

PROPUESTA PARA LA CREACIÓN DE UNA
“COMISIÓN ASESORA DE POLÍTICAS DE
INFRAESTRUCTURA NACIONAL”

Publicación del Consejo de Políticas de Infraestructura CPI

ENERO | 2023

ÍNDICE CONTENIDOS

Resumen Ejecutivo	3
I. Rol de la Infraestructura pública, calidad de vida y desarrollo	5
II. Elementos de diagnóstico respecto de la Planificación de infraestructura	6
III. Experiencia internacional en centros especializados en infraestructura	9
IV. Propuestas previas en materia de planificación de infraestructura	11
V. Otros organismos asesores en Chile	13
VI. Propuesta: Comisión Asesora para Políticas de Infraestructura Nacional	14

Resumen Ejecutivo

Como CPI estamos convencidos que en materia de infraestructura de uso público es imperativo planificar, con una visión integradora y una mirada de largo plazo, que permita avanzar hacia un mejor país. La infraestructura debe estar al servicio de los grandes objetivos nacionales, los que se manifiestan en el largo plazo en un aumento del bienestar de la población y un aumento de nuestra productividad, en función del espacio que ocupemos en la economía global.

Dada esta realidad es que proponemos la creación de una **Comisión Asesora para Políticas de Infraestructura Nacional (CAPIN)** que apoye en estas materias a la máxima autoridad política del Estado (Presidencia de la República) y a quienes este defina como sus colaboradores en el ejercicio de las funciones de gobierno (ministerios, instituciones del Estado y empresas públicas). Debiera así mismo coordinarse con las agencias que tienen responsabilidad sobre el territorio y el Parlamento. Esta recomendación se fundamenta en sugerencias hechas por la OECD, la Comisión Nacional de Productividad y el BID. De igual forma, reconoce la existencia de experiencias internacionales para un propósito similar, y experiencias nacionales en otros dominios (ciencia y tecnología, productividad, financiamiento en diferentes expresiones).

La Comisión para Políticas de Infraestructura Nacional (8 integrantes más una secretaría técnica) debería crearse por ley. La idea no es que reemplace a los Ministerios y agencias inversoras del Estado en infraestructura, sino que integre sus visiones y de señales para una coordinación efectiva de sus acciones. La permanencia de sus integrantes debe trascender los ciclos presidenciales y renovarse, asegurando la continuidad. Debería tener autonomía financiera y contar con los recursos suficientes para hacer los estudios que sus planes demanden. Estos deberían mirar a Chile en ciclos de 25 años y revisarse cada 5 años.

Entre sus objetivos proponemos facilitar una discusión estratégica acerca del desarrollo nacional en el marco de una economía global y cómo desde la infraestructura se colabora para avanzar lo más rápido posible en una dirección deseada. Esto supone optimizar el uso de los recursos públicos, una fluida asociación con el sector privado en materia de inversiones y operación de infraestructura de uso público y lograr con la mayor efectividad posible las metas propuestas. Para ello proponemos, entre otras:

- Que asuma la responsabilidad del Plan Nacional de Infraestructura Pública para el desarrollo
- Integrar al Plan las visiones y planes de acción de las agencias públicas involucradas

- Coordinar con las autoridades regionales y el Parlamento, las visiones que surjan desde esas especificidades en relación al Plan Nacional de Infraestructura de Uso Público
- Hacer seguimiento a las expresiones concretas del Plan en proyectos y acciones específicas por parte de las agencias ejecutoras
- Recomendar las correcciones al Plan en las fases de ejecución
- Adecuar el Plan Nacional de Infraestructura Nacional cada 5 años, siempre con un horizonte de 25 años

I. Rol de la Infraestructura pública, calidad de vida y desarrollo

La infraestructura es una intervención en el territorio para adaptarlo a los requerimientos de bienestar y productivos que el país demanda, condicionándonos y preparándonos para el futuro. Por lo que tener una mirada de país para prospectar hacia donde vamos es fundamental para las buenas decisiones en el campo de la infraestructura.

De lo anterior se desprende la importancia de la infraestructura de uso público y el gran impacto que tiene en las personas, sea éste positivo -cuando poseemos acceso a todos los bienes y servicios de calidad que la infraestructura provee- o negativo, - en el caso de las zonas que han quedado rezagadas de tales servicios o que, teniéndolos, son de poca calidad-. La ocupación de nuestro territorio en condiciones dignas depende en gran medida de la infraestructura. Acceder a lugares de difícil acceso es generar oportunidades que, de otra manera, difícilmente se pueden vislumbrar, sin descuidar la capacidad de carga o vulnerabilidad de los territorios y la mantención/conservación que cualquier proyecto requiere en el tiempo.

Es preciso tener presente que en la actualidad cualquier proyecto de infraestructura que se conciba demora entre 8 y 12 años hasta que comienza a prestar servicios. Con mayor razón, la planificación prospectiva se vuelve fundamental. Así como también, hacer posible una explotación sustentable de nuestras potencialidades, de acuerdo con lo que esperamos sea el rol que como país podremos jugar en la economía internacional.

Todo ello requiere infraestructura que integre, que facilite su producción y que nos permita ser competitivos en los mercados mundiales. Para hacer eso posible es necesario pensar en ese futuro y comenzar a tomar decisiones que nos adapten a las exigencias que habrá que cumplir para ser un actor global.

II. Elementos de diagnóstico respecto de la planificación de Infraestructura

En Chile es muy difícil encontrar una planificación integrada de infraestructura con una visión de largo plazo y que se sostenga en el tiempo, más allá del ciclo político. Esto, a pesar de esfuerzos de autoridades de distintos ministerios por proponer iniciativas con ese propósito. (Tampoco existe en el aparato del Estado una instancia donde se puedan intercambiar puntos de vista acerca del futuro al que como país aspiramos).

Si bien en muchas instituciones se hacen esfuerzos al respecto, y son frecuentes en los distintos gobiernos, la constante es que la administración siguiente tiende a desecharlas o minimizar su relevancia, incurriendo en un nuevo esfuerzo de planificación con una mirada de largo plazo. Esto se ha agudizado con los gobiernos de cuatro años, con discontinuidad de la coalición gobernante.

Por otra parte, los esfuerzos de planificación a largo plazo se hacen normalmente desde una perspectiva sectorial. **No hay una institucionalidad permanente que permita que las visiones de los distintos ministerios, empresas públicas, gobiernos regionales y municipios se integren.** Las iniciativas que al respecto se han intentado, siempre con un carácter “no vinculante”, al poco andar pierden relevancia y pasan a constituir un esfuerzo adicional de gestión y no una oportunidad de mirada compartida. En efecto, los esfuerzos de planificación que pueden existir en cada una de las reparticiones que inciden en el desenvolvimiento de la infraestructura, ni siquiera coinciden en los plazos en los que se está pensando.

Cada empresa del Estado (puertos y ferrocarriles) tienen sus planes estratégicos, los que no necesariamente coinciden con lo que está pensando el Ministerio de Transportes, el de OOPP o el de Vivienda. Y de coincidir, no hay una obligatoriedad de cada uno de cumplir con ese cometido en los plazos contemplados, por lo que la efectividad de las acciones tiende a reducirse. Así podemos nombrar el Plan Nacional de Infraestructura para la Movilidad 2020-2050 MOP, la Política energética con visión al 2050 o el Plan de Inversión en Infraestructura y Gestión Hídrica 2020-2050, todos planes sectoriales que no conversan entre sí, en plazos, definiciones territoriales compartidas, gestión compartida para la evaluación de proyectos, entre otros.

El resultado de estas dos situaciones es que las políticas que se elaboran tienen un carácter muy sectorial, faltando una visión integrada en muchas de ellas, y los planes

de mediano y largo plazo muchas veces no se sostienen al cambiar el ciclo político¹, afectando negativamente el desarrollo de la infraestructura pública.

Este diagnóstico ha sido compartido por distintas instituciones.

- La Comisión Nacional de Productividad (CNP), en el año 2020 (ver estudios sobre Productividad en el sector de la Construcción) constató que la inversión en infraestructura tiene grados altos de ineficiencia como consecuencia de la falta de una mirada de largo plazo y la falta de coordinación entre las entidades que tienen responsabilidades en el proceso de inversiones. En efecto señala, por una parte, que *“las grandes obras de infraestructura pública tardan, en promedio, más de 3 períodos presidenciales en materializarse. En parte, esto se debe a deficiencias tanto en la planificación como la priorización de las obras”*². Asimismo, respecto de la falta de coordinación señala que *“existe falta de integración entre la planificación de las diversas autoridades, observándose horizontes de planificación distintos entre entidades y falta de criterios de decisión en casos tan relevantes como la definición de la modalidad de contrato de una obra”*³. En ese marco la CNP ha propuesto **“la creación de una Agencia de Infraestructura”**⁴, proposición que se describe en el apartado III.
- La OECD, en 2017, constató que *“en Chile, como en la mayoría de los países, el verdadero obstáculo para la creación de infraestructura clave no es la falta de financiamiento, sino los problemas de gobernanza”*.⁵ En efecto, señala que **“el sistema de planificación de infraestructura de Chile necesita formular una clara visión a largo plazo y una serie de objetivos para el desarrollo”**⁶, para lo cual propone que se *“debería considerar fortalecer la planificación de infraestructura a largo plazo y la formulación de políticas para lograr los objetivos de desarrollo ... e introducir una visión integrada y coordinada de la planificación de infraestructura, tanto al interior como entre sectores”*⁷, entre otras recomendaciones.

¹ Una clara excepción de esta situación es la obligación legal que tiene la Dirección General de Concesiones de presentar todos los años un plan quinquenal, lo que permite darle continuidad y transparencia a la planificación, así como ponerla en un horizonte más allá del gobierno en ejercicio.

² Informe “Productividad en el Sector de la Construcción, Resumen Ejecutivo”, noviembre de 2020.

³ Ídem.

⁴ Ídem.

⁵ OCDE (2017), “Brechas y estándares de gobernanza de la infraestructura pública en Chile: Análisis de Gobernanza de Infraestructura, Éditions OCDE, París.”

⁶ OCDE (2017), “Brechas y estándares de gobernanza de la infraestructura pública en Chile: Análisis de Gobernanza de Infraestructura, Éditions OCDE, París.”

⁷ Ídem.

Por su parte, el Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI) ha planteado en diversas oportunidades que en general las instituciones que operan en el ámbito de la infraestructura lo hacen muy bien a partir de sus propias definiciones de visión, misión y objetivos estratégicos. Sin embargo, **su falta de coincidencia hace que sea muy difícil la integración, coordinación y complementariedad de sus actividades, perdiéndose importantes niveles de eficiencia y efectividad.** Una expresión de lo anterior es que existen horizontes de planeación muy diferentes, prioridades distintas y fuentes de financiamiento diferentes.

Finalmente, la falta de planificación integral, con una visión de largo plazo y sostenida en el tiempo, le asigna un rol muy preponderante al Ministerio de Hacienda, lo que no necesariamente es lo recomendable para el desarrollo de la infraestructura. Es por ello por lo que el BID sostiene que la asignación de recursos para infraestructura normalmente se ve afectada por diferentes contingencias. En los momentos de declinación del ciclo económico, son las demandas sociales las que hay que privilegiar; en momentos de alza, es posible ahorrar dejando de invertir.

III. Experiencia Internacional en centros especializados en infraestructura

Existen experiencias internacionales exitosas donde se ha privilegiado la planificación de la infraestructura con mirada de largo plazo. Por ejemplo, *Australia, Canadá y el Reino Unido* han creado comisiones o centros especializados en infraestructura, conocidos como organismos de infraestructura.

En efecto, secuenciar adecuadamente los proyectos de infraestructura requiere establecer procesos de planificación adecuados, sobre la base una clara definición de objetivos, criterios de priorización que maximicen los impactos socioeconómicos de acuerdo a esos objetivos y mejoren la eficiencia en todo el ciclo del proyecto.

Al referirse a ellos, el BID destaca que “los países de América Latina y el Caribe podrían seguir este ejemplo y fundar instituciones similares. *El Consejo de Políticas de Infraestructura de Chile es la única institución de la región que comparte algunas características de diseño de los organismos de infraestructura de los países aquí mencionados*”⁸. Si bien este es un reconocimiento importante del rol del CPI, creemos que la planificación e integración de las políticas de infraestructura debe estar localizada en una institución pública. Al CPI le corresponde ser un referente del mundo privado, académico y social.

A modo de ejemplo, destacamos las siguientes tres iniciativas:

- **Australia: “Infrastructure Australia”** es una agencia creada en 2008 (reformada en 2014) que asesora al gobierno (máxima autoridad política del país) y al sector privado sobre las inversiones en infraestructura y reformas necesarias para entregar mejores servicios. Tiene dos funciones principales. La primera es fijar la agenda de oportunidades de largo plazo, haciendo una auditoria cada 5 años sobre las necesidades de infraestructura y los desafíos futuros. Adicionalmente publica un “Plan de Infraestructura” donde se fijan las políticas y reformas para satisfacer las necesidades identificadas en la auditoria. La segunda función es evaluar los proyectos significativos a nivel nacional (sobre AUD\$100 MM) y asesorar sobre los pasos a seguir para que estos sean incluidos en la lista prioritaria. Esta lista incluye proyectos con desarrollo más completo e iniciativas que están en una etapa preliminar de estudio.

⁸ “Infraestructura sostenible y digital para impulsar la recuperación económica post covid-19 de América Latina y el Caribe: un camino hacia más empleo, integración y crecimiento”, Banco Interamericano de Desarrollo – BID, 2020.

- **Nueva Zelanda:** “**New Zealand Infrastructure Commision**” es una entidad autónoma que asesora al gobierno y, especialmente, a las autoridades en el área de la infraestructura. Fue creada en 2019 para mejorar la coordinación de proyectos de magnitud significativa, el uso de la infraestructura existente y efectuar una planificación de largo plazo, de manera tal de proveer de los servicios necesarios, cuando se requieren. Sus funciones son crear estrategias y planes de largo plazo, como también apoyar en el diseño, desarrollo y temas contractuales de grandes proyectos.
- **Reino Unido:** “**National Infrastructure Commision**” es un ente público autónomo que forma parte del marco institucional del Reino Unido en lo referido a infraestructura. Su rol es “brindar al gobierno asesoramiento imparcial y experto sobre los principales desafíos de infraestructura a largo plazo”⁹. Los objetivos de la Comisión son “apoyar el crecimiento económico sostenible en todas las regiones del Reino Unido, mejorar la competitividad y mejorar la calidad de vida”¹⁰. Para cumplir con sus objetivos, desarrolla agendas de largo plazo, identifica las principales necesidades de infraestructura económica del Reino Unido y las vías para abordarlas, entre otras materias.

⁹ <https://nic.org.uk/about/what-we-do/>

¹⁰ <https://nic.org.uk/about/what-we-do/>

IV. Propuestas previas en materia de planificación de infraestructura

- a. Propuesta de la **Comisión Nacional de Productividad**, en Estudio “**Productividad en el Sector de la Construcción**”, **noviembre de 2020**. La recomendación: crear vía decreto la *Comisión de Infraestructura*, al alero del Ministerio de Hacienda, para asesorar a la Presidencia de la República en el desarrollo de infraestructura pública que mejore el bienestar de la población.

Objetivos

- i. Proponer la estrategia y visión de largo plazo, promoviendo un enfoque estratégico y coordinado de entrega de proyectos.
- ii. Asesorar respecto de:
 - la capacidad de la infraestructura existente de cumplir con los requerimientos de la comunidad, las necesidades actuales y futuras de infraestructura, las prioridades de inversión, y las materias que limitan o promueven la entrega efectiva y eficiente de infraestructura y sus servicios. Informar a la comunidad respecto del avance de los proyectos.

Funciones:

- i. Publicar una auditoría cada 5 años respecto al estado actual de la infraestructura y proyectar necesidades futuras.
- ii. Publicar un plan nacional de infraestructura a 5, 10 y 20 años basado en la auditoría y planes sectoriales que reflejen una visión consensuada de los objetivos buscados.
- iii. Establecer una priorización de proyectos para cerrar las brechas identificadas y realizar una propuesta de implementación al Gobierno de dichos proyectos, utilizando como insumo los planes sectoriales y los proyectos con prefactibilidad aprobada.
- iv. Publicar anualmente aquellos sectores y subsectores donde las brechas no están cubiertas por planes o proyectos.
- v. Efectuar el seguimiento sobre el plan de largo plazo y lista de prioridades, reportando en abril de cada año al Congreso Nacional el nivel de avance de los proyectos prioritarios del Gobierno.
- vi. Entregar la información sobre los proyectos que permita a la comunidad hacer seguimiento de las inversiones en infraestructura.

- b. **Propuesta “Institucionalidad y gestión de proyectos de infraestructura pública un desafío de productividad propuesta del consejo empresarial”.** Documento emanado de la Alianza del Pacífico y fue entregada en diciembre de 2020 a los 4 Gobiernos de la AP, México, Colombia, Perú y Chile.

Propone que se constituya como unidad asesora de la “máxima autoridad política del país” (experiencia neozelandesa). Esta podría tener las siguientes características:

- i. Integrada por personas (7) de reconocida trayectoria en el campo de la infraestructura de dedicación exclusiva y excluyente.
- i. Con un declarado y explícito equilibrio político y de género.
- ii. Con renovación parcial que supere y se superponga a los períodos gubernamentales.
- iii. Con mecanismos explícitos de resolución de controversias internas que no paralicen la realización del trabajo y obliguen a los acuerdos.
- iv. Con financiamiento propio y autónomo, asignado en el presupuesto de la nación que le permita funcionar y contratar los estudios necesarios para el desempeño de sus tareas.
- v. Con metas definidas.

c. Propuestas anteriores del CPI:

- i. Propuesta de Consejo Nacional de Políticas de Infraestructura y de Política Nacional de Infraestructura, en documento **“Institucionalidad para la infraestructura Pública (Políticas Públicas de Infraestructura)”**. Abril 2016
- ii. Propuesta de un Comité Técnico de Inversión en Infraestructura en documento **“Infraestructura para el desarrollo. Construyendo un Chile mejor”**, mayo 2017
- iii. **Una Política de Infraestructura para proyectar Chile al Futuro: el Período 2022-2026**, noviembre 2021

V. Otros Organismos Asesores en Chile

En la institucionalidad de Chile existen diversos organismos asesores, por lo que crear la **Comisión Asesora para Políticas de Infraestructura Nacional** es coherente con la forma como se han abordado otras materias de políticas públicas.

Entre estos organismos destacan el Consejo Fiscal Autónomo, la Comisión Nacional de Productividad, el Consejo Nacional de Desarrollo Urbano, el Comité Financiero, el Consejo Consultivo Previsional, el Consejo Superior Laboral, el Comité Consultivo del PIB Tendencial, el Comité Consultivo del Precio de Referencia del Cobre, el Consejo Consultivo de la CONALOG y el Consejo de Concesiones. **Recientemente ha entrado en funcionamiento el Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología el que se asemeja a lo que podría ser un equivalente en el área de la infraestructura.**

El **Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología** “Es un organismo autónomo que asesora a la Presidencia de la República, cuya principal tarea es la elaboración y revisión, con mirada sistémica y de largo plazo, de la Estrategia Nacional de Ciencia, Tecnología, Conocimiento e Innovación para el Desarrollo, la que da marco a las políticas que el Estado promueve en estas materias. Su principal preocupación es anticiparse a los grandes desafíos del país, entregando orientaciones que permitan fortalecer el ecosistema de CTCI para que ésta contribuya de manera sustantiva al desarrollo de Chile.”

Así, de acuerdo a su mandato legal, el Consejo Nacional de CTCI ha publicado y entregado al Presidente de la República Gabriel Boric, la primera Estrategia Nacional de Ciencia, Tecnología, Conocimiento e Innovación. Esta incluye lineamientos estratégicos y de largo plazo para estas materias, como un insumo para las políticas de distintos ministerios y agencias.

La labor de este Consejo es enfocarse en el futuro. Su trabajo es anticiparse a los temas que marcarán al mundo en el largo plazo y para los que Chile –de la mano de la ciencia, la tecnología, el conocimiento y la innovación– debe prepararse desde hoy.”¹¹

¹¹ <https://www.consejoctci.cl/>

VI. Propuesta: Comisión Asesora para Políticas de Infraestructura Nacional

Las experiencias antes señaladas dan cuenta que la institucionalidad chilena permite la figura de los consejos asesores a la Presidencia de la República. Dada esta realidad es que proponemos la creación de una **Comisión Asesora para Políticas de Infraestructura Nacional (CAPIN)** que asesore en estas materias a la máxima autoridad política del Estado (Presidencia de la República) y a quienes este defina como sus apoyos en el ejercicio de las funciones de gobierno (ministerios, instituciones del Estado y empresas públicas). Desde este rol deberá ejercer una coordinación efectiva con los Gobiernos Regionales, directamente o a través de los representantes ministeriales en cada uno de estos.

Tal como en cada uno de los ejemplos anteriores, la creación de la Comisión Asesora para Políticas de Infraestructura Nacional no busca suplantar el rol de los ministerios, gobiernos regionales y empresas públicas, sino que integrar la planificación de ellas y monitorear su cumplimiento, bajo un enfoque de largo plazo (horizonte a 25 años, revisable cada 5 años). Tampoco se pretende aislar a los representantes políticos del proceso de tomas de decisiones, sino que busca entregar herramientas e información sobre las cuales los gobiernos y actores involucrados puedan basar sus decisiones. Toda inversión en infraestructura es una decisión política, y por tanto ninguna herramienta puede reemplazarlos.

La creación de una Comisión Asesora para Políticas de Infraestructura Nacional permitirá que la planificación de la infraestructura sea de largo plazo y por otro lado se integre en ella las diferentes reparticiones públicas que desarrollan infraestructura pública. De esta forma, se abordan dos déficits que tiene la institucionalidad chilena en materia de infraestructura pública, que han sido mencionados tanto por la CNP como por la OCDE, y que afectan su desarrollo.

En efecto, será rol de la Comisión Asesora para Políticas de Infraestructura Nacional **integrar la planificación y generar herramientas de evaluación transparentes que permitan mejorar la calidad de las decisiones. También generar espacios para que se identifiquen los costos y posibles impactos de los proyectos estratégicos y prioritarios a nivel nacional**, para así poder diseñar políticas de mitigación y negociaciones con actores locales, como señala la Comisión Nacional de Productividad. Además, tendrá un énfasis en la planificación del territorio, sus interacciones e influencias que traspasan los límites administrativos.

Finalmente, en lo orgánico, proponemos que la Comisión Asesora para Políticas de Infraestructura Nacional **sea creada por ley, con nombramiento de sus integrantes por sistema de alta dirección pública**. Así mismo, proponemos que tenga una Secretaría Ejecutiva de dimensiones similares a la que tiene la Comisión Nacional de Productividad. Esta conformación le permite contar con la autonomía y transversalidad necesaria para poner el foco en planificaciones que trasciendan el ciclo político y con un staff que le permita desarrollar su labor.

Nos parece que una fórmula adecuada para la conformación de esta Comisión es la que dio origen al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología.

Es por ello que proponemos:

- Que este compuesto por un presidente o presidenta de dedicación completa, nombrado por el presidente de la República de entre los consejeros que han sido elegidos por el sistema de alta dirección pública. Este además de cumplir con las funciones de dirección, será el responsable de la marcha de la institución. Podrá delegar en algunos de los consejeros las funciones específicas que se definan para la institución.
- Tener 8 consejeros o consejeras de dedicación completa, propendiendo a una adecuada representación de las regiones y equilibrio de género, además de la diversidad de disciplinas, enfoques y competencias, asegurando su continuidad más allá de los periodos de Gobierno. Estos serán elegidos por el sistema de alta dirección pública y debería considerarse lo siguiente:
 - Que contemple la participación de investigadores de reconocido desempeño en los campos relacionados con la infraestructura pública,
 - profesionales de destacada labor en políticas de desarrollo de infraestructura
 - personas de destacado desempeño y experiencia en los sectores de la gran, mediana y pequeña empresa en estas áreas,
 - académicos o expertos en el ámbito de formación de profesionales y técnicos,
 - personas de destacada labor en el ámbito del desarrollo social.
- Será necesario evaluar el soporte administrativo y técnico profesional que requerirá el organismo para poder operar. Sugerimos una Secretaría Técnica que permita llevar a cabo los trabajos definidos por el Consejo.
- Las designaciones de consejeros deben dar garantía de permanencia de modo de no verse afectados por los ciclos políticos.

- Debe contar con autonomía financiera de modo de poder cumplir plenamente con su cometido.
- Entre los recursos contemplados deberán considerarse los necesarios para llevar a cabo los estudios que requiere una buena planificación.

Las Funciones específicas de la Comisión Asesora de Infraestructura Nacional serían las siguientes:

1. Objetivo General:

Asesorar a la Presidencia de la República y a los ministros relacionados con la infraestructura pública en la planificación a largo plazo de la infraestructura pública y en el monitoreo de dicha planificación.

2. Objetivos Específicos

- i. Proponer la estrategia y visión de largo plazo, promoviendo un enfoque estratégico y coordinado de entrega de proyectos.
- ii. Proponer un Plan Nacional de Infraestructura con un horizonte de 25 años, revisable cada 5 años.
- iii. Integrar la planificación de infraestructura nacional de los distintos ministerios, empresas públicas, gobiernos regionales y municipios en planes coherentes a distintos plazos, de manera de desacoplar dicha planificación del ciclo político.
- iv. Monitorear el cumplimiento de la planificación general, así como la materialización de los planes de cada una de las reparticiones vinculadas a esta iniciativa, contando con un banco de datos permanente y su respectivo sistema de información territorial.
- v. Proponer cambios de legislación o de reglamentos.
- vi. Proponer mecanismos que incentiven la incorporación de nuevas tecnologías.
- vii. Asesorar respecto de:
 - la capacidad de la infraestructura existente de cumplir con los requerimientos de la comunidad,
 - las necesidades actuales y futuras de infraestructura,
 - las prioridades de inversión social,
 - las prioridades de inversión productiva,
 - las posibles fuentes de financiamiento público y privado de los proyectos emblemáticos,

- las materias que limitan o promueven la entrega efectiva y eficiente de infraestructura y sus servicios.
- viii. Informar a la comunidad respecto del avance de los proyectos.

3. Funciones:

- i. Realizar análisis de brecha en infraestructura que sirva de base para analizar planes que se propongan.
- ii. Publicar un plan nacional de infraestructura en el primer año de cada gobierno a 5, 10 y 25 años basado en la auditoría y planes sectoriales que reflejen una visión consensuada de objetivos buscados.
- iii. Publicar una auditoría cada 5 años respecto al estado actual de la infraestructura y proyectar necesidades futuras, con un horizonte de 25 años.
- iv. Establecer una priorización de proyectos para cerrar las brechas identificadas y realizar una propuesta de implementación al Gobierno de dichos proyectos, utilizando como insumo los planes sectoriales y los proyectos con prefactibilidad aprobada.
- v. Publicar anualmente aquellos sectores y subsectores donde las brechas no están cubiertas por planes o proyectos.
- vi. Efectuar el seguimiento sobre el plan de largo plazo y lista de prioridades, reportando en abril de cada año al Congreso Nacional el nivel de avance de los proyectos prioritarios al Gobierno.
- vii. Entregar la información sobre los proyectos que permita a la comunidad hacer seguimiento de las inversiones infraestructura.