

6.990,30

SP IPSA 4.182,85

BOVESPA 110.458,00

DÓLAR US \$8

VER MÁS

DIARIO FINANCIERO

[Inicio](#) > [Empresas](#) > [Industria](#)

Industria

Más de la mitad de las concesiones a licitar en 2022 provienen de ideas de privados

El Consejo de Políticas de Infraestructura plantea que el Estado debe ser el principal diseñador de autopistas.

Por: Valentina Osorio | Publicado: Miércoles 6 de octubre de 2021 a las 04:00 hrs.

[Compartir](#)



FINANCIERO®

La responsabilidad de diseñar grandes obras se ha transferido a los privados. Esas son las reflexiones que hace el director ejecutivo del Consejo de Políticas de Infraestructura y exministro de Obras Públicas, Carlos Cruz, que comenta que la mayor parte de las concesiones que se van a licitar el próximo año provienen de iniciativas de particulares.

En efecto, seis de los 11 proyectos que la Dirección General de Concesiones va a lanzar a licitación en 2022 nacieron como iniciativas privadas, que luego fueron declaradas de interés público por la autoridad. Cruz recalca que valora el aporte de las empresas al sistema, pero que en el diseño de autopistas, el sector público ha perdido presencia.

“La visión estratégica tiene que estar radicada en el Estado, no puede estarlo en el sector privado”, señala Carlos Cruz.



Carlos Cruz Director Ejecutivo Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI)

Plantea que las autopistas que han surgido desde el Estado para este y los dos próximos años son principalmente segundas concesiones, es decir, vías que ya están construidas, como la Ruta



nuevas que se van a licitar entre 2021 y 2023 provienen del mundo privado.

“Todas las vías que se están planteando, salvo una, son todas de iniciativa privada. Entonces tú dices, cómo es posible que el sector privado tenga más imaginación que el sector público para llevar iniciativas de esas características cuando son obras del Estado y tienen que ver con el desarrollo del territorio”, apunta.

Pérdida de iniciativa

Según Cruz, falta preguntarse a largo plazo si “vamos a seguir insistiendo en una ruta principal, como es la Ruta 5, o vamos a poner alternativas paralelas que permitan que la gente tenga opción, si vamos a desarrollar o no el ferrocarril”.

“Tú ves lo que pasa con los ferrocarriles, que se están financiando todos con recursos públicos y eso tiene un tremendo costo cuando perfectamente se podrían diseñar mecanismos que permitan incorporar al sector privado”, reflexiona.

Considera que las autopistas deben nacer de iniciativas públicas, ya que “el Estado es el que sabe la evolución que debe tener el territorio y sabe cuáles características debe tener esa vía”, ya que “compromete recursos con los subsidios, entonces dejar que ese tipo de obras provengan del sector privado a mí me parece que es una pérdida de iniciativa por parte del Estado”.

Igualmente, entiende que la tarea de diseñar proyectos se ha ido perdiendo porque “las grandes obras que se acometieron a mediados de los 90, de alguna manera ya están hechas” y que las necesidades del país se han ido más por la infraestructura social, lo que explica el aumento de concesiones para recintos hospitalarios.

Sin embargo, cree que el rol de diseño desde el sector público no se debe perder: “Después ya vendrán los privados que pueden hacer obras complementarias, que puedan hacer mejoras a las que existen, hacer proyectos de integración entre el sector vial y ferroviario, pero la visión estratégica tiene que estar radicada en el Estado, no puede estarlo en el sector privado”.

En esa misma línea, también señala que la tramitación de permisos ambientales debe ser tarea del sector público, que tiene más capacidad para tramitarlos que las firmas privadas. Destaca que la Dirección de Concesiones ha ido evolucionando hacia esa idea.

Próximo gobierno

infraestructura.

Este se encargaría de aconsejar al presidente, calificar las obras a largo plazo y asignar al MOP y a la Dirección de Concesiones cuáles son los principales proyectos que se deben desarrollar.

Cruz cree que en esa instancia “es donde se debe tomar la decisión que si una obra es por concesión o es una obra de financiamiento público”.

Pone de ejemplo el Puente Chacao, que en su opinión debió haber sido licitado a través del sistema de Concesiones, y no como obra pública directa.

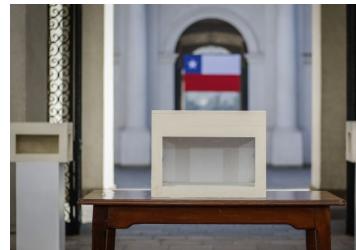
Te Recomendamos



Senadores buscarán incluir al sector privado en el registro de dueños finales de empresas



Engie advierte que el país se ha convertido en una especie de "carrera de obstáculos" para la obtención de permisos



Bloomberg y la carrera presidencial: "La política impulsada por la ira amenaza el paraíso empresarial de América Latina"