



Concesiones: volver a creer en el largo plazo

La infraestructura ha vuelto a ocupar un lugar clave en la discusión pública como una condición básica para recuperar crecimiento, productividad y empleo, opinión transversal que hubo en el último congreso realizado por COPSA hace unos días.

La inversión se expresa en obras concretas: carreteras que reducen tiempos de viaje, aeropuertos que conectan regiones, hospitales que atienden a tiempo, infraestructura para la seguridad hídrica, puertos que permiten exportar mejor y tecnología que hace más eficiente la gestión del Estado.

El sistema de concesiones permitió construir parte relevante de la infraestructura que ha sostenido el crecimiento del país desde los años 90. Pero sería igualmente equivocado pensar que ese éxito histórico basta para enfrentar los desafíos actuales. El país cambió, los proyectos son más complejos, las comunidades exigen mayor participación, los inversionistas comparan a Chile con otros destinos y el Estado enfrenta restricciones fiscales.

Por eso, el desafío no es abandonar el modelo, sino actualizarlo. Esto no puede limitarse al plano técnico o contractual. También exige legitimidad social. Las concesiones no se defienden solo con montos de inversión o modelos finan-

cieros; deben explicarse desde la experiencia cotidiana de las personas. Cuando una obra mejora la conectividad, reduce incertidumbre, da seguridad o dinamiza una región, ahí aparece su verdadero valor público.

Esto obliga también a revisar con seriedad la relación entre tarifas, beneficios y percepción ciudadana. Las obras tienen costos y deben financiarse, pero si el usuario solo percibe el cobro y no el valor que recibe, el sistema pierde apoyo.

Y en paralelo a este escenario, vemos que existe una cartera de proyectos en construcción, con demoras asociadas a ingeniería, permisos, evaluación ambiental y ajustes contractuales. Este es el punto político de fondo: si Chile quiere volver a crecer, debe recuperar capacidad de ejecución; no solo anunciar obras, sino que materializarlas.

La permisología aparece nuevamente como un cuello de botella. Lo que se requiere es un Estado más coordinado, con mejores equipos técnicos, reglas claras y capacidad para resolver diferencias

sin paralizar las iniciativas. No se trata de bajar estándares ambientales ni sociales, sino que de entender que la demora

también tiene costos para las personas: posterga empleos, encarece las obras y retrasa infraestructura clave.

El sector portuario ilustra estos desafíos. Chile cuenta con puertos concesionados clave para el modelo exportador, pero hoy enfrenta presiones: aumento sostenido de la carga, exigencias ambientales y la necesidad de integrar los recintos portuarios con sus entornos urbanos. Proyectos como el puerto de San Antonio y de Valparaíso son parte de

una red que debe funcionar coordinadamente y con visión de largo plazo. Las concesiones han movilizadoinversión en infraestructura portuaria, pero requiere marcos regulatorios actualizados, planificación integrada con la cadena logística terrestre y ferroviaria y mecanismos de participación que den legitimidad social a las decisiones de expansión. Sin esa mirada sistémica, cada proyecto se convierte en una disputa particular, cuando debiera ser parte de una estrategia nacional.

Desde el CPI hemos planteado que se requiere una política de Estado en materia de infraestructura, con planificación estratégica, enfoque territorial, financiamiento estable y una alianza público-privada robusta, diagnóstico compartido entre diferentes sectores.

Chile tiene experiencia e institucionalidad para impulsar una nueva etapa en la infraestructura. Pero requiere más decisión, más anticipación y más sentido de urgencia. No basta con mirar el próximo presupuesto o ciclo electoral. La infraestructura se proyecta a 20 o 30 años porque construye el país que recibirán las próximas generaciones. ■



Desde el CPI hemos planteado que se requiere una política de Estado en materia de infraestructura, con planificación estratégica, enfoque territorial, financiamiento estable y una alianza público-privada robusta, diagnóstico compartido entre diferentes actores”.



OPINIÓN

CARLOS ZEPPELIN
 VICEPRESIDENTE
 CONSEJO DE POLÍTICAS DE
 INFRAESTRUCTURA (CPI).