



2026-2030

Infraestructura para el desarrollo que queremos

RESUMEN EJECUTIVO



CPI

Propone





SÍNTESIS EJECUTIVA

.....

Este documento propone a las candidaturas presidenciales que aspiran a liderar Chile a partir de 2026 una visión estratégica sobre el rol de la infraestructura como motor para el desarrollo económico, la equidad territorial y el bienestar social.

... Diagnóstico: avances relevantes, nuevos desafíos por enfrentar

Chile ha logrado importantes avances en infraestructura durante las últimas décadas, alcanzando estándares destacados en América Latina en servicios básicos, conectividad vial, logística portuaria, electrificación y digitalización. Estos avances han tenido un impacto directo y positivo en la calidad de vida de las personas, al mejorar el acceso a servicios esenciales, facilitar la movilidad y el transporte, y potenciar el desarrollo económico y social del país.

Sin embargo, en los últimos años, el ritmo de crecimiento se ha moderado, y el país enfrenta el desafío de recuperar un dinamismo que permita responder a las demandas sociales, territoriales y productivas presentes y para proyectar el futuro de Chile.

... El desafío del crecimiento

Impulsar el crecimiento sostenible requiere aumentar la inversión y particularmente, en infraestructura. Dado que el 85% de la inversión en Chile proviene del sector privado, el Estado tiene un rol fundamental en asegurar condiciones habilitantes: reglas claras, estabilidad institucional, procesos de tramitación eficientes y una regulación alineada con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de Naciones Unidas. Actualmente, existen oportunidades para fortalecer la coordinación institucional y la gestión de proyectos estratégicos.

... Potenciales estratégicos

Chile cuenta con ventajas estructurales que pueden fortalecer su posicionamiento en el contexto global:

- Inserción internacional privilegiada y ubicación geográfica clave en el eje Asia-Pacífico.
- Posibilidades de avanzar en encadenamientos productivos con mayor valor agregado.
- Condiciones para contribuir activamente en la respuesta a desafíos globales como el cambio climático, la transición energética y la transformación digital.

Aprovechar estos potenciales requiere una infraestructura moderna, resiliente, descentralizada y sostenible.

... Descentralización y equidad territorial

La descentralización debe traducirse en capacidades efectivas a nivel local y regional. La infraestructura puede y debe ser una herramienta para cerrar brechas, garantizar acceso equitativo a servicios y potenciar las vocaciones productivas de cada territorio, promoviendo un desarrollo más equilibrado y con sentido territorial.

... El Estado como articulador

El rol del Estado no es reemplazar al sector privado, sino crear las condiciones que faciliten y potencien la inversión:

- Mantener estabilidad macroeconómica e institucional.
- Reforzar las capacidades públicas de planificación y gestión.
- Impulsar una Política Nacional de Infraestructura con visión estratégica y de largo plazo.

Hoy, Chile invierte en torno al 2,5% del PIB en infraestructura pública (incluyendo concesiones), mientras que países que han alcanzado altos niveles de desarrollo han sostenido inversiones cercanas al 5%. Avanzar hacia un incremento progresivo de esta inversión —con énfasis en la colaboración público-privada— será clave para enfrentar los desafíos futuros.

... Prioridades estratégicas

Se identifican pilares fundamentales para una Política Nacional de Infraestructura, ámbitos recogidos en las propuestas:

- Ciudades integradas, inclusivas y sostenibles.
- Logística nacional eficiente y resiliente (puertos, carreteras, ferrocarriles, aeropuertos, última milla, otros).
- Seguridad hídrica en el contexto del cambio climático.
- Transición energética limpia y acelerada.
- Infraestructura digital avanzada.

... Una visión de largo plazo

Chile requiere una política de infraestructura concebida como política de Estado para entregar servicios de calidad a la ciudadanía y a los distintos sectores productivos: con planificación estratégica de largo plazo, enfoque territorial, instituciones eficaces y una alianza público-privada sólida. Esto permitirá potenciar el desarrollo económico, fortalecer la cohesión territorial y social, y responder de manera efectiva a los desafíos del siglo XXI.

Esta propuesta de políticas públicas en infraestructura es el cuarto ejercicio desarrollado por el Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI). Los anteriores estuvieron orientados a contribuir con las candidaturas presidenciales en los años 2013, 2017 y 2021.

El proceso estuvo marcado por un alto nivel de participación, tanto técnica como institucional. En total, se implicaron en una construcción colectiva, más de 150 personas distribuidas en distintas instancias de trabajo colaborativo: 7 Grupos de Trabajo, que reunieron a más de 80 especialistas y actores relevantes del ambiente de infraestructura. El Comité Editorial, compuesto por 10 consejeros y directores, quienes supervisaron la coherencia, profundidad y enfoque político de la propuesta. Además de 12 reuniones con empresas y gremios socios del CPI, entre otros. Como paso final, el documento fue aprobado por el Consejo del CPI.

A continuación, se presenta un resumen ejecutivo de las propuestas que están contenidas en el documento que será puesto a disposición de las distintas candidaturas presidenciales.

I Institucionalidad para un Plan Nacional de Infraestructura sostenible

¿POR QUÉ ES IMPORTANTE?

La institucionalidad adecuada es una pieza fundamental para asumir un proceso de desarrollo y prosperidad para Chile.

En buena medida, la institucionalidad chilena se ha ido construyendo con el tiempo, y se ha hecho evidente que requiere ajustes significativos para que los proyectos de infraestructura —que son los mayores dinamizadores del desarrollo, la economía y calidad de vida— puedan realizarse de manera eficiente y eficaz.

En este capítulo ofrecemos un conjunto de iniciativas factibles y relevantes en ese sentido, como alcanzar una coordinación operativa entre todas las entidades públicas involucradas en la ejecución de proyectos de infraestructura, optimizando el esfuerzo público.

P R O P U E S T A S

1. UNA “ENTIDAD” ESTATAL DE INFRAESTRUCTURA ESTRATÉGICA (del más alto nivel)

El CPI propone la creación de una “Entidad” Estatal de Infraestructura Estratégica, con altos grados de autonomía y permanencia, como unidad asesora presidencial para la elaboración, seguimiento y evaluación de un Plan Nacional de Infraestructura.

Estamos convencidos que esta “entidad” representaría un avance institucional decisivo para superar las actuales limitaciones. Permitiría no solo optimizar plazos y recursos mediante una planificación integrada, sino también asegurar continuidad técnica más allá de los ciclos políticos y alinear el desarrollo de infraestructura con criterios de sostenibilidad y resiliencia. Chile posee las capacidades necesarias, lo que requiere ahora es un mecanismo articulador que potencie su tradición planificadora y corrija las brechas de coordinación que persisten.

2. PRIORIZACIÓN DE PROYECTOS ESTRATÉGICOS

Mientras la propuesta institucional se lleva a cabo, consideramos que el país debería resolver en forma urgente la materialización de proyectos relevantes para nuestro desarrollo.

Por ello resultaría adecuado hacer una selección de unos 30 proyectos estratégicos que permitan: activar inversión privada, generar beneficios ciudadanos visibles e implementarlos bajo un régimen de urgencia mediante ajustes normativos puntuales que autoricen a el/la Presidente/a declarar ‘prioridades nacionales estratégicas’, y simplificando trámites sin afectar estándares técnicos y ambientales.



3. INFRAESTRUCTURA PARA LA DESCENTRALIZACIÓN

En consideración con lo anterior, en materia de desarrollo de los territorios proponemos que el gobierno central dote a los gobiernos regionales de mayor capacidad para definir y gestionar proyectos con incidencia y participación en la cartera de proyectos nacionales.

Los gobiernos regionales podrían impulsar la: (i) creación de unidades de coordinación público-privada a nivel regional para planificar, priorizar y gestionar proyectos estratégicos, (ii) formalizar áreas metropolitanas con gobernanzas integradas que gestionen transporte, espacio público y conectividad y (iii) potenciar la integración territorial para proyectos de infraestructura, considerando la complementariedad regional (macrozonas).

4. FACTORES DE SOSTENIBILIDAD, CAMBIO CLIMÁTICO Y ECOSISTEMAS EN PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA

Se hace urgente incorporar una mirada ecosistémica en etapas tempranas de los proyectos y en los estudios de impacto ambiental, considerando recursos ambientales, sociales y culturales, así como la adaptación a los efectos del cambio climático, para lo cual nuestras propuestas consideran: (i) incorporación de criterios y evaluaciones ecosistémicos, (ii) evaluar escenarios climáticos futuros, (iii) incorporar la resiliencia en la evaluación social de proyectos, (iv) incentivos a la sostenibilidad e innovación en las licitaciones, (v) infraestructura verde y soluciones basadas en la naturaleza, (vi) eficiencia energética y reducción de emisiones de CO₂ y (vii) Digitalización y monitoreo inteligente.

5. CONTRATOS DE INFRAESTRUCTURA PÚBLICA

Otro aspecto clave para impulsar el desarrollo de infraestructura es modernizar el marco normativo que regula la contratación de obras públicas. Para lograr una mayor eficiencia en el sector, se proponen las siguientes medidas concretas, las cuales deben implementarse a través de actualizaciones al marco normativo vigente (ejercidas por la potestad reglamentaria del Ejecutivo): (i) implementación del Mecanismo de Resolución Temprana de Controversias, (ii) implementación de las mejoras en la gestión de infraestructura pública mediante modelos contractuales modernos y eficientes ya probados exitosamente a nivel internacional (siendo factible y recomendable su incorporación en Chile), (iii) implementación de propuestas concretas elaboradas por un Comité independiente de profesores y expertos convocados por la Cámara Chilena de la Construcción (CChC) o el Instituto de la Construcción, para ser incorporadas en el DS N°75 MOP para la ejecución de obras públicas tradicionales, (iv) desarrollar una Política Pública de Contratación Sostenible y Flexible, (v) incluir en los contratos cláusulas de adaptación que permitan ajustes ante cambios climáticos, sociales o económicos.



II Financiamiento para más y mejor infraestructura

¿POR QUÉ ES IMPORTANTE?

Chile tiene carencias de infraestructura que limitan su desarrollo al restringir el acceso de parte de sus habitantes a bienes públicos de calidad e impedir el pleno despliegue de su potencial productivo. Más inversión debiera permitirnos ampliar nuestras capacidades y facilitarnos entrar en el círculo virtuoso del crecimiento y desarrollo.

Esto no se debe a falta de recursos, sino a una escasa focalización de estos y a una muy limitada utilización del potencial que significa la experiencia exitosa en la asociación entre el sector público y el privado.

En este capítulo queremos dar señales acerca de los caminos a seguir para ampliar nuestra capacidad de inversión sin poner en riesgo un factor fundamental para nuestro desarrollo: la contención de la inflación.

PROPUESTAS

1. UNA REGLA FISCAL PARA LA INVERSIÓN

El CPI propone que el nuevo gobierno adopte una Regla Fiscal de Inversión Pública (RFIP) que garantice una inversión sostenida en infraestructura pública del 3,2% del PIB durante 10 años, revisable cada 5 años, con un 2,5% proveniente del Presupuesto de la Nación y un 0,7% de fuentes privadas, destinándose a la expansión, reposición y mantenimiento de infraestructura. Este compromiso debe reflejarse en el Presupuesto anual aprobado, donde la Dirección de Presupuesto presentará la inversión realizada y su relación con el PIB, debiendo justificar cualquier desviación ante el Parlamento.

2. MECANISMOS DE FINANCIAMIENTO DE INVERSIONES DE EMPRESAS ESTATALES DEL SECTOR INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE

Es necesario revisar las formas a través de las cuales se pueden llevar adelante proyectos de inversión en infraestructura pública a partir de las empresas del Estado. La modalidad de asociación con privados debiera ser explorada de tal manera de ampliar sus potencialidades, sin comprometer el rol que tienen como proveedoras de servicios relevantes para el desarrollo del país. Una alternativa es utilizar la Ley de Concesiones del MOP, la que por su versatilidad y adaptabilidad contractual podría constituirse en un instrumento útil para llevar adelante inversiones necesarias en el ámbito de las empresas públicas.



3. MEJORAS EN LOS ELEMENTOS DE FINANCIAMIENTO PRIVADO PARA PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA PÚBLICA

Se propone potenciar el financiamiento privado para infraestructura pública mediante tres estrategias: primero, fortalecer las asociaciones público-privadas y la Ley de Concesiones para alcanzar un 7% del PIB en inversión acumulada en diez años (0,7% anual), con licitaciones anuales de US\$3.000 millones, diversificando proyectos, universalizando garantías de ingreso mínimo, flexibilizando normativas para AFP, y optimizando seguimiento y regulación. Segundo, revitalizar la Ley de Financiamiento Urbano Compartido, incorporando gobiernos regionales, esquemas de garantías mínimas, mecanismos claros para modificar contratos y reembolsos por servicios. Y tercero, transformar el Fondo Desarrollo País en una agencia inmobiliaria estatal que coordine infraestructura digital, desarrolle polos de data centers, torres para telefonía móvil, infraestructura portuaria menor, habitacional y parques industriales mediante modelos innovadores de colaboración público-privada, entre otros.

4. ANTE UN CONTEXTO COMPLEJO, PRIORIZAR A TRAVÉS DE LA MEJORA EN LA INVERSIÓN PÚBLICA Y LA RESILIENCIA EN LA EVALUACIÓN SOCIAL DE PROYECTOS

Queremos destacar la propuesta del Consejo Nacional de Desarrollo Territorial (CNDT) en el año 2024, para mejorar la coherencia en la inversión pública, superar la fragmentación en la toma de decisiones y garantizar una distribución equitativa de los beneficios del desarrollo, promoviendo una planificación más integrada.

A su vez, proponemos la necesidad de incorporar en la evaluación social de proyectos criterios de resiliencia, redundancia y una visión de red que aseguren la calidad del servicio frente a eventos recurrentes como inundaciones, terremotos y aluviones, los cuales impactan especialmente la infraestructura vial, representando un desafío clave para lograr una inversión pública más efectiva y sostenible.



III Agua para el futuro: Adaptación climática y gestión sostenible del recurso

¿POR QUÉ ES IMPORTANTE?

El agua es un recurso crítico para la vida, la economía y el equilibrio ambiental. Chile enfrenta una crisis hídrica sin precedentes, con sequías prolongadas y eventos extremos que amenazan a comunidades y sectores productivos.

En este capítulo, abordamos cómo la infraestructura puede ser una herramienta clave para garantizar la seguridad hídrica. Proponemos soluciones técnicas y políticas que combinen innovación con sostenibilidad, asegurando el acceso al agua para las generaciones futuras.

P R O P U E S T A S

1. FORTALECIMIENTO INSTITUCIONAL Y GOBERNANZA DEL AGUA

Proponemos fortalecer la gestión del agua en Chile mediante la creación de una autoridad única, como una agencia o subsecretaría, que formule una política nacional coherente, coordine entidades estatales, impulse un Plan Nacional de Infraestructura Hídrica y establezca un Sistema Unificado de Información Hídrica para la toma de decisiones transparentes. En este mismo sentido, proponemos potenciar el rol de los gobiernos regionales en el diseño de obras hídricas locales para garantizar el abastecimiento, desarrollo productivo y compromisos ambientales. Es muy relevante continuar financiando planes estratégicos por cuencas y mesas de recursos hídricos para la colaboración local. Un instrumento fundamental será desarrollar un Plan Nacional de Gestión Sostenible de Acuíferos Críticos para proteger reservas subterráneas de recuperación lenta.

2. MEDIDAS GENERALES PARA LA RESILIENCIA HÍDRICA

Generar los incentivos para un buen uso del recurso (sistemas tarifarios), y para una buena distribución de la demanda (descentralización). Dada la composición de la industria, el abastecimiento de agua en las ciudades y su resiliencia está no solo condicionado a las disponibilidades sino también al esquema regulatorio que organice la producción de agua y su abastecimiento. En este sentido los incentivos para promover el desarrollo de nuevas fuentes, mejorar las condiciones de distribución e incentivar el ahorro de agua por parte de los usuarios debe considerar sistemas tarifarios y/o de subsidios. Es fundamental para esto generar la mayor cantidad de información posible sobre transacciones y precios para que el mercado y las decisiones que se tengan que tomar sean bajo un escenario lo más transparente posible.



Promover la protección de la población frente a eventos hidrometeorológicos extremos mediante ordenamiento territorial, la identificación de zonas pobladas de riesgo y la elaboración de planes de infraestructura. Considerar planes maestros de aguas lluvias sobre todo en zonas críticas, e incorporar soluciones basadas en la naturaleza.

Identificar e impulsar desde el Estado proyectos multipropósito clave para el abastecimiento de agua potable, la agricultura, la industria y la minería. Y promover un aumento de la eficiencia en la gestión pública para el estudio y aprobación de este tipo de proyectos.

Revisar las políticas de embalses multifunción (almacenamiento, energía y protección de cauces) especialmente en cuencas que hasta ahora no habían sido afectadas por el cambio climático y la escasez. Estos deben contemplar embalses grandes en la cabecera de la cuenca (Punilla, por ejemplo) como embalses de regulación y gestión del acuífero en el curso de ella.

Promover la implementación y operación de sistemas de riego tecnificado para el agro.

Desarrollo del conocimiento sobre disponibilidad de aguas superficiales y subterráneas mediante la implementación de un sistema digital de información y herramientas de monitoreo. La DGA lleva un monitoreo de extracciones efectivas que a la fecha cuenta con más de 60 millones de datos de agua extraída de fuentes naturales -los que crecen minuto a minuto-, sin embargo, se debe seguir avanzando en esa línea de forma de contar con la mayor información para el cuidado de los acuíferos.

3. MEJORA DE LOS SISTEMAS DE AGUA POTABLE RURAL (APR)

Para mejorar los Sistemas de Agua Potable Rural (APR) en Chile, se propone adaptar la nueva ley de Servicios Sanitarios Rurales de forma que reconozca la naturaleza comunitaria de los APR, brindándoles asesoría técnica y apoyo desde el sector público y privado, para operar y garantizar la calidad del servicio; un análisis que visibilice el alto costo del abastecimiento por camiones aljibe frente a la inversión en APR permanentes para priorizar estas soluciones; la promoción del saneamiento y reúso de aguas tratadas como recurso adicional en zonas rurales, y cambios normativos para agilizar la evaluación, diseño, construcción e implementación de proyectos de APR, optimizando la eficiencia de las entidades responsables.

4. AJUSTES LEGISLATIVOS Y REGULATORIOS

Se identifica la necesidad de adaptar el marco legal para facilitar la implementación de soluciones tales como revisar la legislación ambiental. Resulta fundamental mejorar la legislación y regulación ambiental relacionada con obras hidráulicas y humedales. Se busca, además, simplificar y clarificar los criterios de evaluación de proyectos, especialmente aquellos que involucran embalses y humedales, para evitar trabas innecesarias y acelerar la implementación de infraestructura crítica.



IV Ciudades sostenibles: Calidad de vida para todos

¿POR QUÉ ES IMPORTANTE?

Las ciudades son el corazón del desarrollo social y económico de Chile, pero también concentran grandes desigualdades. Una infraestructura urbana bien planificada puede reducir brechas, mejorar la calidad de vida y fomentar la cohesión social.

En este capítulo presentamos estrategias para construir ciudades más inclusivas y resilientes, que consideran desde transporte integrado hasta espacios públicos accesibles.

Nuestras propuestas buscan transformar los entornos urbanos en lugares más sostenibles.

P R O P U E S T A S

1. VISIÓN ESTRATÉGICA SOBRE INFRAESTRUCTURAS CIUDADANAS

La infraestructura ciudadana debe considerarse un pilar esencial para cualquier candidatura presidencial que aspire a liderar el país. Estas infraestructuras habilitan el crecimiento económico, elevan la calidad de vida y garantizan la equidad territorial en el acceso a servicios esenciales.

Esta infraestructura se clasifica en tres categorías principales: (i) la Infraestructura Social, que promueve el bienestar y la cohesión comunitaria mediante servicios básicos como centros de salud, escuelas, bibliotecas y espacios deportivos; (ii) la Conectividad y Transporte, que asegura una movilidad eficiente y sostenible a través de vialidad de superficie, redes intermodales, transporte público como metro o teleféricos, y centros logísticos; y (iii) la Infraestructura Habilitadora del Territorio, que soporta el desarrollo económico y social con servicios esenciales como redes de telecomunicaciones (fibra óptica), gestión de residuos, suministro eléctrico sustentable y sistemas de gestión hídrica urbana, incluyendo saneamiento y reciclaje.

2. PROMOCIÓN DE BARRIOS SOSTENIBLES

Proponemos la creación de barrios sostenibles, entendidos como unidades urbanas que integran infraestructura, servicios y equipamiento para promover un desarrollo equitativo, movilidad accesible y bajo impacto ambiental, definidos por criterios como localización en terrenos conectados con transporte público y equipamientos esenciales, conservando el patrimonio natural y cultural; densidad armónica con mayor concentración cerca de



estaciones de transporte eficiente, diseño que prioriza desplazamientos peatonales a servicios básicos y centralidades urbanas; diversidad mediante la integración social con variadas tipologías de vivienda, comercio y equipamiento barrial; infraestructura verde con áreas públicas interconectadas y sistemas de drenaje sostenible; y un metabolismo urbano que implementa soluciones energéticas y de gestión hídrica sostenibles, como la reutilización de aguas grises domiciliarias.

3. PROGRAMA CERTIFICACIÓN DE BARRIOS SOSTENIBLES

El programa que se propone busca fomentar el desarrollo urbano, para nuevas urbanizaciones, mediante estándares de sostenibilidad certificados que aseguren calidad de vida y menor dependencia del centro urbano. Se propone un sistema de certificación para promover el desarrollo de nuevas urbanizaciones en base a la estructura de "barrios completos".

Su beneficio esperado es la expansión urbana mediante modelo sostenible, con barrios caminables que ofrecen comercio, servicios y trabajo; reduciendo dependencia del centro y mejorando la calidad de vida. Para su implementación se deben realizar cambios a la normativa, que se ajuste a la implementación, generación de incentivos mediante subsidios y la generación de una certificación que permita la entrega de estos beneficios. Los actores claves aquí serían inmobiliarias y entidades patrocinantes.

4. PROGRAMA CONSOLIDACIÓN DE CENTRALIDADES BARRIALES

Este programa promueve la revitalización urbana mediante el fortalecimiento de centralidades locales, reduciendo desplazamientos y generando condiciones para un desarrollo local sustentable y cohesivo. mediante la inversión en equipamientos, comercio y espacios públicos.

El beneficio esperado es la reducción de desplazamientos al centro, genera comercio local, reduce brechas de infraestructura, mejorar la cohesión social, seguridad y calidad de vida para las personas que habitan en barrios ya existente.

Dentro de las acciones claves a desarrollar se proponen: programas integrales de mejora urbana; diagnóstico y selección participativa de nuevas centralidades; gestión eficiente del suelo para facilitar las inversiones; incentivos específicos como subsidios para construcción y mejoramiento.



V Logística de clase mundial: Conectando a Chile y su gente con el futuro de nuestro comercio

¿POR QUÉ ES IMPORTANTE?

Una logística eficiente es la columna vertebral del comercio y la competitividad de Chile, permitiendo además mejorar la vida de las personas al facilitar el acceso a productos, servicios y oportunidades. En este sentido, puertos modernos, carreteras, trenes seguros, aeropuertos eficientes y sistemas de transporte ágiles, conectan a las comunidades entre sí y con el mundo, fortaleciendo el desarrollo económico y social del país.

En este capítulo analizamos cómo modernizar nuestra infraestructura logística para reducir costos, mejorar la eficiencia y atraer inversiones. Proponemos acciones concretas para posicionar a Chile como un hub logístico regional de primer nivel.

P R O P U E S T A S

1. INTEGRACIÓN MODAL

Consideramos que es necesario optimizar la cadena de suministro complementando los distintos modos de transporte (carretero, ferroviario, portuario y aeroportuario) de tal manera que cada uno opere donde sea más eficiente, reduciendo costos y tiempos de viaje entregando resiliencia de forma sostenible y aportando a la descentralización. Esto implica una planificación integrada que implique inversiones en infraestructura de interconexión y centros de intercambio modal, junto con la simplificación de trámites y la adopción de tecnología para un flujo de información eficiente. El propósito superior es mejorar la competitividad nacional y la sostenibilidad, diversificando las opciones de transporte y maximizando la eficiencia de la carga.

2. INSTITUCIONALIDAD

Proponemos fortalecer la CONALOG de forma que se pueda planificar la infraestructura y su operación, en conjunto con los ministerios y las otras instituciones involucradas con la logística. La Entidad Estatal de Infraestructura Estratégica propuesta por el CPI, también tendría un rol central para la priorización de proyectos clave que, integrados con otros sectores, puedan impulsar el desarrollo de nuestras industrias.



3. SECTOR PORTUARIO

La propuesta es promover el desarrollo de un sistema portuario de clase mundial altamente eficiente, integrado y sostenible, que opere en armonía con las ciudades y el medio ambiente costero. Esto implica perfeccionar el marco normativo y regulatorio del borde costero para optimizar el uso y la integración de puertos públicos y privados, facilitando la inversión y el desarrollo productivo. Se propone avanzar en una reforma de la Política Portuaria existente y la creación de una "Autoridad Portuaria" local que coordine la logística y la ciudad, asegurando que la actividad portuaria genere beneficios directos para los habitantes. Paralelamente, se debe impulsar la construcción del Puerto Exterior en la zona central y las ampliaciones en Valparaíso y la Región del Biobío, así como el desarrollo de los puertos del norte para el corredor bioceánico Capricornio, garantizando la conectividad y competitividad de Chile como hub portuario regional, y optimizando la gestión y los recursos en las zonas de transferencia de carga.

4. MODO FERROVIARIO

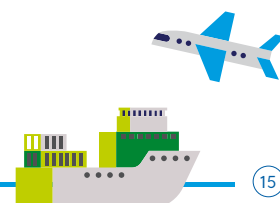
Como CPI proponemos, una vez más, impulsar el modo ferroviario para aumentar su participación en el transporte de carga. Para ello se requiere identificar los tramos prioritarios, focalizando las inversiones para mejorar la infraestructura que permita operar a velocidades más altas, con trenes más largos y con mayores toneladas por eje. Además, se propone la extensión de líneas finales a los principales centros de carga y la reestructuración de funciones de EFE para potenciar su rol fundamental como proveedor de la infraestructura.

5. SECTOR AEROPORTUARIO

Se propone potenciar el transporte aéreo de cargas de alto valor, cargas sensibles y de menor tamaño, aprovechando sus ventajas en rapidez y eficiencia, a través de la modernización de la infraestructura y la creación de mecanismos de coordinación sistémica. Esto implica generar las condiciones para el desarrollo del modo tanto en Santiago como en las regiones, y establecer instancias vinculantes de coordinación entre actores públicos y privados en los aeropuertos clave de carga (similar a las comunidades logísticas portuarias). El objetivo es fomentar una industria competitiva para el transporte de carga aérea, donde los operadores tengan los incentivos para funcionar de la manera más eficiente posible, asegurando que la función de carga sea abordada de manera integral en todos los aeropuertos, tanto concesionados como no concesionados.

6. SECTOR CARRETERO

Proponemos promover un plan de inversión integral que mejore la calidad y fluidez de toda la red vial, desde las principales autopistas hasta los caminos secundarios, priorizando la coordinación entre concesionarias y vialidad pública. Nuestra idea es avanzar en el cumplimiento de la promesa hecha a mediados de los 90, cuando se implementó el sistema de concesiones, en el sentido de que la red pública pudiese constituirse en una alternativa real a la red concesionada. Esto incluye la modernización de infraestructura clave como puentes y cruces en zonas urbanas para eliminar cuellos de botella, la pavimentación de caminos secundarios para integrar territorios y generar oportunidades descentralizadas, la promoción de rutas con capacidad para vehículos de mayor peso y longitud, y la adopción de la electromovilidad y modos de bajas emisiones para alinear el transporte de carga con los objetivos



ambientales del país. Fundamentalmente, se busca mantener y potenciar la asociación público-privada para el desarrollo de proyectos y la creación de zonas de descanso seguras, consolidando la red carretera concesionada y pública, como el eje principal de la logística terrestre con mayor eficiencia, seguridad y menor impacto ambiental.

7. CENTROS DE INTERCAMBIO MODAL Y PUERTOS SECOS

Planificar e implementar una red estratégica de centros de intercambio modal y puertos secos en las principales ciudades y zonas portuarias del país, con el objetivo de integrar de forma eficiente los distintos modos de transporte. Esto implica desarrollar infraestructura que permita la ruptura y consolidación de carga, facilitando que cada modo opere donde sea más eficiente y reduciendo la congestión en zonas de alta densidad. Se aspira a una fuerte participación e involucramiento de los gobiernos locales y regionales en la definición e implementación de estos nodos logísticos, maximizando la fluidez y la optimización de la cadena de suministro a nivel nacional.

8. LOGÍSTICA URBANA

Planteamos poder transformar a la logística urbana de un problema reactivo a una necesidad proactiva y planificada, integrada en el diseño y la gestión de las ciudades, con miras a reducir sus externalidades y mejorar la calidad de vida urbana. Esto implica incorporar la logística como un componente relevante en la planificación de las ciudades, incluyendo la definición de rutas de circulación, estacionamientos, accesos y horarios específicos. Se busca integrar y promover la convivencia armónica de las soluciones logísticas con la infraestructura para otros modos de transporte urbano (ciclovías, veredas, transporte público), facilitando los flujos. Además, es fundamental lograr una estandarización normativa entre los distintos municipios para asegurar una operación coherente y eficiente a nivel metropolitano, minimizando el impacto de las operaciones de carga en la ciudadanía y el medio ambiente.

9. INICIATIVAS Y MEDIDAS DE GESTIÓN

Las iniciativas a corto plazo incluyen la integración tecnológica en sistemas de información y comunicaciones, la promoción de un proceso sistemático de información logística, la realización de obras viales de pequeña o mediana escala para mejorar la fluidez, la elaboración e implementación de planes integrales de logística urbana, y la creación de un fondo público para apoyar optimizaciones privadas. Complementariamente, las medidas de gestión buscan simplificar procedimientos y eliminar obstáculos, mediante la creación de comités público-privados para iniciativas conjuntas, la potenciación del Comité de Ministros de la Conalog, la simplificación de trámites aduaneros, la mejora de infraestructura aduanera, la promoción de indicadores de actividad, y el establecimiento de mecanismos para agilizar la materialización de proyectos, así como el seguimiento de propuestas y el desarrollo de estándares para camiones de carga.



VI Transición energética: Innovación verde para el Chile del mañana

¿POR QUÉ ES IMPORTANTE?

La energía es un pilar fundamental para el crecimiento económico y la lucha contra el cambio climático. Chile tiene un potencial único en energías renovables, pero aún enfrenta desafíos en acceso, distribución y sostenibilidad.

En este capítulo exploramos cómo fortalecer el marco regulatorio promoviendo inversiones en energías limpias.

Nuestro objetivo es asegurar un suministro estable, accesible y amigable con el medio ambiente.

P R O P U E S T A S

1. GOBERNANZA Y PLANIFICACIÓN INSTITUCIONAL

Tal como para otras áreas de la infraestructura el país requiere de una entidad asesora presidencial de infraestructura (del más alto nivel) que aúne criterios de diseño multiservicio y agregación de la infraestructura de red eléctrica en el país. Asimismo, es patente la necesidad de una reforma a la planificación de la transmisión y repensar la asignación del pago de la transmisión con tal de reintroducir la señal de localización de largo plazo.

2. FINANCIAMIENTO, DESARROLLO REGIONAL Y FORMACIÓN

La política debe propender a la atracción de inversión en infraestructura eléctrica a través de reglas claras y la inclusión de fondos o garantías destinados a la mitigación y adaptación de esta infraestructura a la crisis climática. Asimismo, para mitigar las brechas en fuerza de trabajo pertinente, se requiere de un plan de formación nacional que atienda las necesidades de la industria eléctrica, como la formación de maestros linieros y la actualización periódica del Marco Nacional de Cualificaciones.

3. INFRAESTRUCTURA HABILITANTE PARA LA DESCARBONIZACIÓN

Proponemos fomentar la expansión y modernización de las redes de transmisión y distribución, así como la implementación de sistemas de almacenamiento, que permitan el aprovechamiento del potencial renovable del país. Asimismo, se requiere de la creación de un mercado de contratos para Pequeños Medios de Generación Distribuida



(PMGD), que promueva la competencia del sector y la resiliencia de las redes. Finalmente, se requiere de una reforma a la distribución que aborde el diseño de incentivos para la resiliencia de las redes, la comercialización de la energía, flexibilización de tarifas, gestión de la demanda y el resguardo de la infraestructura.

4. USO DE TECNOLOGÍAS AVANZADAS

El diseño y expansión de la red eléctrica debe propender a cumplir con los objetivos de descarbonización, seguridad de suministro y costo-eficiencia en la operación, por lo que desde la planificación del sistema se debe considerar el uso de tecnologías avanzadas para el largo plazo.

5. DESARROLLO SOSTENIBLE

Es necesario actualizar el marco regulatorio para la correcta integración y gestión de los sistemas de almacenamiento y los PMGD. Asimismo, se requiere habilitar la participación de los PMGD en el mercado de contratos de suministro a clientes y avanzar hacia un mercado de la generación más eficiente.



VII Infraestructura digital para la sociedad del futuro

¿POR QUÉ ES IMPORTANTE?

La digitalización es una herramienta poderosa para reducir desigualdades y acelerar el desarrollo. Sin embargo, persisten brechas en conectividad y usabilidad de tecnologías que limitan las oportunidades de muchos de nuestros habitantes.

Este capítulo propone estrategias para expandir la infraestructura digital, garantizando que todos puedan beneficiarse de la innovación. Desde redes de alta velocidad hasta centros de datos y la productividad del 5G.

Se aspira construir un Chile más conectado utilizando la fuerza de la digitalización para cerrar brechas económicas y sociales.

P R O P U E S T A S

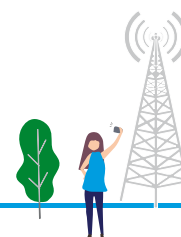
1. TRANSFORMACIÓN DIGITAL Y DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA

La transformación digital y la modernización de la infraestructura digital en Chile son esenciales para garantizar conectividad, resiliencia y competitividad.

Es fundamental culminar el desarrollo de la red de fibra óptica nacional e internacional para asegurar conectividad de alta velocidad y expandir la cobertura a sectores alejados de los centros urbanos.

Asimismo, se debe avanzar en el desarrollo de la infraestructura 5G, enfocándose en su potencial productivo para aplicaciones industriales como la telemedicina, ciudades inteligentes y la automatización industrial.

El fortalecimiento de la infraestructura digital debe considerar su resiliencia, en especial en un escenario de cambio climático. Esto implica revisar periódicamente las normativas vigentes, asegurar que las antenas puedan operar más horas sin energía eléctrica, y establecer sistemas de redundancia para las redes de fibra óptica y otras infraestructuras críticas, es decir se debe priorizar hospitales, centros de datos, servicios públicos y nodos estratégicos del territorio, a través del desarrollo de políticas de redundancia digital.



Estos acuerdos pueden registrarse ante la autoridad en formato de planes de contingencia. Es esencial educar a los usuarios sobre la robustez y redundancia de las redes para garantizar su uso adecuado en situaciones de emergencia.

Otro elemento a considerar es la creación de un Índice Nacional de Resiliencia Digital que permita monitorear el grado de robustez de las infraestructuras digitales frente a amenazas naturales, fallas sistémicas o ciberataques. Este instrumento facilitará la planificación de inversiones y la focalización de esfuerzos regulatorios y territoriales

2. ECONOMÍA DIGITAL

Se propone crear una Agencia de Economía Digital que se enfoque en desarrollar políticas públicas y fomentar la adopción de tecnologías avanzadas, más allá de la función principalmente normativa y de fiscalización de la Subsecretaría de Telecomunicaciones. Esta agencia debe coordinar la colaboración público-privada para consolidar un ecosistema digital sólido y competitivo.

Un eje estratégico en este ámbito es potenciar una Política Nacional de Data Centers, que reconozca su papel como pilar fundamental de la economía digital. Debe considerar incentivos para su localización sustentable, promover el uso de energías renovables, establecer estándares de eficiencia energética y definir criterios claros en materia de planificación territorial, regulación ambiental y conectividad, generando incentivos en zonas que tengan, por ejemplo, un mayor potencial de energías renovables y baja exposición sísmica.

Generar condiciones para que las regiones de Chile aprovechen los potenciales de energía renovable, sustentable y en zonas asísmicas, para los data centers, como —por ejemplo— la región sur de Chile, que tiene ventajas comparativas para acceder a la Antártida y tránsito hacia África e India.

Esto permitirá posicionar a Chile como una plataforma regional para la exportación de servicios digitales, potenciando capacidades locales en almacenamiento, procesamiento de datos e inteligencia artificial.

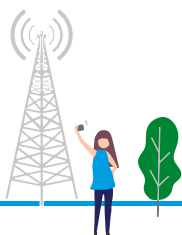
Además, se debe avanzar en la regulación de las plataformas digitales (OTT) para garantizar un uso equitativo de la infraestructura digital. Las experiencias internacionales en la Unión Europea, Corea del Sur y Estados Unidos son referencias importantes para diseñar un marco regulatorio adecuado.

Finalmente, es esencial implementar plenamente la Ley de Ciberseguridad, estableciendo estándares obligatorios para servicios digitales críticos y promoviendo la educación y capacitación en ciberseguridad a nivel público, privado y ciudadano

3. USABILIDAD

Para promover el acceso equitativo a la infraestructura digital, se deben implementar subsidios a la demanda destinados a hogares vulnerables. Este mecanismo debe estar basado en la Ley de Telecomunicaciones, que fue modificada para definir el acceso a internet como servicio público y respaldado por estudios que identifiquen áreas prioritarias.

Es necesario fomentar la educación digital y el desarrollo de habilidades tecnológicas en toda la población, asegurando que las personas conozcan y aprovechen las oportunidades que ofrece la digitalización.



4. TRANSFORMACIÓN DIGITAL DEL ESTADO

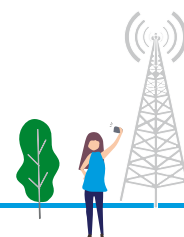
La modernización del Estado debe centrarse en optimizar los servicios públicos, generando procesos eficientes que reduzcan los costos de transacción y coordinación en las actividades propias del estado, para brindar una atención ágil, oportuna, rápida y de mejor calidad. Al mismo tiempo que esta transformación incentive la adopción tecnológica por parte de instituciones, empresas y de la ciudadanía.

5. INFRAESTRUCTURA COMPARTIDA Y PERMISOS

La optimización de la infraestructura compartida debe ser un principio rector de la política digital en Chile. Esto incluye facilitar el uso de la franja fiscal, fortalecer la normativa aplicable al acceso para los proveedores de infraestructura en propiedades verticales, comunidades y copropiedad inmobiliaria para el despliegue de redes compartidas, y la instalación de las torres de telecomunicaciones para reducir costos y aumentar la cobertura en zonas rurales y urbanas de difícil acceso.

También es esencial avanzar en la creación de un marco regulatorio específico para data centers que garantice su sostenibilidad y seguridad jurídica. Este debe evitar su clasificación como 'industria molesta' y establecer requisitos adecuados a su impacto real en la tramitación ambiental.

Finalmente, se debe modernizar el régimen de autorizaciones y normas para la explotación de redes, estableciendo incentivos claros que fomenten la inversión y aseguren certeza jurídica para los actores actuales y futuros inversores, asegurando una interpretación de forma armónica y desambiguadora de la normativa para generar certeza e invariabilidad. La creación de un mapa de gobernanza sectorial también permitirá identificar claramente los actores y sus responsabilidades.



CPI

Propone







CPI
Propone

CPI CONSEJO POLÍTICAS
DE INFRAESTRUCTURA