

# COPSA

## INFRAESTRUCTURA PARA CHILE



ediciones especiales  
EL MERCURIO



**En el período 2024-2028, la inversión privada en Obras Públicas alcanzará los US\$10.354 millones, siendo superado solo por la gran minería privada.**

CONECTIVIDAD, COMPETITIVIDAD Y CALIDAD DE VIDA:

# EL APORTE DE LAS CONCESIONES AL DESARROLLO DEL PAÍS

Tres décadas después de la construcción del túnel El Melón, este motor de desarrollo se traduce en más de 100 proyectos de infraestructura concesionada que suman, entre otros, cerca de 5.000 kilómetros construidos de autopistas (urbanas e interurbanas); más de 500.000 metros cuadrados de edificación pública y equipamiento urbano; la instalación de alrededor de 6.000 camas en hospitales; más de 800.000 metros cuadrados construidos en aeropuertos; cerca de 900 millones de metros cúbicos en embalses; y construcción de cárceles con capacidad para más de 16.000 internos.

Según se estima —y considerando entre otros conceptos la inversión inicial, financiamiento, costos de operación y mantenimiento y obras de mejora— estos alcanzarían, a la fecha, una suma total que bordearía los US\$100.000 millones de dólares, los cuales se amortizan, en el caso de concesiones viales, mediante el pago de un peaje que, además, valoriza activos (que son del Estado) y generan ingresos para el fisco.

El modelo de concesiones ha otorgado una mejor calidad de vida a los chilenos y chilenas que utilizan, de manera permanente e incluso sin saberlo, infraestructura desarrollada por distintas concesionarias que se encuentran a lo largo del país.

Las concesiones son un modelo de asociación público-privada con un objetivo: el bien común. El Estado prioriza las necesidades —no solo en infraestructura— que existen en el país y determina elementos como el régimen de construcción y la operación, entre otros, siguiendo criterios balanceados de distribución. De esta forma, privados pueden participar en licitaciones que realiza el Estado para satisfacer necesidades identificadas que no se encuentran cubiertas.

Antes del surgimiento del actual sistema concesional, el Estado de Chile, a través del Ministerio de Obras Públicas (MOP), disponía de un presupuesto anual total que bordeaba los US\$200 millones. Con ese dinero, el MOP debía cubrir necesidades de infraestructura de todo tipo (carreteras, caminos y aeropuertos, entre otros), y un alto porcentaje de este monto era destinado a mantener la Ruta 5 que, en ese entonces, era mayoritariamente una vía con una sola pista por sentido y con el pago de todos sus peajes de forma manual.

Esta precariedad presupuestaria, junto con la necesidad de destinar recursos a otras áreas relevantes del país (como salud o educación), motivó la búsqueda de innovaciones en el ámbito de la



Hace treinta años, con la adjudicación y posterior construcción del túnel El Melón, comenzó un nuevo modelo de asociación público-privada en Chile que ha permitido un desarrollo sostenido de grandes obras de infraestructura de uso público.

provisión y financiamiento de infraestructura pública, espacio en el que nace la asociación público-privada de nuestro sistema concesional.

En términos simples, las concesiones (que se consolidan con la dictación del DFL 164 el año 1991 y, después, se fortalecen con la promulgación de la Ley de Concesiones de Obras Públicas) son alianzas público-privadas en las que el Estado le encarga a un privado el financiamiento, construcción y ejecución de un servicio asociado a un bien de uso público (por ejemplo, una carretera).

De esta manera, según señala la Dirección General de Concesiones (DGC) en distintas publicaciones, se “hizo partícipe al sector privado en los procesos de inversión, explotación y mantención de infraestructura con estándar específico. La confianza depositada en el modelo por importantes conglomerados nacionales y extranjeros consolidó el Sistema de Concesiones y situó a nuestro país a la vanguardia en el desarrollo de infraestructura pública. Gracias a esta modalidad, Chile ha tenido la oportunidad de materializar trascendentales obras y de

proyectar una estrategia de integración territorial y de conexión internacional”.

Al incorporar la capacidad de financiamiento, gestión y ejecución privada a la forma de desarrollar infraestructura, el fisco se benefició por el ingreso del conocimiento de empresas de clase mundial y pudo liberar recursos propios para construir una red de caminos secundarios, adyacentes a la Ruta 5, ampliando y fortaleciendo la conectividad a lo largo y ancho del país, así como la capacidad logística nacional, aumentando las vías de conexión existentes.

Este incremento en la densidad y estándar de conectividad ha estado en la base del desarrollo de Chile. Un país geográficamente accidentado y distante de los principales centros de consumo mundial solo puede acercarse al mundo a través de su infraestructura, y

así lo ha hecho Chile, convirtiendo las concesiones viales urbanas e interurbanas en una política de Estado para avanzar de forma sostenida en capacidad y conectividad.

Esta eficiencia redundó en beneficios a lo largo del tiempo, incluyendo tiempos de normalidad en situaciones de emergencia. Basta recordar el papel clave de carreteras, caminos, puertos y aeropuertos durante la pandemia del covid-19, cuando su operación ininterrumpida permitió darle continuidad a la cadena logística y evitar el desabastecimiento de vacunas, insumos, alimentos o transportar a pacientes que necesitaban tratamientos urgentes.

Junto con valorar lo que han sido estos años, es necesario reflexionar sobre los desafíos del presente y del futuro. El país, en parte por su propio éxito —estudiado incluso en otros lugares del

mundo— ha incrementado tanto la demanda como las exigencias hacia la infraestructura. Lo realizado en el pasado nos da una base sólida para esta nueva realidad, pero así como la sociedad chilena ha evolucionado, nuestro sistema concesional también debe dar pasos hacia adelante.

El crecimiento del 10% del parque automotriz solo en el 2023 es uno de los desafíos que hoy enfrentan las rutas. Esto plantea un nuevo reto a las concesionarias viales: sostener este nuevo volumen vehicular.

Junto a ello, se suman las amenazas derivadas del cambio climático y sus efectos que ya hemos podido observar, como los temporales de 2023. Las preguntas que derivan de esto no son simples de resolver: hablamos de seguir construyendo infraestructura de alto estándar, reforzar aquella que se encuentra bajo amenaza por los cambios en el clima y hacer redundante la infraestructura crítica, siempre mirando los requerimientos y los objetivos del país.

Ante estos nuevos desafíos y necesidades, es crucial proyectar una infraestructura adaptada a la

resiliencia y la redundancia, al tiempo que se amplía la conectividad y se habilita para nuevas tecnologías como la electromovilidad, la conducción autónoma, los autos inteligentes y las distintas cargas que transitan a diario por las nuestras carreteras.

En la actualidad, la conectividad de Chile depende de un único eje vial (la Ruta 5) que, en varios puntos críticos, se consideraría extremadamente vulnerable. Eventuales cortes producto de accidentes, incendios u otros podrían generar colapso por varias horas sin alternativas de reemplazo. ¿Pero, qué ocurriría si se tratase de cortes de mayor gravedad y compleja solución?

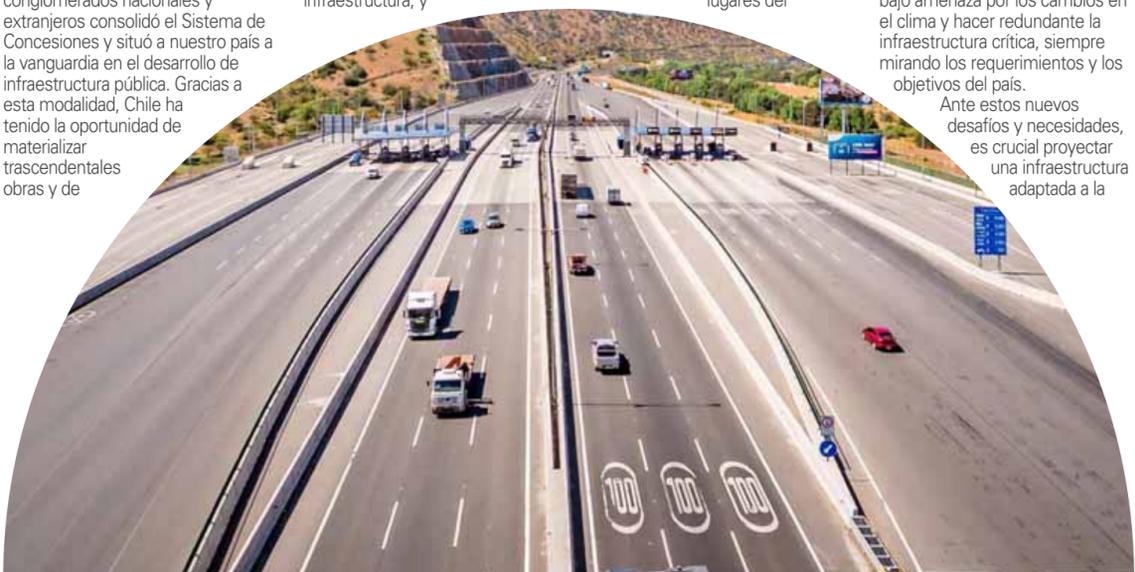
En este contexto, se hace fundamental replicar las vías de conexión del país, sumando a la columna central (la Ruta 5), por ejemplo, una ruta longitudinal costera y, eventualmente, una a pie de monte, lo que, además de sumar alternativas de movilidad, permitiría entregar una solución alternativa en caso de contingencias.

La asociación público-privada permite trabajar en conjunto proyectos en beneficio de la ciudadanía, concretando obras que son administradas, gestionadas y mantenidas por el privado, pero que son propiedad del Estado. Este modelo, que ha articulado un trabajo eficiente y coordinado con las autoridades de gobierno (y particularmente con el Ministerio de Obras Públicas y la Dirección General de Concesiones) se perfila como uno de los principales pilares para proyectar la infraestructura de los años que vienen y del desarrollo de Chile.

Según la Corporación de Bienes de Capital, en el período 2024-2028, la inversión privada en Obras Públicas alcanzará los US\$10.354 millones, siendo superado solo por la gran minería privada.

La cartera de proyectos en el país abarca la implementación de obras nuevas en varios sectores, así como la modernización de la infraestructura existente. Esta urgencia responde a los efectos de una infraestructura más amplia y avanzada en las expectativas y demandas de una ciudadanía que ya ha adoptado estos estándares como norma.

Junto con estar a la altura de esta demanda, debemos adaptar nuestros diseños a los desafíos derivados del cambio climático y la consiguiente intensificación de fenómenos climáticos extremos, incrementando la eficiencia de la parte privada así como la diligencia de la parte pública para que la infraestructura pueda llegar en el tiempo en que es requerida y en los valores que el país pueda sostener.



LEONARDO DANERI, PRESIDENTE DE COPSA:

# “El despliegue de la asociación público-privada para la provisión de infraestructura pública le cambió el rostro a Chile”

El presidente de COPSA asegura que las concesiones han permitido aumentar significativamente la inversión en infra-estructura, acompañando un proceso de modernización y crecimiento que fue objeto de estudio y admiración en el mundo.

## —¿Cuál es el balance de COPSA a 30 años de haber comenzado a implementar la política de infraestructura concesionada en Chile?

“Nuestro balance es positivo, sin duda. Las concesiones han sido una política pública clave en la estrategia de desarrollo del país, en el incremento de la competitividad de nuestra economía y en el mejoramiento de la calidad de vida de las grandes mayorías”.

## —¿Qué rol le asigna a la Asociación Público-Privada para continuar desarrollando infraestructura?

“Las ventajas que importa el modelo concesional son múltiples. Por una parte, el país se beneficia de la llegada de empresas de clase mundial que incorporan nuevos estándares, sistemas constructivos y modelos de financiamiento, entre otros. Por otra parte, al innovar en el modelo de financiamiento, las concesiones liberan recursos públicos y capacidad de deuda para que el Estado pueda acometer otras urgentes tareas. Además, la infraestructura es causa y no consecuencia del desarrollo, por lo que mantener ese despliegue en el tiempo permite apuntalar aspectos clave de la productividad, la competitividad y la calidad de vida”.

## —¿Por qué es tan relevante

## que la infraestructura concesionada sea una política de Estado?

“Porque se trata de una política habilitante del crecimiento pero, además por los plazos: hablamos de inversiones cuantiosas, proyectos que tardan mucho en su estudio y materialización, por lo que trascienden los tiempos de un gobierno. Por lo mismo, deben ser pensados y trabajados con una mirada más trascendente, de largo plazo, tanto para sus ventajas como para sus externalidades.

Nuestros vecinos ven con admiración que existan carteras de proyectos que hayan sido transferidas de un gobierno a otro y se han respetado, y eso lo han hecho este gobierno y los anteriores. Hoy, sin ir más lejos, tenemos una cartera de proyectos histórica, en su tamaño y extensión, cercana a los US\$17.000 millones, cifra récord que constituye un activo del país y debe continuar siéndolo”.

## —¿Cuáles han sido las principales contribuciones del modelo de concesiones para la vida diaria de las personas?

“La infraestructura es una condición que habilita el desarrollo y eso va mucho más allá del ámbito económico. La infraestructura conecta lugares, dota de mayor seguridad vial, de mejores



COPSA

Leonardo Daneri, presidente de COPSA.

condiciones de salud —a través de la red hospitalaria concesionada— y permite, en definitiva, impactar positivamente en la calidad de vida de las personas.

Cuando más segura se vuelve una ciudad, más libres son también sus habitantes para desplegar sus vidas y proyectos; con autopistas bien amplias, bien iluminadas, con sus respectivas fajas de servicio y ciclovías para acoger a todos los usuarios y mejor espacio para el transporte público.

Así también, contar con una red aeroportuaria con más y mejores terminales genera turismo, ingresos y oportunidades para distintas zonas del país, además de vías de acceso para quienes viven en zonas aún aisladas geográficamente.

En cada ámbito de la vida cotidiana, podemos encontrarnos con que mejor calidad de vida y mejor infraestructura son conceptos que caminan de la mano. Para más salud, se requiere infraestructura. Para dotar de agua a las ciudades y para un mejor transporte, se requiere infraestructura. Para mayor seguridad, conectividad y resiliencia, hace falta infraestructura”.

## —¿Cuáles son los principales desafíos de la industria de cara a los

## próximos 30 años?

“Lo más relevante es mantener y afianzar a la infraestructura concesionada como una política de Estado. Ello se traduce en proyectar los próximos 30 años manteniendo las bases sólidas de este modelo, que ha permitido al país ir evolucionado en sintonía con las demandas de la nueva realidad económica, social y ambiental.

En esta misma línea y de manera paralela, es clave hacer más eficientes la tramitación y ejecución de distintos proyectos. Desde COPSA valoramos las reformas impulsadas por el gobierno para reducir lo que se ha denominado “permisología” y agilizar los proyectos de inversión. Confiamos en que seguiremos avanzando en los diálogos sectoriales que venimos sosteniendo con las autoridades competentes, como lo hemos hecho hasta ahora”.

Un tercer aspecto que consideramos relevante tiene que ver con generar y reforzar los vínculos colaborativos que podamos establecer con distintas autoridades, comunidades, organizaciones sociales y, por supuesto, con el sector privado, bajo la lógica que cada uno aporta desde su ámbito de acción y experiencia para continuar avanzando en la generación de la infraestructura que el país requiere”.

VÍASCHILE:

# El cuidado del medioambiente como pilar de la sostenibilidad

VíasChile trabaja diversas iniciativas que permiten concretar acciones para asegurar un desarrollo social y ambiental sostenible en sus distintos activos, por ejemplo, la reutilización de materiales de desecho en las rutas (neumáticos y plásticos), así como residuos de pavimentos viejos (RAP), con el objetivo de obtener nuevas aplicaciones en el ámbito de las carreteras.

Durante el 2015, VíasChile trabajó en colaboración con el Laboratorio Nacional de Vialidad estudiando y aplicando mezclas asfálticas amistosas con el medioambiente y disminuyendo la huella de carbono en materia de acopio de residuos. Ese año,

se reutilizó el RAP y se aplicó tanto en bases como en rodaduras de pavimentos con muy buenos resultados, los que han sido verificados en el tiempo dada su duración.

En el ámbito amistoso con el medioambiente, la compañía

trabaja en novedosas fórmulas, como las mezclas de plásticos con grafeno, componente de última tecnología que es usado en distintas industrias por sus características resistentes y que busca extender la vida útil de los pavimentos. Una de las rutas

que ya cuenta con esta innovación es la Autopista Central que, a la fecha, ha reportado buenos resultados en laboratorio debido a las características de firmeza y estabilidad del material.

Asimismo, el año 2023, la Autopista Los Libertadores —en conjunto con compañías italianas— llevó a cabo una exitosa prueba de aplicación de pavimento con alto contenido de caucho de neumáticos viejos que otorgan alta resistencia a las fisuras y emisión de ruido.

A esto se suma la política constante de incorporación de asfalto reciclado o RAP, que se obtiene como resultado de la mantención de los pavimentos y que se emplea en la reparación de sus carreteras y calles aledañas a las autopistas. Así, al reutilizar parte de este material, se evita la explotación de otras canteras para extraer nuevos áridos y, con ello, se impide un mayor impacto al medioambiente.

En el caso de esta última tecnología, y a diferencia de las otras innovaciones, lo que se busca es reciclar material, manteniendo las características de lo existente hoy y permitiendo también estabilizar y pavimentar caminos de tierra que generan contaminación a los vecinos.

Actualmente, todas las rutas del Grupo VíasChile se encuentran con tramos de



Al reutilizar parte del RAP, VíasChile evita la explotación de canteras para extraer nuevos áridos y, con ello, reducir el impacto en el medioambiente.

investigación y algunas están implementando nuevas tecnologías sustentables con el medioambiente. En particular, basado en los conceptos de reciclados y menos afectación al entorno.

En ese sentido, la compañía está ejecutando de manera concreta el uso de RAP en sus mezclas y el uso de mezclas tibias o de bajas temperaturas como obligación de sus contratos.

## HIDROGEL

Otro proyecto relevante es la aplicación de hidrogel en las áreas verdes de la Autopista Central. El hidrogel es un polímero retenedor de agua que capta el líquido durante una mayor cantidad de tiempo. A la

fecha, la autopista ha disminuido el riego del césped de seis a dos veces por semana.

Al cierre de 2023, se logró cubrir el 100% de la superficie de césped en las áreas concesionadas de la ruta con hidrogel, con lo cual se logró un ahorro total de 73.800 metros cúbicos (respecto del año base 2019). Y se espera que el proyecto logre un ahorro anual potencial de 136.000 metros cúbicos de agua en el futuro.

SCabe destacar que el hidrogel es un producto utilizado en zonas agrícolas, en plantaciones de naranjas, paltas y mandarinas.

Disminuye considerablemente la frecuencia de riego, ahorrando hasta el 85% de agua; además, permanece activo por un período de hasta cinco años, mediante el proceso de absorción y entrega de agua.



MINISTRA DE OBRAS PÚBLICAS, JESSICA LÓPEZ:

# “Hemos desarrollado infraestructura de alto impacto social”

Según López, esta forma de trabajo ha permitido dotar al país de infraestructura pública de primer nivel, lo que ha contribuido a mejorar la calidad de vida de las personas.



SERGIO ALFONSO LÓPEZ

Jessica López, Ministra de Obras Públicas.

— ¿Qué balance hace de la política de concesiones para construir infraestructura?

“El sistema de alianza público-privada para el desarrollo de infraestructura pública ha sido una política pública exitosa. Hemos desarrollado infraestructura de alto impacto social por más de US\$ 28.000 millones sin recurrir, de forma directa, a recursos del presupuesto anual de la nación. Esto ha permitido que se destine inversión a otras áreas fundamentales, como agua potable rural, aeródromos, mejoramiento de caminos básicos y construcción de caletas pesqueras, entre otros. En ese contexto, COPSA ha sido un socio estratégico para avanzar en las metas que nos hemos propuesto, establecer relacionarnos de manera fluida con la industria y trabajar, juntos, en espacios de mejora. Ha sido un interlocutor relevante como representante de las sociedades concesionarias”

— ¿Cuáles han sido los principales beneficios que la infraestructura concesionada ha generado para el país?

“El sistema de concesiones ha contribuido a que Chile cuente con infraestructura pública de alto estándar: hospitales, autopistas, aeropuertos, infraestructura cultural o de justicia se mantienen con un alto nivel. Esto nos ha ayudado a reducir un déficit histórico en materia de infraestructura. Y por ejemplo, en materia vial y aeroportuaria, ha permitido disminuir costos, tiempos de viaje y accidentes, aumentando la productividad y la competitividad. Uno de los principales dolores de las comunidades cercanas a obras

concesionadas (principalmente carreteras y autopistas) es que estas megaobras fueron concebidas pensando en mejorar la experiencia de los usuarios, pero no en el impacto que tendrían en las comunidades cercanas. Para reparar esta “herida”, junto a las concesionarias implementamos el programa Buen Vecino: proyectos de mejoramiento del entorno en obras con contratos vigentes de concesión. En ese marco, estamos implementando 185 obras en nueve regiones por \$369.000 millones, las cuales generaron más de 3.000 empleos solo el año pasado. Entre estas se cuentan parques, áreas de juegos y deportes, pantallas acústicas para reducción de ruidos, pasarelas, paraderos de transporte público, mejoramiento de luminarias y otras infraestructuras para apoyar a los territorios”.

— ¿Cuál es la cartera de proyectos concesionables que el Ministerio está gestionando para 2024?

“Tenemos una cartera de licitaciones compuesta por proyectos en la Ruta Panamericana de Chile y sus accesos, mejores ciudades, mejor servicio aeroportuario y seguridad hídrica. Destacan, entre otros, los tramos Caldera–Antofagasta e Iquique–Antofagasta de la Ruta 5; Electrocorredores, para Concepción; la operación de la Cárcel de Talca; el Teleférico Iquique Alto Hospicio; y la anhelada desaladora para la

Región de Coquimbo. Además, recibiremos ofertas para proyectos en la Ruta 68, la Ruta 5 en Chacao–Chonchi y la operación de la Cárcel de Talca, entre otros”.

— ¿Considera que la infraestructura concesionada debe ser una política de Estado?

“Ha sido una política que hemos construido como país en los últimos 30 años y que tiene un

reconocimiento internacional, ya que contamos con sociedades concesionarias de 16 países del mundo y estamos buscando ampliar a compañías de otras naciones, para lo que hemos presentado la cartera en China, Corea del Sur y Japón.

Por la naturaleza de las obras concesionadas, que son de largo plazo, estas trascienden los gobiernos. El sistema de alianza público-privado es una herramienta

fundamental para nuestro país, y que funcione de la manera exitosa es muy relevante para la calidad de vida de las personas. Que actores tanto públicos como privados lo entendamos así es fundamental para que el sistema tenga éxito en los siguientes 30 años”.

— ¿En qué consiste el sitio unificado que se lanzará próximamente?

“Consiste en que las concesionarias deberán contar con un portal de pago mensual de las cuentas de cobro de tarifas y peajes unificado por cada usuario, otorgándosele la facultad de cancelar el total de dichas tarifas y/o peajes correspondientes a las distintas autopistas. El objetivo es dar mayores facilidades a los usuarios y mejorar su experiencia de pago. En la implementación de esta medida, hemos contado con el apoyo de COPSA pues, por ley deben ser las concesionarias las que implementen el sistema”.

— Ya han pasado 30 años desde la concesión del túnel El Melón. ¿Cómo proyecta el Ministerio de Obras Públicas las concesiones de cara a los próximos 20 o 30 años?

“Hemos reducido el déficit de infraestructura que tenía el país en las últimas tres décadas, por lo que las obras que vienen tendrán un grado mayor de complejidad. Tenemos una cartera quinquenal con la que podríamos llegar a

duplicar los cerca de \$30.000 millones actuales para 2030. Estamos desarrollando teleféricos, electrocorredores de transporte público, hospitales, cárceles y vamos a relicitar el Centro de Justicia y el Arena Santiago, así como varios tramos de la Ruta 5, siempre pensando en mejorar la experiencia de los usuarios y contribuir a relegitimar el sistema ante la ciudadanía.

También debemos enfrenar nuevos desafíos junto a la industria, como que los proyectos cumplan con mayores estándares medioambientales y una alta participación, y con medidas compensatorias para comunidades que se impactan y benefician con los proyectos”.

— Además de las áreas ya exploradas (infraestructura vial, aeroportuaria y salud), ¿se espera desarrollar otro tipo de infraestructura a través del modelo de concesiones?

“La cartera quinquenal 2024-2028 considera 43 llamados a licitación, de las cuales 26 licitaciones son de transporte sustentable y edificación pública (por ejemplo, iniciativas vinculadas a nuevos sistemas de transporte público, tecnología y modelos de financiamiento, así como infraestructura pública equipando barrios para la recreación, cultura, deporte o confortabilidad térmica). Además, hay proyectos para resolver el déficit de infraestructura crítica, adelantado la expansión de infraestructura y servicios penitenciarios.

Para abordar la crisis hídrica, en tanto, se incluyen dos licitaciones con una inversión estimada de US \$449 millones”.

COSTANERA NORTE EN LA RECUPERACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS:

# Nuevo eje urbano para vecinos de Renca

Inauguración de parque Pelluhue consideró una inversión de más de 1.000 millones de pesos y un mejoramiento urbano de 9.000 metros cuadrados con nuevas áreas verdes, equipamiento deportivo, juegos e iluminación led.

Un trabajo activo y en directo beneficio de los vecinos es el que estableció Costanera Norte con el municipio de Renca a través del cual, aprovechando el impulso de la asociación público-privada, se han desarrollado iniciativas con el propósito de aportar al bienestar, a la cultura y a la seguridad de los vecinos de Renca.

Dentro de este marco de colaboración, el sábado recién pasado se inauguró el nuevo Eje Pelluhue, con una intervención de más de 9.000 metros cuadrados entre avenida Salvador Allende y calle José Manuel Infante (frente al parque Renca, parte del área de concesión de Costanera Norte), que consideró una inversión de \$1.000 millones en uno de los sectores más vulnerables de la comuna, siendo uno de los aportes privados más grandes que ha recibido el municipio en el ámbito de espacios públicos y que se enmarca dentro del Programa Buen Vecino del Ministerio de Obras Públicas.

En la actividad estuvieron presentes la ministra de Obras

Públicas, Jessica López; el alcalde de Renca, Claudio Castro; el director general de Concesiones, Juan Manuel Sánchez; y el gerente de Costanera Norte, Diego Savino. La ministra López señaló que la inauguración es “la entrega de una obra preciosa: un parque deportivo de paseo, de juegos para niños y de estar y pasear de la comunidad. Una obra desarrollada por la Autopista Costanera Norte que permitió convertir un espacio que, en realidad, no tenía buen uso, en un parque maravilloso que los vecinos, espero, puedan disfrutar y que la municipalidad y los vecinos tengan que cuidar”.

Asimismo, el alcalde Castro destacó la importancia de estos espacios: “Estamos muy contentos porque este es uno de tantos barrios que han crecido. Hasta hace poco tiempo, teníamos una platana de tierra que, en invierno, era barro, además de una situación de uso irregular del espacio público. Gracias a esta colaboración público-privada, hoy día tenemos una transformación tremenda. Es un proyecto de más



de \$1.000 millones que nos permite decir que donde antes teníamos un espacio de exclusión, hoy hay un espacio de inclusión. También el Ministerio de Obras Públicas, que ha habilitado este y otros proyectos que se vienen, como nos adelantaba la ministra, incluido el Parque Costanera, que va a contribuir a entregar justicia urbana a un lugar donde, lamentablemente, no la había”.

El gerente de Costanera Norte, Diego Savino, señala que concretar este proyecto es una gran noticia para los vecinos. “Estamos muy contentos de estar inaugurando esta obra, la que está dentro de un plan mayor que tenemos con Renca donde, además de iniciativas de recuperación de espacios, también hay iniciativas

culturales. Los vecinos nos pidieron participar del proceso, ser parte de lo que se iba a hacer acá y no ser meros espectadores, y así lo hicimos. Mi agradecimiento al dueño de la infraestructura, que es el Estado representado por la ministra y por el director de Concesiones, quienes están llevando adelante el plan Buen Vecino, que no solamente está acá en el sector de Renca, sino también en otras comunas, por lo que se está empujando con fuerza”.

El diagnóstico del lugar con falta de espacios públicos, pavimentos en mal estado, falta de áreas verdes y de esparcimiento, así como lugares habitados por personas en situación de calle, fue realizado

por la propia comunidad y, en un proceso de participación ciudadana elaborado por el municipio, se levantaron las aspiraciones y sueños de esos vecinos por un lugar mejor. Estos insumos sirvieron de base para el diseño de un nuevo espacio más de esparcimiento y recreación familiar, con infraestructura de calidad.

La nueva cara de Pelluhue considera iluminación con tecnología led, nuevas áreas verdes y árboles (de bajo consumo hídrico) con incorporación de riego automático, equipamiento de juegos recreativos, cancha de fútbol, cancha de básquet 3x3, mejoramiento de elementos urbanos, nuevas segregaciones y pavimentos.

CULTURA EN ESPACIOS PÚBLICOS

Dentro del programa entre autopista Costanera Norte y Renca, el ámbito cultural destaca por su aporte a las comunidades con intervenciones en espacios públicos. Ejemplo de esto es el Festival Latinoamericano de Jazz, evento gratuito que ha mostrado un desarrollo importante, tanto a nivel de artistas como de producción, transformándose en uno de los eventos de gran nivel en Santiago, que se realiza al aire libre en un espectacular escenario como es el anfiteatro del Cerro Renca.

Asimismo, el festival considera una activación importante y, durante un mes, se realiza un recorrido musical itinerante por diferentes colegios de la comuna, llevando los sonidos de jazz a niños y adolescentes.

Otro de las actividades destacadas es el Teatro del Silencio, encabezado por el reconocido director Mauricio Celedón, que lleva tres años montando obras de contenido social en la comuna con participación directa de un grupo de vecinos que durante un mes son preparados por el elenco de la obra para participar del montaje que termina en una multitudinaria jornada teatral en la Plaza Mayor de Renca.



El Festival de Jazz en el cerro Costanera Norte es una de las iniciativas culturales del convenio Costanera Norte y Renca.



GRUPO COSTANERA

Autoridades y Concesionaria Costanera Norte, junto a los vecinos, inauguran el nuevo eje Pelluhue.

OPINIÓN

Programa Buen Vecino, escuchando a la ciudadanía

Juan Manuel Sánchez,  
director general de Concesiones de Obras Públicas.

Durante sus más de 30 años de existencia, el Sistema de Concesiones de Obras Públicas ha impulsado el desarrollo de nuestro país, a través de la construcción de autopistas, aeropuertos, recintos penitenciarios y hospitales, entre otros. El avance en materia de infraestructura pública, gracias a la alianza con el sector privado, ha generado una mejora considerable en la calidad de servicio y seguridad de nuestras obras. Sin embargo, en este proceso no se ha logrado resolver de manera exitosa la interrelación con el entorno, quedando en un segundo plano los requerimientos y necesidades planteadas por las comunidades que se ubican en la proximidad de los proyectos concesionados.

Precisamente para subsanar esta deuda, el Ministerio de Obras Públicas ha impulsado el Programa Buen Vecino, iniciativa que busca mejorar la calidad de vida de las personas a través de obras que impacten de forma positiva su diario vivir. Se trata de obras largamente anheladas por la comunidad, como pasarelas, paraderos,

calles de servicio, iluminación, mejoramiento de entornos, proyectos de paisajismo y cámaras de seguridad, entre otras.

En este contexto, durante el año 2023, impulsamos 77 iniciativas que, con una inversión cercana a los US\$81 millones, han beneficiado a

“Estamos comprometidos en imprimir a nuestras obras públicas mayor legitimidad social y representación de las comunidades (...) realizando aportes concretos, como la implementación de cámaras de seguridad”.

más de 140.000 personas. Para este año, en tanto, el programa contempla 163 iniciativas por US\$152 millones, las que están distribuidas en diez regiones y que beneficiarán a más de 500.000 habitantes.

Hoy estamos comprometidos en imprimir a nuestras obras públicas mayor legitimidad social y representación de las comunidades. Estamos realizando aportes concretos, como la implementación de

cámaras de seguridad en rutas interurbanas y urbanas para contribuir en el combate de la delincuencia, así como también en la recuperación y mejoramiento del entorno de pasarelas para generar mejores espacios urbanos y áreas verdes.

Estamos frente a iniciativas

concretas como, por ejemplo, las obras entregadas en 2023 en las proximidades de la autopista Vespucio Sur, las que consideraron áreas verdes, juegos infantiles, zonas de deporte, entre otros, en los entornos de pasarelas. A ello, se suma la instalación de 16 kilómetros de pantallas acústicas durante 2024. Asimismo, es importante destacar el Parque Serrano, en la comuna de Pudahuel, que

recoge requerimientos de más espacios verdes levantados por la propia comunidad.

Otro caso emblemático es la situación de los vecinos de la comuna de Coronel, puntualmente en los barrios de Erratchou y El Manco, en la Región del Bío Bío. Desde el año 2011, la comunidad venía solicitando una pasarela que les permitiera cruzar con seguridad y que, a la vez, les brindara una vía de escape en caso de riesgo de tsunami. Este año hemos comenzado estas obras que, claramente, impactarán de manera positiva la calidad de vida de estos ciudadanos.

Hay mucho trabajo por delante, pero ya estamos dando pasos reales para desarrollar obras concesionadas que conversen de manera adecuada con su entorno. Como Ministerio de Obras Públicas estamos convencidos de que el Programa Buen Vecino es y será una herramienta fundamental para entregar mayor equidad territorial, aportar al desarrollo y calidad de vida de los actores locales e integrar en todo proyecto concesionado el factor humano.



SACYR:

Infraestructuras para mejorar la vida de las personas

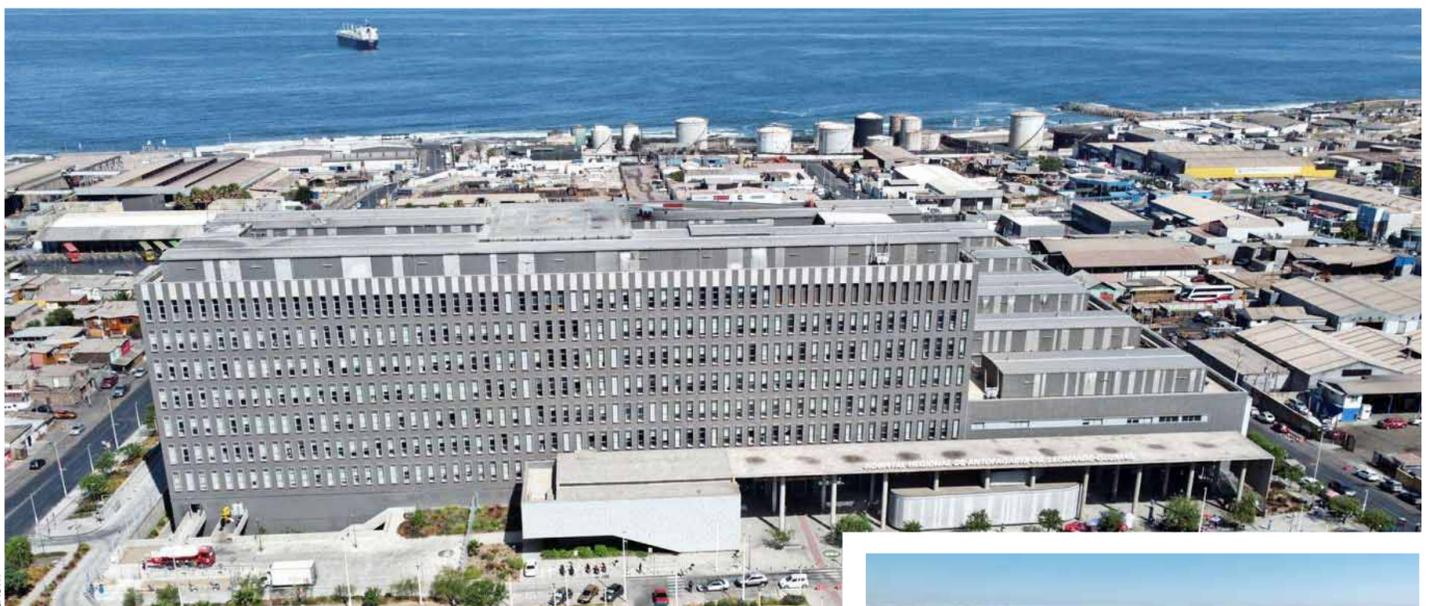
Las carreteras, infraestructuras públicas que ha construido y operado Sacyr por 28 años, no solo unen ciudades, sino que también conectan enteras y a sus comunidades, acortando distancias y facilitando el intercambio comercial, turístico y cultural.

La alianza público privada ha permitido alcanzar la consolidación de obras viales en el país. A través de una estrecha colaboración para planificar, financiar y ejecutar, se ha podido acelerar el desarrollo de nuevos proyectos, garantizando la calidad y sostenibilidad a largo plazo, y cumpliendo con altos estándares de seguridad y eficiencia.

La visión compartida de mejorar la conectividad y el bienestar de los habitantes ha impulsado proyectos innovadores que benefician a toda la sociedad, demostrando el poder transformador de una alianza sólida entre el sector público y privado.

Las obras de infraestructura vial que lidera Sacyr juegan un papel crucial en la descentralización y el desarrollo regional: las rutas facilitan el acceso a servicios y oportunidades, impulsando el equilibrio en el progreso territorial del país.

La descentralización se convierte así en una realidad tangible, ya que las comunidades en áreas anteriormente marginadas experimentan un aumento en la actividad económica, el turismo y la inversión, promoviendo un desarrollo más inclusivo y sostenible.



En un país con la particular geografía que tiene Chile, la conectividad entre sus ciudades y regiones es fundamental para el desarrollo económico y social.

La inversión en infraestructura vial se ha traducido también en una notable reducción en los tiempos de viaje para los usuarios y mejora en los estándares de seguridad. Carreteras modernas y eficientes han acortado significativamente las distancias entre ciudades y

regiones, permitiendo llegar a destinos de manera rápida. Esta mejora en la conectividad no solo beneficia a los conductores y pasajeros, sino que también impulsa el crecimiento económico al facilitar el transporte de bienes y servicios de manera más eficaz.



SACYR EN CHILE

Sacyr está presente en Chile desde 1996 a través de la construcción y operación de carreteras, además de otras obras concesionadas como aeropuertos y hospitales. Ha desempeñado un papel fundamental en la modernización y aplicación de tecnologías innovadoras, elevando los estándares de calidad para garantizar durabilidad y eficiencia de las nuevas vías.

“El sentido principal de operar carreteras es mejorar la vida cotidiana de las personas y las comunidades, ofreciendo a los usuarios mayores niveles de seguridad y comodidad; reduciendo los tiempos de desplazamiento; y mejorando la infraestructura vial de un país en donde, por sus características y la larga extensión del territorio, las carreteras y autopistas son de vital importancia para conectar a las personas y dinamizar la economía”, señala Fernando Ruiz de la Torre, gerente general de Sacyr Concesiones en Chile. En nuestro país, la presencia de Sacyr es amplia: cuenta con 14

activos en concesión (tres aeropuertos, dos hospitales y nueve autopistas y carreteras), además se encarga de la conservación de cerca de 6.000 kilómetros de rutas, uniendo a los habitantes y a quienes transitan por las regiones de Tarapacá, Atacama, Coquimbo, Valparaíso, O’Higgins y Biobío. A través de Sacyr Agua, la empresa opera cinco empresas de gestión del ciclo integral de este vital recurso en las regiones de Antofagasta y Metropolitana, entregando servicio a más de 550.000 habitantes a través de las sanitarias. “Generamos valor en todos nuestros grupos de interés: en las rutas que recorren; en los hospitales que visitan; en los aeropuertos que los acercan. Desde el desarrollo y operación de grandes proyectos, trabajamos por transformar y mejorar a la sociedad, implementando prácticas respetuosas con el medio ambiente y promoviendo un legado positivo para las generaciones futuras”, señala Ruiz de la Torre.



OPINIÓN

Concesiones para reimpulsar el desarrollo

**Eduardo Frei Ruiz-Tagle,** expresidente de la República y presidente del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI).

La Alianza Pública-Privada (APP) fue clave para la ampliación y modernización de nuestra infraestructura y los servicios asociados en los últimos treinta años, obras que fueron fundamentales para el crecimiento económico de Chile y fruto de la convicción de que este era el pilar sobre el cual el país podía desarrollarse.

Cuando impulsamos este modelo, en los años noventa, se hizo sobre el convencimiento de que los recursos del Estado eran limitados para cumplir con los compromisos existentes, por lo que era necesario recurrir a otras fuentes. Fue así como surgió la APP con una meta clara: dotar al país de una infraestructura moderna que mejorara significativamente la calidad de vida de las personas y los niveles de productividad, permitiendo asegurar una inserción exitosa de nuestras exportaciones en el mundo.

En ese contexto, en 1997, se generaron las condiciones para ampliar la capacidad de los puertos públicos a través de la nueva Ley Emporchi, poniendo a Chile en los primeros lugares de eficiencia en la operación portuaria en América Latina. Esto se logró con recursos privados, en la mayoría de los casos, a través de un mecanismo de concesiones que garantizó debidamente la competencia y estimuló la prestación de los servicios.

Poco antes, en 1996, se impulsó la Ley de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas, la que entregó en concesión cerca de 1.500 kilómetros de carreteras de

alto estándar, que contribuyeron significativamente a bajar el costo de la logística para potenciar el desarrollo de la producción minera, agrícola y forestal. Además, esto permitió liberar fondos del Ministerio para grandes obras, y destinarlos a caminos rurales y rutas secundarias en el país.

Estas y otras obras contribuyeron a que nuestro país pudiera acceder a nuevos mercados y abastecer con sus productos a Europa, Asia y Estados Unidos. Solo en un período de 30 años, Chile aumentó su penetración en los mercados mundiales de US\$15.000 millones a más de US\$100.000 millones, es decir, casi septuplicó sus exportaciones.

Otro ejemplo llamativo se produjo en la gestión del agua, cuando mi gobierno invitó al sector privado a invertir en las empresas sanitarias para asegurar el abastecimiento de agua potable, el servicio de alcantarillado y el tratamiento de aguas servidas en las zonas urbanas del país. Es relevante destacar que, en 1995, había apenas 15,7% de aguas tratadas en Chile, mientras que hoy es el porcentaje alcanza el 99,9%. Esto significa que estamos entre las cinco naciones más eficientes y seguras a nivel mundial en este servicio y, además, esta mejora trajo beneficios adicionales para la calidad de nuestras exportaciones y la salud de las personas, producto de la disminución de las enfermedades entéricas. Y junto con lo anterior, esta nueva política sanitaria se hizo



promoviendo un modelo tarifario adecuado y solidario que tiene hoy a Santiago con una de las cuentas más bajas por la prestación de servicios sanitarios, considerando a las principales ciudades de los países de la OCDE.

Otro tema es la carencia de agua producto de la sequía prolongada, que hoy se está resolviendo a través de la construcción de plantas desaladoras, especialmente de Santiago al norte. Con la legislación vigente hay más de 24 plantas en operación y una cantidad similar en proyectos en desarrollo. De mantener esta política, podríamos contribuir a resolver casi en su totalidad la falta de agua del norte del país, para uso de consumo humano, de riego agrícola e industriales.

Con las diferentes formas de APP también se amplió la oferta de proyectos concesionables a nuevas áreas como las autopistas urbanas. Nuestro país cuenta

con una de las redes de autopistas más extensas del mundo, operadas por diferentes empresas concesionarias que cuentan con sistema de cobro integrado único a nivel internacional. A estas obras se sumó la concesión y modernización de todos los aeropuertos del país. Actualmente, se está licitando por US\$273 millones la Red Aeroportaria Sur, que incluye los terminales de Valdivia, Osorno, Puerto Montt y Castro.

Por último, esta modalidad de concesiones también ayudó a ampliar la capacidad hospitalaria, a construir nuevos centros penitenciarios y dotó al Poder Judicial de las instalaciones necesarias para enfrentar la Reforma Procesal Penal.

En definitiva, a través de las diferentes alianzas, se han invertido cerca de US\$45.000 millones, con un altísimo beneficio para la comunidad, a través de mejores servicios y mayor productividad. De no haberse concretado estas inversiones, es evidente que el país estaría varios peldaños más atrás en su desarrollo.

Lo ya descrito nos permite señalar con toda claridad que este es uno de los caminos que Chile debe emprender para volver a crecer y no quedarnos estancados en la tasa de un 2%, que lejos de ser motivo de conformidad, debiera preocuparnos. El Estado, por su parte, debe concentrarse en solucionar los problemas más sentidos por la ciudadanía, como el combate a la delincuencia y al crimen organizado, mejorar la salud y la

educación, enfrentar el déficit de viviendas y combatir la pobreza.

Retomar esa trayectoria también exige a las autoridades ejercer su liderazgo y actuar con sentido de urgencia. El crecimiento económico es indispensable para el progreso y, para crecer, se necesitan inversiones, por lo que se requiere desbaratar los obstáculos que están dificultando invertir en Chile. La principal de ellas es la "permisología" que tiene paralizados centenares de proyectos, afectando gravemente, por ejemplo, al sector construcción, donde más de 700 empresas han quebrado en los últimos cinco años.

Pero hay un factor adicional: para concretar las metas que nos trazamos en mi gobierno no dudamos en buscar grandes acuerdos nacionales, lo que fue posible gracias a la responsabilidad con que actuaron las fuerzas políticas en aquella época, logrando instalar una cultura de cooperación y respeto en miras del bien del país.

En esa línea, estimo que la actual clase política debiera aprender las lecciones que dejó ese período tan productivo para Chile, dejando atrás el ideologismo excesivo y la crítica beligerante. La creatividad, los recursos y la tecnología de las empresas, unidas a la experiencia del Estado, me permiten asegurar que podemos pensar en grande y dotar al país de una infraestructura de clase mundial que reimpulse nuestro desarrollo.

PARA AFRONTAR LOS DESAFÍOS DEL FUTURO:

Autopistas de Antofagasta propone proyectos de mejora vial en la región



Autopistas de Antofagasta realiza diversas acciones en conjunto con la comunidad, tanto de forma presencial como a través de sus redes sociales, con el fin de fomentar las buenas conductas en peatones y conductores.

Tras 12 años de la puesta en marcha de las vías concesionadas de Autopistas de Antofagasta, su presencia y relevancia en la región es indiscutible, esto no solo por mejorar notablemente el estado de las carreteras, impactando positivamente en la disminución de accidentes fatales, sino que también por entregar un servicio de calidad a los conductores y peatones.

Así lo afirma Emilio Ortiz, gerente general de Autopistas de Antofagasta, quien plantea que "seguimos coordinando con el Ministerio de Obras Públicas (MOP) para realizar mejoras a la infraestructura que respondan satisfactoriamente a las crecientes necesidades de los pobladores. Dando especial énfasis a la seguridad de los usuarios que transitan por las vías concesionadas".

En esa línea, y frente al crecimiento de la zona de "La Negra" de Ruta 5, la concesionaria propone ampliar a doble calzada la infraestructura existente en una longitud de 20 kilómetros entre el sector de "La Negra" y "Nudo Uribe", a modo de aumentar la seguridad y evitar los grandes accidentes por colisiones frontales. Además, el proyecto incluye realizar espacios de desfogue de cola para el transporte sobredimensionado, evitando las molestias a los usuarios que ven ralentizado su desplazamiento. Asimismo, se proyecta una pasarela peatonal en la Ruta 5 a la altura del kilómetro 1.376, donde existe gran circulación de peatones debido al Centro Penitenciario de la capital

El proyecto contempla el mejoramiento de las principales vías de la región de Antofagasta, consolidando 201 kilómetros de ruta concesionada.

regional.

Del mismo modo, Autopistas de Antofagasta plantea la construcción de dos caleteras paralelas a las calzadas principales, con el objetivo de proporcionar mayor fluidez en las pistas.

Igualmente, busca materializar un área de descanso y aparcamiento, principalmente para camiones de carga. Esta contará con duchas de agua caliente y cámaras de vigilancia para resguardar la propiedad de los vehículos estacionados.

Se estima que todas estas mejoras mencionadas beneficiarán a más de 300.000 vehículos que transitan mensualmente por Ruta 5.

En tanto, la concesionaria plantea mejoras similares para Ruta 1, entre ellas, la construcción de doble calzada entre el acceso sur y norte a Mejillones, con una longitud de más de 20 kilómetros, lo que aumentaría en 220.000 metros cuadrados la superficie de



la ruta.

De igual manera, se incorporarán retornos e iluminación, así como zonas de desfogue de cola para los vehículos sobredimensionados, considerando que el 63% de las cargas especiales del país transitan por las rutas de esta región.

Adicionalmente, se propone construir dos estructuras sobre nivel que permitan el tránsito fluido a los vehículos que circulan por Ruta 1 y para aquellos que acceden hacia Mejillones.

Este conjunto de medidas beneficiarán a más de 250.000 vehículos que transitan mensualmente por Ruta 1.

Por otra parte, junto con el MOP, la concesionaria se encuentra trabajando en la habilitación de un nuevo punto de control de vehículos pesados en Ruta 26 para redireccionar los camiones hacia Ruta 5, la cual ya cuenta con resolución para desarrollar la ingeniería.

Esta medida no aplicará para vehículos menores, los que podrán seguir su trayecto por dicha ruta hasta Antofagasta.

PROGRAMAS DE DIFUSIÓN

Además de las mejoras estructurales, Autopistas de Antofagasta realiza diversas

acciones en conjunto con la comunidad, tanto de forma presencial como a través de sus redes sociales, esto con el fin de fomentar las buenas conductas en peatones y conductores.

Una de estas es el Programa de Educación Vial para Peatones (PEVP). Desarrollado en diferentes establecimientos educacionales y espacios públicos, se enfoca en promover las conductas de prevención y autocuidado de quienes transitan por las rutas.

Asimismo, a través del Programa de Información para el Usuario (PIU), se tratan temáticas como la importancia de respetar las normas de tránsito, las velocidades establecidas y el cumplimiento de las normativas, de conductores y peatones.

También, periódicamente se difunde la campaña "La carretera no es basurero" para concientizar a la población no solo por el amplio trabajo que conlleva retirar toneladas de escombros, sino también debido al daño que provocan al entorno la gran cantidad de desperdicios arrojados en las vías y lugares abiertos.

De esta forma, la concesionaria Autopistas de Antofagasta continúa fortaleciendo los lazos y trabajando junto a los pobladores de las diversas comunas de la región para cimentar la seguridad vial, en las rutas.

OPINIÓN

Ser parte de la ciudad

**Claudia Pizarro,**  
alcaldesa de La Pintana.

Este 2024, la comuna de La Pintana cumple 40 años. Cuando en 1984 nos separaron de La Granja, teníamos apenas dos semáforos, casi todas nuestras calles eran de tierra y Avenida Santa Rosa –nuestra gran conexión con la ciudad– tenía solo una pista por lado y tener un auto era un sueño imposible para la gran mayoría de las familias de La Pintana. En ese contexto de segregación, es que las autopistas urbanas vinieron a prestar un servicio de conectividad que para nosotros también fue una manera de sentirnos parte de la capital de Chile.

Al principio tuvimos problemas con el diseño y construcción en esta zona de Santiago. Si en otras comunas los conflictos con las comunidades fueron por impactos como la contaminación acústica o la protección del patrimonio arquitectónico, en nuestro caso las calles eran tan estrechas que construir una autopista simplemente no nos dejaba espacio para circular por la vía pública. Esto fue algo

muy conocido porque los medios de comunicación visibilizaron bastante este asunto y eso ayudó a entender que debíamos tener otra relación si queríamos ser buenos vecinos.

Nuestra tasa de motorización es una de las más bajas de la capital. Junto con la comuna de El Monte, estamos al final del ranking de la Región Metropolitana (RM), con 88 autos por cada 1.000 habitantes. Esto es poco menos de 17.000 vehículos para una población de 188.000 habitantes. Esto equivale a 0,32 autos por hogar mientras que, en Vitacura, Las Condes o Lo Barnechea, el promedio es de casi de dos por vivienda. Por eso, cuando se abrió la salida de Gabriela, por parte de la autopista Acceso Sur, había tan baja expectativa que solo habilitaron un pórtico de entrada. Rápidamente tuvieron que agregar dos entradas más: la autopista fue un éxito y nuestros automovilistas aprovecharon de inmediato esta infraestructura que les permitía conectar rápido con el resto de Santiago. Quiero



agregar un elemento más: al principio, la señalética que indicaba esa salida no decía La Pintana, mientras en otras salidas siempre ponía el nombre de la comuna. Ver nuestro nombre ahí fue un gran triunfo para nuestra comunidad y una señal de que la relación estaba cambiando.

Nuestro vínculo con la empresa que gestiona esta autopista hoy va mucho más allá. ISA INTERVIAL, es un vecino muy activo. Somos partners en la instalación del nuevo free flow que proyectamos para este año. Además, la empresa se ha comprometido activamente con nuestros emprendedores a través de distintas iniciativas de financiamiento y mentoreo y, sobre todo, con nuestro deporte: nos ayudaron a levantar un Fan Fest para los Juegos Santiago 2023, de los que fuimos sede, y es main sponsor de nuestro equipo de rugby Trapiales.

Nuestras viviendas sociales hoy proyectan, al menos, un estacionamiento por casa, y todo ese nuevo barrio que surgirá en los próximos años

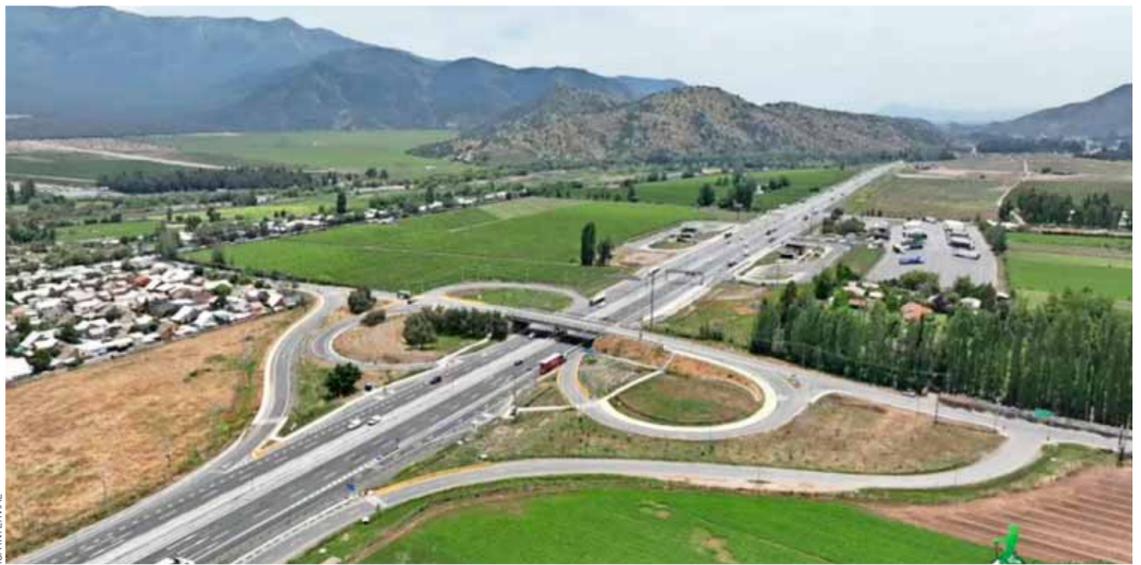
en el fundo La Platina tendrá a la autopista como una gran opción para llegar más rápido al hogar. Aquí tenemos otro desafío: en los próximos años se instalarán 4.600 familias en ese lugar. Necesitamos una segunda salida y muchas medidas de mitigación. La autopista probablemente jugará un rol clave en ambos temas.

Nuestra estrategia de desarrollo comunal hoy considera activamente su colaboración; también nuestra política de seguridad, porque hoy estamos sumando capacidades para detectar a delincuentes que usan estas vías y nuestras calles como sus escondites. Pero queremos que sea, sobre todo, la vía que nos ayude a proliferar eventos deportivos, culturales y sociales, y que los vecinos y vecinas de otras comunas nos vengan a descubrir y a mirar con otros ojos, tal como pasó en los Panamericanos, cuando fuimos sede del Rugby 7 y la gran mayoría de los 10.000 espectadores que tuvimos llegó a La Pintana por una autopista.

A TRAVÉS DEL PROGRAMA “CONEXIÓN PUMA”:

En ISA INTERVIAL hay conexión con el impacto ambiental positivo

ISA INTERVIAL se preocupa de luchar contra el cambio climático, protegiendo especies nativas del país, desarrollando alianzas, iniciativas y voluntariados para dejar un legado a las futuras generaciones.



La lucha contra el cambio climático ha sido un tema prioritario para ISA INTERVIAL. La empresa desarrolla diversas medidas para aportar a los desafíos ambientales, en el marco de su Estrategia Corporativa 2030. En este sentido, la compañía actúa en tres frentes: biodiversidad, cambio climático y ecoeficiencia.

En el frente de biodiversidad y ecoeficiencia, se trabaja en la gestión y compensación, a través de la reducción de emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI) causantes del cambio climático, la conservación de la biodiversidad y la conectividad ecológica. Para esto, la compañía ha desarrollado iniciativas que apuntan a reducir su huella de carbono, tales como la habilitación de la plaza de peaje Nueva Angostura como “cliente libre” (que le permite energizarse a través de fuentes de energía verde) y la incorporación de patrullas eléctricas en su flota.

A su vez, la empresa es parte del programa Huella Chile del Ministerio de Medio Ambiente, siendo identificada, en dos oportunidades, con el Sello de Excelencia, el máximo nivel de

reconocimiento por la gestión del carbono organizacional que ofrece este programa. Además, la compañía ha logrado acreditar su carbono neutralidad por tres años consecutivos, subrayando así su compromiso con la adopción de prácticas respetuosas con el medio ambiente y la promoción de la electromovilidad.

En el eje cambio climático, ISA INTERVIAL impulsa “Conexión Puma”, que corresponde al programa de sostenibilidad de ISA y sus empresas, el cual busca la preservación y conservación de las especies en los territorios donde habita el

ECONOMÍA CIRCULAR E INNOVACIÓN EN CARRETERAS

ISA INTERVIAL ha madurado la implementación de pilotos de innovación en sus rutas, siendo el testeo de nuevas materialidades asfálticas uno de ellos, motivados por su responsabilidad con el medioambiente y la importancia de fomentar la economía circular. Ambos proyectos se presentaron en un foro de innovación en Colombia hace unas semanas. Dentro de las innovaciones aplicadas y presentadas se encuentran los proyectos de ‘Operaciones de Mantenimiento Vial con 100% de RAP (Reclaimed Asphalt Pavement)’ y de ‘Reutilización del fresado para el mejoramiento de calles de servicio granuladas’. Ambos proyectos se encuentran en etapa de implementación en Ruta de la Araucanía y Ruta de los Ríos y han logrado una importante reducción de

emisiones de CO2 en el 95% y el 70% respectivamente, versus la técnica tradicional. Un tercer proyecto es el testeo y seguimiento de un tramo de prueba de 2.500 metros de longitud en un sector de alto tránsito vehicular de Ruta del Maipo, con cuatro tipos de mezclas asfálticas sustentables que incorporan plástico reciclado, caucho triturado, asfalto reciclado y aditivo de mezcla caliente. A la fecha se han obtenido buenos rendimientos, lo que garantiza la viabilidad de la innovación. A partir de estas innovaciones, la empresa evalúa su integración en las propuestas vinculadas a la ejecución de obras actuales y complementarias asociadas a los contratos de operación y mantenimiento que poseen las concesiones.

A través de su gestión, ISA INTERVIAL busca brindar un valor agregado a modo de ofrecer una solución diferenciadora en cuanto a lo técnico y que aporte al medio ambiente y la sociedad.

puma, el mejoramiento de las condiciones de vida de las comunidades rurales de las zonas de influencia de los proyectos forestales y generar conciencia sobre problemáticas ambientales a través de educación, arte y cultura. En Latinoamérica, este emblemático programa suma un potencial de reducción de emisiones de más de siete millones de toneladas de dióxido de carbono (CO2) y, en Chile, cuenta con grandes aliados: Colo-Colo, Fundación Buin Zoo, Fundación Reforestemos y Fundación Basura.

Con respecto a la Fundación Buin Zoo, la labor se centra directamente en contribuir con recursos a los proyectos de conservación en vida silvestre del parque, a través de campañas en diversos lugares de Chile para la protección de especies como el puma, huemul, pudú y zorro de Darwin.

OPINIÓN

**Mayo Vital: Avanzando hacia una nueva estrategia de seguridad vial**

**Juan Carlos Muñoz,** ministro de Transportes y Telecomunicaciones.

En estos primeros dos años de gestión, la seguridad vial ha sido un objetivo primordial donde hemos enfocado nuestros esfuerzos para reducir las lamentables cifras vinculadas a siniestros, lesionados y fallecidos. Esta labor ha sido impulsada a través de acciones multisectoriales y es así como, en 2022, lanzamos el Plan Calles Protegidas para generar un mayor despliegue coordinado con Carabineros, municipios y otras instituciones, aumentando los controles en terreno y reforzando los mensajes de prevención y concientización.

Se trata de una medida que permitió duplicar, en promedio, la cantidad de controles en las calles de nuestro país. Y resulta satisfactorio ver algunos frutos de esta estrategia: entre 2022 y 2023, la siniestralidad anual cayó en cerca de 8.000 eventos, y las fatalidades del 2024 a la fecha están 16% por debajo del mismo período en el 2023. No cesaremos en trabajar para que estas crudas estadísticas sigan bajando.

Ahora bien, la fiscalización en terreno nunca será suficiente si no se suma el esfuerzo

particular de quien se moviliza en motos, ciclos o automóviles, entre otros modos.

Remarco este punto porque, solo hace unas semanas atrás, fuimos parte de la presentación de un estudio elaborado por la ACHS, que daba cuenta de un dato complejo: siete de cada 10 personas reconocen que caen en alguna distracción al movilizarse. Vale decir, mirar un teléfono o bien conversar sin atender el entorno. Estas son acciones que persisten, a pesar de la existencia de normativas que prohíben el uso de elementos tecnológicos, como la Ley No Chat.

Así, todos nuestros esfuerzos por aumentar la fiscalización en terreno no serán suficientes para evitar muertes en el tránsito si quienes nos movemos en la ciudad no predicamos con el ejemplo y tomamos real conciencia de los devastadores efectos que puede tener una conducta irresponsable. Debemos entender que mirar un celular es similar a conducir bajo estado de ebriedad. O más claro aún: cinco segundos mirando un mensaje, son cerca de 70 metros de conducción a ciegas,



70 metros que muchas veces terminan con una vida.

Y esto no es una exageración o ciencia ficción. Si tomamos como referencia el

En concreto: seis de cada 10 están vinculadas a esta distracción. Nada menor.

Así las cosas, y más allá que la tendencia de siniestros ha bajado de forma histórica a nivel país —incluso, alcanzando niveles similares al 2014—, debemos seguir trabajando en nuevas fórmulas para atacar esta tragedia.

Bajo este contexto es que, como ministerio, lanzamos una nueva estrategia para reforzar la labor que estamos realizando, a través de fórmulas que tendrán como foco fortalecer la seguridad vinculada al control del uso del celular, mejorar las condiciones de tránsito a peatones y más control hacia las motocicletas, en vista del aumento que ha experimentado el uso de este modo en Chile.

En este esfuerzo incorporaremos una mirada más integral, la cual no pretende dejar a un lado las labores de fiscalización y control vehicular. Al contrario: solo busca ampliar nuestro esfuerzo hacia lugares donde la distracción al volante o la velocidad, por mencionar algunos puntos, afectan más directamente a conductores, peatones o quienes utilizan

algún tipo de ciclo.

Tomamos este nuevo compromiso con la seguridad vial en mayo, que es el mes internacional vinculado a esta temática. Y no lo hacemos desde una mirada simbólica, sino con medidas concretas. Con una estrategia que, esperamos, nos permita sumar actores y acciones para seguir reduciendo la siniestralidad en nuestras calles.

Queremos, en resumen, que este mes sea un “Mayo Vital”, donde la concientización sea solo el inicio de esta estrategia, y que contribuya a intensificar el exitoso trabajo realizado a nivel intersectorial y, del cual, no podemos aflojar.

En suma, pretendemos que sea un impulso clave para generar cambios en cada uno de nosotros. Que nos volvamos embajadores de la seguridad vial a través de la promoción de una conducción segura, sin distracciones; pero, más importante, respetando a todos quienes somos parte de la ciudad. Tanto cuando nos desplazamos como peatones o ciclistas a cuando tomamos el volante de un vehículo motorizado.

JUAN FACUSE, GERENTE GENERAL DE ALEATICA CHILE:

“La reducción de emisiones en el sector infraestructura es un desafío que debemos abordar con metas claras”

La empresa australiana Aleatica opera 20 concesiones: 16 autopistas, dos puertos, una línea de metro ligero y un aeropuerto en España, Italia, Reino Unido, México, Colombia, Perú y Chile. Su misión es aportar a la movilidad inteligente, segura y sostenible.

Aleatica, compañía global de infraestructura de transporte con operaciones en siete países, registra más de 366 millones de vehículos que viajan por sus carreteras cada año y operan más de 1.154 kilómetros de autopistas urbanas: casi la misma distancia que existe entre Santiago y Buenos Aires.

En Chile, la compañía administra la concesión Camino Nogales Puchuncaví, en la Región de Valparaíso; Puente Industrial, en construcción en la Región del Biobío; y AVO1, con una participación del 50% en la Región Metropolitana.

Uno de los desafíos que se ha propuesto en nuestro país es balancear el desarrollo de obras de gran alcance y el beneficio en la calidad de vida de las personas, a través de la alianza público-privada con el Ministerio de Obras Públicas.

“Creemos que la movilidad inteligente implica contribuir a mejorar la conectividad entre regiones, personas y empresas con una visión de largo plazo que promueva la competitividad y la sostenibilidad social y ambiental, basada en la innovación”, analiza Juan Facuse, gerente general de Aleatica Chile.

La reducción de la huella de carbono se ha convertido en una prioridad global y, luego de identificar las fuentes de

emisiones y proyectar estimaciones futuras, la compañía ha fijado una meta ambiciosa de reducir el 42% de las emisiones de alcance 1 y 2 para 2030, además de la neutralidad de carbono a 2050.

En este marco, AVO1 obtuvo la certificación RENOVA, que garantiza el uso de energía 100% renovable en su operación, mientras que en Camino Nogales Puchuncaví se han instalado 167 paneles fotovoltaicos en el edificio de la concesionaria para autogeneración en línea, con la estrategia de mitigación de cambio climático. Y en la construcción del Puente Industrial, el 80% de los materiales empleados en la obra son de origen regional, logrando evitar la emisión de miles de toneladas de carbono, que se habrían generado por el transporte de materia prima importada, aportando además al dinamismo económico de la zona.

**CAMINO NOGALES PUCHUNCAVÍ**

Ubicado en la Región de Valparaíso, tiene una inversión de US\$220 millones. Con 43 kilómetros, incluye mejoramiento de la actual Ruta F-20 y un nuevo bypass a Puchuncaví. Proporcionará servicios en ruta y



Puente Industrial construido con alto estándares sísmicos y diseño internacional

Biobío. Con una inversión cercana a los US\$250 millones, se trata de una concesión urbana de gran importancia que, al término de su construcción, beneficiará a miles de personas al aumentar en 33% la capacidad vial de la ribera sur y norte del Gran Concepción, a través de un puente de 2,5 kilómetros sobre el río Biobío, el más largo de Chile. Además, actualmente genera 800 puestos de trabajo directos.

Contempla tres pasarelas peatonales, ciclovia, dos miradores, dos enlaces desnivelados con vialidad local, además de áreas de atención de emergencias y un pórtico de telepeajes con uso de dispositivo TAG. Será la primera autopista urbana concesionada fuera de la Región Metropolitana que cuenta con un sistema sísmico de sitio, lo que genera un estándar de seguridad superior a otros viaductos de su clase.

En cuanto a su aporte social y ambiental, en coordinación con la autoridad y actores locales, el proyecto genera iniciativas que impactan positivamente a la calidad de vida de las comunidades:

- Rehabilitación del Santuario de la Naturaleza de Los Batros.
- Fomento de la actividad hortícola.
- Relocalización de flora y fauna.
- Obras de mejoramiento vial con el Municipio de Hualpén.
- Programas de aporte al desarrollo a Pescadores Artesanales.



En Nogales Puchuncaví, de la mano de vecinos de Pucalán y la Dirección General de Concesiones del MOP, se implementan acciones comunitarias, tales como la donación de un contenedor para almacenaje en la sede vecinal en 2023. Mientras en Puente Industrial y durante 2023 se llevó a cabo el rescate y relocalización de 60 ranitas de antifaz en San Pedro de la Paz, como parte de las medidas ambientales.”

otorgará un nuevo estándar de autopista de doble sentido, disminuyendo los riesgos de accidentes. Contará con dos miradores en la ruta, con vistas a los viñedos emplazados en el valle de la Cordillera de la Costa, además de casi 16 hectáreas de paisajismo, dos kilómetros de ciclovia, seis pasarelas y 13 cruces a desnivel con iluminación. En enero de 2023,

se habilitó el primer pórtico de telepeajes con dispositivo TAG, siendo el primer paso para aportar más tecnología en la ruta y menos congestión.

En cuanto a aporte cultural y desarrollo social, durante los últimos tres años, se ha trabajado en el proyecto Patrimonio Cultural y Arqueológico, con el hallazgo de sitios arqueológicos

correspondiente a vestigios de las comunidades “Bato” y “Llolleo”, culturas indígenas con gran presencia en la zona.

**PUENTE INDUSTRIAL**

Con una extensión total de 6,4 kilómetros, Puente Industrial cruza el río Biobío y conectará las comunas de San Pedro de la Paz y Hualpén, en la Región del

OPINIÓN

## Concesiones: una virtuosa política de Estado

**Sergio Gahona,** senador e integrante de la Comisión de Obras Públicas.

En los últimos cinco años, Chile ha crecido a un promedio inferior al 2% y, para la próxima década, el Banco Central pronostica un resultado apenas superior. De cumplirse este pronóstico, por primera vez en décadas habrá una generación que solo conocerá el estancamiento y, probablemente, el empobrecimiento como experiencia vital.

Varias razones explican este fracaso: probablemente, las más importantes sean las malas reformas que han encarecido el empleo, desincentivado la inversión y sobrecargado de burocracia los proyectos de todo orden. Nada de esto habría sucedido si no se hubiera perdido el acuerdo mayoritario —lamentablemente nunca fue realmente un consenso— acerca del crecimiento como objetivo fundamental y de la disciplina fiscal como requisito imprescindible de cualquier administración.

La deuda pública se proyecta al 45% del producto, cifra todavía manejable, pero preocupantemente superior a lo que era hace un par de décadas. Los retiros de ahorros

previsionales, el peor brote de populismo en los últimos cincuenta años, contribuyeron de manera importante al rebrote inflacionario e hipotecaron gravemente a las futuras generaciones.

En este contexto desalentador, seguimos teniendo en la política de concesiones un instrumento virtuoso, aún visto con mirada de Estado y fundamental para enfrentar los difíciles desafíos que tenemos hacia adelante. La relación público privada, también deteriorada como hemos comprobado con los debates de las últimas semanas, es esencial para recuperar la inversión. El Estado no tiene ni de cerca los recursos que Chile necesita para desarrollar la infraestructura que necesitamos, la deuda pública no es una opción y se han levantado necesidades sociales —como la inseguridad— que demandan destinar los escasos recursos del erario público a otros fines.

Dar un nuevo impulso al sistema de concesiones ayudaría a recuperar los niveles de inversión, actualmente estancados, poniendo por delante objetivos comunes entre el Estado y los inversionistas,



impulsando la creación de empleos e instalando nuevamente la percepción de que somos un país que progresa, mediante obras visibles y de alto estándar a nivel internacional, como las que hemos hecho antes gracias a este sistema.

Para esto se requiere dar un salto al siglo XXI. Tan necesario como modernizar los procedimientos del Estado, terminando con el pantano de burocracia y arbitrariedad que llamamos "permisología", es

renovar también la concepción de los proyectos concesionados, de forma que sean percibidos no solo como simple infraestructura, sino como servicios de alta calidad y con una estructura tarifaria que se ajuste a un país que ya no crece a los ritmos que lo hacía treinta años atrás.

Es necesario mirar estos dos aspectos. Una de las características esenciales de los contratos en esta área es que son de largo plazo, por lo que

tienen que hacerse cargo de un mundo que cambia aceleradamente: si miramos las autopistas que se construyeron hace veinte o treinta años vemos que tienen teléfonos de emergencia cada cierto número de kilómetros, pero no tienen acceso a internet. Hoy esto es anacrónico. Las carreteras que construyamos probablemente verán la masificación de la electromovilidad y de los vehículos autónomos, ese es el tipo de desafío que tienen que abordar las bases de licitación actuales.

Por lo mismo, el concepto de concesionario de obra pública ya no puede ser visto simplemente como un constructor o un especialista "en cemento y fierros", sino como un prestador de servicios, con una desarrollada orientación a la satisfacción del usuario y experiencia en esa área. El sistema tarifario también merece ser revisado en profundidad y con seriedad, al menos en dos sentidos: plazo y estructura, especialmente en las autopistas urbanas.

Si Chile crecerá menos, las tarifas sostenibles requerirán de plazos más largos de concesión

para que el inversionista pueda obtener el retorno esperado y justo. Plazos más largos pueden significar también un incentivo a inversionistas más serios y de mejor calidad.

Por otra parte, en las autopistas urbanas el principio económico de que el precio debe ser más alto en horas de mayor congestión para desincentivar su uso no ha funcionado en la práctica y solo se consigue que las personas sientan que se les cobra más caro cuando peor es el servicio, restando legitimidad social al sistema.

Por último, no tendremos inversión en infraestructura si mantenemos un Estado burocrático y hostil con la inversión privada. Si exigimos modernización y eficiencia al inversionista, tenemos que ofrecerle una contraparte pública con los mismos estándares.

Concesiones probablemente es la política de Estado más virtuosa y consensuada que nos va quedando. Tenemos que fortalecerla, modernizarla y proyectarla. Tal vez por aquí encontremos el camino al desarrollo que, en algún desafortunado momento, perdimos.

A TRAVÉS DE SU MODELO "CONEXIÓN DESARROLLO":

# En ISA INTERVIAL hay conexión con el impacto social positivo

ISA INTERVIAL busca apoyar el crecimiento sostenible de las comunidades aledañas a sus operaciones, aportando a mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

Potenciar el desarrollo sostenible de las comunidades donde opera ISA INTERVIAL es una prioridad para la empresa. Para ello, creó el programa "Lab Ruta 5", mediante el cual se busca contribuir al progreso y equidad territorial de ciudades pequeñas cercanas a su operación, articulando modelos de colaboración público-privada. Esta iniciativa es parte del modelo de gestión social de ISA INTERVIAL, "Conexión Desarrollo", el cual se alinea con la Estrategia 2030 de la compañía, que tiene como objetivo generar impactos positivos en el entorno para lograr su vigencia corporativa.

"El crecimiento de la compañía es un desafío que debe ir en línea con el fortalecimiento de las relaciones con diferentes actores, desde las autoridades hasta las comunidades que se ven impactadas por nuestras operaciones. Estamos convencidos de que no da lo mismo quien opere las concesiones, sino que debe existir un compromiso real con el crecimiento y el bienestar. Por eso nos relacionamos activamente con las comunidades locales, a través de programas centrados en la seguridad vial y el desarrollo social. A través de esta iniciativa, buscamos fortalecer a las comunidades para su transformación sostenible, además de desarrollar iniciativas sociales que tengan impactos significativos y que ayuden a impulsar mejoras en la calidad de vida de todos en el ecosistema", expresa Diana Posada, gerenta de gestión corporativa en ISA INTERVIAL.

En esta línea, a mediados de 2022 y en el marco de "Lab Ruta 5", ISA INTERVIAL firmó un convenio con la Municipalidad de Pitrufquén para generar programas sociales con impacto directo en el desarrollo sostenible de las comunidades. Esto, a través de una plataforma colaborativa orientada a trabajar en proyectos



Las diversas iniciativas buscan impulsar el desarrollo de las comunidades en las que ISA INTERVIAL está inmersa.



### EDUCACIÓN VIAL

Hace más de cinco años que ISA INTERVIAL implementa "Mi Ruta Educativa", proyecto único en Chile que tiene como objetivo enseñar a niños y niñas de primer ciclo básico, mediante innovadoras metodologías pedagógicas y lúdicas, que incluyen la simulación de un entorno vial, la normativa de tránsito, el autocuidado y la importancia de la reflectancia. Esta iniciativa gratuita ha sido altamente solicitada por las autoridades locales y comunidades educativas a lo largo del

país y, tan solo en 2023, más de 3.000 escolares participaron del programa, sumando más de 35.000 desde su creación. Pero el compromiso de ISA INTERVIAL va más allá de la implementación de este programa. Esto lo evidencian las dos "ciudades educativas" en seguridad vial que está impulsado la empresa, que hoy se encuentran en etapa de construcción y se ubican en las comunas de Temuco y Chimbarongo.

comunales que disminuyan brechas de desarrollo, enfocados en los ejes de movilidad, medioambiente y emprendimiento, siendo Pitrufquén la comuna pionera en participar de este programa que, este 2024, llegará a dos nuevas comunas.

La alcaldesa de Pitrufquén, Jacqueline Romero, señala que "es un hito histórico para la comuna y permitirá que siga creciendo. Sabemos lo importante que es el trabajo público-privado y, esta alianza en particular, va a trabajar tanto con los equipos municipales como con la ciudadanía".

En el ámbito del emprendimiento local, ISA INTERVIAL, a través de sus sociedades concesionarias, es parte de "Nada Nos Detiene" (NND), organizado por el G100 en las localidades en las que opera. NND tiene como objetivo visibilizar las historias de emprendimiento que existen en los territorios y disminuir las brechas de éxito empresarial, aportando no solo desde lo económico, sino también con capacitaciones, talleres y seguimiento a los emprendimientos.

Gracias al apoyo de la empresa, a la fecha se han realizado campeonatos en las comunas de La Pintana, Puente Alto, Curicó y Freire/Pitrufquén, además de dos torneos a nivel nacional, uno de ganadores comunales y otro de emprendimiento de mujer. Tan solo este último sumó más de 12.000 postulaciones.

El propósito de esta iniciativa es impulsar el desarrollo de las comunidades en las que ISA INTERVIAL está inmersa, generando conexión con los emprendedores y los talentos locales que sacan adelante sus negocios, aportando empleo y sustento para sus familias. Asimismo, el programa NND permite acceder a una red de contactos y visibilizar los emprendimientos.

OPINIÓN

## Desarrollo productivo y resiliencia económica regional: el rol de la Infraestructura vial

**Daniel Núñez,**  
senador y presidente Comisión de Obras Públicas.

En Chile existen problemas estructurales que explican el estancamiento económico de nuestro actual modelo de desarrollo. Desde el año 2000, se ha constatado un estancamiento en la diversificación productiva y exportadora mientras que, durante el mismo período, el aporte de la productividad al crecimiento ha sido nulo. Además, se observa un rezago en regiones en comparación con la Región Metropolitana en términos de inversiones e infraestructura pública, lo cual impacta directamente en el desarrollo. En la Región de Coquimbo esta situación se agrava aún más debido al cambio climático, el cual está afectando la economía regional, particularmente, la actividad agrícola y la generación de empleo.

Si bien la inversión y construcción de infraestructura vial en el corto plazo pueden generar empleos y dinamizar la actividad económica en regiones, el desarrollo de infraestructura pública también puede abordar problemas

estratégicos para el desarrollo del país, como la diversificación de la matriz productiva y exportadora, la resiliencia al cambio climático y la reducción de la desigualdad territorial y social.

La planificación y construcción de infraestructura vial debe formar parte de una estrategia nacional de desarrollo productivo público-privada a largo plazo, que establezca una hoja de ruta para resolver los problemas mencionados. Esto incluye mejorar la conectividad entre centros urbanos y centros productivos de industrias emergentes, así como entre zonas rezagadas o aisladas y ciudades para resolver problemas de equidad social y territorial.

A nivel regional, la importancia de la infraestructura vial se observa en la relevancia que tiene para la Región de Coquimbo el proyecto de modernización de la Ruta 5 en sus tramos Los Vilos-Coquimbo/Coquimbo-La Serena, particularmente la circunvalación, ya que este proyecto estructurará



orgánicamente el área metropolitana de la región, ampliando significativamente la capacidad de desplazamiento entre estas ciudades. Una vez en operación, mejorará la movilidad de los habitantes de

la región, permitiendo una mayor circulación de transporte público, lo cual facilitará el acceso a empleos y servicios como la salud o la educación al reducir los tiempos de traslado, a la vez que dinamizará las

economías familiares y locales al hacer más eficientes los tiempos de traslado de sus productos. Un aspecto relevante de este proyecto es que no se cobrará peaje a los habitantes de La Serena y Coquimbo.

A nivel legislativo y en el marco del pacto fiscal, el presidente Boric ha impulsado una serie de medidas para hacer más resiliente al sector de la construcción ante el reciente ajuste económico, racionalizar la estructura de permisos y, a su vez, permitir generar una estrategia de desarrollo de infraestructura pública a largo plazo, a través del proyecto que crea el Consejo de Infraestructura Pública, el cual tendrá la misión de desarrollar un plan de infraestructura a 50 años.

En esta estrategia o plan nacional de infraestructura, las empresas concesionarias pueden desempeñar un papel importante al asumir compromisos para asegurar el bienestar social de la región en la que ejecutan sus proyectos, internalizando y reduciendo al

mínimo el impacto ambiental de sus actividades, empleando mano de obra local en un marco de relaciones laborales basadas en el diálogo social entre trabajadores y empleadores, considerando la participación de los habitantes de la región en la planificación de proyectos de infraestructura y operando bajo una lógica de generación de valor compartido. Estos elementos proporcionarán una mayor certeza jurídica, sostenibilidad económica y legitimidad social que requieren los proyectos de infraestructura vial cuyos retornos son a largo plazo.

Si el sector público y privado se comprometen con una nueva estrategia de desarrollo productivo común de largo plazo, la inversión en infraestructura vial contribuirá a superar el estancamiento productivo, hacer que las regiones sean más resilientes al cambio climático, mejorar el bienestar social y contribuir a la construcción de un nuevo modelo productivo sostenible tanto económico como socialmente.

EFFECTIVA SOLUCIÓN EN CONECTIVIDAD:

## AVO 1 destaca por su innovación y elevados estándares de sostenibilidad

A dieciocho meses de su inauguración, la Autopista Vespucio Oriente 1 (AVO 1), que fue construida bajo un estándar de sostenibilidad único en Latinoamérica, se ha convertido en una solución efectiva de conectividad para los miles de automovilistas que transitan diariamente por la ruta.

El 23 de julio de 2022 se inauguró la Autopista Vespucio Oriente 1, una de las obras viales construidas más importantes del último tiempo y que une a las comunas de Recoleta, Huechuraba, Las Condes, Vitacura, La Reina y Nuñoa.

Con el transcurso de los meses, la autopista se ha posicionado como una alternativa vial clave para los automovilistas, quienes han reducido sus tiempos de traslado significativamente. Un ejemplo de esto es que, antes de su construcción, un usuario que necesitaba trasladarse desde Ciudad Empresarial a Príncipe de Gales podía demorarse hasta 35 minutos. Hoy, gracias a AVO1, ese trayecto demora menos de ocho minutos.

A diferencia de otras vías urbanas, en AVO 1 los usuarios pagan por kilómetro efectivamente recorrido, mediante el uso de TAG. Esta nueva e innovadora modalidad de cobro de peaje por uso efectivo (denominado también sistema de cobro cerrado de peaje) calcula el cobro a los usuarios según la distancia total o parcial que se haya recorrido por las vías concesionadas. Para ello, identifica el lugar en que el usuario ha ingresado a las áreas de la vía afectas a cobro y el punto donde efectúa la salida.

Sumado a esta innovación, desde sus inicios, AVO 1 ha centrado su desarrollo en la sostenibilidad. Durante el proceso constructivo de la autopista, que generó más de 3.400 empleos con una inversión cercana a los US\$1.100 millones, se incorporaron 28.300 toneladas de acero reciclado, evitando la emisión de 41 toneladas de dióxido de carbono y ahorrando energía que permitiría abastecer



Con su puesta en marcha, la Autopista Vespucio Oriente redujo considerablemente los tiempos de traslado en la Región Metropolitana, beneficiando a quienes se movilizan entre las seis comunas que forman parte de su trazado.

a 15.775 hogares por un año, equivalente al uso de agua potable de 780 personas. La ruta posee altos estándares de eficiencia energética, convirtiéndose en la primera y única autopista en Chile que utiliza luces led, con una tecnología que facilita la continuidad lumínica en toda la traza y que permite un ahorro de 500.000 KW al año, evitando la emisión de más 230 toneladas de dióxido de carbono anualmente, equivalentes a la absorción realizada por más de 15.000 árboles en el mismo período de tiempo.

En ese contexto, la compañía obtuvo, por segundo año consecutivo, la prestigiosa certificación RENOVA, otorgada por el Coordinador Eléctrico Nacional y el Ministerio de Energía, que avala el uso exclusivo de



energía proveniente de fuentes 100% renovables en todas sus operaciones.

El despliegue y desarrollo de AVO 1 ha impulsado una serie de acciones en materia de

sostenibilidad y áreas verdes, como la renovación del Parque Vespucio, además de mejoras

en la vialidad urbana en las comunas donde fue proyectada la ruta. Junto a esto, cabe destacar que estas implementaciones de infraestructura proporcionan diversos e importantes beneficios y oportunidades: generan recursos económicos, mejoran la movilidad, son más seguras y menos contaminantes, además de potenciar el comercio comunal y mejorar la calidad de vida de las personas.

A pocos meses de cumplir dos años en operación, AVO 1 se plantea nuevos desafíos, profundizando su compromiso con la sostenibilidad, elevando los estándares e innovación y estableciendo procesos de mejora continua para entregar un servicio de calidad y, de esa forma, otorgar cada día una mejor experiencia a las y los usuarios.



### A LA VANGUARDIA EN CONECTIVIDAD VIAL Y DIGITAL

Desde inicios del 2023, AVO1 desplegó un integrador de tecnologías móviles y consolidó el apoyo de tres importantes empresas de telecomunicaciones del país para implementar los servicios de voz y datos móviles en la totalidad de la autopista. Esta importante innovación permite a las y los usuarios de AVO 1 estar conectados a datos móviles en la vía subterránea, obteniendo acceso a información relevante sobre el tráfico, a las condiciones meteorológicas y las rutas alternativas en tiempo real, lo que ayuda a planificar sus viajes de manera más efectiva, evitando los sectores en los que hubiera congestión. La conectividad móvil proporciona información importante sobre seguridad vial, sobre incidentes de tráfico cercanos y otros datos útiles que pueden ayudar a los usuarios a conducir de manera más informada y reducir el riesgo de accidentes.

OPINIÓN

## Servicios de infraestructura centrados en las personas

**Hernán de Solminiach,**

profesor Titular de Ingeniería UC, miembro del Comité Ejecutivo de Clapes UC y presidente del Colegio de Ingenieros de Chile.

Hace 30 años, la idea de recorrer extensos tramos de autopistas y disfrutar del más alto estándar vial en Latinoamérica parecía un sueño lejano. Chile enfrentaba importantes desafíos en términos de infraestructura vial, como una red pavimentada poco desarrollada, carreteras estrechas o deterioradas.

La baja de inversión en infraestructura frenaba el crecimiento económico y dificultaba la conectividad en todo el país, con un déficit estimado en US\$11.000 millones debido a pérdidas de competitividad y el estado de la infraestructura. Sin embargo, todo cambió radicalmente con la implementación del sistema de concesiones viales, marcando un hito que transformó la red vial en autopistas más eficientes, reduciendo tiempos de desplazamientos y mejorando significativamente la seguridad y calidad de vida.

La inversión privada ha sido clave para expandir y mejorar la red vial en el país. Entre 1990 y 2023, se estima que se invirtieron más de US\$28.000 millones en proyectos viales, contribuyendo notablemente a la modernización de la infraestructura y al aumento de la conectividad.

Dichas inversiones han mejorado la infraestructura vial en nuestro país. Según el Informe de Competitividad Global 2024, Chile obtiene una

calificación de 5.3 en calidad de infraestructura, por encima del promedio mundial. Asimismo, en el Índice de Calidad de Carreteras, ocupamos el puesto 24, comparándonos con naciones como Alemania y Suecia.

La infraestructura pública desempeña un papel vital al conectar personas y lugares, mejorando el acceso a servicios y aumentando la productividad. De ahí la importancia de la asociación público-privada, que ha sido fundamental para lograr avances significativos en nuestro desarrollo, especialmente en mejorar la conectividad y expansión de infraestructuras esenciales, como en salud y educación, así como en impulsar actividades turísticas, agrícolas e industriales del país.

A pesar de los avances, Chile enfrenta desafíos en su infraestructura y existen oportunidades de mejora, como la participación ciudadana y la integración de nuevas tecnologías en el diseño y gestión de infraestructura. Para ello, es crucial pasar de la provisión de obras a la prestación de servicios de infraestructura centrados en los usuarios, lo cual requiere una planificación estratégica para garantizar su resiliencia y capacidad.

La evolución de las concesiones ha enfocado la atención en la calidad del servicio y las preocupaciones de la



comunidad, pero se necesita una visión de largo plazo y un plan estratégico país para guiar las acciones futuras, lo que implica mejorar la evaluación social y eficiencia en el desarrollo de los proyectos. Esto, potenciando la participación ciudadana desde etapas tempranas de diseño y construcción, junto a la creación de mecanismos que permitan adecuar la infraestructura a las expectativas de servicio a lo largo del período de concesión.

En el proceso, la ingeniería es crucial en el diseño y ejecución de proyectos de infraestructura, especialmente en concesiones viales. Estos proyectos requieren de una planificación integral, que considere las necesidades futuras, el cambio climático, la resiliencia ante eventos de la naturaleza y las tendencias tecnológicas.

Asimismo, es vital que los jóvenes participen en la planificación y discusión sobre la infraestructura del país. Su participación garantiza una mejor comprensión de los desafíos y oportunidades de la comunidad y pueden aportar ideas innovadoras para resolver problemas actuales y futuros.

Hoy Chile cuenta con una infraestructura sólida, pero es fundamental seguir buscando esfuerzos renovados para mejorar continuamente la calidad y eficiencia de los servicios de infraestructura centrados en las personas.

VÍASCHILE:

## La importancia de la seguridad vial a la hora de operar carreteras

VíasChile es una empresa consciente de que debe desarrollar una movilidad sostenible enfocada en cuidar la vida de las personas mediante el trabajo con las comunidades, alianzas público/privadas y operando en un marco de respeto con el medioambiente.



La seguridad vial es uno de los ejes fundamentales que inspira el servicio en todos los proyectos gestionados por el Grupo VíasChile. Por ello, la compañía definió la implementación de un Plan Estratégico de Seguridad Vial donde se establece la planificación a nivel de corporativo de una serie de acciones que apuntan a generar una cultura de seguridad y a buscar reducir accidentes con lesionados y fallecidos en sus autopistas. Esto se desarrolla mediante la incorporación de

tecnología e innovación en el análisis de datos, capacitaciones, campañas, entre otras medidas.

En esta materia, las nuevas generaciones son esenciales, por lo que la compañía desarrolla constantemente acciones dirigidas a niños, niñas y adolescentes. Así, por ejemplo, durante 2023, en alianza con Mutual de Seguridad, se realizaron actividades en colegios ubicados en la comuna de Quinta Normal para alumnos de enseñanza básica y media. Con ellas se busca educar y

sensibilizar sobre el conocimiento y comprensión de las señales de tránsito, modos de transitar en las vías y elementos de seguridad, con la finalidad de fomentar hábitos viales seguros, acciones de autocuidado y cuidado hacia los demás, reduciendo la severidad de eventuales accidentes en la ruta.

Como parte de este pilar, la compañía forma parte también del Pacto de Seguridad Vial de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (Conaset), iniciativa que coordina acciones

*VíasChile trabaja de la mano de la Conaset a través de la realización de distintas iniciativas tendientes a difundir buenas prácticas y disminuir los siniestros en las rutas.*

público-privadas para reducir la siniestralidad en el tránsito. Esta alianza nace de recomendaciones de las Naciones Unidas, y está vinculada a la Estrategia Nacional de Seguridad de Tránsito, la hoja de ruta establecida en nuestro país para la presente década.

El grupo VíasChile trabaja además de la mano de la Conaset a través de la realización de distintas iniciativas tendientes a difundir buenas prácticas y disminuir los siniestros en las rutas. Entre ellas se encuentran campañas previas a fiestas y fines de semana largos, seminarios y material informativo dirigido a automovilistas y peatones.

Debido al compromiso de

VíasChile en esta materia, en 2015, Autopista Central —parte de su portafolio— se convirtió en la primera autopista de América en obtener la certificación internacional ISO 39001, la cual permite ayudar a las organizaciones a reducir, y en última instancia, eliminar la incidencia y riesgo de las muertes y heridas graves derivadas de estos accidentes.

Según cifras del Observatorio de Seguridad Vial de la Conaset, que analiza los factores de riesgo de los conductores, durante el año 2022 se registraron 86.050 siniestros de tránsito y 1.745 personas perdieron la vida. Esto implicó un aumento del 3,4% respecto a los fallecidos informados el año 2021.

OPINIÓN

## El futuro de las concesiones viales

**Alfredo Moreno,**  
exministro de Obras Públicas.

Creadas a principios de los 90, y ya con más de 30 años de historia, las concesiones de infraestructura pública han demostrado su enorme aporte al crecimiento de Chile y la calidad de vida de sus habitantes. Más de US\$28.000 millones como inversión comprometida han permitido a los chilenos disponer de infraestructura mayor que no habría sido posible construir y, al mismo tiempo, que el Estado haya podido dedicar sus recursos a la construcción y mantenimiento de la infraestructura menor, particularmente caminos secundarios, aeródromos, sistemas de agua rural, así como caletas y bordes costeros.

Más del 80% de dichas inversiones han sido en autopistas de alto estándar, seguido de lejos por los importantes aportes a la modernización y ampliación de los principales aeropuertos del país. Lo anterior ha logrado que Chile cuente con una infraestructura vial que está a la vanguardia de Latinoamérica y poder acomodar, aunque sea

parcialmente, el explosivo crecimiento del parque vehicular de las últimas décadas.

¿Qué se requiere para que estos avances e inversiones en infraestructura vial continúen y puedan significar reales aportes a la calidad de vida de los chilenos? Lo primero es que deben responder a una planificación integrada de largo plazo de los diferentes modos de transporte. Los traslados de personas y carga por diferentes medios son complementarios en algunos casos y sustitutos en otros. Además, por ser obras de enorme envergadura, su construcción se concreta en varios proyectos diferentes que se van realizando a lo largo de muchos años. Ambas razones, su interrelación y su desarrollo en proyectos separados en el tiempo, hacen imprescindible una planificación general que combine las proyecciones económicas regionales y su generación estimada de cargas, con la selección de los métodos más eficientes de transporte para cada circunstancia. Chile dispuso



JUAN EDUARDO LÓPEZ

de esa planificación, realizada hace más de 30 años por un equipo liderado por Marcial Echeñique, y eso permitió dar una línea matriz para desarrollar los proyectos específicos que

fueron licitados y construidos en las últimas décadas.

Para continuar la senda, se requería repetir este ejercicio para los próximos 30 años y así se hizo, nuevamente con el

inestimable apoyo de Marcial Echeñique, un capacitado equipo multidisciplinario y una activa participación de los diferentes sectores. Hoy Chile cuenta con esta base fundamental que explicita las grandes obras a construir en los próximos decenios como son, por ejemplo, las orbitales a las principales urbes y la nueva carretera paralela a la Ruta 5.

El siguiente requisito es preparar proyectos de alta calidad que le vayan dando forma paulatina a estos adelantos. Esto requiere capacidad técnica y trabajo coordinado y ágil con las diferentes instituciones del Estado, junto a capacidades políticas que permitan incluir las legítimas demandas de las comunidades afectadas por las externalidades de las nuevas obras, y rechazar aquellas que solo son oportunismo de quienes quieren obtener beneficios particulares a costa del resto de la sociedad actual y futura.

De igual manera, es

imprescindible luchar contra la denominada "permisología", que solo aumenta plazos y costos sin beneficio alguno para la comunidad o el medioambiente. Reglas claras y objetivas, aplicadas con rigurosidad pero con celeridad y certeza, son imprescindibles para poder construir la infraestructura necesaria para el desarrollo y la calidad de vida de los chilenos.

Finalmente, es muy importante trabajar en dar a conocer a la población los beneficios de estos avances viales. Hoy las concesionarias viales son mal evaluadas por la población, la cual solo ve el peaje que debe pagar y experimenta congestión en las horas de mayor uso. Esta es una tarea de las empresas y de las autoridades pues, sin apoyo de la sociedad, no será posible alcanzar el volumen de inversiones necesarios en los tiempos requeridos. Y nunca debemos olvidar que, sin infraestructura habitante, no hay desarrollo que pueda sostenerse.

## CONSTRUCCIÓN DE AMÉRICO VESPUCIO ORIENTE II, TRAMO PRÍNCIPE DE GALES-LOS PRESIDENTES:

# El hito del cierre del anillo de Américo Vespucio

Sendos túneles mineros que irán 40 metros bajo tierra y la remodelación completa del bandejón central de Américo Vespucio con 62.000 metros cuadrados de áreas verdes, parques y ciclovía son parte de lo que considera la mega obra que cierra el anillo urbano de la Región Metropolitana en estándar de vía expresa.

Concebido a mediados del siglo pasado como el anillo externo al área metropolitana de la capital, la circunvalación de Américo Vespucio se transformó en uno de los ejes estructurantes más importantes del Plan Regulador Metropolitano de Santiago. Es así como su cierre completo en estándar de vía expresa se hizo cada vez más urgente, presionado por el crecimiento inmobiliario y la demanda automotriz y de transporte público.

Por ello, el inicio de obras —en diciembre del año pasado— de su último tramo en lo que es Américo Vespucio Oriente II tramo Príncipe de Gales-Los Presidentes (AVO II) es un verdadero hito, ya que no solo cierra la circunvalación de Américo Vespucio en sus últimos 5,2 kilómetros, sino que lo hace con un hito ingenieril al proyectar su trazado de manera subterránea en dos sendos túneles mineros que irán 40 metros bajo, además de considerar una gran transformación urbana en superficie.

El diseño del proyecto es la respuesta del Ministerio de Obras Públicas a una solicitud expresa de la ciudadanía de que fuera una vía subterránea. Está formada por dos calzadas expresas con una sección de tres pistas por sentido de circulación que irán soterradas bajo la vialidad existente (Av. Américo Vespucio/Av. Ossa) y la Línea 4 del ferrocarril subterráneo de Santiago, entre sus estaciones Príncipe de Gales y Los Presidentes. El proyecto atraviesa las comunas de La Reina, Nuñoa, Macul y Peñalolén, conectando por el norte con las vías expresas de la concesión "Américo Vespucio Oriente I, Tramo Av. El Salto - Príncipe de Gales" (AVO I) y, por el sur, con las del "Sistema Américo



Vespucio Sur, Ruta 78 - Av. Grecia".

El proyecto permite extender a todo el "Anillo Américo Vespucio" un alto nivel de servicio como vía urbana concesionada, con sistema de cobro *free flow* y la provisión de dispositivos de seguridad vial, señalización variable, sistema de comunicación y servicios de atención a los usuarios. Ello redundará en una disminución de la congestión vehicular en superficie, especialmente en horas punta, lo que provoca grandes costos sociales y contaminación ambiental en cuanto a emisión de gases y ruidos.

Los túneles mineros principales de AVO II han sido proyectados adoptándose al Nuevo Método Austriaco de Túneles (excavación secuencial por fases), que será utilizado en prácticamente la totalidad del trazado, mientras que la conexión de AVO I se ejecutará en una transición denominada "Túnel Híbrido". En suma, una mega obra que ya se posiciona como una de las construcciones viales de mayor envergadura realizadas

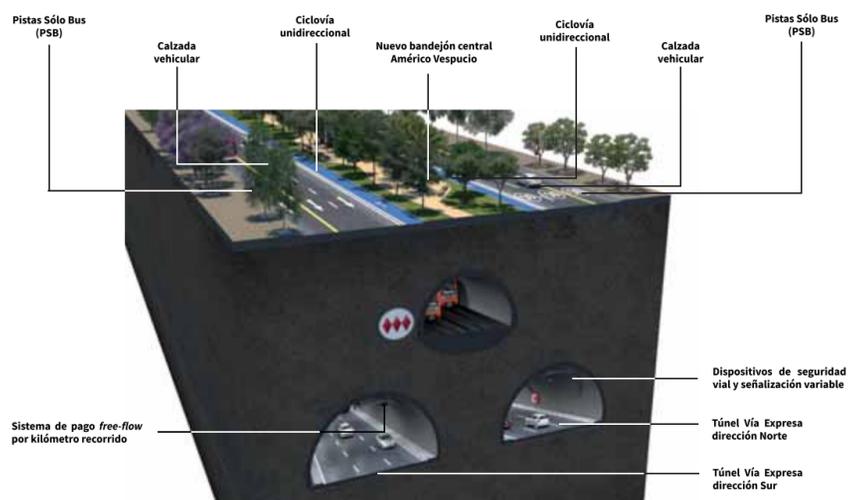
en la Región Metropolitana, construida por la empresa Gesvial y que se estima comience su operación en el año 2028.

### NUEVO BANDEJÓN CENTRAL

Las obras de AVO II proyectadas en superficie serán una transformación urbana completa de todo el bandejón de Américo Vespucio en sus vías de transporte, sus circuitos peatonales y su infraestructura de espacios públicos.

Esta remodelación es el resultado de distintas etapas de trabajo a nivel técnico y de escucha a las comunidades y municipios, que permite aumentar las áreas verdes del bandejón central, veredas y plazas de bolsillo en cerca de 47.000 metros cuadrados, a los que se añaden otros 15.000 metros cuadrados que aporta una serie de nuevos hitos urbanos en Príncipe de Gales/Tobalaba, sector Plaza Egaña, Rotonda Grecia y el nuevo Parque Los Presidentes (Ver infografía).

Se suma una ciclovía bidireccional a nivel de calzada de



Los túneles mineros de AVO II avanzan en su ejecución con métodos constructivos como el Austriaco y el de Túnel Híbrido, este último para la conexión expresa con AVO I.

alto estándar en el eje de Américo Vespucio, que permitirá unir las ciclovías existentes y proyectadas en las calles transversales, con un diseño acorde a los nuevos lineamientos establecidos por la Ley de Convivencia Vial, incentivando de esa forma el uso de bicicletas y otros ciclos como medio de transporte alternativo, sustentable e intermodal.

Juan Kuster, gerente de la Sociedad Concesionaria AVO II, señala que, si bien la construcción del túnel minero es una obra de una envergadura ingenieril importante, la

remodelación en superficie de Américo Vespucio, sin duda cambiará lo que hoy es todo el bandejón que, prácticamente, es inutilizable como espacio público.

"Con el proyecto, se podrá recorrer a pie, en bicicleta y rematará en una gran transformación de la rotonda Grecia y con un nuevo parque en los Presidentes", comenta.

Dentro de las participaciones ciudadanas tempranas y luego como parte del proceso de evaluación ambiental, se concordaron una serie de protocolos con los municipios. Estos se refieren a compromisos

voluntarios contenidos en la Resolución de Calificación Ambiental (obtenida en octubre de 2023) entre los cuales se consideran muros verdes, mejoramiento vial de calles aledañas al proyecto (fuera del área de concesión), cicletteros con sombraderos y tótems de mecánica básica para la reparación de bicicletas a lo largo de las nuevas áreas verdes, así como obras de mejoramiento de parques, como el Juan Pablo II en Peñalolén, y la instalación de cámaras de seguridad, luminaria led, entre otros tantos elementos.

OPINIÓN

## Colaboración público privada, una herramienta clave para el desarrollo

**Rosario Navarro,**  
presidenta de Sofofa.

En los últimos 30 años, uno de los pilares que han sustentado el crecimiento y desarrollo de Chile ha sido una exitosa colaboración público-privada en diversos ámbitos, lo que ha sido promovido por el actual marco regulatorio. La colaboración público-privada es la cooperación estratégica entre entidades del sector público y del sector privado con el objetivo de abordar desafíos comunes y promover el progreso en diversas áreas de interés público. Esta forma de asociación, que permite abordar desafíos comunes a trabajo o iniciativas colectivas, se ha convertido en una herramienta fundamental para incrementar el crecimiento económico y avanzar hacia mayores niveles de desarrollo. Adicionalmente, la colaboración público-privada conlleva una gestión eficiente de recursos, se pueden aprovechar sinergias, optimizar recursos y generar resultados más efectivos en la implementación de proyectos de interés público. Algunos casos de éxito de

la colaboración público-privada se pueden encontrar en el sistema de concesiones para infraestructura, que es un modelo de colaboración destacado a nivel mundial y que, en 30 años, ha permitido más de US\$28.600 millones en inversiones comprometidas en infraestructura pública, que se traducen en 114 obras de infraestructura entre autopistas, hospitales y cárceles, aeropuertos, embalses y otros. Otro caso destacado es en el área de la salud, en donde los prestadores privados juegan un rol relevante en el cuidado de nuestros habitantes. Así, por ejemplo, durante el año 2020, en plena crisis de la pandemia del covid-19, más de 8,6 millones de personas se atendieron en el sector privado de salud y el 50,5% del total de camas UCI pertenecían al sector privado. Telecomunicaciones es otro ejemplo de colaboración público-privada exitoso, mejorando la conectividad en Chile. El Estado recaudó US\$453 millones en la última



licitación del espectro del 5G (aumento de 512% de lo recaudado históricamente). Finalmente, la privatización de los servicios sanitarios ha permitido avanzar de forma rápida y eficiente en la modernización de los servicios. En 1999, solo el 16% de la población contaba con tratamiento de aguas servidas y, desde entonces, con una inversión cercana a los US\$9.000 millones, se pudo alcanzar un saneamiento de prácticamente el 100% de las aguas servidas del país. Las empresas y los gremios empresariales también juegan un rol fundamental en promover dicha colaboración, pues tenemos las competencias y experiencia para ser protagonistas y no ser relegados a un segundo plano en el desarrollo del país. SOFOFA no está ajena de lo anterior, promoviendo proyectos como Relink, una plataforma digital impulsada en una alianza público-privada, en la que participan SENCE, SOFOFA, OTIC SOFOFA y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), y que busca orientar los esfuerzos de

reconversión laboral de personas y empresas, considerando las oportunidades laborales tras la transformación tecnológica y digital. Como país y sociedad nos enfrentamos a importantes y complejos desafíos que pueden tener impactos relevantes en las personas si no los encaramos de la manera adecuada. Desafíos como los relacionados al cambio climático, con menos agua y mayores eventos extremos, así como a los avances tecnológicos, que pueden redefinir la forma en que trabajamos y nos relacionamos y que requerirán de trabajadores con nuevas competencias y habilidades. Para todo lo anterior será fundamental que el sector privado y el sector público trabajen en conjunto en las soluciones, pues el país requiere de un esfuerzo conjunto para establecer una cooperación virtuosa que permita crecer y alcanzar un próximo nivel de desarrollo, mejorando de esta forma la calidad de vida de las personas.

FORTALECIENDO COMUNIDADES:

## La importancia del trabajo territorial en las obras públicas

El sistema de concesiones ha permitido posicionar a Chile como un referente a nivel mundial de una institucionalidad que entrega certezas a las empresas, administrando obras del Estado bajo el modelo de la alianza público-privado.



Sacry Concesiones ha contribuido en el progreso de infraestructuras públicas sostenibles en el tiempo que, además, dinamizan económicamente al país. La empresa, presente en el territorio, ha construido y opera rutas en las regiones de Tarapacá, Atacama, Coquimbo, Valparaíso, Metropolitana, O'Higgins y Biobío.

Estas obras son un aporte en la calidad de vida de las comunidades donde la compañía está presente. Actualmente, Sacry se encuentra en 14 de las 16 regiones del país, lo que ha implicado redoblar los esfuerzos y elevar los estándares en la vinculación con los territorios de las zonas donde desarrolla sus proyectos y operaciones. El principal objetivo de llevar a cabo una estrategia territorial es contribuir en la generación de valor sostenible en las comunidades cercanas a los activos, a través de la materialización de un trabajo colaborativo y de beneficio mutuo que aporte al desarrollo local.

"Las inquietudes de los habitantes del norte del país, donde destacan emblemáticos proyectos viales como la concesión Rutas del Desierto, que conecta a los habitantes de Iquique y Alto Hospicio, resultan muy diferentes a las necesidades que puedan tener las comunidades hacia el sur como, por ejemplo, las zonas aledañas a las ciudades de Concepción y Cabrero, donde aportamos a través de la concesión Valles del Biobío, a una mayor competitividad productiva que incentiva la actividad agrícola y forestal de la región", puntualiza Fernando Ruiz de la Torre, gerente general de Sacry Concesiones en Chile. Sin embargo, este trabajo también ha presentado desafíos significativos: la diversidad de



Son diversas las acciones que demuestran y reafirman el compromiso de Sacry con el bienestar de las comunidades.

contextos territoriales y culturales requiere ser adaptables a las particularidades de cada lugar. La gestión de expectativas, la resolución de conflictos y la negociación de acuerdos con el Estado y la sociedad civil son aspectos inherentes a la implementación de una estrategia territorial exitosa e inclusiva.

"Hemos llegado a donde estamos gracias a nuestro espíritu innovador, que recoge iniciativas de alto impacto para llevarlas a cabo en nuestros negocios y actividades. Además, redoblamos los esfuerzos y contamos con un amplio despliegue de vinculación en los territorios, con el objetivo de acercarnos a las comunidades donde nos encontramos, conocer sus inquietudes y aportar positivamente en su día a día", agrega Ruiz de la Torre.

**COLABORACIÓN CON COMUNIDADES**

El compromiso de Sacry con el desarrollo territorial abarca una

amplia gama de iniciativas que fortalecen y enriquecen las comunidades locales. A través de su enfoque integral y su colaboración activa con las partes interesadas, la empresa busca dejar una huella positiva y duradera en el tejido social y económico de Chile.

Es por esta razón que, dentro de sus acciones comunitarias, han realizados diferentes proyectos en beneficio directo a las comunidades. Entre estos encontramos voluntariados junto a Techo en distintas regiones del país. El primero fue con su activo Rutas del Desierto en Iquique, donde se beneficiaron a seis familias de la región de Tarapacá. Mientras que en la región Metropolitana se ejecutaron voluntariados corporativos durante mayo y los próximos meses. En esta misma región, con su línea de negocios de ciclo integral del agua, ha implementado un programa anual de huertas comunitarias en las comunas de Lampa y Colina en beneficio de las comunidades escolares.

Adicionalmente, la empresa ha realizado diferentes donaciones y actividades para las comunidades aledañas a sus 14 activos concesionales y proyectos constructivos. Entre estos, destaca la donación de una oficina modular que permitió la inauguración de una brigada especializada para combatir incendios forestales en la comuna de San Pedro, aledaña a su activo Ruta de la Fruta. Fue con esta misma concesión que la empresa donó implementos viales para el desarrollo de los Juegos Panamericanos 2023 en Pichilemu.

Mientras que, en la zona norte del país, Sacry donó dos sillas anfíbias a la Municipalidad de Coquimbo, bajo sus activos Ruta del Limarí y Ruta del Algarrobo, las cuales han permitido que personas que cuentan con algún tipo de restricción de movilidad puedan disfrutar de la playa. Todas estas acciones demuestran y reafirman el compromiso de la empresa con el bienestar de las comunidades.

OPINIÓN

## Conectar, una clave para la superación de la pobreza

**Catalina Littin,**  
directora de Fundación Superación de la Pobreza – Servicio País.

Tras 30 años de experiencia trabajando por el desarrollo local, hoy en más de 100 comunas —la mayoría de sectores rurales y aislados de todo el país— constatamos que la falta de infraestructura, recuperación de espacios públicos y conectividad siguen siendo los proyectos más sentidos por las comunidades que habitan estos lugares y que experimentan altos índices de pobreza y vulnerabilidad. Se trata de una pobreza dinámica, que siempre va más allá de la obtención únicamente de recursos económicos y que se explica más bien por la dificultad de desplegar las capacidades de ser, hacer y estar en sociedad. A ello se suma el deficiente o nulo acceso a buenas oportunidades, a buenos servicios y, en general, a condiciones mínimas que aseguren el bienestar y el desarrollo humano.

Una muestra de esta situación se constata en la Encuesta Casen 2022. Los resultados señalan que la pobreza rural por ingresos alcanza al 9,9%, versus el 6,1% de la población de zonas urbanas. La pobreza multidimensional en las zonas urbanas, en tanto, llega al 15,5%, mientras que, para las zonas

rurales, llega al 28%. Es decir, casi un tercio de la población rural vive con carencias en áreas clave del desarrollo humano, como el rezago escolar, la atención en salud, la seguridad social o los servicios básicos, entre otras. Y si bien en este diagnóstico general existe cada vez más convergencia, las decisiones en políticas públicas siempre son más lentas que lo que la realidad demanda.

Paradójicamente, a pesar de ostentar los peores índices de pobreza, son territorios y comunidades con múltiples recursos y capacidades que están haciendo valiosos esfuerzos por mantener vivos sus saberes sobre el manejo de la tierra, el mar, los animales y el patrimonio natural. Estas prácticas y medios de vida tienen un impacto adaptativo en el uso de recursos naturales, en el fomento productivo de sus territorios con pertinencia y en los esfuerzos por mantener el arraigo de sus habitantes. Todos aspectos fundamentales para un adecuado desarrollo del país.

El problema se suscita cuando el sistema estima que cientos de territorios en los que se despliegan millones de personas



de manera dispersa no califican para las inversiones de ningún tipo, por no cumplir con las consideraciones de rentabilidad social de los proyectos. La gran ciudad y la concentración de habitantes siguen siendo los referentes para la inversión pública y privada, pero Chile y su loca geografía nos distribuye bajo otra lógica, que aún no es suficientemente considerada por

la política pública.

La carretera, el tren o el transporte aéreo, entre otros, son desarrollos fundamentales para el despliegue de las sociedades a lo largo de la historia humana. La posibilidad de conectarse, de acercarse, de conocer y acceder han sido indispensables en nuestros avances, pero cuando se quedan solo en los límites, también

generan rezagos para una importante cantidad de personas. Mientras una parte del país cuenta con los más altos estándares de conectividad, otra parte, históricamente rezagada, queda en una interfaz precarizada y anacrónica.

¿Qué duda cabe que la conectividad vial representa la conexión de comunidades aisladas con centros urbanos y sus oportunidades laborales, educativas y de salud? Parece una obviedad, pero hoy, a pesar de lo avanzado, muchas familias ponen en riesgo sus vidas diariamente para acercar a niños y niñas a los colegios o para acceder a la salud. Un Estado y un sector privado capaces de coordinar sus esfuerzos en beneficio de sectores rurales y aislados, de estas familias que, como se dice coloquialmente “hacen patria” en Alto Biobío, Quilaco o en las numerosas islas del sur, constituye una mejora indiscutible el bienestar a miles de personas.

Como miembros del nuevo Consejo de Desarrollo Territorial, queremos aportar en el sentido de dar relevancia a la voz de la comunidad y hacer hincapié en los cambios que necesita el

entramado político institucional y legislativo para hacerse cargo de los problemas del desarrollo territorial urbano y rural en el país. Y es que, efectivamente, en Chile existe una hegemonía urbano-céntrica en los instrumentos de planificación territorial e inversión derivada de la Ley General de Urbanismo y Construcciones. Es por esto que, entre otras propuestas, hemos planteado que el Sistema Nacional de Inversiones modifique sus criterios de rentabilidad social para los territorios con poblaciones más pequeñas, más allá de si son rurales o urbanas. Criterios que resguarden aquello que las comunidades requieren proteger: su entorno, su modo y medio de vida, y sus riquezas patrimoniales.

La construcción de puentes, caminos y pasarelas ahí donde se necesita, más allá de cuántas personas habitan esos territorios, no es solo un asunto de infraestructura, sino un compromiso con la equidad y la justicia social. Obras públicas que no se realizan porque las personas beneficiadas son muy pocas, perpetúan la pobreza y la exclusión social.

VÍASCHILE:

## La implementación de la primera Despensa Social de Chile

Los esfuerzos se centran no solo en la entrega gratuita y semanal de variados alimentos y productos de higiene, sino también en generar un espacio de encuentro y dispersión, donde los beneficiados pueden asistir a charlas, talleres y otras actividades.



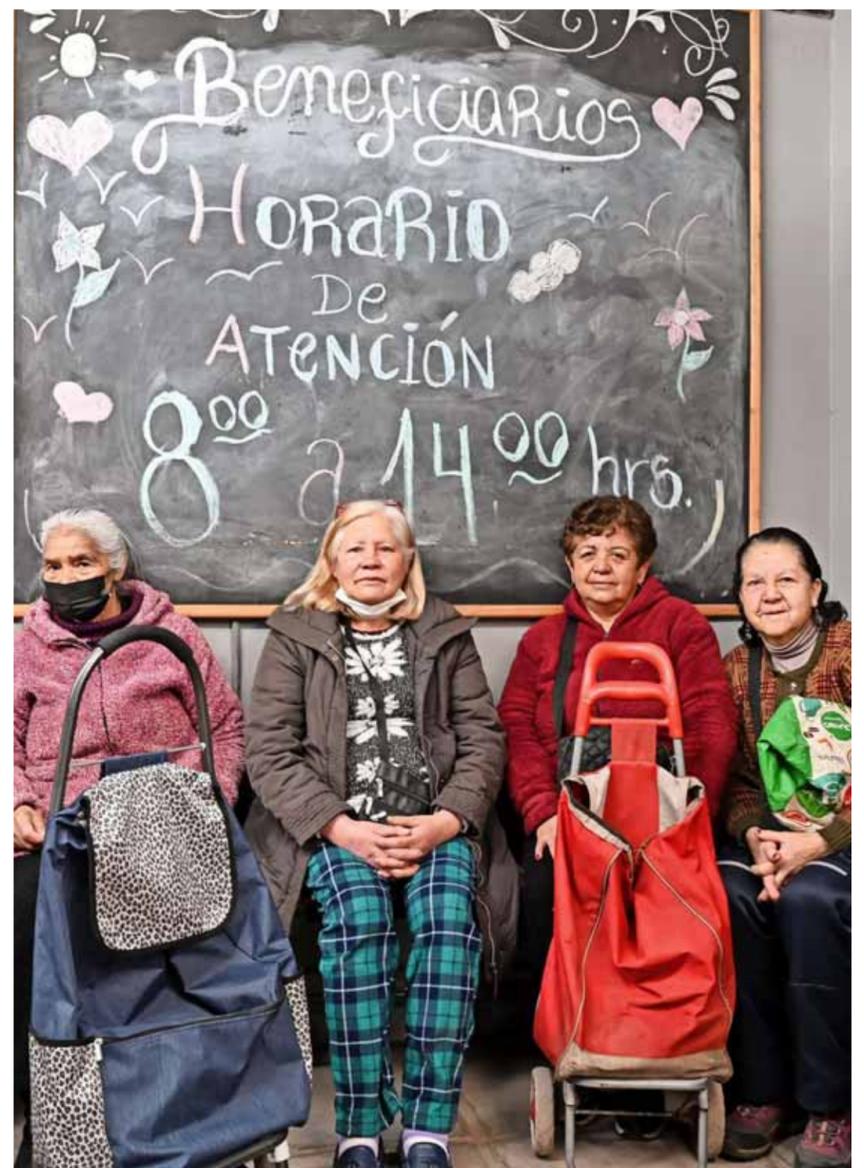
VíasChile opera en el país las rutas concesionadas Autopista Central —la vía urbana con mayor tráfico del país—, Autopista Rutas del Pacífico, Autopista Los Libertadores y Autopista Los Andes, y tiene entre sus objetivos estratégicos crecer con sostenibilidad con un plan de ESG (por sus siglas en inglés: ambiental social y de gobernanza) que impacta a toda su cadena de valor.

Dentro de ese contexto, y en el entendido que ser un buen vecino es primordial, la compañía puso en marcha, en 2021, la primera Despensa Social de Chile y Latinoamérica, ubicada en la comuna de San

Bernardo. Este programa socio ambiental, desarrollado en conjunto con la Corporación Red de Alimentos, se ha posicionado desde su apertura como un lugar de encuentro para 2.500 personas mayores vulnerables, quienes fueron encuestadas al inicio del proyecto mediante un “puerto a puerta”, con el objetivo de conocer la realidad y las necesidades de los vecinos del sector.

La Despensa Social funciona de lunes a viernes, desde las 8:00 hasta las 14:00 horas, y las personas mayores reciben en promedio siete kilogramos de productos, entre los que destacan frutas y verduras de

*Los requisitos para ser beneficiario de la Despensa Social son: ser adulto mayor de 60 años, recibir la pensión básica solidaria de vejez y/o que sus ingresos sean menores al sueldo mínimo, además de residir en San Bernardo.*



temporada, carbohidratos y cereales. Todo correspondiente a mermas de distintas compañías que están aptas para su consumo. El objetivo es dar un uso óptimo a cierta mercadería y, con ello, evitar que sea desechada.

Los requisitos para ser beneficiario de este programa son: ser adulto mayor de 60 años, recibir la pensión básica solidaria de vejez y/o que sus ingresos sean menores al sueldo mínimo, además de residir en la comuna.

Andrés Barberis, director general de VíasChile, señala que “la Despensa Social figura como uno de los proyectos más

destacados en el país y la región por su sello integrador y de bienestar social, presentando una serie de oportunidades tanto para las personas mayores de San Bernardo, como para la sociedad. Y el hecho de velar por el bien de la comunidad, como por un entorno más sustentable, es parte del compromiso que adoptamos con mucho orgullo en nuestra compañía”.

En 2022, la iniciativa entregó un total de 781.923 kilogramos de comida; y cada semana otorgó, en promedio, un total de 7,7 kilogramos de productos a cada beneficiario, entre los que

destacan artículos de aseo e higiene, lácteos, líquidos y productos agrícolas.

Desde el punto de vista medio ambiental, social y económico, el programa también destaca en la recuperación de 3.469 toneladas de dióxido de carbono acumuladas entre noviembre de 2021 y enero de 2024, las cuales fueron evitadas por los alimentos rescatados. Adicionalmente, en su remodelación se incorporó pintura mezclada con Photio: un aditivo nanotecnológico que captura dióxido de carbono, haciendo un proceso de descontaminación.

OPINIÓN

Movilidad para el segundo cuarto del siglo XXI

**Pablo Allard,**  
decano de la Facultad Arquitectura y Arte UDD.

Desde su invención y masificación, hace más de cien años, la humanidad siempre soñó que en el futuro los vehículos volarían. En los años sesenta, los dibujos animados de los Supersónicos mostraban a Mr. Sónico llegando directo a su departamento en un ingenio volador; y en los ochentas, la ciencia ficción de películas como Blade Runner también lo pregonó. Sin embargo, llegando al primer cuarto del siglo XXI, los autos siguen sometidos a la fuerza de gravedad y, más allá de algunos drones experimentales, seguiremos soñando con volar por un tiempo.

Pese a lo anterior, la tecnología sí nos trajo mayor eficiencia en el consumo y reducción de emisiones, así como mejor seguridad en los vehículos. Pero ahora, de manos de la sensorización, el internet de las cosas, el blockchain y la inteligencia artificial probablemente tendremos algo mucho mejor que pocos imaginaron: los vehículos autónomos (VA).

Si bien esta tecnología está en etapas tempranas de desarrollo, su implementación y masificación es inminente, y

significarán un cambio de paradigma radical en el transporte, la industria automotriz, la logística, la infraestructura urbana y la forma en que nos moveremos en nuestras ciudades y territorios.

En este sentido, la red de autopistas urbanas e interurbanas que se ha consolidado en nuestro país —fruto de los 30 años de virtuosa colaboración público-privada por la vía de las concesiones de infraestructura pública— serán la plataforma para capitalizar y potenciar las oportunidades que nos traerán los VA e, incluso, nos pueden poner a la vanguardia mundial de esta revolución.

Una de las mayores oportunidades de manos de los VA será la optimización de la red vial existente y el fin de la congestión como la conocemos. Si hoy aplicaciones como Waze nos permiten encontrar rutas alternativas evitando los tacos, los VA van a organizarse de manera tal que todo el sistema de transportes fluya a velocidades adecuadas. Ya no quedará el clásico conductor bloqueando el cruce en luz amarilla, nadie se pasará un disco



pare y, lo más importante, se reducirá de manera significativa el número de accidentes.

Otra ventaja de los VA será la consolidación de la movilidad compartida donde, en base a planes de suscripción, ya no seremos dueños de un vehículo, sino que tendremos a nuestra disposición —y cuando lo

necesitemos— diversos formatos: desde la micromovilidad personal, familiar, cargo y delivery, hasta colectivos y masivos modulares, dependiendo de la naturaleza, urgencia o disponibilidad a pagar nuestros viajes. Los VA, además, van a mejorar la experiencia de usuario, permitiéndonos trabajar,

descansar o socializar en los trayectos; facilitarán la respuesta a emergencias y, prácticamente, desaparecerán los portonazos y encerronas. Y si son eléctricos, además reduciremos emisiones y contaminación sonora.

¿Significará esto un cambio relevante en la infraestructura existente? No será necesario construir más vialidad, pero sí surgirá demanda de nuevos espacios de almacenamiento y mantenimiento de los VA, así como puntos de carga rápida, los cuales podrían ser concesionados por sectores de la ciudad, ya sea como convenios complementarios de las concesiones existentes o como nuevas inversiones. En este punto serán clave las autopistas urbanas, ya que serán la red neuronal del sistema, permitiendo inyectar o sacar vehículos de circulación en distintos puntos de la ciudad, dependiendo de la demanda. También los VA requerirán contar con protocolos y regulación que precisen las responsabilidades éticas y legales en caso de fallas o accidentes, que seguirán afectándonos en el margen.

Si las autopistas urbanas concesionadas en Chile fueron

pioneras en el mundo al instalar un sistema de cobro free flow integrado entre múltiples operadores, el destacado ingeniero Louis de Grange propone que hoy pueden convertirse en el laboratorio mundial de pruebas de los VA.

No existe en el mundo una red de autopistas urbana segregadas, seguras y completamente sensorizadas y monitoreadas en tiempo real como la nuestra. Con el nivel de tecnología que tienen nuestras autopistas, en horas de baja afluencia, podríamos invitar a los principales fabricantes de VA a probar sus sistemas en este circuito cerrado a escala metropolitana, generando un polo global de nuevas tecnologías de movilidad autónoma en nuestro país. Esto nos permitirá detectar nuevos desafíos, testear y adaptar soluciones emergentes y, lo más relevante, transformar para siempre la movilidad urbana hacia ciudades más sustentables, compartidas, eficientes y, aunque suele ser paradójico, más humanas... al menos mientras los autos no vuelen.

OBRAS PROGRAMA BUEN VECINO DEL MOP:

El gran cambio de los entornos de autopista Vespucio Sur

El rápido crecimiento que ha transformado los límites de la zona urbana de la Región Metropolitana, en la zona sur de la circunvalación de Américo Vespucio, hoy en estándar de autopista y que opera junto a una línea de Metro, ha generado disrupciones de espacios que, con el imparable aumento de la población y desarrollo inmobiliario, acentúan aún más e impactan a las comunidades aledañas de la vialidad principal.

Falta de mantención de espacios que quedaron fuera del área de concesión —“en tierra de nadie”—, problemas de ruido no solo proveniente de la autopista sino de la vía local de Américo Vespucio que concentra gran tránsito de transporte público, problemas de seguridad y escasez de áreas verdes y de esparcimiento, hacen que esta zona haya quedado rezagada en mejoras de espacio y de infraestructura comunitaria.

Abordar esta problemática es parte del plan de obras que el Ministerio de Obras Públicas, a través de su Programa Buen Vecino, ejecuta junto a Vespucio Sur y que ha desarrollado en distintos grupos de obras para recuperar como espacios públicos sectores aledaños a la autopista.

Uno de los principales planes de obras fue el mejoramiento de los entornos de las 36 pasarelas que permiten el cruce de la autopista y la conexión con las comunas que quedaron fuera del anillo de Américo Vespucio pero que, en la concepción territorial de hoy, son parte del Gran Santiago urbano.

INFRAESTRUCTURA DE ALTO ESTÁNDAR

Para trabajar en ello, se desarrollaron 36 proyectos distintos, con el detalle particular de ingeniería y paisajismo para cada pasarela y su entorno, entregando así una solución urbana acorde a la realidad que vive cada comunidad de vecinos.

Una de las características de estas obras, terminadas a fines del 2023, es el equipamiento de alto estándar que se instaló en los nuevos espacios públicos,

Obras de recuperación de espacios públicos, áreas verdes, equipamiento de juegos, nuevos pavimentos, más iluminación y cámaras de seguridad son parte de la intervención que se realizó en las 36 pasarelas que cruzan la autopista, que también considera la instalación de pantallas acústicas con tecnología de última generación.



Una de las características de las obras de mejoramiento de entornos es el equipamiento de alto estándar que permitió recuperar espacios públicos para los vecinos.



instalación de nuevo mobiliario, juegos para niños y adolescentes con circuitos de calistenia, senderos peatonales, murales, incorporación de nuevo paisajismo con especies vegetales de bajo consumo hídrico y mejoras en seguridad vial, además de elementos de seguridad como cámaras y luminarias led en las pasarelas.

Asimismo, se incorporaron elementos que aportan a la seguridad ciudadana, como cámaras de vigilancia en acceso a pasarelas, vallas peatonales y rediseño de la iluminación del entorno y estructura de la pasarela.

En total, se renovaron más de 63.000 metros cuadrados de paisajismo y áreas verdes, incorporándose 63 cámaras de

seguridad; 44 toldos y áreas de sombra; siete mosaicos artísticos; 30 pinturas artísticas en pilares; 84 juegos para niños y adolescentes; 96.000 especies para paisajismo (plantas, árboles y arbustos); 2.020 postes de iluminación y luminarias; y 3.162 mobiliarios.

MODERNAS PANTALLAS ACÚSTICAS

Dentro de las obras que cambian de manera sustantiva los barrios aledaños de autopista

Vespucio Sur, se encuentra en plena ejecución la instalación de pantallas acústicas en una extensión de 16 kilómetros de Américo Vespucio Sur y que buscan mitigar el ruido que generan los vehículos en los puntos más críticos.

Para desarrollarlo de mejor manera, se diseñó este proyecto con pantallas de última generación fabricadas en Italia, que consideran una tecnología bi-absorbente que permite disminuir el ruido desde ambas caras de los paneles metálicos

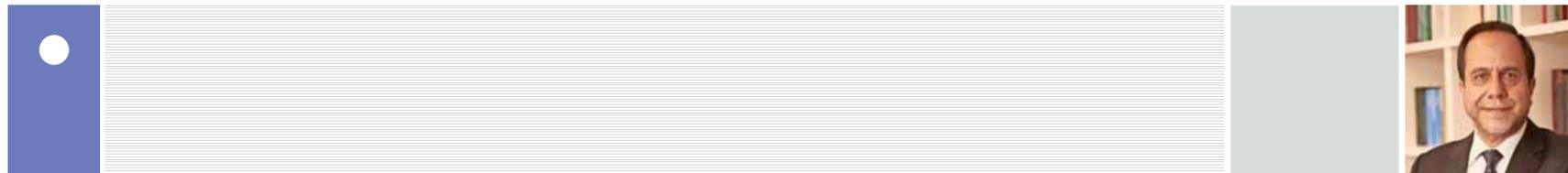
(interna y externa) gracias a una placa de material fono absorbente.

Al respecto, el gerente general del Grupo Costanera, al cual pertenece Sociedad Concesionaria Vespucio Sur, Diego Savino, explicó que “Vespucio Sur tiene una configuración bastante compleja, porque tiene un metro, una autopista y tiene vías locales con mucho transporte público. El trabajo de ingeniería para proyectar estos paneles acústicos tenía el desafío de

absorber parte del ruido de las caleteras, que es lo que genera más ruido en el lugar. Entonces, no solamente se está buscando mitigar el ruido que puede venir de los tránsitos de la autopista, sino también de las vías locales”.

Las pantallas tienen una altura que varía entre los cuatro y los seis metros, sus colores fueron trabajados en conjunto con las municipalidades y las comunidades beneficiadas y se estima que estarán instaladas en su totalidad en el tramo proyectado a fines de 2024.

OPINIÓN



## Concesiones en Chile: evolución y desafíos del modelo institucional

**Ramiro Mendoza Zúñiga,** excontralor general de la República, abogado en MOMAG Abogados y profesor de Derecho Administrativo.

Existe la equivocada creencia de que el modelo concesional chileno nació en 1991, con la dictación del DFL 164. Tal error no permite dimensionar el largo ciclo evolutivo del uso de esta técnica jurídica, pues en 1835, a instancias del presidente Prieto, se dictó la ley sobre "Caminos, puentes y canales", que autorizó al Ejecutivo a promover la construcción de aquellos, permitiendo a los constructores cobrar "moderados y proporcionados" peajes para indemnizar a los empresarios.

Posteriormente, el legislador y el Ejecutivo del siglo XIX no tuvieron problemas en reconocer el rol colaborativo del empresario en el ecosistema constructivo y financiero de obras públicas. Éramos un país nuevo con pocos recursos y, administrativamente, solo alcanzábamos la precariedad de una capitania general. Este orden de cosas se mantuvo hasta inicios del siglo XX, cuando un texto normativo de mediados de los años 20 desconoció y dejó sin efecto los contratos que sostenían a las concesiones de la época, iniciando el momentum del Estado en las obras y las personas. Los privados solo construirían, pero no ejercerían más el beneficio de la administración (del camino) y cobro

(del peaje). Este eclipsamiento de largo aliento solo fue superado normativamente en 1981, con la publicación de la Ley 18.060 y, concretamente, la dictación del DFL 164 (1991), modificado hasta hoy por más de 11 textos legales.

Existe un salto copernicano desde la introducción del modelo concesional en nuestro país. Permitida su concreción mediante leyes breves y contratos sencillos, hasta las bases actuales de gran complejidad técnica, jurídica y financiera que tienden más a la repetición que a la incorporación de cláusulas que respondan a los desajustes conceptuales, económicos y técnicos que suelen sufrir estas experiencias por el cambio de las circunstancias (riesgos), la avidez constructiva que suponía la existencia de conflictos que no oponían intereses entre la concesionaria y la constructora, y la complejidad técnica en la evaluación de estas grandes obras

A esto se unen circunstancias y actores que complejizan aún más la evolución del sistema, como la Contraloría General de la República. En efecto, todos estaban contestes en el control de legalidad que a ella corresponde en la revisión de ciertos actos, pero ni las concesionarias, ni el propio

Ministerio advertían los alcances y efectos que podían producir sus Informes de Auditoría, que ponen en riesgo la responsabilidad administrativa de los funcionarios y la responsabilidad civil de aquellos (a través de los juicios de cuenta), e incluso penal, cuando así, como al pasar, se los remite al Ministerio Público deslizando, sin decirlo, que pueden existir reparos constitutivos de delito penal. Todo ello conlleva, muchas veces a que, para aminorar este riesgo personal y profesional, los funcionarios que velan por el contrato, principalmente inspectores fiscales, terminen aplicando indiscriminadamente el catálogo de multas que las bases consignan. Puede verse, entonces, que en estas concesiones de tercera generación se ha conformado un complejo ecosistema jurídico. Debemos detenernos en los desafíos que emergen del diseño actual.

Primero, conviene reflexionar si, a estas alturas, es conveniente tener una jurisdicción ad-hoc al proyecto concesional y si ello es compatible con el rol que le reconoce el ordenamiento al reclamo ante la Corte de Apelaciones de Santiago. Varios tribunales (omisiones) que, además, no se nutren de un

conocimiento colectivo pueden sugerir soluciones muy distintas para problemas comunes del modelo contractual. Quizás si se robusteciere el marco orgánico y conceptual del Tribunal de la Contratación (lo que se hizo tímidamente en la nueva Ley de Compras) podría pensarse en una jurisdicción especializada, independiente y autónoma que también se avocara al conocimiento de estos particulares conflictos (Estado versus concesionarias) o, incluso, dejar a las bases la determinación de cláusulas de compromiso obligatorio que puedan llamar también a otros árbitros nacionales o internacionales, con resguardo pleno de los intereses del Estado. Todo ello, siempre con la debida publicidad de los laudos que emitan, cualquiera sea el método jurisdiccional escogido.

En segundo lugar, debemos revisar el rol del Panel Técnico, el que, pensado como un alternativo, dispute boards, y pese a la solidez técnica de sus decisiones está siendo utilizado como un prejuicio sin que su rol pueda guiar a la administración o al concesionario a la solución mediada y prejudicial que constituye su valor de base. Todo ello agravado, porque ni el

Ministerio, ni el Concesionario están en el deber de explicar las razones que sostienen su indiferencia frente a lo señalado por aquél. Resulta preocupante que tampoco la Comisión Arbitral deba exponer las razones de la ruta distinta que decidan en sus fallos, de cara a las razones técnicas y económicas precisas que formule el panel. Tal indiferencia, no solo constituye un desaire a la idea conceptual que llevó a la implementación de este, sino también al esfuerzo y racionalidad especializada que sus miembros despliegan al conocer las materias a las que son convocados.

Por último, creo esencial que la deferencia legal frente a Contraloría General, requiere una precisión de esta misma naturaleza, sea para permitir de manera pronta los acuerdos que pongan fin a los conflictos entre los actores principales, ya sea eximiendo del trámite de toma de razón o imponiéndole cortos plazos legales para su pronunciamiento. Adicionalmente, pensamos que es francamente inconstitucional apartar al concesionario de su derecho a ser oído frente a la labor fiscalizadora que realiza Contraloría respecto de estos proyectos. No puede, ni debe enterarse el

concesionario, que las multas que se le imponen encuentran su fundamento en auditorías que solo se consignan en los vistos de las resoluciones que las imponen, menos cuando no hay remedios jurisdiccionales claros respecto de estos informes.

Destaco que muchas de estas aflicciones pueden superarse sin ley; otras, en cambio, la requieren con urgencia. Sin embargo, en esta ruta debemos evitar el "goteo legislativo", tal es el caso de del Boletín 16.800-09 de reciente ingreso al Senado (24 de abril de 2024) que insufla, ahora por ley, la compleja orgánica del sector, instalando por ley Consejo Asesor de Infraestructura Pública, hoy de naturaleza reglamentaria. Debemos volver a la ruta audaz que supuso reinstalar el régimen de las concesiones de obras públicas, haciendo los ajustes que vuelvan atractivas las inversiones en este sector industrial, pese a las dificultades financieras que ahora enfrentamos en nuestro mercado de capitales con una profundidad menor explicada, fundamentalmente, por los US\$50.000 millones que implicaron los famosos retiros previsionales y las huidas de capital producidas después de octubre de 2019.

DENTRO DE SU COMPROMISO CON EL PAÍS Y EL MUNDO EMPRESARIAL:

# En ISA INTERVIAL hay conexión con la ética y la transparencia

ISA INTERVIAL ha acreditado su Modelo de Integridad Corporativa y Ética cinco veces consecutivas, al cumplir con los requisitos de certificación sugeridos por la ley 20.393 que establece la responsabilidad penal de las personas jurídicas.

El su Modelo de Integridad Corporativa y Ética de ISA INTERVIAL pretende prevenir delitos como el cohecho o la corrupción, al emplear protocolos en su cultura organizacional, con base en la gobernanza que apela a la conciencia del debido cuidado, así como también a las responsabilidades que tiene cada uno de sus colaboradores dentro de la organización.

ISA INTERVIAL apunta al desarrollo transparente del negocio de concesiones viales en Chile. Hace más de una década, la compañía comenzó sus operaciones en el país, buscando sentar sus bases con respecto a su comportamiento responsable, articulando su Modelo de Integridad Corporativa y Código de Ética. En este camino ya celebra la quinta acreditación consecutiva del Modelo de Integridad Corporativa & Ética – Ley 20.393.

"En ISA INTERVIAL fundamentamos nuestra identidad y quehacer en principios éticos basados en la honestidad, conductas constructivas y socialmente responsables que promuevan el desarrollo del negocio en Chile y el desarrollo sostenible de las regiones donde operamos. La ética es un rasgo cultural característico de nuestra compañía y es el eje central de nuestras actuaciones. Está impresa en el corazón de nuestro equipo de trabajo, en lo que somos y hacemos", señala Andrés Contreras, gerente general de ISA INTERVIAL.

Con esta convicción, en 2023, ISA INTERVIAL avanzó en el compromiso y fortalecimiento de la cultura y estructura de su ambiente de control y cumplimiento, estableciendo mejoras en sus procesos que garanticen las relaciones transparentes con entidades públicas, partes interesadas y todo el entorno bajo el concepto "Deber Ser".

Para cumplir con esto, se trabajó bajo diversos programas



ISA INTERVIAL sustenta su compromiso con el desarrollo sostenible de forma proba y transparente, transformando a la compañía en un ejemplo en la gestión de su Gobierno Corporativo y su modelo de negocio.



**PROGRAMA EMPRESARIAL DE ÉTICA Y COMPLIANCE**

Basado en el Código de Ética y Conducta y sobre las actuaciones y atributos éticos promulgados, se diseñó el Programa Empresarial de Ética y Compliance, a través del cual se busca fortalecer la ética como un rasgo cultural que permea cada una de las decisiones y acciones de la empresa, gestionando en cada geografía el cumplimiento normativo relacionado con eventos de riesgo de fraude, corrupción, soborno, lavado de activos y financiación del terrorismo que puedan afectar los recursos empresariales y, por ende, la reputación y sostenibilidad de la compañía.

con cada uno de ellos. El cumplimiento de nuestro protocolo de relacionamiento con funcionarios públicos nos permite tener esta tranquilidad en la forma de actuar", agrega Contreras.

ISA INTERVIAL extiende cada política, procedimiento y protocolos a sus colaboradores, socios, aliados y proveedores de manera de extender la gestión de las buenas prácticas. En ello, la tecnología es un actor importante que le permite estar a la vanguardia de las principales empresas del mercado, con herramientas que facilitan el control y cumplimiento normativo, mitigando riesgos con modelos interactivos que, por ejemplo, permiten consultar en tiempo real si algún stakeholder se ha visto involucrado en la comisión de un acto ilícito.

"Nuestra cultura nos dirige a comprender que nuestros actos, por pequeños que sean, tienen impacto en toda la organización y eso es estar en conexión", puntualiza Contreras.

de entrenamiento, protocolos de prevención y monitoreo del cumplimiento normativo para sus directivos, plana ejecutiva, colaboradores y proveedores, entre otros, entendiendo que todos son parte fundamental y primordial en la lucha contra el cohecho, lavado de activos, financiamiento del terrorismo, corrupción entre privados, receptación, apropiación indebida, negociación incompatible y administración desleal.

"Por la naturaleza de nuestra compañía, nos relacionamos permanentemente con funcionarios públicos y actores de los territorios, y ese es uno de los puntos que más cuidamos: tener relaciones genuinas, transparentes, éticas y trazables

# COPSA

INFRAESTRUCTURA PARA CHILE

Ruta 5 Sur - Puente Río Claro

## Impulsando obras que transforman vidas

En COPSA promovemos la industria de concesiones de obras de infraestructura, a través de la alianza público-privada, para el desarrollo y crecimiento del país.

### Concesiones viales



### Concesiones Hospitalarias, Aeroportuarias y de Infraestructura Pública



copsa.cl