

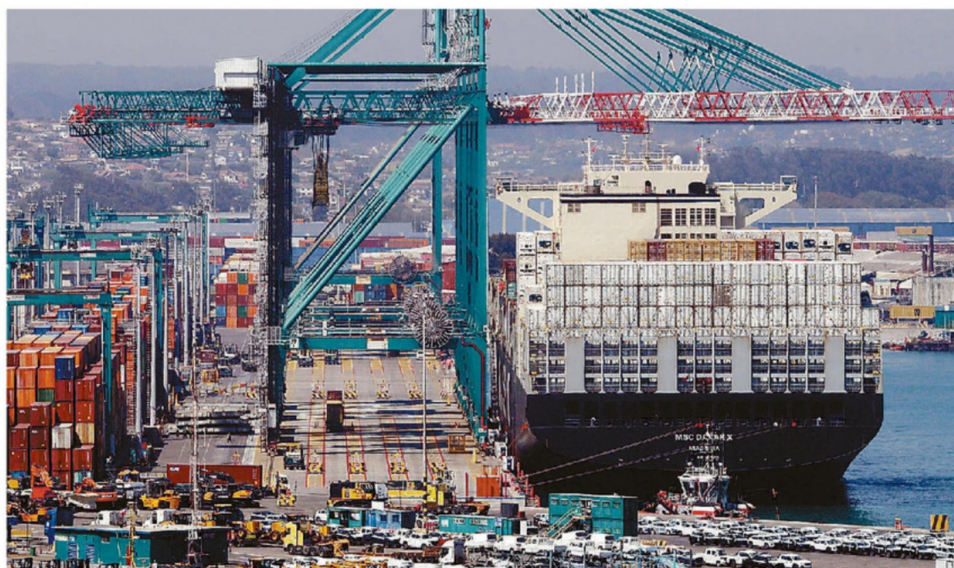
Un plan de infraestructura 2055 que trasciende a los gobiernos

POR CARLOS ZEPELIN, CONSEJERO DEL CONSEJO DE POLÍTICAS DE INFRAESTRUCTURA (CPI)

Chile dio recientemente un paso relevante al presentar el Plan Nacional de Infraestructura Pública 2025-2055, una hoja de ruta que busca ordenar el desarrollo de la infraestructura del país durante las próximas décadas. En un contexto de crecimiento moderado, cambio climático y mayores demandas territoriales, planificar con visión de largo plazo resulta imprescindible.

El plan -consensado entre el sector público y privado, en coordinación del Ministerio de Obras Públicas-, es claro: considera más de 24 mil proyectos y una inversión estimada cercana a \$417 billones en 30 años. Para materializar estas obras -como terminales aéreas, autopistas y puertos, entre otros-, se requeriría una inversión promedio cercana a US\$15 mil millones anuales (4% del PIB cada año).

Esta cifra coincide con lo señalado por la OCDE y el BID, que estiman que los países deben invertir entre 3,5% y 5% del PIB anual en infraestructura para cerrar brechas de desarrollo.



El plan, por lo tanto, reconoce correctamente la magnitud del desafío, pero también abre una pregunta incómoda: ¿cómo asegurar que esta hoja de ruta sobreviva al cambio de gobierno?

Nuestro país ha demostrado capacidad técnica para dise-

ñar planes ambiciosos. Lo que ha resultado más complejo es sostenerlos entre ciclos políticos. Y cuando cada administración redefine prioridades, la planificación de largo plazo se fragmenta y los proyectos vuelven a empezar desde cero.

El plan propone un modelo

de gobernanza y una estrategia de financiamiento para su implementación, seguimiento y evaluación de las iniciativas. Se incluye la creación de una entidad de coordinación entre los ministerios, gobiernos regionales y municipios. La idea es que exista una planificación con los

instrumentos territoriales y presupuestarios y -lo más importante-, que haya una continuidad más allá de los diversos gobiernos.

La evidencia sectorial refuerza esta urgencia. La Cámara Chilena de la Construcción ha planteado que instituir con-

tinuidad en la inversión permitiría reducir los tiempos de ejecución entre 16% y 36%, precisamente porque una cartera de proyectos robusta reduce incertidumbre y evita reiniciar procesos cada cuatro años.

En paralelo, el país comienza a discutir instrumentos institucionales. El Congreso tramita el proyecto de ley que crea el Consejo Asesor de Infraestructura Pública (Boletín 16.800-09), una señal de que el tema entró en la agenda. Pero la noticia más reciente -la creación por decreto de un Comité Interministerial de Infraestructura- abre una interrogante: puede transformarse en un avance o en un reemplazo insuficiente. Si queda alojado como simple coordinación sectorial, corre el riesgo de repetir estructuras que ya existen, sin resolver el problema de fondo.

Chile tiene hoy una oportunidad única. Contamos con un diagnóstico amplio de nuestras brechas y con una visión de infraestructura proyectada hacia mediados de siglo. El desafío es construir la institucionalidad que permita ejecutar un plan con continuidad.

CE