LITORALPRESS

Fecha: 06-03-2026
Medio: La Segunda
Supl. : La Segunda
Tipo: Noticia general
Título: "Hay proyectos que llevan cuatro años desde la adjudicación y todavía no se puede mover ni una máquina"

Pág. : 14
Cm2: 704,7
VPE: $ 1.565.212

Tiraje: 11.692
Lectoría: 33.709
Favorabilidad: No Definida

FOTOGRAFÍA: CLAUDIO CORTÉS V.

Gloria Hutt:

"Hay proyectos que llevan cuatro años desde la adjudicación y todavía no se puede mover ni una máquina"

Sergio Sáez Fuentes

Gloria Hutt (Santiago, 1955) tiene más de tres décadas de experiencia en el mundo de las consultorías y estudios en materia de transporte aéreo y terrestre, tráfico, y proyecciones de recaudación. Esta ingeniera civil UC, exministra de Transportes (en el segundo Gobierno de Sebastián Piñera), exconsejera constitucional y expresidenta de Evópoli, es desde junio pasado presidenta de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública (Copsa).

Comenzando esta conversación dice que el gusto por lo público nunca pasa, y que en los sectores público y privado el rigor técnico es similar. "En los dos lados hay propuestas de política pública, en los dos lados se hace mejora de infraestructura, en los dos lados hay preocupación por la calidad de servicio, por coordinar a las empresas, por aportar al desarrollo. Institucionalmente es distinto, pero en los contenidos no cambia mucho. Me sentí muy cómoda con la transición porque sigo en las mismas cosas que a mí me motivan".

A pocos días que el nuevo Gobierno asuma en un contexto de déficit fiscal, permisos trabados y proyectos paralizados por años, Hutt traza un diagnóstico preciso sobre lo que frena a Chile y plantea una hoja de ruta concreta para desbloquearlo.

—¿Cómo convive ese escenario con una agenda ambiciosa en infraestructura?

—La infraestructura es la herramienta más importante con la cual se puede activar la economía en un plazo razonable. El déficit fiscal equivale a tener que cubrir los gastos de un gran desastre natural. Y no hay otras herramientas que permitan activar la economía con la eficacia y los resultados en términos de activación económica, de empleo y de consumo de recursos locales. Especialmente en este modelo de asociación público-privada, en que el Estado entrega una concesión a cambio de que el privado construya, opere y mantenga durante un período. Creo que no ha habido otra oportunidad en que este sector tenga un rol tan importante para la reactivación como ocurre ahora.

—COPSA le entregó propuestas al futuro ministro de Obras Públicas Martín Arrau. ¿Cómo fue esa recepción?

—Muy buena. No solo nos lo dijo a nosotros, también en declaraciones públicas ha señalado que su programa descansa mucho en la asociación público-privada y en el desarrollo de infraestructura para reactivar la economía. Nosotros le entregamos el documento "5x5" y él coincide totalmente en que la primera prioridad es destrabar las cosas pendientes. Nos hizo mucho énfasis en sistemas carcelarios, por el acento en seguridad que tiene el futuro Gobierno, y también en sistemas de agua y plantas desaladoras. Hemos tenido una buena recepción y una buena oportunidad de discutir los temas.

"Hay 19 concesiones de hospitales y solo 3 grupos en operación" dice la presidenta de COPSA, quien ve en el nuevo Gobierno una oportunidad para que el sector juegue un rol importante en la reactivación económica.

—¿Está optimista con lo que viene?

—Sí, estoy optimista por varias razones. Primero, porque hay un desafío de reactivación económica y no veo más herramientas que la inversión en infraestructura para activar empleo y demanda local en un plazo corto. La oportunidad coincide justo con el nuevo Gobierno, con su urgencia, con la situación económica, y con que este sector tiene esa capacidad. Se dan todas esas piezas simultáneamente. Pero quiero subrayar algo: la asociación público-privada no descansa solo en lo que el Gobierno hace. Los privados también tienen un rol y una responsabilidad. Tienen que seguir haciendo propuestas, buscando alternativas, proponiendo cambios en los modelos financieros.

—Y en lo más inmediato, me imagino que las cosas podrían mejorar. Se habla de más de US$10.000 millones en proyectos adjudicados que aún no se ejecutan. ¿Por qué ocurre esto?

—Hay distintos grupos. Hay uno que está demorado porque en el tiempo se ha

LITORALPRESS

Fecha: 06-03-2026
Medio: La Segunda
Supl. : La Segunda
Tipo: Noticia general
Título: "Hay proyectos que llevan cuatro años desde la adjudicación y todavía no se puede mover ni una máquina"

Pág. : 15
Cm2: 624,8
VPE: $ 1.387.685

Tiraje: 11.692
Lectoría: 33.709
Favorabilidad: No Definida

ido traspasando al concesionario muchas de las tareas que antes hacía el Estado, como expropiaciones y rediseños de ingeniería. Hay proyectos que llevan cuatro años desde la adjudicación y todavía no se puede mover ni una máquina. Ese grupo representa más o menos la mitad de esos US$10.000 millones. Hay otro grupo que ya tiene la ingeniería lista, pero necesita permisos adicionales o ha encontrado restos arqueológicos y está en la etapa del Consejo de Monumentos Nacionales. Y luego están los hospitales: el Hospital del Salvador tiene 641 camas, está listo, se adjudicó en 2014, y todavía no puede partir.

"Yo reivindico los permisos"

La líder gremial sostiene que la paralización de hospitales concesionados es crítica. Puntualiza que "hay 19 concesiones de hospitales y solo 3 grupos en operación". ¿Cuál es el nudo? "En parte son los temas patrimoniales, en parte los terrenos, y en parte las características que se van encontrando en la medida en que se construye". Hutt plantea que una solución concreta sería que el Estado adjudique las concesiones con los permisos ambientales ya resueltos (RCA), lo que permitiría destrabar los procesos y concretar las obras con mayor rapidez. En esa misma línea, destaca como positivo que el plan de infraestructura del MOP esté mucho más institucionalizado.

"Lo que el Plan de Infraestructura del MOP busca es precisamente eso: tener una hoja de ruta y empezar a avanzar en todos los permisos antes de adjudicar. Las empresas que toman estas concesiones son especialistas en construir, operar y mantener. El problema no es su capacidad, sino los trámites que se acumulan después de la adjudicación", analiza.

—¿Cómo ha evolucionado el tema de los tiempos?

—Solo para tener una referencia: el primer proyecto de concesión en Chile fue el túnel El Melón. Se adjudicó en 1993 y dos años después estaba pasando el primer auto por allí. En ese tiempo no había la misma legislación ambiental ni la misma protección patrimonial, pero nos estamos yendo a otro extremo, porque no pueden pasar cinco años hasta que empiezan las obras.

—¿Esos son los plazos?

—Estos últimos proyectos, los adjudicados entre 2020 y 2025, en promedio pasan entre cuatro y cinco años hasta que recién empiezan las obras.

—El Consejo de Monumentos Nacionales está en el ojo del huracán, puntualmente por los retrasos hospitalarios y otros proyectos. ¿Qué cambios son necesarios para que las obras no se paralicen por trozos de cerámica?

—Hay que objetivar. Tener estándares conocidos, que uno sepa a lo que se enfrenta en cada proyecto. Hay cosas que mejorar cuando cada hallazgo es analizado por separado, sin antecedentes similares, y además no hay ningún plazo que obligue a responder. No es que se dejen de hacer los análisis ni que se dejen de pedir los permisos, sino que lo hagamos de una forma consistente con la necesidad de ejecutar los proyectos. Si se define un área de resguardo patrimonial, que esa sea el área y no se cambie a mitad del análisis.

> Cuando uno piensa que en Roma se han hecho líneas de metro con todo Roma ahí mismo, abajo, es porque hay mecanismos que permiten proteger el patrimonio y avanzar en la infraestructura".

> Hay otro síntoma preocupante: antes había siete u ocho ofertas en una concesión, hoy a veces hay dos o una. ¿Qué está pasando con la competencia en el sistema?".

— En Roma construyen líneas de metro con un patrimonio milenario justo debajo. ¿Por qué Chile no puede hacer lo mismo?

—Cuando uno piensa que en Roma se han hecho líneas de metro con todo Roma ahí mismo, abajo, es porque hay mecanismos que permiten proteger el patrimonio y avanzar en la infraestructura. Eso no es incompatible. Yo reivindico los permisos porque todos los han tratado tan mal. Los creemos necesarios, pero la gestión es la que se puede mejorar. Si uno toma un proyecto y analiza toda la gama de permisos en forma coordinada, posiblemente avance mucho más rápido que si va dividiendo el proyecto por partes y avanzando a velocidades distintas.

"La variable principal a cuidar es la certeza jurídica"

La exministra sostiene que la certeza jurídica a la hora de desarrollar proyectos es clave, conflicto que ha generado que existan pocos interesados en los proyectos. "Hay otro síntoma preocupante: antes había siete u ocho ofertas en una concesión, hoy a veces hay dos o una. ¿Qué está pasando con la competencia en el sistema?".

"La competencia siempre aporta visiones nuevas, y si queremos cubrir nuevas áreas tenemos que invitar a nuevos actores. Nos parece importante que exista ese dinamismo que uno veía antes. En parte, la menor competencia ocurre porque la percepción de riesgo ha ido aumentando gradualmente. Y esa es la variable principal por cuidar: la certeza jurídica", agrega.

—Para ampliar el interés se podrían ampliar ciertos esquemas. Expertos han manifestado que un elemento positivo podría ser ampliar las concesiones carcelarias para incluir gestión de custodia y reinserción. ¿Eso es posible?

—No sería una innovación tan grande si vemos la cantidad de instituciones privadas y fundaciones que ya se dedican a la reinserción de reos. Hasta ahora el modelo ha sido que el Estado opera: en los hospitales, el Ministerio de Salud; en las cárceles, Gendarmería. Tal como en el mundo existen las concesiones de "bata blanca" en hospitales, nada impediría hacer lo mismo acá. Se ha decidido que no, pero es una decisión de política pública discutible. En un contexto de alta demanda en seguridad, uno podría abrir esa discusión y ver qué es más conveniente para el país.

— Las concesiones generan aportes urbanos que son una verdadera innovación. ¿Qué se puede ampliar en contratos futuros a todo tipo de proyectos?

—Hoy mismo, si vas por Costanera Norte y miras a la derecha, hay una banda enorme de canchas y parques, eso es todo parte de la concesión. En el Nudo Vespucio recién inaugurado hay un parque precioso, con equipamiento deportivo y un paisajismo increíble, y eso lo mantiene la autopista. El proyecto del túnel Los Libertadores de Autopista Central tiene dos parques gigantes que van a quedar en la comuna de Renca, algo así como US$400 millones. Eso es parte de las modificaciones que uno podría proponer: que las concesiones futuras incluyan mejoras urbanas explícitas, que cambien barrios, y que la gente lo sepa.

—¿Cómo imagina el sistema de concesiones a 10 años?

—Con mucho mayor cobertura, con más inversión, con la brecha un poco más cerrada y buena conectividad en aeropuertos, carreteras e infraestructura educacional. Pero además me imagino que la infraestructura va a ser la base sobre la cual habrá plataformas tecnológicas que permitirán a las personas hacer el mejor uso posible. Las personas van a tener buena información, gestión de sus propios desplazamientos, servicios en los cuales puedas conectar viajes con equipamiento deportivo. Me lo imagino mucho más de red, como un "360" que funcione. Ya la Ruta 5 no es el tramo de 200 kilómetros aislados, es la ruta completa. Con los vehículos eléctricos deberías tener puestos de carga en toda la red. Hay una serie de cosas que están mucho más asociadas a los servicios que al cemento.

—El mundo está cambiando y hay socios que ya no se alinean tan bien. Tenemos el caso de Chancay, los puertos, proyectos con intereses geopolíticos evidentes o el cable chino. ¿Cómo debería Chile trabajar ese tipo de iniciativas?

—Hay modelos en Europa en que se hace un "investment screening", que es como un análisis de las inversiones. Son países que han tenido experiencias distintas, entonces ellos evalúan, según los riesgos de distinta naturaleza, cada uno de los proyectos. Eso en Chile, y en general en América Latina, no existe. Y tal vez no era necesario hasta que vemos que el mundo está como está y empiezan a haber urgencias que antes no existían. Ahí se hace todo el análisis del impacto de inversiones extranjeras sobre todo.

—Yendo al caso concreto del cable chino: ¿cómo se ha tratado ese tema? ¿Bien, mal, se podía haber tratado mejor? ¿Cómo lo definiría en términos conceptuales, siendo que al final es un proyecto de infraestructura que tal vez no fue comunicado de la mejor manera?

—Son proyectos complejos, y para analizarlo uno necesita toda la información. Y lo que ha pasado en este caso es que tomó un rumbo y una escala que excede, por lejos, la capacidad técnica con la cual yo puedo dar una opinión.