de agua potable, una necesidad básica para la población es un claro ejemplo. Para abastecer a la población de agua potable o disponer de agua para el riego de los cultivos, algunos países, como es el caso de los desérticos, deben recurrir a la desalinización del agua. Es el caso de países como Arabia Saudita, Estados Unidos, Argelia, China o España.

Este proyecto cobra fuerza dado que permite disponer de agua potable en aquellos lugares en los que escasea. Para solucionar de la forma más eficiente posible el coste energético de la desalinización, se están empezando a aplicar con éxito las energías renovables donde en Chile existe un tremendo potencial debido al recurso solar principalmente en la zona norte del país, hídrico por la infinidad de ríos que nacen en la zona cordillerana, eólico en las zonas norte y sur del país, y así otros tipos de energía que han sido desarrollados y podrán ser desarrollados en el futuro a lo largo y extenso del país.

Modalidad de contrato de concesión: Por su parte, para la materialización de esta línea de Proyecto, es que Desarrollo País ha previsto utilizar la modalidad de contrato de concesión adhoc (distinta a la prevista por el DS 900) de terrenos de propiedad del Estado para la construcción de infraestructura de desalación de agua, los que también podrían ir unidos con contratos de concesión para la construcción de plantas fotovoltaicas, utilizando los procedimientos de licitación pública que se determinen específicamente para tal efecto. Estos deberán garantizar condiciones de competencia e igualdad entre los oferentes. Dicho proceso de licitación pública se realizará en forma transparente y con estricta sujeción de los participantes y de Desarrollo País, a las bases administrativas y técnicas que los regulen, las que establecerán, de manera clara y precisa, los elementos de la esencia de la concesión o del respectivo contrato.

4.c.5. Disponibilidad de oferta para la política de arriendo protegido

Hasta el año 2015, la política habitacional chilena había sido efectiva en la reducción del déficit de viviendas en Chile. El modelo se basaba fundamentalmente en otorgar viviendas a título gratuito a la población que cumpliera ciertos requisitos de vulnerabilidad y que pudiese concurrir con un monto menor para estos efectos. Es una política que requiere grandes cantidades de recursos del erario fiscal pues es necesario financiar inmediatamente la construcción y gastos administrativos de la vivienda.

Otra externalidad negativa de esta política es que los beneficiarios se han ido desplazando a las periferias de las ciudades, donde los terrenos son más baratos. Esto ha significado en un distanciamiento de las personas de los servicios y trabajos, aumentando los costos para el estado en urbanización y transporte, generándose, guetos que aportan pocas oportunidades de movilidad social a sus habitantes.

La tendencia cambió, a partir del 2015, debido a la reducción del tamaño de las familias (de 4 a 3 personas), del ingreso masivo de inmigrantes, el aumento explosivo en el precio de las viviendas y otros factores que han hecho que el déficit de viviendas aumente de forma sostenida.

La intención de Desarrollo País S.A. es poder implementar modelos de negocio de arriendo de viviendas que han sido exitosos en países desarrollados, acercando a los usuarios a los centros cívicos ya consolidados, aprovechando servicios existentes, utilizando sitios de propiedad del fisco que se encuentran sin uso y desarrollando modelos financieros basados en la asociación público-privadas. Se puede lograr a través de una política de subsidio de arriendo, una disminución relevante del déficit habitacional a un menor costo que el de la política actual.

En concreto, Desarrollo País busca comprar y/o recibir terrenos fiscales urbanos bien localizados, para que a través de un modelo de negocio que permita dar garantías de ocupación a privados, se puedan construir edificios que permitan dedicar parcial o totalmente al arriendo subsidiado, manteniendo en el largo plazo, la propiedad del inmueble en el fisco.

Al efecto, Desarrollo País deberá contar con los pronunciamientos de las instituciones gubernamentales que podrían estar relacionadas, ya sea a nivel central o regional según el caso, durante el desarrollo y ejecución del proyecto de que se trate,

Proyectos Activos:

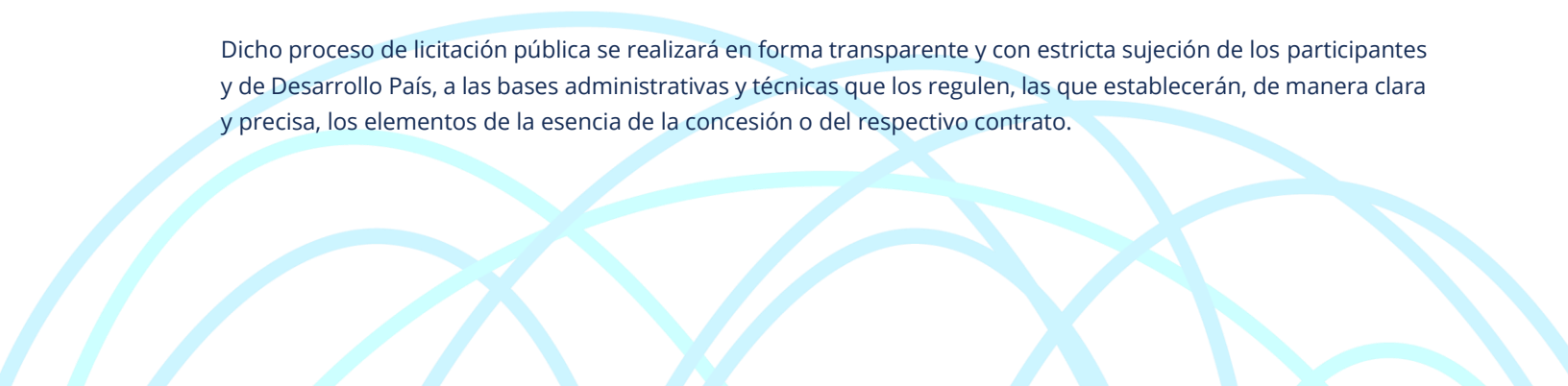
Proyecto Renca

Proyecto impulsado en conjunto con la Corporación Ciudades y el municipio de Renca. Se trata de un desarrollo de usos mixtos que considera una torre habitacional para arriendo de integración social (arriendo con subsidio y a precio de mercado), placa comercial, espacios multiuso de equipamiento municipal y una explanada de espacio público. La prefactibilidad inicial contempla una cabida de alrededor de 20.000 metros cuadrados edificados, incluidas entre 165 a 200 viviendas.

El importe de las transferencias fiscales para este proyecto sería el equivalente al valor del terreno, activo imprescindible para la concesión del proyecto. El terreno tiene una superficie de aprox. 5.000 m², avaluado en aprox. UF 40.000.

Para la materialización de este proyecto, Desarrollo País ha previsto utilizar la modalidad de contrato de concesiones adhoc (distinta a la prevista por el DS 900) para el diseño, construcción, mantenimiento y administración de la infraestructura a construir, aplicando los procedimientos de licitación pública que se determinen al efecto, los que deberán garantizar condiciones de competencia e igualdad entre los oferentes.

Dicho proceso de licitación pública se realizará en forma transparente y con estricta sujeción de los participantes y de Desarrollo País, a las bases administrativas y técnicas que los regulen, las que establecerán, de manera clara y precisa, los elementos de la esencia de la concesión o del respectivo contrato.



En este proyecto, aún no se ha definido una política de endeudamiento, ni su respectiva cuantificación dado que aún se está trabajando en el desarrollo de esta iniciativa.

Proyectos en Evaluación:

Cerrillos

Esta iniciativa consiste en un proyecto habitacional para arriendo mixto emplazado en la primera etapa de la Ciudad Parque Bicentenario de Cerrillos. El edificio se emplazará en el centro cívico, junto al Centro Nacional de Arte Contemporáneo (CNAC), la Municipalidad de Cerrillos, Fiscalía y Carabineros. La cabida bruta proyectada es de alrededor de 10.000 metros cuadrados, en donde se desarrollarán aproximadamente 200 viviendas en conjunto con una placa comercial en el primer piso.

El importe de las transferencias fiscales para este proyecto, sería el equivalente al valor del terreno, activo imprescindible para la concesión del proyecto. El terreno tiene una superficie de aproximadamente 5.000 m², avaluado en aprox. UF 30.000.

Es importante destacar que la aprobación de este plan no obliga en ningún caso al fisco de Chile a realizar las transferencias fiscales aquí detalladas. Éstas serán evaluadas para cada proyecto de acuerdo con la ley de presupuestos vigente.

Para la materialización de este proyecto, Desarrollo País ha previsto utilizar la modalidad de contrato concesiones ad-hoc (distinta a la prevista por el DS 900) para el diseño, construcción mantenimiento y administración de los edificios para arriendo con y sin subsidio estatal y locales comerciales, aplicando los procedimientos de licitación pública que se determinen al efecto, los que deberán garantizar condiciones de competencia e igualdad entre los oferentes. Dicho proceso de licitación pública se realizará en forma transparente y con estricta sujeción de los participantes y de Desarrollo País, a las bases administrativas y técnicas que los regulen, las que establecerán, de manera clara y precisa, los elementos de la esencia de la concesión o del respectivo contrato.

En este proyecto, aún no se ha definido una política de endeudamiento, ni su respectiva cuantificación dado que aún se está trabajando en el desarrollo de esta iniciativa.

4.c.6. Política estatal del hidrógeno verde

Desarrollo País se encuentra estudiando diversas iniciativas para apoyar al Ministerio de Energía en su cruzada para el fomento de la producción y utilización del hidrógeno verde como complemento a la matriz energética existente.

Chile, debido a la disponibilidad de recursos naturales (radiación solar y agua) posee un altísimo potencial para la producción de este combustible pudiendo llegar a precios más competitivos que su competencia en el mundo, es por esto que el gobierno ha decidido impulsar su desarrollo. La meta es poder llegar a producirlo a \$1,5 USD el litro.

Si bien no existen industrias desarrolladas que impulsen el consumo masivo del combustible, Desarrollo País ha identificado un nicho que podría hacer que la introducción del combustible, en una escala comercial, sea mucho más rápido de lo previsto.

Al efecto, Desarrollo País deberá contar con los pronunciamientos de las instituciones gubernamentales que podrían estar relacionadas, ya sea a nivel central o regional según el caso, durante el desarrollo y ejecución del proyecto de que se trate,

Proyectos en Evaluación:

Infraestructura Logística

Esta iniciativa consiste en replicar la experiencia realizada en EEUU por una serie de empresas del consumo masivo, líderes en sus rubros, incorporando el hidrógeno como combustible para los equipos que utilizan en sus operaciones logísticas. Actualmente IKEA, Coca Cola y Walmart poseen un parque de aproximadamente 20.000 equipos que funcionan con este combustible siendo muy competitivos versus las alternativas tradicionales disponibles.

El rol de Desarrollo País sería el de coordinar, junto al Ministerio de Energía, la adopción del combustible por parte de usuarios potenciales en Chile, con el objetivo de generar una demanda más rápido que las curvas de adopción normales. Luego se negociaría con proveedores la compra a precios competitivos de paquetes de equipos para poder obtener economías de escala en su adquisición. Finalmente, Desarrollo País desarrollaría en conjunto con privados la infraestructura necesaria para dar soporte a esta nueva tecnología como lo es fundamentalmente la adquisición, almacenamiento y distribución del combustible necesario para soportar la iniciativa.

4.d. Requerimientos del artículo 25 Ley 21.082

- i) **Los objetivos y metas de rentabilidad de la sociedad y los planes de inversión y desarrollo. Con todo, la rentabilidad esperada deberá ser superior al costo del endeudamiento del Fisco, ajustado por riesgo.**

La rentabilidad exigida para cada uno de los proyectos que desarrolle la empresa deberá ser siempre superior al costo del endeudamiento del fisco, ajustado por riesgo.

De momento, y a la espera de una metodología de Priorización y Evaluación de Proyectos de Infraestructura, sobre la que estamos trabajando, para determinar el costo de endeudamiento del Fisco, realizaremos el siguiente procedimiento:

Se ordenarán de menor a mayor duración todos los instrumentos que componen las categorías comparables (o benchmarking) de Renta Fija de instrumentos emitidos por el Banco Central de Chile y la Tesorería General de la República de Chile en UF, Pesos o Dólares Americanos (US\$) según sea el caso, obteniéndose así un rango de duraciones para cada una de las categorías. A continuación, y de acuerdo con la duración de cada proyecto y la denominación de sus flujos, se elegirá el comparable que mejor se ajuste

a la duración de cada proyecto.

Luego, el ajuste por riesgo será obtenido para cada proyecto de manera independiente y de acuerdo con los parámetros que se obtengan en la Metodología de Priorización y Evaluación de Proyectos de Infraestructura, en la cual estamos trabajando donde creemos que deberán utilizarse las siguientes definiciones:

Tasa de descuento: Corresponde a un factor financiero que se utiliza, en general, para determinar el valor del dinero en el tiempo y, en particular, para calcular el valor actual de un capital futuro o para analizar los proyectos de inversión.

Weighted Average Cost of Capital (WACC): El WACC, de una empresa se calcula mediante la siguiente fórmula:

$$WACC = k_e \cdot W_e + (1 - \tau) \cdot k_d \cdot W_d$$

En que:

k_e : tasa de rentabilidad exigida por el capital propio

k_d : tasa de rentabilidad exigida por la deuda financiera

W_e : proporción de los activos financiados por capital propio/patrimonio

W_d : proporción de los activos financiados por deuda financiera

τ : tasa de impuestos

Además, para el Costo del Patrimonio, se obtendrá en base de la fórmula del Capital Asset Pricing Model (CAPM):

$$k_e = R_f + \beta \cdot (R_m - R_f)$$

R_f : Tasa libre de riesgo

β : Beta

R_m : Retorno de mercado

A continuación, y de manera ilustrativa, se señalan como ejemplo algunos proyectos que creemos más viable en el corto y/o mediano plazo con sus rentabilidades proyectadas:

Edificio Bulnes: VAN Desarrollo País: ≈ UF155.000 y TIR: ≈9,0%. Con flujos positivos a partir del mes 32 desde el inicio de la construcción.

Terminales de Red: VAN Desarrollo País: ≈UF240.000 y TIR: ≈6,6%. Con flujos positivos a partir del mes 15 desde la consignación de los fondos ante la Fiscalía del MOP (ente expropiante). En el modelo de negocios, se asume la recepción de otros terminales como aportes de capitales en bienes, según se explica en mayor profundidad más adelante.

Proyecto Humboldt: VAN Desarrollo País: ≈ US\$47 MM (VAN Proyecto US\$143 MM) y TIR: ≈12,6%.

De esta manera, la empresa obtendría una rentabilidad de la cartera superior a un 10% de acuerdo con

los modelos financieros preliminares de cada uno de los proyectos. El costo fijo anual de la empresa, lo hemos proyectado como una variable independiente y en un rango de UF 45.000 y U F60.000 anuales para los próximos años, lo cual hace disminuir la rentabilidad entre un 1,5% y 3,5% dependiendo de la fecha de inicio de los proyectos.

ii) La política y necesidad de endeudamiento.

Con respecto a nuestra política de endeudamiento, la Sociedad ha definido que al menos durante estos primeros años de operación, las necesidades de financiamiento se evaluarán en el marco de cada proyecto en particular. Las solicitudes de financiamiento externo se realizarán de forma separada para cada proyecto y en relación exclusiva con éste y sus flujos.

El endeudamiento requerido por la empresa para desarrollar los proyectos señalados a continuación deberá ser previamente autorizados por el Directorio de la Sociedad y por el Ministerio de Hacienda (de acuerdo con el Artículo 44 del DL 1.263).

Dentro de las necesidades de financiamiento, contemplamos los siguientes requerimientos:

Edificio Bulnes: El proyecto consta de una inversión total entre UF 2,12 millones. En este proyecto, no se contempla el requerimiento de endeudamiento debido a que se licitaría el diseño, construcción, operación y mantenimiento del proyecto. El Concesionario que explotaría el inmueble sería quien debiera buscar endeudamiento de manera autónoma con el sistema financiero.

Terminales de Red: Para la primera etapa de compra y/o expropiación de los terminales, Desarrollo País recibirá de parte de sus Accionistas un aporte de capital por MM\$17.000. Adicionalmente, y dentro de un plazo de hasta 3 años se estima que el Ministerio de Hacienda realice aportes de capital en bienes, avaluados en aprox CLP\$24.000 millones. Adicionalmente, no se contemplan requerimientos de endeudamiento en el corto plazo.

Proyecto Humboldt: El proyecto consta de una inversión total de aprox. US\$450 millones. La necesidad de endeudamiento, para Desarrollo País, corresponde entonces a entre US\$75 y US\$105 millones. Esto porque se espera financiar el 50%-70% del proyecto a través de Deuda y el 30%-50% restante a través de aportaciones de Capital. Adicionalmente, dentro de la estructura societaria se espera que la Sociedad posea un tercio del capital (33,3%).

Proyectos de Renca y Cerrillos: En estos proyectos, aún no se ha definido una política de endeudamiento, ni su respectiva cuantificación dado que aún se está trabajando en el desarrollo de ambas iniciativas.

iii) El programa de disposición de activos y de unidades de negocios no esenciales.

Desarrollo País, no cuenta con activos ni otras unidades de negocios no esenciales para poner a disposición. Por lo tanto, no cuenta con programas de disposición de activos ni de unidades de negocios no esenciales.

iv) La política de traspasos o de capitalización de utilidades, si los hubiere.

En la Ley 21.082 que crea al Fondo de Infraestructura, en su artículo 2 señala que la empresa se regirá por las normas de las sociedades anónimas abiertas (dentro de otras). Tanto la mencionada Ley, así como los Estatutos de la sociales, establecen que el mínimo dividendo a distribuir anualmente a los accionistas es del 30% de las utilidades líquidas del ejercicio. En consecuencia, de lo anterior, el máximo monto a capitalizar, por parte de Desarrollo País, es del 70% de las utilidades líquidas de cada ejercicio, toda vez que dicho porcentaje sea aprobado por el Directorio de Desarrollo País primero, y por la Junta de Accionistas después.

v) Los planes de asociación y expansión de la sociedad.

Proyecto Humboldt: Potencial constitución de un Special Purpose Vehicle (SPV) junto a otras empresas estatales de países que participen del proyecto. Entidad creada especialmente para gestionar el proyecto, la cual será sólo dueña de la infraestructura, contratando los servicios anexos, tal como la construcción, operación y mantención del cable, a terceros no relacionados.

Edificio Chillán: Potencial creación de un JV o sociedad, en donde EFE entra como aportante del terreno y Desarrollo País gestionaría y concesionaría el proyecto.

vi) Los requerimientos de transferencias fiscales, si fueren necesarias.

Dentro de los aportes de capital, contemplamos los siguientes requerimientos:

Edificio Bulnes: El proyecto consta de una inversión total entre UF 2,12 millones. Los requerimientos de capital provenientes del Fisco, corresponden a UF 240.000 para la adquisición de los terrenos del Serviú, Bomberos y el Ministerio de Bienes Nacionales (calle Zenteno) y para el desarrollo de bases de licitación.

Terminales de Red: En la Junta Extraordinaria de Accionistas, sostenida el 2 de diciembre de 2020, los Accionistas de Desarrollo País, acuerdan a) un aporte de recursos o activos financieros de aprox. MM\$17.000, destinados para la adquisición de los terminales de buses utilizados por el Sistema de Transporte Público; y b) dentro de un plazo de tres años contados desde dicha fecha, se aportarán MM\$24.000 mediante aporte de bienes fiscales y/o nacionales de uso público valorados económicamente en los instrumentos administrativos conforme se establece en el artículo 11 de la ley número 21.082. Ambos montos, señalados en las letras a) y b) anteriores totalizan un valor de MM\$41.188 de pesos.

Proyecto Humboldt: El proyecto consta de una inversión total de aprox. US\$450 millones. Los requerimientos de capital provenientes del Fisco, corresponderán a un monto entre US\$45 y US\$75 millones. Esto porque se espera financiar el 50%-70% del proyecto a través de Deuda y el 30%-50% restante a través de aportaciones de Equity. Adicionalmente, dentro de la estructura societaria se espera que la Sociedad posea un tercio del del capital (33,3%).

Proyecto Renca: El importe de las transferencias fiscales para este proyecto, sería el equivalente al valor del terreno, activo imprescindible para la concesión del proyecto. El terreno tiene una superficie de aprox.

15.827 m2, avaluado en aprox. UF 174.100.

Proyecto Cerrillos: El importe de las transferencias fiscales para este proyecto, sería el equivalente al valor del terreno, activo imprescindible para la concesión del proyecto. El terreno tiene una superficie de aproximadamente 5.000 m2, avaluado en aprox. UF 30.000.

Es importante destacar que la aprobación de este plan no obliga en ningún caso al fisco de Chile a realizar las transferencias fiscales aquí detalladas. Estas serán evaluadas para cada proyecto de acuerdo con la ley de presupuestos vigente.

vii) Los proyectos de infraestructura a desarrollar, señalando la modalidad y el procedimiento de licitación pública a utilizar de conformidad a lo dispuesto en el artículo 5° de la presente ley.

Edificio Bulnes: Modalidad de contratación y procedimiento de licitación pública. Conforme el numeral 2) del artículo 4 en concordancia con el inciso primero del artículo 5, de la Ley N° 21.082, para ejecutar este proyecto, y todos los que se detallan a continuación de este punto, Desarrollo País debe ejecutarlo a través terceros no relacionados.

De esta forma, Desarrollo País ha previsto utilizar la modalidad de contrato de diseño, construcción y mantenimiento/administración de los edificios de oficinas y locales comerciales, aplicando los procedimientos de licitación pública que se determinen al efecto, los que deberán garantizar condiciones de competencia e igualdad entre los oferentes. Dicho proceso de licitación pública se realizará en forma transparente y con estricta sujeción de los participantes y de Desarrollo País, a las bases administrativas y técnicas que los regulen, las que establecerán, de manera clara y precisa, los elementos de la esencia de la concesión o del respectivo contrato.

Edificio Chillán: Modalidad de contratación y procedimiento de licitación pública. Desarrollo País ha previsto utilizar la modalidad de contrato de concesiones adhoc (distinta a la prevista por el DS 900) para el diseño, construcción, mantenimiento y administración de la infraestructura a construir, aplicando los procedimientos de licitación pública que se determinen al efecto, los que deberán garantizar condiciones de competencia e igualdad entre los oferentes. Dicho proceso de licitación pública se realizará en forma transparente y con estricta sujeción de los participantes y de Desarrollo País, a las bases administrativas y técnicas que los regulen, las que establecerán, de manera clara y precisa, los elementos de la esencia de la concesión o del respectivo contrato.

Edificio Concepción: Modalidad de contratación y procedimiento de licitación pública. Desarrollo País ha previsto utilizar la modalidad de contrato de diseño, construcción y mantenimiento/administración de los edificios de oficinas y locales comerciales, aplicando los procedimientos de licitación pública que se determinen al efecto, los que deberán garantizar condiciones de competencia e igualdad entre los oferentes. Dicho proceso de licitación pública se realizará en forma transparente y con estricta sujeción de los participantes y de Desarrollo País, a las bases administrativas y técnicas que los regulen, las que establecerán, de manera clara y precisa, los elementos de la esencia de la concesión o del respectivo contrato.

Terminales de Red: Modalidad de contratación. Conforme establece el numeral 3 del artículo 4 de la Ley 21.082, esta operación corresponde a la adquisición de los terminales realizando gastos de inversión de carácter físico, para nuevos proyectos, fomentando su futura construcción y desarrollo. En este sentido, Desarrollo País ha previsto que estos bienes inmuebles sean arrendados al sistema red Metropolitana de Movilidad ya sea al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) o al Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM), el cual a su vez los cederá vía comodato a los respectivos operadores.

Proyecto Humboldt: Modalidad de contratación y procedimiento de licitación pública. Desarrollo País ha previsto utilizar la modalidad de contrato de construcción instalación y mantenimiento del cable de fibra óptica y el contrato de operación comercial del mismo, aplicando los procedimientos de licitación pública que se determinen al efecto, los que deberán garantizar condiciones de competencia e igualdad entre los oferentes. Dicho proceso de licitación pública se realizará en forma transparente y con estricta sujeción de los participantes y de Desarrollo País, a las bases administrativas y técnicas que los regulen, las que establecerán, de manera clara y precisa, los elementos de la esencia de la concesión o del respectivo contrato.

Proyecto Renca, Plaza Chincol: Modalidad de contratación y procedimiento de licitación pública. Desarrollo País ha previsto utilizar la modalidad de contrato de concesiones adhoc (distinta a la prevista por el DS 900) para el diseño, construcción, mantenimiento y administración de la infraestructura a construir, aplicando los procedimientos de licitación pública que se determinen al efecto, los que deberán garantizar condiciones de competencia e igualdad entre los oferentes. Dicho proceso de licitación pública se realizará en forma transparente y con estricta sujeción de los participantes y de Desarrollo País, a las bases administrativas y técnicas que los regulen, las que establecerán, de manera clara y precisa, los elementos de la esencia de la concesión o del respectivo contrato.

Edificio Cerrillos: Modalidad de contratación y procedimiento de licitación pública. Desarrollo País ha previsto utilizar la modalidad de contrato concesiones adhoc (distinta a la prevista por el DS 900) para el diseño, construcción mantenimiento y administración de los edificios para arriendo con y sin subsidio estatal y locales comerciales, aplicando los procedimientos de licitación pública que se determinen al efecto, los que deberán garantizar condiciones de competencia e igualdad entre los oferentes. Dicho proceso de licitación pública se realizará en forma transparente y con estricta sujeción de los participantes y de Desarrollo País, a las bases administrativas y técnicas que los regulen, las que establecerán, de manera clara y precisa, los elementos de la esencia de la concesión o del respectivo contrato.

viii) El cronograma de los llamados a licitación para el otorgamiento de nuevas concesiones.

Hacemos presente a que al momento no se ha agendado ningún otorgamiento de nuevas concesiones de rutas y carreteras bajo el Decreto Supremo N° 900.

Sin embargo, a continuación, se detalla el cronograma para la licitación de los proyectos en desarrollo, a través de otras modalidades contractuales al amparo del Artículo 5 de la ley 21.082:

- **Proyecto Edificio Bulnes:** Licitación estimada durante el año 2021.

- **Proyecto Humboldt:** Licitación estimada durante el segundo semestre del 2021 o bien, durante el primer semestre del 2022.
- **Proyecto Terminales de Red:** Se prevé que los bienes inmuebles sean arrendados al sistema red Metropolitana de Movilidad ya sea al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) o al Directorio de Transporte Público Metropolitano (DTPM)], el cual a su vez los cederá vía comodato a los respectivos operadores. Se espera, por tanto, que esto ocurra durante el año 2021.

El cronograma de las licitaciones públicas de proyectos tales como, Edificio Concepción, Edificio Chillán y proyectos de arriendo de integración social, debido a la fase preliminar en que se encuentran, estos aún no cuentan con cronogramas de llamados a licitación.

5. Conclusión

Sin duda el año 2020 nos enfrentamos a desafíos únicos como empresa y país. Esto nos ha ayudado a ver todas aquellas deficiencias, propias de un país aun en desarrollo, que han quedado en evidencia nuevamente y que creíamos superadas. Esto nos permite dirigir nuestro foco a dar soluciones que son relevantes y necesarias tanto para el desarrollo económico, estatal y social de nuestro país, aprovechando características específicas de nuestra nación como palancas para su desarrollo.

El año 2021 tiene el desafío de comenzar con la ejecución de los primeros proyectos que lidera la empresa. Esto obviamente exigirá mucho a una organización que se encuentra ansiosa de probar su valía en el mundo de la infraestructura. Estamos convencidos que en coordinación con nuestros accionistas se darán pasos decisivos en los proyectos de Fibra óptica, Terminales de Red y en el Edificio Bulnes, fortaleciendo al mismo tiempo una nueva cartera de proyectos para mantener nutridos los próximos planes de negocio quinquenal.

