

PUNTO DE VISTA

Pasado, presente y futuro de los servicios de infraestructura vial



—por HERNÁN DE SOLMINIHAÇ—

En las últimas décadas, Chile ha experimentado una transformación notable en su infraestructura vial, desempeñando un papel fundamental en el desarrollo económico y social del país. Esto gracias al impacto positivo que ha tenido el sistema de concesiones en el país, que ayudó a revertir la compleja situación de nuestra infraestructura en los años 90.

Un ejemplo de esto es que el Foro Económico Mundial ubicó a Chile en el puesto 24 de 137 países en su Índice de Calidad de Carreteras 2024, con 5.2 sobre 7, destacando su liderazgo latinoamericano en infraestructura vial, y posicionándose al nivel de Alemania, Suecia, Arabia Saudita y Finlandia, superando el promedio mundial. Este logro resalta el impacto positivo de las inversiones en concesiones viales, aunque también invita a reflexionar sobre su evolución y los desafíos pendientes.

Antes del sistema de concesiones (1992), la falta de inversión en Chile obstaculizaba el crecimiento económico y dificultaba la conectividad dentro del país. A mediados de los 90', la Panamericana Sur se había demorado 40 años en ampliarse a doble calzada entre Santiago y Talca (240 kilómetros), mientras que el anillo de Américo Vespucio aún tenía un tramo importante de ripio sin pavimentar. Un diagnóstico efectuado entonces por el MOP y la Cámara Chilena de la Construcción reveló necesidades de inversión en infraestructura vial por más de US\$ 6.000 millones y pérdidas de competitividad por más de US\$ 1.700 millones anuales, equivalente al 5% del PIB de la época.

La situación expuesta cambió radicalmente con la implementación del sistema de concesiones viales. En este desarrollo, la inversión privada ha sido clave para la expansión y mejora de la red vial del país. Durante los últimos 30 años, se estima que se han invertido más de US\$ 20.000 millones en proyectos viales concesionados, monto equivalente a más de

10 años de inversión pública de la Dirección de Vialidad del MOP, contribuyendo así significativamente a la modernización de la infraestructura y al aumento de la conectividad en todo el país.

Es crucial evaluar si el modelo de concesiones aborda las necesidades actuales del país, como la burocracia, la evaluación social de proyectos, infraestructura resiliente y la adaptación a innovaciones como las desaladoras. Entre los desafíos se requiere atención en la rigidez de los contratos, ya que limitan la capacidad de respuesta ante demandas cambiantes, como la congestión urbana. La importancia de gestionar eficiente la infraestructura existente es fundamental para el crecimiento del país, aunque Chile destaque en comparación con otros, el sistema no debe descansar en su historia.

La búsqueda constante de la excelencia en infraestructura vial es esencial. Para ello, resulta clave implementar medidas para agilizar las inversiones, siempre manteniendo los estándares técnicos, ambientales y de participación ciudadana. Asimismo, se deben incorporar mecanismos para flexibilizar los contratos, especialmente los de largo plazo.

El pasado, presente y futuro de los servicios de infraestructura vial, hoy desafía al sector público y privado a considerar formas de mejorar la consolidación del sistema de concesiones para garantizar un desarrollo sostenible y equitativo para el país.

Hoy las obras son más costosas que años atrás, porque las especificaciones son más exigentes, hay mayores mitigaciones que realizar y, en general, se requieren subsidios más altos del Estado.

En este sentido, el dinamismo que ofrece el sector privado debe ser visto por las administraciones de turno como una oportunidad de aumentar la calidad y seguridad de los servicios que entregan las obras a sus habitantes.

Profesor titular de Ingeniería UC, miembro de Clapes UC y presidente del Colegio de Ingenieros de Chile.