

Señales claras en torno a las concesiones

Un dato de la última cuenta pública de la Dirección General de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas, entregada en abril, merece atención: el año pasado, el sistema de concesiones generó en promedio más de 21.600 empleos mensuales directos en obras de construcción. Son puestos de trabajo con nombre y dirección: familias de norte a sur del país, en regiones que no siempre cuentan con otra fuente de actividad económica formal. Ese número no aparece en el debate presupuestario que se da en octubre de cada año. Pero debería. Chile enfrenta hoy una tensión conocida pero más aguda: las necesidades de infraestructura crecen mientras los recursos fiscales se estrechan. El costo de no invertir es enorme y silencioso -rutas que se degradan, hospitales que no se terminan, regiones que pierden competitividad- aunque rara vez aparezca en una glosa

presupuestaria. Frente a ese hecho, la asociación público-privada no es una consigna ideológica. Es una herramienta probada. Al cierre del año pasado, el sistema de concesiones registraba 81 contratos vigentes con una inversión comprometida de casi US\$ 30.000 millones: autopistas, hospitales, aeropuertos, embalses y la primera desaladora concesionada del país. En 2025 se materializaron US\$ 874 millones en inversión, un 18% más que el año anterior. Hay además una cartera adjudicada y en licitación que supera los US\$ 7.000 millones adicionales en proyectos con identidad territorial a lo largo del país.

¿Podría el país financiar todo eso solo con presupuesto público? La respuesta es no. No existen los recursos. Los hospitales son el ejemplo más elocuente. Diez contratos de concesión hospitalaria vigentes en siete regiones, más de

4.200 camas comprometidas y cuatro recintos actualmente en construcción. Cuando la lista de espera en salud supera los dos millones de personas, cada mes de demora cuenta.

El actual modelo también posee desafíos. La permisología, los ajustes contractuales y las demoras en evaluación ambiental siguen siendo obstáculos reales. Desde el CPI hemos insistido en que el país necesita una política de infraestructura como política de Estado: con planificación estratégica de largo plazo, financiamiento estable y una alianza público-privada que se defienda no solo con cifras, sino con resultados concretos en la vida de las personas.

Carlos Zeppelin
Vicepresidente, Consejo de Políticas de
Infraestructura (CPI)
Consejero de la CCHC