Centro UC
CLAPES UC
Centro Latinoamericano de Políticas Económicas y Sociales

SEMINARIO
CLAPES UC 2026

TRANSPORTE Y OBRAS PÚBLICAS 2026-2030: PRIORIDADES PARA EL CRECIMIENTO Y LA CONECTIVIDAD DEL PAÍS



IDEAS PARA EL DEBATE

n° 76

18 DE AGOSTO, 2026

Centro UC
CLAPES UC
Centro Latinoamericano de Políticas Económicas y Sociales

Todos los derechos reservados e inscrito en el Registro de Propiedad Intelectual

Santiago, Chile

El presente documento tiene su origen en las ponencias de los expositores que participaron en el seminario **"Transporte y Obras Públicas 2026-2030: prioridades para el crecimiento y la conectividad del país"** realizado el 18 de agosto de 2026 y organizado por **CLAPES UC.**

Los registros audiovisuales de este evento se encuentran disponibles en www.clapesuc.cl

La presentación ha sido editada para efectos de la publicación de este documento y todo posible error en la transcripción es de exclusiva responsabilidad de **CLAPES UC.**

Transporte y Obras Públicas 2026-2030: prioridades para el crecimiento y la conectividad del país



RESUMEN

El 18 de agosto de 2026, **CLAPES UC** realizó el seminario "Transporte y Obras Públicas 2026-2030: prioridades para el crecimiento y la conectividad del país", inaugurado por Felipe Larraín, director de **CLAPES UC**. La exposición principal estuvo a cargo del biministro de Obras Públicas y de Transportes y Telecomunicaciones, Louis de Grange, quien presentó los cuatro ejes de trabajo de ambas carteras (conectividad e integración nacional, recursos hídricos, infraestructura de seguridad e infraestructura de salud), la agenda de facilitación regulatoria del Gobierno, el avance de obras como el puente de Chacao, la Ruta Austral y la expansión de Metro,

y el plan de concesiones 2026-2030, con el que el ministerio se propone llevar la cartera de 12.000 a 16.000 millones.

A continuación, un panel de conversación moderado por Hernán de Solminihac, miembro del Comité Ejecutivo de **CLAPES UC** y exministro de Minería y de Obras Públicas, reunió a Gloria Hutt, presidenta de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública (COPSA); Carlos Cruz, director ejecutivo del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI), y Fernando Echeverría, presidente de Echeverría Izquierdo S.A. y miembro de la Cámara Chilena de la Construcción. Los panelistas abordaron los más de 10.000 millones de dólares en proyectos adjudicados que muestran poco avance, la necesidad de un plan nacional de infraestructura que trascienda a los gobiernos, una regla de inversión pública y una distribución de riesgos más equilibrada en las concesiones, la baja competencia en las licitaciones de obra pública y la productividad de la construcción.

VER DETALLE DEL SEMINARIO

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN FELIPE LARRAÍN 6

EXPOSICIÓN LOUIS DE GRANGE 9

PANEL DE CONVERSACIÓN 34

INTERVENCIÓN HERNÁN DE SOLMINIHAC 36

INTERVENCIÓN DE GLORIA HUTT 37

INTERVENCIÓN DE CARLOS CRUZ 40

INTERVENCIÓN FERNANDO ECHEVERRÍA 43

HERNÁN DE SOLMINIHAC 45

GLORIA HUTT 45

CARLOS CRUZ 46

FERNANDO ECHEVERRÍA 47

PREGUNTAS Y RESPUESTAS 48



INTRODUCCIÓN
FELIPE LARRAÍN

Director de CLAPES UC, Profesor Titular Economía UC y Exministro de Hacienda

En **CLAPES UC** creemos que una de las contribuciones más relevantes que podemos hacer al país es generar espacios de diálogo donde las políticas públicas puedan analizarse con evidencia, rigor técnico y una visión de largo plazo. Chile necesita más espacios donde sea posible construir acuerdos sobre los grandes desafíos nacionales, especialmente en materias que trascienden los períodos de gobierno.

La infraestructura y el transporte son precisamente uno de esos desafíos.

Con frecuencia pensamos en la infraestructura como un conjunto de obras: carreteras, puertos, aeropuertos, ferrocarriles o embalses. Sin embargo, la infraestructura es mucho más que eso. Es una condición habilitante para el

desarrollo económico y social. Es la plataforma sobre la cual se mueve la economía, se integran los territorios, se conectan las personas y se generan nuevas oportunidades.

Cuando una inversión en infraestructura está bien planificada y ejecutada, reduce costos logísticos, mejora la productividad, aumenta la competitividad de nuestras empresas y contribuye directamente a mejorar la calidad de vida de las personas.

Pero esa infraestructura solo cumple plenamente su propósito cuando está acompañada por un sistema de transporte moderno, eficiente y seguro. No basta con construir obras; es indispensable que esas obras permitan una movilidad más fluida de personas y mercancías, fortalezcan la logística, faciliten el comercio y respondan a las nuevas demandas de conectividad que impone una economía cada vez más digital e integrada.

En ese sentido, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones cumple un rol cada vez más estratégico. La planificación del transporte, el desarrollo ferroviario, la logística portuaria, la movilidad urbana, la conectividad regional y la infraestructura digital son hoy factores determinantes para aumentar la productividad del país y enfrentar los desafíos de las próximas décadas.

Chile ha construido una trayectoria que merece ser reconocida. Durante más de treinta años, el sistema de concesiones ha permitido movilizar importantes inversiones privadas para desarrollar autopistas, aeropuertos, hospitales y otra infraestructura pública, transformándose en un referente internacional de colaboración público-privada.

Sin embargo, los desafíos de hoy son distintos a los de hace treinta años.

Necesitamos recuperar mayor capacidad de ejecución, acelerar el desarrollo de proyectos estratégicos, fortalecer la competencia en las licitaciones, mejorar la productividad del sector construcción e incorporar nuevas exigencias relacionadas con la resiliencia frente al cambio climático, la seguridad hídrica, la sostenibilidad y la transformación digital.

Pero existe también un desafío institucional.

Las grandes obras de infraestructura requieren largos períodos de planificación, evaluación, financiamiento y construcción. Muchas tardan diez o incluso veinte años en materializarse. Por ello, no pueden depender exclusivamente de las prioridades de un gobierno determinado.

Chile necesita construir una visión compartida de largo plazo, capaz de identificar las inversiones estratégicas que el país requiere y darles continuidad más allá de los ciclos políticos. La infraestructura debe transformarse en una verdadera política de Estado, sustentada en criterios técnicos, buena planificación y una institucionalidad que otorgue estabilidad y confianza.

Desde **CLAPES UC** hemos impulsado diversos estudios en esta dirección, convencidos de que una mejor infraestructura no solo mejora la conectividad, sino que también constituye uno de los pilares para recuperar el crecimiento económico, aumentar la productividad y fortalecer la competitividad del país.

Esperamos que este seminario contribuya precisamente a ese propósito: generar una conversación amplia sobre cómo construir un sistema de infraestructura y transporte que responda a las necesidades del Chile de las próximas décadas.



EXPOSICIÓN
LOUIS DE GRANGE
Biministro de Obras Públicas y de Transportes y Telecomunicaciones

Quisiera partir con una reflexión que me ha tocado comentar en varias instancias.

Las sinergias que hay entre ambos ministerios, Obras Públicas, por supuesto, el motor de la construcción de la infraestructura de nuestro país durante casi 150 años y el Ministerio de Transportes, que tiene 50 años aproximadamente, un ministerio más joven, pero no por ello menos relevante y que se ha enfocado más en el tema normativo, en el tema de gestión, en el tema de política pública y hay muchas áreas en que se fortalece bastante. Aquí puse un pequeño resumen nomás, donde se puede ver temas aeroportuarios, temas de puerto, temas de seguridad, temas de concesiones, es decir, las áreas en las que hay sinergias entre ambos. Y a mí me ha tocado personalmente destrabar nudos, destrabar visiones contrapuestas muchas

veces. Por lo tanto, creo que hay una oportunidad muy interesante, muy atractiva como país para acelerar, para avanzar más rápidamente en los proyectos de este trabajo colaborativo.



Y de hecho al revisar un poco la agenda internacional en distintos países del mundo -dejando fuera África- hay un 65% de los países en que la infraestructura y el transporte forman parte de un mismo ministerio. Hace poco el año pasado fui invitado a Colombia por el entonces presidente Petro y la ministra era de transporte y obras públicas también. Así que yo creo que es una oportunidad muy interesante para avanzar más rápidamente.

Facilitación regulatoria

Este es un segundo marco contextual que quisiera subrayar -que es una de las características del gobierno del presidente José Antonio Kast- de la facilitación regulatoria, es decir, ir destrabando los nudos y ir generando las condiciones para que los proyectos avancen más rápido. Y creo que ya se está notando la mano, es decir, hay proyectos de infraestructura que tienen un tremendo impacto social, un

tremendo beneficio para cientos de miles, a veces para millones de personas y esos proyectos no pueden seguir esperando.

Por lo tanto, hay distintas herramientas para ir avanzando en esta facilitación regulatoria que permita a los proyectos con importante beneficio social hacerse cuerpo, es decir, concretarse más temprano que tarde y en ese sentido hay muchos aspectos asociados principalmente al Ministerio de Transportes que hemos ido avanzando. Creo que la facilitación regulatoria es habilitante para avanzar en los proyectos y creo que lo hemos visto ya estos primeros meses de gobierno.

Y acá solo algunos ejemplos, hay decenas de estos ejemplos, en ambos ministerios y acá yo puse aquellos que me parece que son como más evidentes, más palpables. Estamos avanzando en una nueva normativa para los IMIV, tema de la construcción de viviendas, de proyecto de infraestructura habitacional en general.

A veces los IMIV se transforman en un bloqueo y generan costos adicionales a los proyectos, en muchos casos desproporcionados respecto a la magnitud del proyecto. El tema de aguas también -hay un desafío ahí- estamos empujando muy fuerte con la Dirección General de Aguas.

Hay un stock de 28.000 expedientes, imagínese la cantidad; entran todos los años 10.000 expedientes, se empiezan a acumular y hay una serie de mecanismos de diseños que estamos agilizando ahí para que estos permisos permitan avanzar más rápido y de esa forma los proyectos vean la luz más prontamente, proyectos como les digo con un impacto social importante. Lo mismo en la ley de permisos sectoriales y muchos otros aspectos que me ha tocado abordar bien de cerca en estos ministerios, pero esto ha sido una política del gobierno para impulsar con más celeridad la inversión.

Ejes principales

Estos son los cuatro ejes principales que estamos impulsando como gobierno desde ambas carteras. El primero está asociado a la conectividad e integración a nivel nacional, tanto dentro como fuera de las ciudades. Hay también una dimensión hídrica muy relevante, con una serie de desafíos, sobre todo en el norte del país,

asociados a la escasez hídrica. Además, tenemos un foco en infraestructura de seguridad y de salud, apoyándonos fuertemente en el sistema de concesiones.



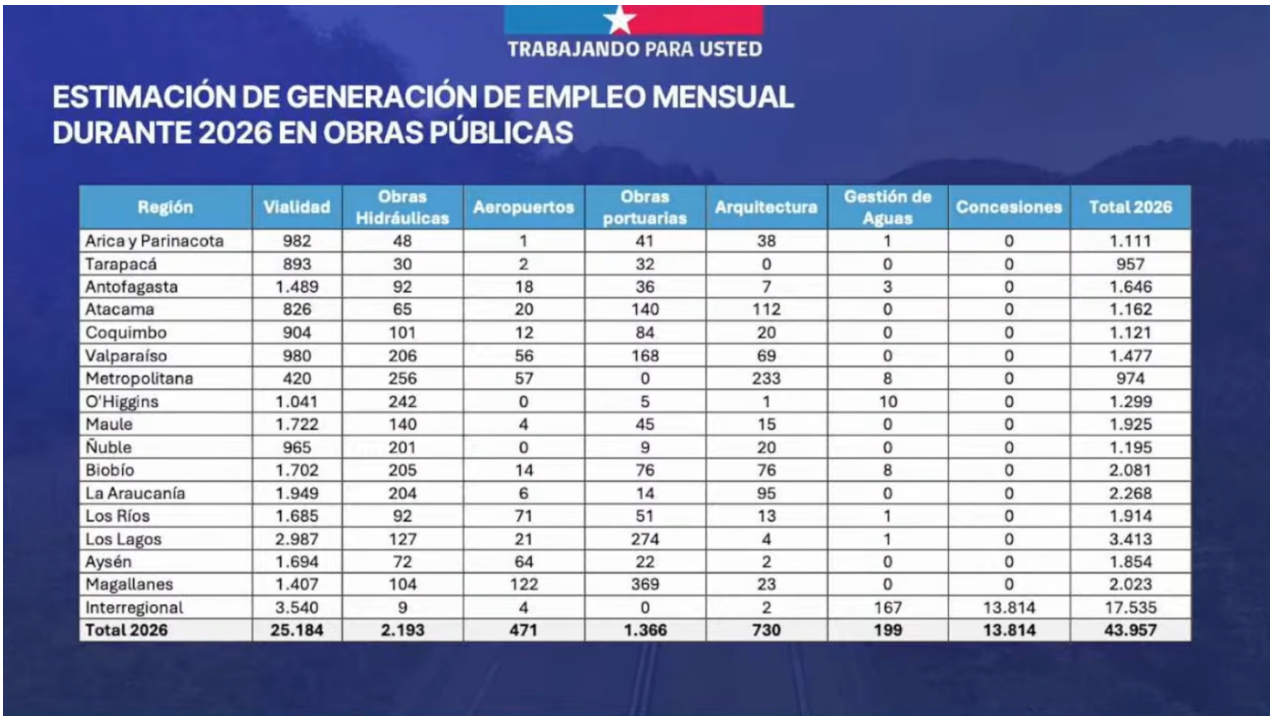
Voy a hacer un barrido respecto a cuáles son los principales avances en estas cuatro áreas y vamos a ir comentando algunos aspectos puntuales que me parecen destacables, pero siempre con un foco claro, con un foco bien motivador -al menos para mí- y es que la infraestructura y la conectividad son el camino más corto para el desarrollo, el crecimiento económico que genera más empleo, genera una mejor calidad de vida, es la razón de ser de la infraestructura.

Uno no construye edificios, no construye caminos, no construye puentes, por el simple hecho de mover concreto, de mover fierro, es porque tiene un impacto en la calidad de vida de la familia. Tengo respecto de la infraestructura una convicción muy personal, pero que la tengo muy arraigada desde hace décadas, es que no hay motor más importante para reducir la inequidad social, para reducir las brechas sociales, que la infraestructura. Creo que la infraestructura es una de las inversiones con mayor retorno social que podemos impulsar como país.



Y en este gráfico se comparan los niveles de uso del presupuesto, es decir, la ejecución presupuestaria en los primeros años de los últimos cuatro gobiernos y se puede apreciar claramente acá que en materia tanto de gasto del cumplimiento del presupuesto, como del porcentaje este gobierno ha hecho un muy buen trabajo y me acompaña Joaquín Dagá, que es el director general de Obras Públicas, que por supuesto tiene gran responsabilidad en este éxito.

Creo que nos da una buena señal y somos capaces de aumentar este gasto si es que tenemos el presupuesto para generar más empleo, para generar más infraestructura, por supuesto que sí, que somos capaces y hemos estimado que el Ministerio de Obras Públicas tiene un colchón de talento, un colchón de capacidad instalada cercano a los 800 millones de dólares adicionales por sobre estos montos.



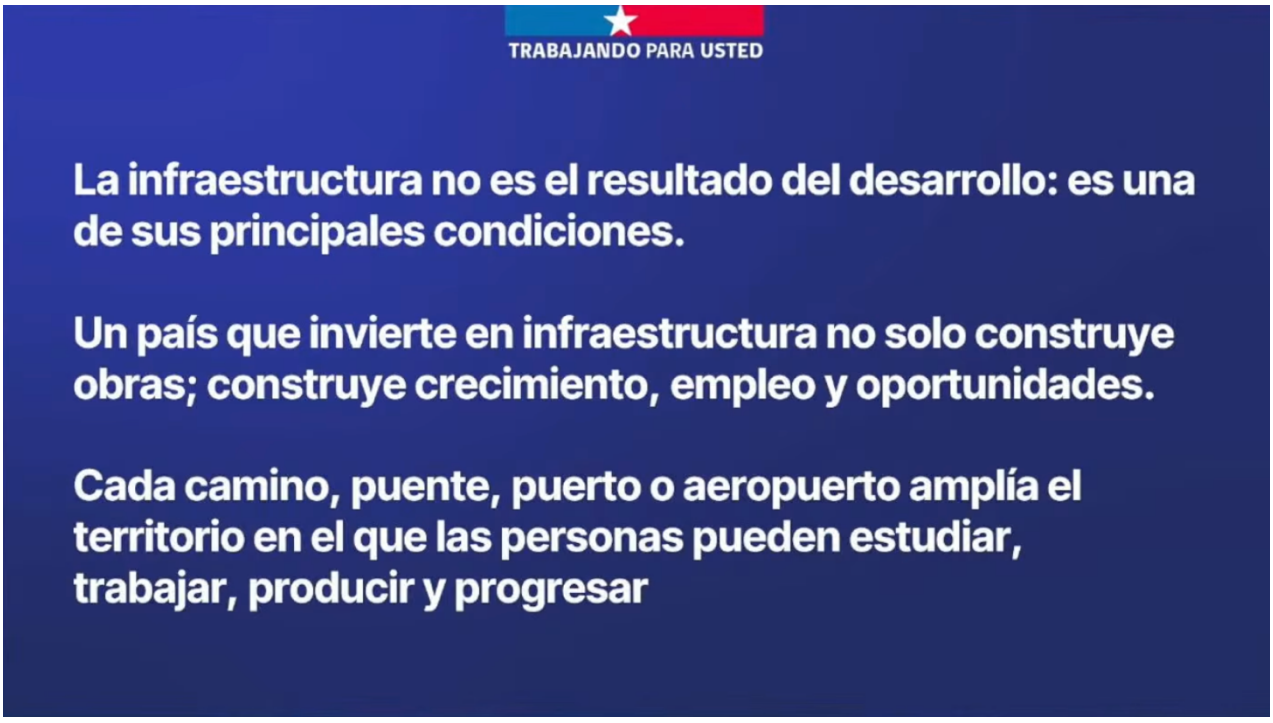
Región	Vialidad	Obras Hidráulicas	Aeropuertos	Obras portuarias	Arquitectura	Gestión de Aguas	Concesiones	Total 2026
Arica y Parinacota	982	48	1	41	38	1	0	1.111
Tarapacá	893	30	2	32	0	0	0	957
Antofagasta	1.489	92	18	36	7	3	0	1.646
Atacama	826	65	20	140	112	0	0	1.162
Coquimbo	904	101	12	84	20	0	0	1.121
Valparaíso	980	206	56	168	69	0	0	1.477
Metropolitana	420	256	57	0	233	8	0	974
O'Higgins	1.041	242	0	5	1	10	0	1.299
Maule	1.722	140	4	45	15	0	0	1.925
Ñuble	965	201	0	9	20	0	0	1.195
Biobío	1.702	205	14	76	76	8	0	2.081
La Araucanía	1.949	204	6	14	95	0	0	2.268
Los Ríos	1.685	92	71	51	13	1	0	1.914
Los Lagos	2.987	127	21	274	4	1	0	3.413
Aysén	1.694	72	64	22	2	0	0	1.854
Magallanes	1.407	104	122	369	23	0	0	2.023
Interregional	3.540	9	4	0	2	167	13.814	17.535
Total 2026	**25.184**	**2.193**	**471**	**1.366**	**730**	**199**	**13.814**	**43.957**

Y acá también hay un resumen asociado a los proyectos en las distintas regiones, las distintas áreas que hay y acá el foco está puesto en el empleo. La última columna es la cantidad de puestos de trabajo asociados al presupuesto que ya tiene aprobado el Ministerio de Obras Públicas y que se espera ejecutar durante los próximos años.

Puede haber algunas variaciones -esperamos que sean al alza-, pero el presupuesto tiene un impacto no solo en la calidad de vida, el crecimiento, el desarrollo y la productividad, sino también muy fuertemente en el empleo, como muestra la última columna, con más de 40.000 puestos de trabajo.



Y respecto al primer punto, la conectividad e integración nacional. La cartera de proyectos para este año es cercana a los 2.440 millones de dólares, que es una cantidad muy importante.



Y como el foco siempre es el resultado de la infraestructura más que mover fierro, mover cemento por el simple hecho de hacerlo, es que es una condición que es habilitante, un país que invierte en infraestructura, no solo construye obras, sino también construye crecimiento, construye empleo, construye nuevas oportunidades.

Creo que el caso que a mí más me marcó profesionalmente fue cuando me tocó inaugurar la línea 3 de Metro en enero del año 2019, me acuerdo que estaba Gloria Hutt de ministra de Transporte, y nos repartimos en las distintas estaciones de la línea 3 y había un vecino de Conchalí que vivía al lado de la estación y él iba a Plaza Armas y se demoraba 50 minutos todos los días y producto de la apertura de la línea 3 pasaba a demorarse 12 minutos, de 50 minutos a 12 minutos.

Eso es más de media hora o media hora por viaje, una hora por día, si son dos viajes al día, son 5 horas a la semana, son 20 horas al mes, son 200 horas al año. Y eso es más o menos el ahorro promedio que genera un proyecto de infraestructura de ese tipo. 200 horas al año. Eso es un mes de pega. Es decir, gracias a la infraestructura, esta persona trabajaba un mes menos y ese mes menos lo puede usar para muchas otras cosas: para pasar más tiempo con la familia, para trabajar más si quiere trabajar más, para hacer otras cosas.

Por lo tanto, cuando uno construye -y es el último párrafo que está ahí- un puente, un camino, un aeropuerto, una línea de Metro, una estación de trenes, lo que hace es acercar las oportunidades del territorio, las oportunidades de la ciudad a la familia. Hace que las ciudades sean temporalmente más compactas y eso tiene un impacto bien transversal en muchas dimensiones.



Aquí hay algunos proyectos que al menos nos hace mucho sentido y le tenemos como especial cariño, por decirlo de alguna forma. La cartera de proyectos del Ministerio de Obras Públicas son cerca de 2.000 proyectos, de diferentes tamaños, son miles de contratos también, pero probablemente el puente de Chacao -que tuve el privilegio de ir al último hormigonado hace un par de semanas- es un proyecto extraordinario. O sea, el nivel de ingeniería que hay detrás de este proyecto es impresionante.

Y uno empieza a aprender tantas cosas: que el problema más que los terremotos es el viento, por ejemplo, o cómo se llegan los equipos, los que están trabajando y los que se suben ahí, cómo acceden los trabajadores. El primer año fue de poner las tres pilas. Hay dos que están en el mar y la tercera pila no, están en el continente, está en la tierra. O sea, de hecho está en la isla, en verdad. El segundo año son los cables, se van a poner los cables. Y el tercer año se pone la pista propiamente tal. Y cada una de esas cosas es realmente impresionante. O sea, cuando tengan la oportunidad de ir, vayan, es un proyecto de ingeniería de clase mundial que fue gestionado por Vialidad. Nuevamente el equipo de Joaquín Dagá, que está acá; no fue concesión.

Después vamos a ver el modelo si es que eventualmente -yo creo que sí- tiene méritos para traspasar esa concesión en algún futuro próximo, pero fue gestionado por los equipos de Obras Públicas.

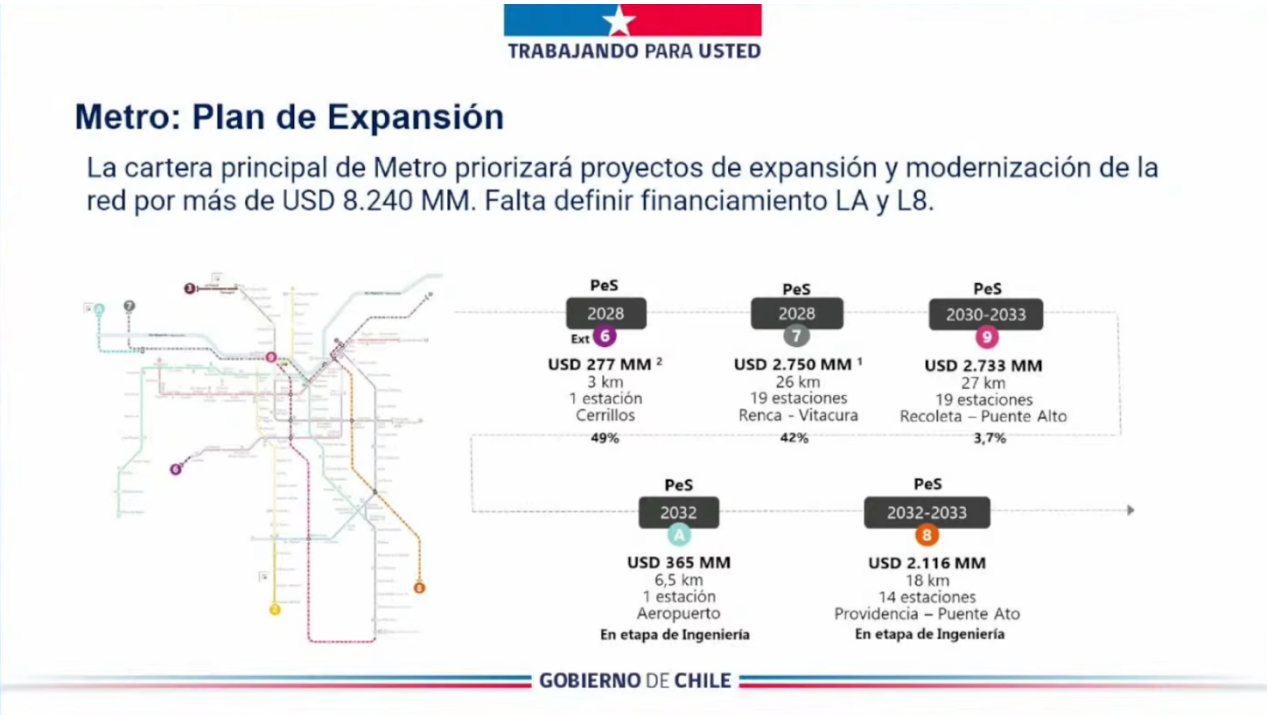
La ruta austral. Son 800 millones de dólares, un proyecto también muy lindo de conectividad, de soberanía, que son cosas que a veces uno se pierde un poco. La Región de Aysén tiene en total 100.000 habitantes, la región completa. O sea, es como una comuna chica de Santiago. Pero esta infraestructura lo que hace básicamente es gestar soberanía.

La conexión de las rutas 68 y 78, abajo hay un pequeño detalle respecto a los montos de inversión, no quiero aburrir con las cifras. Son proyectos muy emblemáticos, muy icónicos que creo que nos hacen avanzar significativamente y muestran el trabajo que hacemos desde el Estado.

El aeropuerto de Balmaceda también está avanzando. El Teleférico Bicentenario es otro proyecto precioso y espero que, cuando empecemos la marcha blanca con personas -hasta ahora ha sido solo con tambores de agua-, pueda coincidir con varios de ustedes en ese hito, que va a ser una maravilla. No es un proyecto tan grande: está cerca de los 100 millones de dólares y, comparado con una línea de Metro, es mucho más pequeño; pero son proyectos que marcan el rumbo y tienen un impacto directo sobre la ciudadanía.

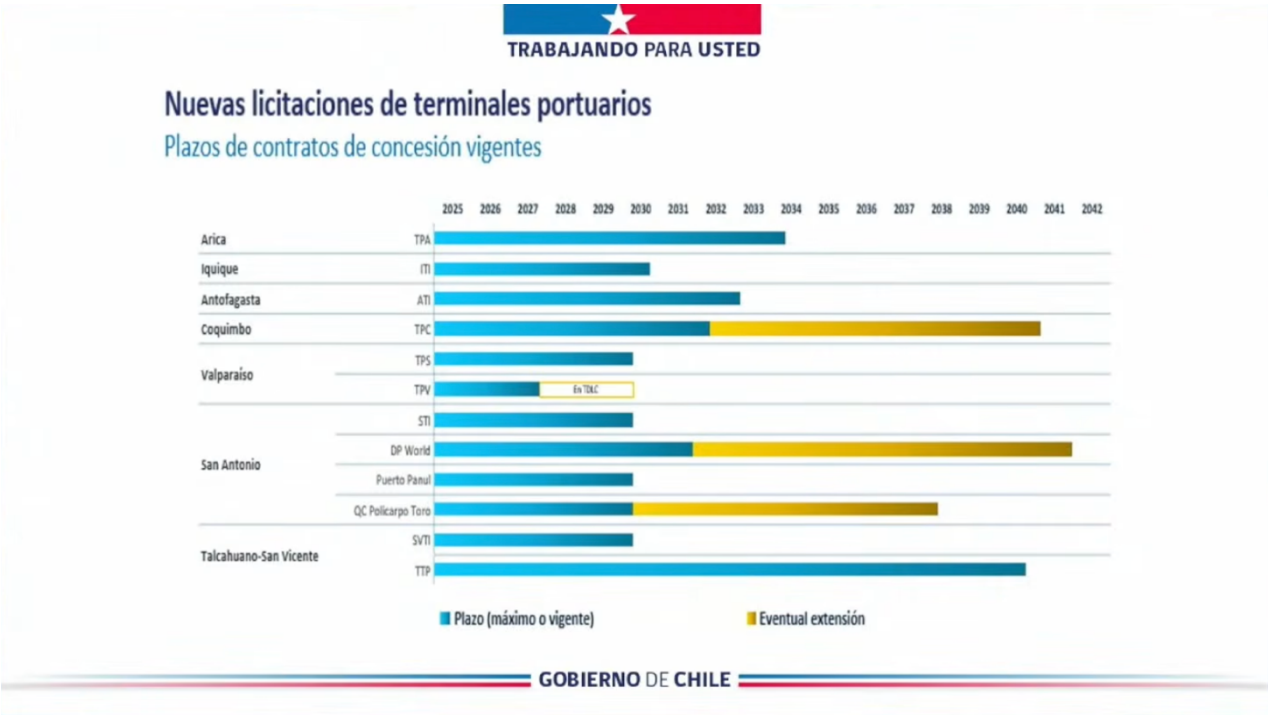
Américo Vespucio Oriente, la segunda parte también que está avanzando y esperemos que a final del 2028 ya esté operativa.

Estos son proyectos de infraestructura que trascienden gobiernos. El teleférico debe tener 15 años. AVO II creo que el primer mapa o croquis que vi fue de la década de 1950 o 1960, atribuido a Juan Parrochia.



La expansión de Metro sigue avanzando, la expansión más grande de su historia, la Línea 7 que ya tiene como un 45% de avance. Sigue la Línea 9 también que ha avanzado ya en las expropiaciones, y los estudios de ingeniería de detalle están también acabados. Esperamos que siga avanzando la Línea 8, hay un tema presupuestario que hay que definir. La línea A al aeropuerto también tiene un modelo de funcionamiento distinto. Sería la primera línea que sea gestionada, construida y financiada íntegramente por Metro, hay un desafío no menor porque eso no ocurre en ninguna parte del mundo, no hay ninguna línea del metro que sea construida, financiada, operada, mantenida solamente con tarifas, así que hay un desafío grande ahí. Esperemos que se logre concretar.

Dos de estos proyectos nos tocó anunciarlos con Gloria (Hutt) cuando estábamos trabajando en el segundo gobierno del presidente Sebastián Piñera, que fueron las líneas 8 y 9, por lo tanto, son proyectos de Estado que trascienden gobiernos y creo que es bastante motivante ver cómo empiezan a concretarse, a ver la luz.



También el tema portuario y ahí hay nuevamente la sinergia entre ambos ministerios que es extraordinaria. Se vienen las relicitaciones de algunos puertos, los puertos o terminales que están marcados acá en naranjo, son aquellos que se les puede por ley extender la concesión. Los que no tienen naranjo son los que por ley se acaban. Hay una ley que establece el plazo máximo de licitación de los puertos y es el tope, o sea, no se puede extender, aunque existan todos los argumentos técnicos. Si uno quiere cambiar esto tendría que ir al Congreso y ahí la discusión es distinta. Pero hay un plan de relicitación y estamos trabajando muy conjuntamente ambos ministerios, el programa de desarrollo logístico del Ministerio de Transportes, que apoya mucho los procesos de licitación portuaria, también la Dirección de Obras Portuarias del Ministerio de Obras Públicas. Por tanto, hay un trabajo conjunto y que tiene que tener un componente de infraestructura que es relevante, lo que conversamos recién con el rector De la Llera, que es el tema de la resiliencia.

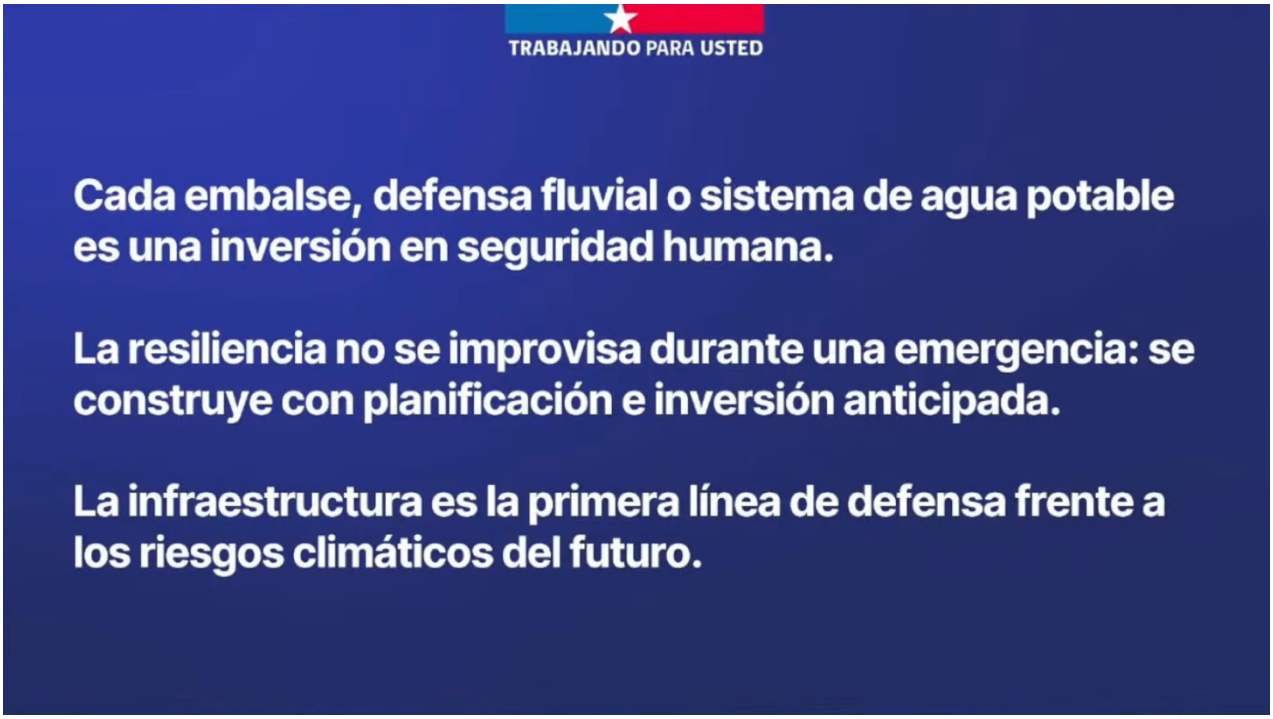
Por ejemplo, uno ahora con las últimas lluvias, las marejadas, uno ve el impacto que tiene; los bordes costeros muchas veces son destruidos completamente por estas características climáticas. Por lo tanto, hay un desafío doble y a nivel portuario tiene que estar plasmado, como ya lo estamos plasmando a nivel de bordes costeros, bordes fluviales, bordes lacustres.

La concesión de la Red Sur de aeropuertos; también hay proyectos específicos a nivel portuario que facilitan la conectividad en la zona sur. Los bordes costeros también es lo que les señalé hace un rato, me tocó inaugurar estos dos, el de Algarrobo y el de La Barra en Toltén. Son proyectos que son relativamente chicos, son proyectos que cuestan entre 4.000 y 10.000 millones de pesos. Son proyectos que se hacen en un año, pero que tienen un impacto en el territorio que es bien potente. No solo tiene un impacto en el equipamiento, en el espacio urbano, en la calidad del espacio urbano, en la inserción urbana, sino también en la economía, en la seguridad y uno si se fija bien en el borde que está pegado al mar, ahí hay una componente ingenieril bastante sólida. ¿Por qué? Porque cada vez las marejadas y los temas climáticos tienen un impacto que ya se traducen en riesgos de seguridad para los vecinos y los habitantes del sector.



El agua es el segundo gran tema. De hecho, ya estamos impulsando un proyecto para actualizar la normativa asociada a la provisión del servicio. Hace pocas semanas estuve en la Región de La Araucanía, en Padre Las Casas, donde se inauguró un APR. Hay cerca de 2 millones de personas en Chile que reciben agua a través de los sistemas de Agua Potable Rural, y no de las sanitarias. Para quienes llegamos a la casa y abrimos la llave, el agua solo se vuelve un problema cuando falta; pero hay

millones de personas para quienes estos sistemas son fundamentales. Los APR llegan a lugares donde para las sanitarias sería muy difícil llegar.



Creo que acá hay un desafío importante. El agua es vida, o sea, lo he escuchado desde chico y no solo el tema de agua potable, el tema de riego y por supuesto hay inversiones grandes asociadas a los proyectos mineros, donde también hay una oportunidad de generar multiuso a esos proyectos de desalación.



El embalse Nueva La Punilla. El día jueves vamos a ir con el presidente al embalse de Zapallar, ya para iniciar las obras: una obra pública, no es una concesión.

El proyecto de desaladora de Coquimbo que es una tecnología extraordinaria desde el punto de vista ingenieril y hay cosas que uno aprende metiéndose en los proyectos. Por ejemplo, yo no sabía que cuando desalan el agua, esa agua no es agua potable, pues tienen que meterle una serie de minerales, de cosas para transformarla en agua potable. Entonces, ahí hay posprocesos para que esta agua pueda ser usada en riego, pueda ser usada en los hogares, por lo tanto, cuando uno avanza en estos proyectos y ve que la calidad de vida de las familias mejora significativamente, es tremendamente gratificante.

También nos tocó anunciar el APR más grande de Chile, al que me refería a propósito de mi viaje a La Araucanía, en Padre Las Casas, y que también incluye sectores de Temuco. Es una inversión de 40 millones de dólares y un desafío importante. Cada territorio y cada región tienen sus propias cuencas y sus propias oportunidades de acceso al agua; la solución no es única ni transversal.

De hecho, estamos levantando desde el Ministerio de Obras Públicas cuál es el mapeo y el tipo de tecnología que es más ad hoc o más conveniente para cada ciudad, para cada comuna en función de las características geográficas.



Aquí está también el embalse Zapallar, donde esperamos realizar el jueves un acto simbólico de inicio de obras. Faltan solo algunos detalles y aprobaciones del Consejo de Monumentos Nacionales, que espero se resuelvan rápidamente. Son proyectos extraordinarios. Muchos de estos embalses no solo sirven para riego o agua potable, sino también para generar energía; es decir, su carácter multipropósito es especialmente valioso.

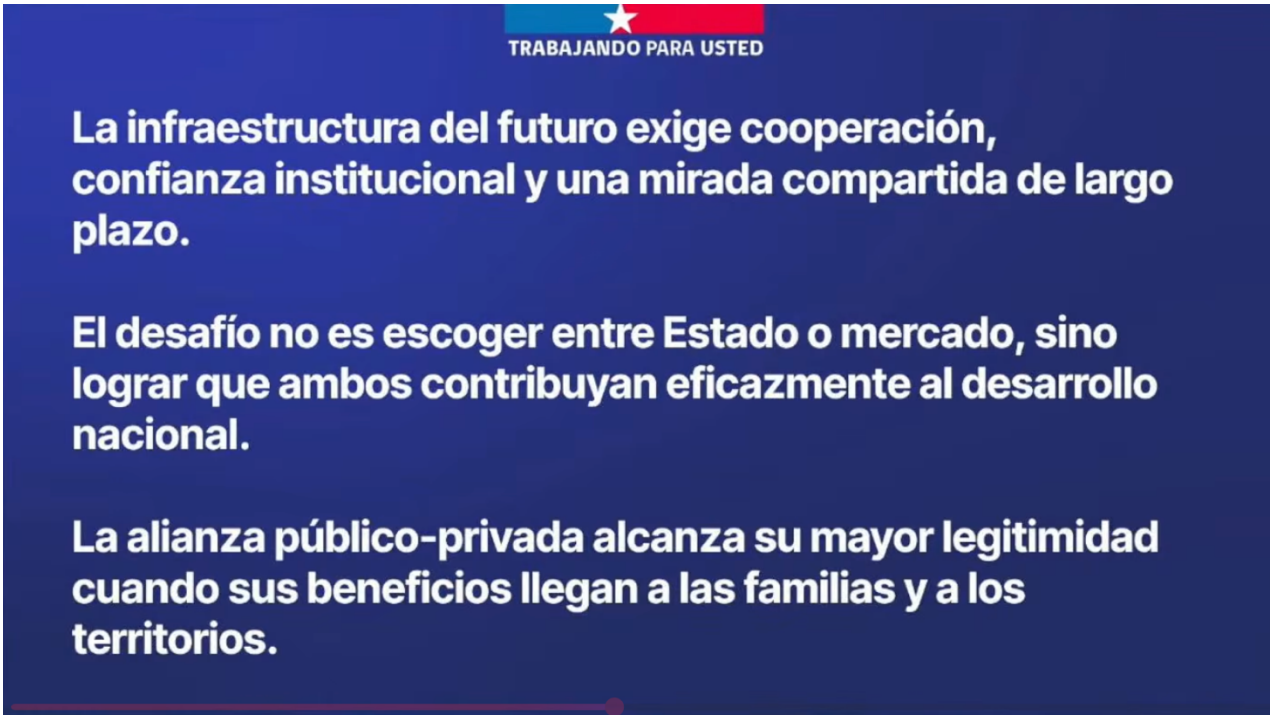


Tema de seguridad. Se está ampliando el giro del MOP, por decirlo de alguna forma, ya desde hace algunos años y se está incluyendo esta materia ya sea de concesiones o por mandato de otros ministerios. Por ejemplo, en el caso de la seguridad, es el Ministerio de Justicia, prontamente probablemente el Ministerio de Seguridad, quien mandata al MOP a construir ciertas obras.

El MOP tiene equipos de ingeniería bastante fuertes, bastante sólidos y eso permite ser una buena contraparte y gestionar estos proyectos. Lo mismo pasa en temas de salud. Y acá, por supuesto, hay un compromiso del gobierno, hemos visto al presidente José Antonio Kast muy comprometido con estos temas, se reúne permanentemente. Es sorprendente ese nivel de involucramiento del presidente en estos temas de infraestructura. Por supuesto es una exigencia adicional para quienes trabajamos con él, pero en materia de seguridad creo que hay una oportunidad muy evidente.



Y no solo están las cárceles y los recintos penitenciarios, también están estaciones de policía, a veces son comisarías que el Ministerio de Obras Públicas logra gestionar e impulsar muchas veces mandatado con presupuestos de otros actores o de otros ministerios. Acá hay un par de ejemplos que nos parecen bien emblemáticos.



Y la cooperación es clave, la confianza institucional y esta mirada compartida de largo plazo, o sea, si es que no existieran las confianzas mutuas entre los distintos actores del Estado sería mucho más difícil.

El desafío no es escoger entre Estado y mercado. Hay casos en los que el Estado debe tener mayor preponderancia y otros en los que la participación privada tiene más sentido. Depende del mecanismo de explotación del servicio, pero debe existir colaboración. Vamos a impulsar con mucha fuerza la cartera de concesiones para este año y los próximos, porque consideramos que la colaboración público-privada y, en particular, el sistema de concesiones -bajo el principio de que quien usa paga- son claves.

Cuando no solo está involucrada la construcción, sino también la explotación de un servicio y prestaciones complementarias -como ocurre en cárceles u hospitales, con alimentación, limpieza, sistemas eléctricos, aire acondicionado y otras funciones-, la colaboración público-privada cobra aún más sentido.



Y la última arista de este plan de alineamiento o los pilares de esta etapa de la gestión, cerca de 2.000 millones de dólares asociados a temas de salud.



Hace algunas semanas también estuve en el Hospital del Salvador, que ya está prácticamente listo. Esperamos que a fines de septiembre comience la puesta en servicio provisoria y que durante el último trimestre de este año empiece a atender pacientes. Es una inversión de 400 millones de dólares en la que el MOP cumple un rol relevante: gestiona el proyecto por mandato de su cliente, que es el Ministerio de Salud.



Lo mismo con el Hospital Buin Paine, el de Parral, el Instituto Nacional del Cáncer, hay una serie de proyectos que han sido liderados por el Ministerio de Obras Públicas, mandatados, cierto, por el Ministerio de Salud.

Plan de Concesiones 2026-2030

Y aquí agregué un bonus track a partir de las últimas contingencias, para transmitir la importancia que tiene para el gobierno y para el país -porque este es un tema de país- avanzar y dar sostenibilidad al sistema de concesiones y a la colaboración público-privada.

La semana pasada recibimos ofertas por la reconcesión de la Ruta 57, la autopista de Los Libertadores, que conecta Santiago con Los Andes. Hace 6 años que no recibíamos ofertas por este tipo de proceso: esta vez fueron cuatro, y eso nos dejó satisfechos. Esperamos recibir más en las próximas. Creo que es una señal potente y queremos mantener este ritmo, este resultado.



TRABAJANDO PARA USTED

Proyecto Proceso Adjudicación y Licitación

Proyecto	Inversión (MUSD)	Llamado a Licitación	Recepción de Ofertas	Estado
Sistema Nacional de Alerta Temprana para Tsunami	115	31-dic-24	13-ene-26	En adjudicación.
Segunda Concesión Ruta 57 Santiago - Colina - Los Andes	946	27-nov-25	12-ago-26	Se recibieron 4 ofertas, la apertura económica se realizará el 4 de septiembre.
Teleférico Alto Hospicio Iquique	129	16-jun-25	29-oct-26	En licitación. Se ingresará circular con cambios menores.
Concesión Accesos a Valdivia	587	10-dic-25	Dic. 26(*)	En licitación. Se está analizando la distribución de riesgo para activar interés en el mercado. *(*) Analizando cambio de fecha.*
Concesión Cárcel Calama	344	13-may-26	Nov. 26	En licitación. En proceso de revisión de Bali para generar una mejor distribución de riesgo.
Segunda Concesión Ruta 5 Tramo Collipulli – Temuco	1.051	14-may-26	24- sep- 26(**)	En licitación. En proceso de revisión de Bali para generar un mejor distribución de riesgo. *(**) se moverá a 1° trimestre de 2027*

GOBIERNO DE CHILE

Acá hay un resumen de las carteras de concesiones en las distintas áreas. Por supuesto, la parte vial es aquella que representa la mayor proporción de gastos, pero estamos en materia carcelaria, en diferentes edificaciones públicas, en temas de hospitales, tema de teleférico. Esperamos también prontamente recibir ofertas del teleférico Iquique-Alto Hospicio y teleférico Talcahuano, pasos fronterizos, aeropuertos y materia de transporte en general, es decir, este monto es un monto relevante por 4 años y nuestro desafío en silencio es que de 12.000 pasemos, logremos llegar a 16.000. Creo que eso va a ser una medida de éxito para nosotros muy significativa y por supuesto los equipos están muy conscientes de ello.

Y acá mencionar solo algunos proyectos quizás los más relevantes: mencionaba la Ruta 57, que es Los Libertadores, que son ya más de 1.000 millones, este era un monto referencial. La Ruta 5, el tramo Collipulli-Temuco que también son más de 1.000 millones de dólares.



TRABAJANDO PARA USTED

Proyectos 2027 (MMUSD)

Proyecto	Inversión MMUSD	Licitación
Teleférico Talcahuano	135	1° trim. 27
Mejoramiento Pasos Fronterizos	288	1° trim. 27
Orbital Norponiente de Santiago 1	605	2° trim. 27
Segunda Concesión Ruta G21 Camino Farellones	150	2° trim. 27
Establecimientos Penitenciarios (3)	878	2027
Red Sur	161	4° trim. 27
Concesión Ruta 5 Tramo Iquique Antofagasta	614	4° trim. 27
Total	**2.831**	

GOBIERNO DE CHILE

Para el año 2027 tenemos considerado lanzar el teleférico Talcahuano, mejoramiento de pasos fronterizos, la orbital norponiente, la G-21, camino a Farellones que ha estado muy en la discusión, en la contingencia este año; más establecimientos penitenciarios, la red sur de hospitales y la concesión de la Ruta 5 entre Iquique y Antofagasta. Es decir, la cartera es bastante atractiva para el año 2027.

TRABAJANDO PARA USTED

Proyectos 2028 (MMUSD)

Proyectos 2028	Inversión MMUSD
Conexión Puente Industrial – Ruta Interportuaria	154
Orbital Norponiente de Santiago 2	588
Periférica de Valparaíso	718
Ruta 199 Rutas del Villarrica	535
Ruta 5 Tramo Arica-Iquique	445
Ruta 5 Tramo Chonchi – Quellón	344
Segunda Concesión Autopista de la Región de Antofagasta + Ruta 5 hasta Taltal	674
Segunda Concesión Complejo Fronterizo Los Libertadores	88
Segunda Concesión Hospitales de Maipú y La Florida	352
Segunda Concesión Puerto Terrestre Los Andes	317
Teleférico de Puerto Montt	84
Total	**4.299**

GOBIERNO DE CHILE

En 2028 también hay una cartera de proyectos muy ambiciosa y créannos que la estamos impulsando con muchísima fuerza. Hay equipos tanto en el MOP como en Transportes trabajando para avanzar con mayor celeridad en estos proyectos.

TRABAJANDO PARA USTED

Proyectos 2029 – 2030 (MMUSD)

Proyectos 2029	Inversión MMUSD
Concesión Ruta Metropolitana Puerto Montt	404
Interconexión Vial Copiulemu - Hualqui - Puerto Coronel	136
Ruta L-30-M	528
Segunda Concesión Red Vial Litoral Central	264
Teleférico Valparaíso	186
Tercera Concesión Aeropuerto Carriel Sur de Concepción	132
Total	**1.650**

Proyectos 2030	Inversión MMUSD
Concesión Hospital de Antofagasta	128
Segunda Concesión Sistema Américo Vespucio Sur, Ruta 78-Av. Grecia	416
Tranvía Antofagasta	224
3° Concesión Infraestructura Penitenciaria Grupo 2	93
Total	**860**

GOBIERNO DE CHILE

Y acá para terminar los proyectos del 2029 al 2030 y la idea es que estas dos tablas crezcan, aumenten. Para pasar de 12.000 a 16.000 millones, no es fácil, por supuesto, no todos los proyectos tienen méritos para ser concesionados. No obstante, creo que el mecanismo es tremendamente virtuoso, permite acelerar, permite mejorar la calidad de vida de millones de familias y creo que le da una estabilidad al sistema y al país de manera muy evidente.

Para terminar, la verdadera grandeza de la infraestructura es convertir el esfuerzo de una generación en bienestar, progreso y esperanza para las generaciones que vienen. Ese es el país que nos inspira y que creemos que vale la pena construir.

PANEL DE CONVERSACIÓN



Tras la exposición del biministro Louis de Grange se abrió un panel de conversación moderado por Hernán de Solminihac, miembro del Comité Ejecutivo de **CLAPES UC**, profesor titular de Ingeniería UC y exministro de Minería y de Obras Públicas. La conversación partió de un análisis de la agenda presentada por el Gobierno, siguió con una ronda de réplicas entre los panelistas y continuó con preguntas del moderador y del público, para terminar con una reflexión final de cada participante.

Participaron Gloria Hutt, presidenta de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública (COPSA) y exministra de Transportes y Telecomunicaciones; Carlos Cruz, director ejecutivo del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI) y exministro, y Fernando Echeverría, presidente de Echeverría Izquierdo S.A. y miembro de la Cámara Chilena de la Construcción. Los temas centrales fueron la cartera de proyectos adjudicados con bajo avance, la continuidad de la planificación

de infraestructura entre gobiernos, el financiamiento público y la asignación de riesgos en las concesiones, la competencia en las licitaciones de obra pública, la innovación en la construcción y la resiliencia de la infraestructura.

INTERVENCIÓN HERNÁN DE SOLMINIHAC

Miembro del Comité Ejecutivo de CLAPES UC, profesor titular de Ingeniería UC y exministro de Minería y Obras Públicas



El ministro nos dejó varios temas para conversar.

Tenemos un diagnóstico del desarrollo de las obras públicas, desafíos y compromisos, y queremos conversar sobre ellos con nuestros panelistas. Como ya fueron anunciados, nos acompaña Gloria Hutt, presidenta de COPSA y exministra de Transportes y Telecomunicaciones; Carlos Cruz, director ejecutivo del CPI, exministro y exbiministro; y Fernando Echeverría, destacado miembro de la Cámara Chilena de la Construcción, quien aporta la mirada del sector privado a esta discusión.

Lo que quisiéramos para iniciar es un análisis de lo que ustedes vieron de la presentación del ministro.

INTERVENCIÓN DE GLORIA HUTT

Presidenta de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública (COPSA), exministra de Transportes y Telecomunicaciones



Uno ve la presentación y se llena de entusiasmo, porque muestra una gran cantidad de desafíos y, al mismo tiempo, todas las brechas que todavía tenemos que resolver en materia de infraestructura en Chile. Es una agenda bastante ambiciosa.

Un comentario que me gustaría hacer es que esta agenda a 2030 se ve demasiado cercana para cumplirla plenamente. Recojo lo que decía Felipe Larraín: la inversión en infraestructura requiere una visión compartida de largo plazo.

Creo que es importante ver en qué medida la presentación del ministro y el conjunto de proyectos pueden constituir una plataforma para ese largo plazo. El Ministerio

de Obras Públicas tiene un plan nacional de infraestructura al año 2055, si no me equivoco, que es transversal y cubre todas las áreas.

Ese plan sí que es ambicioso, porque equivale aproximadamente a un PIB. Probablemente habrá que priorizar, pero recoge una visión y entrega un mapa de lo que Chile todavía necesita resolver en infraestructura.

La presentación del ministro también deja en evidencia la importancia de la asociación público-privada como mecanismo para resolver las necesidades de infraestructura. Y eso exige volver a mirar algunas cosas. Primero, acelerar las inversiones. Él mismo habló de destrabar proyectos y de agilización regulatoria.

En este momento existen más de 10.000 millones de dólares en 25 proyectos adjudicados entre 2020 y 2025, con decreto de adjudicación, que muestran muy poco avance. Ese es un desafío que agregaría a la lista.

Hay una cartera ambiciosa de proyectos nuevos que no se puede descuidar y en la que hay que avanzar en paralelo, pero también existe una cartera pendiente muy grande: estamos hablando de más de 10.000 millones de dólares.

Lo segundo es ampliar, sobre todo con una mirada de largo plazo, los ámbitos en los que las concesiones y la asociación público-privada pueden hacer un aporte.

Eso ya se ha visto en la evolución del sistema. Al principio eran carreteras; después se incorporaron hospitales y aeropuertos, y hoy tenemos infraestructura penitenciaria y logística. El sistema ha mostrado suficiente solidez para extenderse hacia nuevas áreas.

Dentro de este periodo presidencial se ha definido la infraestructura penitenciaria como una de las prioridades, y creemos que existen otros ámbitos que entiendo serán parte de la siguiente pregunta. La tercera tarea es preparar la cartera para los próximos 30 años.

Hemos vivido 30 años de infraestructura de alto estándar desarrollada mediante el mecanismo de concesiones. Me parece importante tomar la propuesta del ministro y, desde ahí, desarrollar el camino de esa visión compartida de la que hablaba Felipe

Larraín, para que tengamos una ruta que pase de un gobierno a otro, sin interrupciones, y que recoja las expectativas de cómo será el mundo dentro de 30 años. Ahí hay un desafío muy importante.

INTERVENCIÓN DE CARLOS CRUZ

Director ejecutivo del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI), exministro



El ministro ha sido muy explícito respecto de la cartera de proyectos en la que está trabajando y de los énfasis en los que está concentrado el ministerio. Me parece que el desafío que tiene por delante es muy grande.

Hay muchas actividades en las que está involucrado y una gran cantidad de recursos por movilizar, con un efecto que puede ser muy relevante. Sin embargo, creo que, en un ambiente en el que casi todos nos conocemos hace bastante tiempo, es bueno focalizar algunas cuestiones que son importantes. A nosotros nos invitaron a hablar sobre infraestructura y crecimiento: ¿de qué manera la infraestructura de transporte contribuye al crecimiento?

Para ello sería necesario ordenar la discusión para identificar cuáles son los aportes de la infraestructura al crecimiento. El primer gran desafío es cómo orientar la infraestructura, desde Obras Públicas y Transportes, para aumentar la productividad de nuestras ciudades. Hoy nuestras ciudades están pasando por situaciones críticas.

Hay ciudades muy exitosas, con gran capacidad de movilidad, eficientes y con buen acceso a distintos servicios; pero también hay muchas ciudades que hoy están colapsadas. Por lo tanto, un gran desafío es ver de qué manera podemos aumentar de forma importante la productividad de nuestras ciudades. Eso pasa por definir proyectos de Metro, no solo en Santiago. Hay iniciativas en Concepción, Valparaíso y Antofagasta que debieran mirarse como parte de un conjunto destinado a mejorar la productividad urbana.

Un segundo desafío es mejorar la movilidad del transporte público y, en ese sentido, los corredores de transporte público son muy importantes. Ha habido experiencias de corredores en Santiago financiados por el sistema de concesiones. Hay proyectos de corredores de transporte público en la zona del Biobío que hoy están siendo cuestionados por su financiamiento mediante el sistema de concesiones. Debiera haber corredores en Valparaíso, Antofagasta, Coquimbo, La Serena, etcétera. Son muy ordenadores del transporte público, pero también del transporte privado.

Y, en esa misma perspectiva, están las autopistas urbanas. Hoy tenemos una red de autopistas urbanas en Santiago, pero también ciudades tremendamente congestionadas. Es altamente probable que, si somos exitosos en el crecimiento del país, la cantidad de autos siga aumentando y, por lo tanto, mantengamos niveles altos de congestión. Hay que dar una salida a esa situación mediante inversión en infraestructura que permita los desplazamientos y la movilidad de los autos particulares; en ese sentido, las redes de autopistas urbanas pasan a ser muy importantes. El trabajo del ministerio con las autoridades locales y regionales para mejorar el transporte privado en las distintas ciudades es un desafío relevante. El costo de tarificar vías para resolver estos problemas en regiones debiera ser asumido, al menos, de forma compartida entre los gobiernos regionales y la autoridad de transporte, porque muchas veces existe interés en que se hagan las

obras, pero no en asumir el costo de la tarifa. Hay que ver cómo integrar esos elementos.

También debemos pensar en sistemas de ciclovías, que hoy constituyen un aporte significativo, especialmente cuando hablamos de una movilidad más accesible para las personas y de uso frecuente. Enfocar los recursos con una mirada de largo plazo para mejorar la productividad de nuestras ciudades es, a nuestro juicio, fundamental.

El segundo ámbito tiene que ver con el crecimiento del país: cómo la infraestructura contribuye a mejorar las condiciones productivas de las actividades que hoy son sus principales factores dinamizadores, como la minería, la agroindustria y la actividad agroalimentaria, el turismo y nuevas industrias, como los data centers, que requieren grandes capacidades de energía eléctrica. Nuestra infraestructura requiere una orientación que permita priorizar cuáles son los principales desafíos dentro de esos 300.000 millones de dólares de inversión propuestos por la ministra del gobierno anterior.

Pensar en cómo aportamos desde la infraestructura al crecimiento pasa a ser muy relevante. Nos parece importante lo que está haciendo el Ministerio de Obras Públicas, con una cartera de proyectos muy activa, pero también creemos que debe existir una orientación más respecto de la forma en que la infraestructura contribuye al crecimiento económico, que es uno de los grandes desafíos de este gobierno y también hacia el futuro.

INTERVENCIÓN FERNANDO ECHEVERRÍA

Presidente de Echeverría Izquierdo S.A. y miembro de la Cámara Chilena de la Construcción



El ministro nos acaba de presentar una cartera de proyectos sólida. Reconocemos que existen restricciones presupuestarias heredadas de administraciones anteriores que limitan el tamaño de las inversiones que pueden realizarse.

Según cifras de la CChC, en 2026 la inversión en infraestructura pública va a disminuir un 10% respecto del año anterior, y eso es preocupante. La inversión en infraestructura pública este año alcanza los 8.000 millones de dólares e incluye no solo al MOP, sino también al MINVU, Salud, Educación, Metro, Merval, puertos y EFE.

Seguimos teniendo brechas importantes en infraestructura. La Cámara Chilena de la Construcción elabora cada cuatro años el Informe de Infraestructura para el

Desarrollo Sostenible (IDS), que recorre las necesidades del país y estima que, durante los próximos 10 años, debieran invertirse alrededor de 188.000 millones de dólares en infraestructura.

Si lo llevamos a cifras anuales, son cerca de 19.000 millones de dólares, y este año estamos invirtiendo un 42% de la inversión necesaria. También es cierto que Chile tiene, por lejos, una de las mejores infraestructuras públicas de América Latina. Pero en el ranking de infraestructura del instituto suizo IMD, Chile ocupó en 2025 el lugar 42 entre 69 países. Por lo tanto, todavía nos falta mucho para que la infraestructura sea realmente una palanca del desarrollo, como señalaban Felipe Larraín y el ministro.

Siempre recurrimos al sistema de concesiones como tabla de salvación para la poca inversión en infraestructura, pero este representa solo una parte de la inversión en infraestructura: el año pasado fue alrededor del 11%. Por lo tanto, necesitamos aumentar mucho más la inversión, no solo a través de concesiones, sino también la inversión directa.

HERNÁN DE SOLMINIHAC

Dado que cada uno de ustedes mencionó algunos temas, les podemos dar una réplica, por si se les ocurrió o quedó algo pendiente, o si quieren reaccionar a alguna de las cosas que dijeron los otros panelistas.

GLORIA HUTT

Quisiera agregar algo a lo que comentaron Carlos y Fernando. Si bien es importante priorizar el impacto de la infraestructura sobre el crecimiento, cada vez vemos de manera más evidente que el bienestar también depende de ella. No se trata solo de que el país sea más productivo, sino de que las personas sientan que viven mejor.

Creo que ese componente se va a acentuar con el tiempo. Hay proyecciones que indican que hacia 2050 habrá alrededor de 2.000 millones de personas más en el planeta y que la mayoría vivirá en ciudades.

La vida en las ciudades empieza a ser un tema central: el bienestar urbano, la calidad de los espacios, la fluidez del tránsito y el transporte público masivo para liberar espacio para las personas. El suelo urbano se va a transformar en un recurso cada vez más escaso y caro.

Posiblemente las viviendas serán más pequeñas y el espacio público tendrá un rol cada vez mayor. Creo que debemos ampliar la mirada desde el eje del crecimiento, que es lo más urgente hoy. Como señalaba Fernando, los índices internacionales de infraestructura muestran que todavía estamos lejos de resolver plenamente la conectividad básica, pero tampoco podemos descuidar que la sensibilidad de las personas está cada vez más puesta en la calidad, el servicio, el ahorro de tiempo y la accesibilidad a servicios de distinto tipo.

Ese es un elemento que no deberíamos descuidar y que, a mi juicio, se irá acentuando. Por eso, cuando Carlos habla de corredores de transporte público, se trata de ejes clave: permiten concentrar los viajes en modos masivos y liberar espacio para las personas.

Esos son beneficios de bienestar derivados de una inversión en infraestructura que priorice, por ejemplo, el transporte público. Es lo que está hoy en discusión con proyectos de infraestructura vial urbana, desniveles y conexiones de alto estándar que incluyen también corredores de transporte público de alto estándar.

Creo que esa es la dirección hacia la que deben avanzar las ciudades y la infraestructura que las personas van a necesitar.

CARLOS CRUZ

Quiero hacer una pequeña reflexión respecto del financiamiento de todos estos proyectos de inversión. El principal agente inversor es el Estado, con recursos públicos. El Estado invierte del orden de 7.000 millones de dólares al año y la inversión del Ministerio de Obras Públicas representa aproximadamente el 40% de ese monto.

El resto lo invierten otras reparticiones del Estado y, en buena parte, empresas públicas vinculadas a la inversión, como las empresas portuarias y ferroviarias y Metro, fundamentalmente.

Por lo tanto, el primer esfuerzo para asegurar inversión en infraestructura con una mirada de largo plazo es asegurar un presupuesto de inversión pública. Por eso hemos planteado la idea de una "regla de inversión en infraestructura pública", de manera que exista un compromiso del Estado por mantener la tendencia: no necesariamente aumentarla, sino sostener una inversión del orden del 2,1% al 2,3% del PIB con una mirada de largo plazo y dar seguridad respecto de hacia dónde apunta la inversión en infraestructura.

La segunda cuestión tiene que ver con las concesiones. Creo que no hay posibilidad de pasar de una inversión de alrededor de 900 millones de dólares anuales -que es lo que estamos invirtiendo actualmente-, por mucho que aumentemos el esfuerzo por más licitaciones, si el Estado no está dispuesto a asumir más riesgos.

Hoy el gran problema es que existe un techo del riesgo asumido por el Estado y eso debe flexibilizarse. Si no hay posibilidades de ampliar el riesgo público para asumir los desafíos que implica una verdadera asociación con el sector privado, será muy difícil aumentar sustantivamente la inversión privada en infraestructura pública. Eso significa estar más disponibles para asumir riesgos de tráfico, riesgo cambiario y riesgo de catástrofe, entre otros, y flexibilizar algunas de las restricciones que hoy impone el Ministerio de Hacienda para ampliar la cartera de proyectos concesionables.

También hay que considerar de manera distinta el riesgo asociado a la deuda productiva, es decir, la deuda que aporta el sector privado que invierte en concesiones, a diferencia de la deuda que se adquiere para financiar gasto corriente. La deuda productiva tiene un impacto distinto y debe ser tratada de forma distinta. En eso creo que **CLAPES UC**, a la cabeza de Felipe Larraín, podría aportar a una reflexión sobre cómo generar condiciones para que el Ministerio de Hacienda amplíe las posibilidades de financiamiento y permita, por esa vía, un mayor despliegue de financiamiento privado para infraestructura pública.

FERNANDO ECHEVERRÍA

Ahondando en lo que planteé sobre el ranking IMD de infraestructura, mencioné una necesidad de inversión de 188.000 millones de dólares para los próximos 10 años. Esa cifra, por supuesto, no incluye energía ni conectividad digital, porque son ámbitos desarrollados principalmente por privados. Quiero agregar que, respecto del año anterior, caímos dos puestos en el ranking de infraestructura. Aunque seguimos siendo el número uno en América Latina, algo que cualquiera que haya recorrido los países de la región puede apreciar, esa caída es preocupante.

De esos 188.000 millones de dólares, el mayor componente —59.000 millones— corresponde a ciudades: vialidad urbana, transporte público y espacio público. El segundo componente importante es la movilidad interurbana: vialidad, aeropuertos, puertos, ferrocarriles y logística. Ahí se ve con claridad dónde están nuestras mayores brechas.

PREGUNTAS Y RESPUESTAS



HERNÁN DE SOLMINIHAC

Para Gloria Hutt: ¿cómo recuperar el dinamismo de la inversión privada en infraestructura? ¿Basta con perfeccionar el sistema de concesiones o necesitamos un cambio más profundo?

GLORIA HUTT

Creo que el sistema de concesiones ha demostrado ser bastante robusto y esa es una de las razones por las que el país logra atraer volúmenes importantes de inversión privada. La historiadora Sol Serrano dijo hace algunos meses que la estabilidad institucional de Chile es un activo tan valioso como el cobre, y estoy muy de acuerdo con esa idea.

Por eso me parece que la evolución del sistema no debería consistir en un cambio radical, sino en un perfeccionamiento con mirada de futuro.

En COPSA hemos identificado cinco ámbitos que nos parece importante perfeccionar y desarrollar junto con el sector público, para que el sistema siga siendo un gran soporte y un gran atractivo para la inversión.

El primero, en el muy corto plazo, es destrabar los proyectos y revisar por qué el tiempo entre la adjudicación y el inicio de obras está llegando a casi cinco años, entre cuatro y cinco años. Eso significa que se adjudican proyectos, pero la actividad económica asociada tarda mucho tiempo en comenzar, y creemos que eso requiere una revisión.

También pensamos que, dado el dinamismo actual y las tecnologías disponibles, no es razonable suponer que los contratos se mantendrán exactamente iguales durante 20 o 30 años.

Los contratos deben tener mecanismos de ajuste. La posibilidad de recolectar datos automáticamente puede permitir puntos de reinversión o ajustes más automáticos y con una dinámica más rápida que la que vemos actualmente.

También hay que actualizar la forma de diseñar los sistemas. Los esquemas de financiamiento pueden incorporar cambios importantes y modernizarse. Y, como acaba de señalar Carlos, es necesario volver a revisar el equilibrio de riesgos.

Esta es una forma de asociación entre privados y el sector público. Con el tiempo, la distribución de riesgos se ha ido desbalanceando y varios riesgos que correspondían al Estado se han transferido al sector privado. Eso también genera demoras; de hecho, está detrás de parte de ellas. Recuperar un equilibrio adecuado de riesgos es importante.

También tenemos que mirar un escenario de competencia que va más allá de Chile.

Colombia y Perú acaban de cambiar de gobierno y ambos están muy abiertos a la inversión privada. Es posible que reduzcan barreras para atraer inversiones y, en ese escenario, Chile debe estar muy atento para que los capitales que miran a América

Latina sigan llegando al país. Tenemos la ventaja de la estabilidad institucional, pero todavía hay mucho que perfeccionar si queremos sostener esta mirada de largo plazo y cerrar las brechas que hemos visto.

HERNÁN DE SOLMINIHAC

Carlos, esta pregunta es para ti, porque es un tema que has liderado fuerte en el CPI y dice relación con la mirada de largo plazo. Tiene que ver con cuáles son los desafíos para que la planificación se pueda mantener entre gobiernos y se pueda sostener una visión estratégica de la infraestructura en Chile; si hay alguna institucionalidad que pueda ayudar a eso, más allá de la mirada de un gobierno determinado.

CARLOS CRUZ

Nosotros, como CPI, hemos planteado la idea de crear alguna instancia que dé seguridad de que las políticas públicas de un gobierno en materia de infraestructura se mantengan en los gobiernos siguientes y no dependan simplemente de la rueda de la fortuna. Hoy un gobierno termina con proyectos en curso y el siguiente se ve, de alguna manera, obligado a continuarlos.

Creemos que es necesario abrir una discusión más amplia respecto de un plan nacional de infraestructura que pueda ejecutarse durante los próximos 10 o 15 años. A mí me gustan los horizontes de 15 años hacia arriba, porque las obras de infraestructura, desde que se conceptualizan hasta que empiezan a materializarse o prestar servicio, demoran entre 8 y 12 años. Por lo tanto, es bueno trabajar con un horizonte más largo que permita pensar en proyectos estructurales.

Ese plan nacional de infraestructura no debiera contemplar toda la infraestructura. A veces se caricaturiza la propuesta diciendo que se pretende traspasar toda la infraestructura del Ministerio de Obras Públicas a otra entidad. No es eso. Estamos pensando en que los proyectos estratégicos del país —15, 20, 30 o 50 proyectos— puedan ser gestionados desde una unidad asesora de la Presidencia de la República,

para evitar problemas de competencias interinstitucionales, duplicidades o falta de complementariedad entre instituciones.

El puerto de San Antonio es un buen ejemplo. Tenemos una empresa portuaria cuya misión es sacar adelante el puerto; el Ministerio de Obras Públicas tiene dos concesiones que convergen en él, pero no necesariamente se coordinan con el proyecto portuario; está también la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, con procesos independientes de decisión; y, además, la ciudad requiere una gran inversión en infraestructura urbana para sostener esta obra. Hoy esos componentes no necesariamente conversan entre sí.

Creemos que, para este tipo de proyectos, debiera existir una Unidad Asesora de la Presidencia de la República que permita gestionar el plan de infraestructura estratégica, coordinando a las distintas agencias ejecutoras en un trabajo conjunto y complementario. Eso permitiría utilizar los recursos de manera mucho más eficiente y sacar adelante los proyectos.

Entonces, primero, un plan; segundo, la identificación de obras estratégicas; y tercero, una unidad ejecutora que, con el mandato del Presidente de la República, se encargue de sacar estos proyectos adelante de manera conjunta y lo más rápido posible.

HERNÁN DE SOLMINIHAC

Fernando, en los últimos años se ha visto que las licitaciones del MOP reciben pocos oferentes en general, salvo lo que acaban de mostrar, que en la última concesión hubo cuatro; pero en obras públicas en general hay, aparentemente, poco interés de las empresas en presentar propuestas. ¿A qué se debe este fenómeno y qué podríamos hacer para mejorarlo, de modo que haya más incentivos y que más empresas se presenten?

FERNANDO ECHEVERRÍA

Las empresas locales prefieren trabajar con el sector privado, por todas las rigideces de la contratación de obra pública. Y hay una razón evidente: además de las restricciones del sector público, hoy la inversión en infraestructura productiva privada es más del doble que la inversión en infraestructura pública.

Las empresas privadas compiten entre sí para atraer a los mejores contratistas, realizan procesos adecuados de selección y exigen estándares de seguridad y capacidad económica. En cambio, la inversión pública opera con un sistema demasiado rígido y regulado que no siempre incorpora adecuadamente esas dimensiones.

La Cámara Chilena de la Construcción detectó que, entre 2010 y 2015, se presentaron demandas judiciales contra el Ministerio de Obras Públicas por 400 millones de dólares.

Entre 2010 y 2018, el 54% de los contratos registró aumentos importantes de monto; un 33% superó un aumento del 20%. Además, casi el 50% de los contratos registró aumentos de plazo y, de ellos, más de un tercio superó en más de 20% el plazo original.

El Estado tiende a traspasar gran parte de los riesgos a los contratistas mediante contratos poco equitativos que, entre otras falencias, no contemplan mecanismos adecuados de resolución de controversias. Cualquier controversia debe resolverse primero por la vía administrativa y, si no hay acuerdo, por la vía judicial. En promedio, resolver estos problemas judicialmente toma 4,3 años.

Los contratistas demandaron 330 millones de dólares; fueron exitosos en el 35% de los casos y recuperaron apenas el 20% de lo reclamado. Por eso no resulta muy atractivo trabajar en ese sistema. Como señalaba, la inversión productiva privada en construcción es hoy más del doble que la pública y, aun así, vemos que no se hacen grandes esfuerzos para atraer contratistas a la obra pública.

Otro punto importante es que, dentro de la rigidez del Estado, también existe una competencia desleal de algunas empresas extranjeras. Estas acreditan su experiencia mediante certificados emitidos por entidades extranjeras que el Estado no tiene cómo verificar. No constituyen patrimonio en Chile y, ante problemas, pueden abandonar las obras y retirarse del país, dejando al Estado como única opción litigar fuera de Chile, lo que es muy difícil.

Hay ejemplos conocidos. Aquí al frente de la universidad está el GAM: fue adjudicado a una empresa española que dejó botada la obra. El proyecto fue relicitado a un altísimo costo, y el actual gobierno, ante las restricciones presupuestarias, tuvo que suspender su ejecución. Indudablemente hubiera sido más eficiente habérselo adjudicado en la primera licitación a una empresa con reconocida trayectoria en el país y con un patrimonio adecuado para realizar la obra.

No estamos hablando solamente del MOP; también del Ministerio de Salud y del Ministerio de Vivienda. El Hospital de Calama, por ejemplo, quedó abandonado por una empresa española que formaba parte de un consorcio. Finalmente hubo que relicitarlo y la nueva licitación por la parte que faltaba costó más que la obra total original, pese a que la obra tenía cerca de un 70% de avance.

En Metro, por su parte, hubo empresas chinas que se adjudicaron contratos con ofertas a precios muy bajos que luego no fueron capaces de cumplir, abandonando finalmente las obras. Metro ha tenido que poner término y relicitar varios de esos contratos por estos incumplimientos.

Sin embargo, hay una luz de esperanza. Después de muchos años de conversación, el Ministerio de Obras Públicas está estudiando una modificación al reglamento de contratación que incluye entre otras cosas un mecanismo de resolución de controversias más justo. Creo que esto puede tener un efecto económico importante: atrayendo más licitantes, reduciendo costos, incorporando empresas más eficientes que sean capaces de resolver los problemas con mayor rapidez.

El nuevo mecanismo de resolución de controversias contempla tres ejes: un libro de alertas tempranas, comisiones consultivas regionales y un panel técnico de resolución de controversias.

Pero el MOP no es el único organismo que licita obras públicas. Por eso, desde la Cámara Chilena de la Construcción se está promoviendo un proyecto de ley de contratación pública que establece bases comunes para municipalidades, gobiernos regionales, Ministerio de Salud y otros organismos, de modo que los sistemas de contratación distribuyan adecuadamente los riesgos entre el sector público y los privados.

HERNÁN DE SOLMINIHAC

Hay una pregunta del público, contingente, sobre la Región del Biobío, para Gloria Hutt. Dice: "Chile tiene vasta experiencia en concesiones viales, pero tuvimos el proceso fallido de la Región del Biobío. ¿Qué lección nos deja esta paralización y cuál sería la mirada de ustedes para que esto siga mejorando en el futuro?"

GLORIA HUTT

Esto, como diría un periodista, todavía es una noticia en desarrollo. No hay una decisión cerrada y me parece prudente esperar a que se produzcan las conversaciones. El ministro acogió nuestro pedido de que las partes conversen, porque el propio mecanismo de concesiones, sus bases y la institucionalidad que lo rodea entregan herramientas para una conversación directa y, eventualmente, para llegar a una solución que concilie las expectativas de la región, la estrechez fiscal y el interés del concesionario por seguir adelante mediante el mecanismo de concesiones. Sí creo que es importante tener en cuenta que las dos alternativas que se han planteado no son comparables: la obra pública implica desembolsar los recursos ahora, si se quiere mantener el mismo plazo; en cambio, en la concesión los pagos comienzan en 2031 y se extienden durante 20 años.

Además, la concesión está resguardada por un contrato, lo que genera una diferencia importante respecto de decisiones administrativas que pueden cambiar en el tiempo. Tiene también los seguros y demás elementos propios del sistema. Esperamos que se pueda resolver manteniendo el espíritu original: mejorar la infraestructura vial urbana y los corredores de buses mediante el mecanismo de concesiones. Pero es una conversación que todavía está en curso.

HERNÁN DE SOLMINIHAC

Para Carlos Cruz, otra pregunta del público: existe hoy un mecanismo legal poco usado, la Ley de Financiamiento Urbano Compartido. Aparentemente, la persona menciona que es una ley antigua que habría que actualizar un poco para que la utilicen mejor los gobiernos regionales.

Con esto se podrían hacer proyectos menos complejos, a escala humana y de rápida ejecución. ¿Cuál es la opinión sobre este instrumento, que se está usando poco según la descripción que nos hace la persona que pregunta?

CARLOS CRUZ

Efectivamente, ha sido una ley (FUC) bastante fallida. Es una ley del año 2003 y no sé cuántos proyectos se han ejecutado efectivamente a través de este mecanismo legal, pero deben estar entre cuatro y seis, no mucho más que eso. Por lo tanto, es una ley que no ha cumplido con su propósito.

Junto con la Cámara Chilena de la Construcción hemos trabajado una modificación de fondo a la ley y se la presentamos a la administración anterior para que fuera tramitada en el Parlamento. La propuesta fue acogida por las unidades técnicas del gobierno anterior, pero quedó pendiente.

A la actual administración le hemos hecho ver la importancia de esta ley, aunque las urgencias del Ministerio de Vivienda han sido otras. Para impulsar el proyecto, hemos organizado para septiembre, en Concepción, un seminario con la Asociación

de Municipalidades, cuyos municipios son los principales beneficiarios de esta ley. Esperamos contar con el ministro de Vivienda, Iván Poduje, para intercambiar puntos de vista e incorporar elementos relevantes a la modificación legal, de manera que este instrumento pueda transformarse efectivamente en un mecanismo de ejecución de proyectos de menor envergadura. La idea es contar con resguardos adecuados, pero con un esquema más liviano que el de la Ley de Concesiones del MOP, junto con mecanismos de fiscalización que eviten relaciones indebidas entre concesionario y concedente y con los resguardos del Ministerio de Hacienda, para que los municipios no se endeuden más allá de lo debido. Creemos que puede ser un buen instrumento para gatillar inversión urbana mediante financiamiento privado.

Estamos esperanzados en poder dinamizar este instrumento y en que el Ministerio de Vivienda pueda ingresar el proyecto de ley de aquí a fin de año, de manera que se tramite durante el próximo año.

HERNÁN DE SOLMINIHAC

Fernando, una mirada más de innovación, de industrialización, de inteligencia artificial: ¿cómo ve la mejora en los procesos constructivos para mejorar la productividad? Yo creo que no solo tenemos que hacer más obras, sino que tenemos que hacer obras más eficientes.

FERNANDO ECHEVERRÍA

El informe de McKinsey "Reinventing Construction", de 2017, indica que la construcción es uno de los pocos sectores a nivel global cuya productividad no ha progresado en los últimos 40 o 50 años. Ha habido grandes aumentos de productividad en la agricultura, en la industria y muchos otros sectores, mientras que en construcción prácticamente vamos para atrás.

Llevo más de 40 años trabajando en construcción y siempre he tenido una visión optimista. Siempre pienso que va a llegar el momento, y hoy creo que hay elementos que permiten ser más optimistas.

Si tuviera que apostar por lo que nos va a impulsar, lo más evidente es la inteligencia artificial. Creo que puede producir una revolución de productividad: menos errores de planificación, mejores estimaciones de costos y plazos, gestión predictiva de riesgos, automatización de tareas administrativas y técnicas, y captura y reutilización del conocimiento corporativo.

Creo que la IA va a ser para nosotros algo parecido a lo que fueron los ERP para los sistemas de administración hace 25 años. Por eso tenemos grandes expectativas.

El segundo punto es la industrialización. Es un tema del que siempre hemos hablado, pero creo que hoy, con las herramientas digitales, se vuelve mucho más posible.

Durante toda la vida se ha construido principalmente en terreno, con una lógica artesanal que resuelve cada problema uno a uno. Creo que una parte creciente de la construcción se fabricará en plantas industriales y luego se ensamblará en obra mediante prefabricación, modularización e impresión 3D. Esto permitirá reducir plazos de construcción, depender menos de mano de obra especializada, mejorar la calidad y repetibilidad, disminuir accidentes y generar menos residuos.

Tercero, el BIM. Para quienes no lo conocen, es un sistema de diseño y ejecución en 3D. Es una tecnología que existe hace tiempo, pero cada día se conocen mejor sus capacidades. El siguiente paso será conectar estos modelos 3D con drones, sensores del internet de las cosas, inteligencia artificial y escáner láser. Ya existen experiencias; nosotros mismos estamos desarrollando varias y los resultados son muy atractivos.

También viene la automatización y la robótica, que creemos tendrán una influencia muy grande, especialmente en faenas riesgosas y mediante equipos autónomos. No me imagino cómo vamos a seguir operando la mina El Teniente, por ejemplo, si no incorporamos cada vez más robots, porque el riesgo de que las personas ingresen a ciertas zonas de ella ya resulta inaceptable.

Y, por último, la digitalización basada en datos. Hoy la posibilidad de acceder y utilizar bases de datos está cada vez más al alcance de la mano. Somos optimistas: creemos que finalmente vamos a pasar de artesanos a industriales.

HERNÁN DE SOLMINIHAC

Una última pregunta, para Carlos Cruz, tiene que ver con resiliencia, con los temporales que acabamos de tener. La persona dice: "Estamos invirtiendo a modo de emergencia para poder resolver los problemas. ¿Es bueno pensar a 30 años si no podemos resolver los problemas hoy? ¿O qué hacemos para que nuestra infraestructura sea más resiliente?"

CARLOS CRUZ

Yo no diría que nuestra infraestructura sea poco resiliente. A pesar de los embates de la naturaleza, ha respondido bastante bien. Conversábamos hace poco sobre lo que ocurrió en la Ruta 5 en el norte: probablemente hubo aspectos de diseño que no consideraron la magnitud de los eventos naturales recientes, pero también hay que reconocer que las principales obras de infraestructura se recuperaron bastante rápido. En las zonas con mayor afectación, la recuperación también fue rápida. Eso es parte de la resiliencia: no solo resistir, sino tener la capacidad de volver a ponerse en funcionamiento.

Este es un tema que debe estar presente desde el diseño y la concepción original de los proyectos. La localización de las obras tiene que considerar los problemas que estamos viviendo como consecuencia del cambio climático; la forma de diseñarlas debe incorporar necesariamente la resiliencia como un elemento central, y su operación debe ser consecuente con ello.

El problema es que, en los proyectos públicos, incorporar estos elementos supone mayores costos y, bajo los criterios de evaluación social, algunos proyectos podrían

eventualmente dejar de calificar si esos costos adicionales no son reconocidos adecuadamente.

Tenemos que seguir trabajando para que el Ministerio de Desarrollo Social incorpore estos elementos en sus criterios de decisión y evaluación, de modo que podamos llevar la resiliencia a la práctica. La mayor cantidad de recursos públicos que se necesita para incorporar estas condiciones debe ser reconocida en la evaluación de los proyectos. El sector privado lo ha venido haciendo progresivamente; estamos bien encaminados, pero todavía queda trabajo por hacer.

GLORIA HUTT

Un comentario solamente sobre las cuatro ofertas recibidas para la Ruta 57 y las tres que también se recibieron en el sur.

El problema es que sean siempre los mismos actores. Lo que quisiéramos es que haya más competencia con más competidores, y no solo más competencia entre quienes ya participan. Es positivo que haya cuatro ofertas, pero solo uno de los participantes era relativamente nuevo en el sistema, y eso es un punto de preocupación.

Una de las cosas que también nos preocupa, y a cuyo desarrollo quisiéramos contribuir, es ampliar los ámbitos de concesión. Algunos ya fueron mencionados por el ministro, como la infraestructura penitenciaria o los pasos fronterizos en el corto plazo. Pero hay un área que en Chile es especialmente urgente: mejorar la calidad de la educación. En Brasil, por ejemplo, existen experiencias de infraestructura educacional concesionada. Está demostrado que una buena infraestructura también mejora el proceso educativo. El sistema podría operar de manera similar a lo que ocurre en hospitales o infraestructura penitenciaria: el privado construye y mantiene, mientras la autoridad sectorial opera el servicio. Eso podría generar un cambio muy importante. Hemos tenido experiencias muy negativas de niños que pasan meses sin clases por déficit de infraestructura educacional.

Ahí podemos combinar la necesidad de que el país invierta con la necesidad de mejorar la educación, que es clave también para lo que señalaba Fernando: contar con personas mejor preparadas para utilizar nuevas tecnologías. Eso comienza desde el colegio.

Por lo tanto, hay una nueva área que vale la pena explorar, además de otras que pueden surgir a partir de iniciativas privadas de concesión. Como eje de desarrollo, me parece que merece especial atención.

CARLOS CRUZ

Estaba pensando en algunas ideas fuerza, aprovechando además que tenemos un biministro. Primero, avanzaría rápidamente en la integración de los dos ministerios. A mi juicio, hoy es posible. Yo viví la experiencia de ser biministro sin avanzar en esa dirección y es agotadora; por lo tanto, la primera idea sería avanzar en la integración de ambos ministerios.

La segunda es avanzar en un plan de inversión de largo plazo que no sea simplemente un recuento de proyectos, sino una cartera con intención, orientada al crecimiento y al bienestar de la población. Y la tercera es avanzar en los temas de financiamiento que ya mencioné.

Creo que es importante trabajar con el Ministerio de Hacienda en una regla fiscal de inversión pública y también en flexibilizar las condiciones que hoy establece para generar recursos que permitan incentivar al sector privado a invertir en infraestructura pública con recursos privados. Creo que debiéramos seguir trabajando en esas tres ideas; sería una buena señal de que estamos avanzando en la dirección apropiada.

FERNANDO ECHEVERRÍA

Quería volver al tema de la resiliencia. Creo que nuestra infraestructura tiene un grado de resiliencia muy bueno. Yo me formé en esta universidad, en ingeniería

estructural, aunque después no me dediqué profesionalmente a ello. Una de las cosas que nos enseñaban es que no podemos diseñar toda la infraestructura para resistir el evento extremo del milenio, porque tendría un costo prohibitivo. El diseño debe considerar distintos niveles de amenaza: ante los eventos extremos, proteger las vidas humanas; y ante eventos más frecuentes, preservar la habitabilidad y la continuidad del servicio.

En el caso de los temporales recientes, por ejemplo, la Ruta 5 estuvo cortada tres o cuatro días. No podríamos haber diseñado puentes gigantescos para resistir crecidas de agua que se dan una vez cada 100 años; en determinados casos resulta mucho más razonable reparar rápidamente la infraestructura y contar con los seguros correspondientes.

En el terremoto de 2010 los daños en infraestructura fueron, en términos comparativos, bajos. Por supuesto hubo daños y, lamentablemente, personas fallecidas, pero al comparar con terremotos de menor magnitud en otros países, creo que podemos sentirnos orgullosos del grado de resiliencia de la infraestructura chilena.

HERNÁN DE SOLMINIHAC

Muchas gracias a nuestros panelistas por sus reflexiones y propuestas.

La conversación nos deja una idea central: Chile necesita aumentar la inversión en infraestructura y mejorar su capacidad para transformarla en obras oportunas, mayor productividad y bienestar para las personas.

Quisiera recoger las principales conclusiones de este encuentro.

Primero, necesitamos una visión de largo plazo, con prioridades claras y continuidad entre gobiernos. Los tiempos de preparación y ejecución de la infraestructura superan un período presidencial. Por eso, la agenda 2026–2030 debe ser parte de una estrategia que permita anticipar necesidades y sostener las decisiones de inversión.

Segundo, debemos fortalecer nuestra capacidad de ejecución. Los beneficios de una cartera de proyectos se concretan cuando las obras entran en servicio. Es fundamental destrabar inversiones pendientes, mejorar la coordinación institucional y preparar, al mismo tiempo, los proyectos del futuro.

Tercero, cerrar las brechas requiere complementar inversión pública y privada. Las restricciones fiscales exigen priorizar bien, dar continuidad al esfuerzo público y perfeccionar las concesiones y las asociaciones público-privadas, explorando también nuevos ámbitos de aplicación.

Cuarto, necesitamos mejores condiciones de contratación y mayor competencia. Una distribución adecuada de riesgos, contratos que puedan adaptarse y mecanismos oportunos de resolución de controversias pueden reducir incertidumbre, atraer más participantes y evitar paralizaciones.

Quinto, debemos planificar la infraestructura como un sistema integrado. Puertos, ferrocarriles, carreteras y ciudades necesitan desarrollarse de manera coordinada. Lo mismo ocurre con el transporte público, la vialidad y los espacios urbanos: su aporte depende de cómo funcionan en conjunto.

Sexto, la tecnología ofrece una oportunidad para elevar la productividad. La inteligencia artificial, BIM, la industrialización y el uso de datos pueden mejorar el diseño, la construcción y la gestión. Aprovecharlas requiere formar a las personas y modernizar nuestras prácticas de trabajo.

Finalmente, la resiliencia debe incorporarse desde la concepción de los proyectos. Debemos proteger las vidas humanas, procurar la continuidad de los servicios y fortalecer la capacidad de recuperación, reconociendo esos beneficios en la evaluación de las inversiones.

Detrás de todos estos desafíos hay un propósito común: mejorar la vida de las personas. Una infraestructura que funciona permite llegar antes al hogar, acceder a servicios, reducir costos y ampliar las oportunidades de las regiones.

La agenda que surge de este seminario es clara: planificar con continuidad, ejecutar con eficacia y colaborar para que la inversión se traduzca en desarrollo.

Chile cuenta con experiencia y capacidades para avanzar. Nuestro desafío es convertir esas capacidades en resultados.

El éxito se medirá en las obras que entren en servicio y en cuánto contribuyan a mejorar la productividad, la conectividad y la calidad de vida de las personas.

Centro UC
CLAPES UC
Centro Latinoamericano de
Políticas Económicas y Sociales


clapesuc


@clapesuc


@clapes_uc


Clapes UC


ClapesUC


www.clapesuc.c