



# EL GRAN DESAFÍO DE LA INFRAESTRUCTURA

*Daniel Hurtado Parot, Presidente  
Cámara Chilena de la Construcción*

**El Gobierno está impulsando a través de sus ministerios de Obras Públicas, Transporte y Telecomunicaciones, y Vivienda y Urbanismo, así como de algunas intendencias, una iniciativa que pretende definir un Plan de Infraestructura 2025, que considera una inversión de US\$ 15.000 millones.**

Como Cámara Chilena de la Construcción (CChC) valoramos dicha iniciativa debido a que una adecuada infraestructura de uso público trae aparejada innumerables beneficios para las personas y para el país en su conjunto. Pero para que esto ocurra es necesario que ésta se gestione desde una mirada integral y de largo plazo.

Si bien el Plan de Infraestructura 2025 es un esfuerzo que va en esta línea, ya que proyecta demandas y define requerimientos en un horizonte de más de 10 años, no hay que olvidar que el déficit detectado en proyec-

tos convencionales de infraestructura de uso público alcanza los US\$ 34.000 millones para el periodo 2012-2016 (sin considerar energía, que es inversión privada). Y si proyectamos esto a 25 años, el monto necesario supera por mucho los US\$ 100.000 millones. O sea, existe una amplísima brecha entre lo propuesto y las necesidades del país en materia de infraestructura.

Además, éste no es el primer plan de largo plazo que se ha elaborado en el país. Sin ir más lejos, durante la administración pasada, siendo Sergio Bitar el titular de la cartera de Obras Públicas, se elaboró el Plan Infraestructura 2020... Pero no llegó a convertirse en una real "carta de navegación" para el desarrollo de la infraestructura en el país, ya que para que esto suceda es necesaria una nueva institucionalidad, más moderna y eficiente, que sobrepase los gobiernos de turno y se haga cargo de los principales desafíos que enfrenta el país en materia de infraestructura.

Es por esto que hemos propuesto la creación de una agencia nacional de infraestructura, cuyos integrantes actúen con autonomía de los gobiernos. La misión de esta institución sería planificar, en un horizonte de al menos dos décadas, la infraestructura estratégica del país —considerando las vocaciones productivas, el desarrollo territorial y la calidad de vida de la población—, de forma tal de definir una cartera de proyec-

tos críticos a nivel nacional, sobre la cual se realice un permanente control de avances y cumplimiento, así como los procesos de actualización que correspondan. Así, la labor de los actuales ministerios sectoriales estaría centrada en velar por la correcta ejecución de las iniciativas de inversión, para lo cual debieran potenciar sus capacidades mediante la contratación de asesoría externa especializada.

Además, es necesario para que esta institucionalidad no quede sólo en buenas intenciones, invertir anualmente en infraestructura de uso público en torno al 6% del producto interno bruto, al igual que los países desarrollados. Actualmente en Chile sólo se invierte cerca del 3%, lo que equivale a US\$ 7.500 millones.

Para cumplir con todo lo anterior debemos potenciar la alianza público-privada, aprovechando la capacidad financiera y de gestión tanto del sector privado. Para esto se debe utilizar más profundamente el sistema de concesiones, así como también ampliarlo a otras áreas como hospitales, cárceles o edificios públicos, entre otros.

Ello requiere, sin embargo, reforzar en el corto plazo las capacidades técnicas de la Coordinación de Concesiones del MOP (pudiéndose incluso contratar asesorías externas) y adaptar el sistema, de modo de compatibilizar mejor los intereses del estado, los privados y los usuarios.