

# CUADERNOS DEL CPI

**INFRAESTRUCTURA  
PARA EL CHILE QUE  
QUEREMOS**

**DEBATE COMANDOS PRESIDENCIALES**

# **CPI** CONSEJO POLÍTICAS DE INFRAESTRUCTURA

---

El presente documento es resultado del debate realizado con representantes de los comandos presidenciales el 7 de octubre de 2025, bajo el título “Infraestructura para el Chile que queremos”, organizado por el Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI) y patrocinado por la Universidad Diego Portales. Este Cuaderno no constituye una transcripción literal de las intervenciones realizadas por los participantes del encuentro, su contenido ha sido elaborado por el Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI) y refleja las principales ideas, propuestas y consensos expuestos por cada uno de los intervinientes, interpretados en la perspectiva institucional del CPI y orientados a destacar aquellos aspectos de mayor relevancia estratégica para el desarrollo de políticas públicas de infraestructura en Chile.

## **EXPOSITORES:**

**Luis Eduardo Escobar**, representante de la candidatura de Jeannette Jara

**Martín Arrau**, representante de la candidatura de José Antonio Kast

**Clemente Pérez**, representante de la candidatura de Evelyn Matthei

## **MODERADORA:**

**Vivian Modak**, consejera del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI)

# CONTENIDO

---

Introducción Carlos Cruz	4
BLOQUE I. Infraestructura y crecimiento económico	6
BLOQUE II. Infraestructura para el bienestar	9
BLOQUE III. Destrabando la inversión	13
BLOQUE DE CIERRE. Compromiso con la infraestructura	17
Conclusiones	19
Anexo	21

---

## INTRODUCCIÓN CARLOS CRUZ

Director Ejecutivo CPI

En el contexto de campañas presidenciales y parlamentarias, se inicia la jornada agradeciendo la participación de los encargados del área de infraestructura de las candidaturas que están liderando las encuestas (del mes de septiembre 2025).

Como Consejo de Políticas de Infraestructura, después de haber entregado una propuesta programática a todas las candidaturas que mostraron interés, plasmada en el documento *Infraestructura para el Desarrollo que Queremos*, es muy relevante generar un espacio abierto de conversación sobre sus contenidos y que resultan de vital importancia para el futuro del país. Esto es especialmente significativo después que hemos conocido el presupuesto 2026 y en que una vez más se ha postergado inversión a favor de mayor gasto corriente. Nuestras propuestas surgen desde una reflexión que incluye una visión crítica de la actual institucionalidad del sector de la infraestructura, no porque creamos que opera en un estándar insuficiente, sino porque tenemos la convicción de que su coordinación vinculante -ausente muchas veces- es un imperativo para el desarrollo fluido y eficiente del sector y los proyectos.

Se necesitan también alternativas financieras para enfrentar la tendencia de los gobiernos a sacrificar inversión en función de intereses supuestamente superiores. La necesidad de dotarnos de una logística que apoye nuestra inserción en los mercados globales, el ineludible desafío del cambio climático y especialmente la alteración de la disponibilidad de aguas continentales en las regiones, el compromiso con la descarbonización y su vínculo con el sector de energía y la electrificación, la gran oportunidad de convertirnos un *hub* digital para la región, representan exigencias impostergables y forman parte de las preocupaciones del CPI. Como Consejo hemos subrayado que invertir en infraestructura es de las medidas más sustentables que se pueden adoptar para el desarrollo del país. A su vez, las propuestas del CPI manifiestan también un interés prioritario por la regionalización, por nuestras ciudades y por la dotación de servicios de infraestructura que contribuyan a un Chile más equitativo y justo.

El propósito es que esta conversación sea lo más ilustrativa posible sobre la mirada a futuro de las candidaturas en el ámbito de la infraestructura. Estamos seguros de que podremos encontrar muchos acuerdos que nos permitan mirar el mediano y largo plazo con optimismo. No es posible pensar en nuestro desarrollo, entendido como la conjunción entre crecimiento y un acceso extendido de sus frutos, sin expresar el convencimiento que tal logro lo construimos entre todos. Esta ha sido la impronta del CPI y esperamos poder contribuir con esta visión al entendimiento necesario.

### METODOLOGÍA DEL ENCUENTRO

La temática general del encuentro tiene que ver con la infraestructura como aporte fundamental para el crecimiento y desarrollo del país. El conversatorio se distribuye en cuatro bloques. Los tres primeros contienen una pregunta central para ser abordada por los tres expositores, y luego una pregunta específica y diferente para cada expositor. El cuarto bloque y final permite a los expositores enfatizar o incorporar materias dentro de la temática del encuentro.

El debate es conducido por **Vivian Modak**, consejera del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI).



## BLOQUE I

# INFRAESTRUCTURA Y CRECIMIENTO ECONÓMICO

***En los últimos años el crecimiento de la economía chilena se ha moderado y el país enfrenta el desafío de recuperar un dinamismo que permita responder a las demandas sociales. ¿A qué atribuye este menor dinamismo y cómo la infraestructura puede contribuir a reactivar el crecimiento?***

**Luis Eduardo Escobar:** Tenemos un diagnóstico sobre el crecimiento que es bastante compartido. En la última década la tasa de inversión ha caído brutalmente: un promedio de 0,8% de expansión anual, versus un 10,4% en la década anterior. Esta realidad de la inversión explica el 86% de la caída del crecimiento. Las exportaciones en términos de volumen, el otro factor explicativo, prácticamente se han estancado. Estos son los dos motores que necesitan ser repotenciados. Y ahí la infraestructura juega un papel fundamental, porque coadyuva a la inversión privada.

**Martín Arrau:** La infraestructura no solamente es habilitante y un pilar fundamental del desarrollo, sino también su despliegue tiene un efecto contra cíclico. El Estado puede orientar inversión en infraestructura cuando la economía no está creciendo y por eso vemos con preocupación que hay una disminución de 17% en el presupuesto para obras públicas de 2026. La pregunta es: ¿por qué hoy en día no se está invirtiendo? Porque tenemos una crisis de seguridad enorme, no solamente de seguridad ciudadana, sino también de seguridad nacional donde hay zonas de nuestro territorio que no están bajo el control del Estado. También juegan en contra la mochila tributaria a partir del 2014 con sucesivas reformas, el factor *permisología* y una fuerte inestabilidad institucional desde la convención constitucional.

**Clemente Pérez:** En los gobiernos de Frei y de Lagos se produjeron las mayores inversiones en infraestructura, fue la época de oro de la infraestructura de Chile. Y fue así porque en infraestructura se requieren propuestas y estrategias de largo plazo. El principal énfasis de nuestro programa es seguridad y vamos a invertir en infraestructura US\$ 2.500 millones, son cinco cárceles nuevas y tres de ellas de alta seguridad, servicios, sistemas de drones y de inhibición de señal en los puertos, de revisión de contenedores por rayos, entre otra medidas e inversiones.

***La inversión del Estado en infraestructura ha caído del 3% al 2% del PIB en los últimos años. ¿Mediante qué mecanismos va a aumentar la inversión en infraestructura? ¿Está de acuerdo su candidatura en crear una regla que garantice un 3,2% del PIB?***

**Luis Eduardo Escobar:** Hay que hacer un gran esfuerzo por recuperar esa inversión, aunque existen restricciones fiscales bastante grandes; se destacó que el Gobierno presentó un presupuesto que recorta la inversión en obras públicas en 17%. Entonces, ¿cómo compatibilizamos el aumento en servicios sociales -en mejor salud y educación- y una mayor inversión en infraestructura? En los próximos cuatro años, o por lo menos al inicio de los próximos cuatro años, no hay base política para un acuerdo sobre mayores ingresos fiscales. Nosotros sostenemos que no se puede reducir el gasto público y en consecuencia el próximo gobierno va a tener que recomponer el gasto público y designar una parte a inversión en infraestructura.

***Entendiendo que la infraestructura es clave para mejorar el desarrollo del país, ¿cuáles son las áreas que entienden como estratégicas y qué criterios proponen para priorizarlas?***

**Martín Arrau:** Energía y digitalización son áreas importantes, gestionadas por privados, y hoy en día el Estado tiene ahí un rol regulador; hay que evitar entonces el populismo regulatorio y entregar señales de largo plazo y así conseguir redes más robustas y ojalá disminuir los costos de la energía.

Nuestro plan de trabajo prioriza cuatro áreas. Una es agua y seguridad hídrica; después, conectividad y logística; en tercer lugar, equipamiento en comisarías, puestos fronterizos y cárceles; el cuarto punto es el institucional y más estratégico: tenemos que cambiar en cómo elaboramos la planificación estratégica de la infraestructura pública. Vemos con muy buenos ojos la Agencia Nacional de Infraestructura Pública, como una entidad superior que no esté sujeta a los avatares ni a los plazos políticos. En la contingencia, hay que tener un comité de ministros, un comité ad hoc que se haga cargo de los proyectos urgentes, como, por ejemplo, esos casi 30 proyectos que hoy día están parados en concesiones y que significan unos US\$ 13.000 millones.

***La OCDE, el BID y la propia Comisión de Productividad hablan de una institucionalidad fragmentada e ineficiente para planificar infraestructura en el país. ¿Están dispuestos a crear una entidad estatal autónoma con rango legal que asesore directamente a la Presidencia y coordine un plan nacional de infraestructura?***

**Clemente Pérez:** Necesitamos un plan estratégico de infraestructura a largo plazo, eso no cabe duda. Se necesita una hoja de ruta nacional. Nuestro programa no quiere más instituciones públicas, no quiere más burocracia, eso es un riesgo. Somos partidarios de crear un Consejo de la Infraestructura Pública, pero liviano, ágil, sumamente técnico, una especie del Consejo Fiscal Autónomo. Durante años defendimos, por ejemplo, la creación de una empresa del Estado que pudiera empujar las

concesiones, se llama Fondo de Infraestructura. La empresa está montada, se demoró años en discusión legislativa, tiene regios sueldos en su directorio, y ¿a qué se ha dedicado? A comprar terminales de buses para arrendárselos al Ministerio de Transportes.

Podemos ser potencia energética, potencia en desalación, tenemos 24 desaladoras y la posibilidad de crear un plan de plantas multipropósito o multiusuarios, y para eso se necesita una línea clara en el tiempo.

***¿Qué ideas tienen sobre una institucionalidad para la planificación de la infraestructura?  
¿Cuáles son las áreas prioritarias de desarrollo en el ámbito de la infraestructura?***

**Luis Eduardo Escobar:** Hemos propuesto desde el principio crear una unidad asesora de la Presidencia de la República con capacidad de impulsar los proyectos que están detenidos y de diseñar una estrategia de inversión de largo plazo. Observo que mis adversarios proponen aumentar el gasto público en infraestructura, pero están hablando de reducir el gasto global en US\$ 6.000 millones y en US\$ 2.000 millones de dólares. ¿Cómo se compatibiliza eso con los equilibrios fiscales?

**Martín Arrau:** Vemos como una buena posibilidad una agencia de infraestructura, pero siempre pensando en que se puede hacer a costo cero, con tramitaciones breves y eficientes. Sobre dónde está el ahorro fiscal que queremos hacer, tenemos claro que no va a ser en gasto social. Y respecto de la urgencia, tenemos un plan de trabajo para destrabar unas 60 iniciativas de infraestructura relevantes, obras grandes y estratégicas. Y de ahí crear un comité de ministros de reunión mensual con vinculación directa con la Presidencia y así y salir de este estancamiento.

**Clemente Pérez:** La asociatividad público-privada es clave. Después de tres años seguidos en que el Gobierno no ha cumplido sus metas fiscales, que no vamos a tener disponibilidad presupuestaria. Hay tres recintos carcelarios, en Alto Hospicio, La Serena y Rancagua, y en que vencía la concesión, que no se han licitado. Es una oportunidad para invertir con recursos privados vía concesiones en aspectos tan importantes como la seguridad.



## BLOQUE II

# INFRAESTRUCTURA PARA EL BIENESTAR

***La infraestructura intenta conseguir un bienestar cada vez mayor de los habitantes del país. Existen importantes brechas de infraestructura en sectores como agua potable, transporte público, salud y conectividad digital, especialmente fuera de las grandes ciudades. ¿Cómo propone su candidatura priorizar estos déficits, considerando los problemas actuales para desarrollar proyectos como permisos, conflictos sociales o falta de ingeniería de detalle? ¿Y qué fuentes de financiamiento propondrá para avanzar de forma efectiva?***

**Martín Arrau:** Gracias por recordarnos de la realidad fuera de las grandes ciudades, de las zonas rurales y las pequeñas comunas. El país lo ha hecho muy bien de manos de las empresas sanitarias y de estos comités que hacen un tremendo trabajo. Pero nos estamos demorando cerca de diez años desde que empezamos con la idea hasta que se termina. ¿Por qué? Porque están involucrados los municipios, los gobiernos regionales, la superintendencia en algunos casos, la Dirección de Obras Hidráulicas, en fin, una lista muy larga de organismos públicos.

Hay que avanzar en la transferencia de competencias hacia los gobiernos regionales, transfiriendo capacidades de diseño y recursos. También, por ejemplo, en las redes primarias de salud: se pueden empaquetar estas redes y licitarlas para la gestión de privados y así estandarizar la mantención. Otra opción es el Fondo País bajo el mismo enfoque.

**Clemente Pérez:** Generalmente cuando se piensa en infraestructura no se piensa en la gente, y que al final es a quien nos tenemos que dedicar. Nuestro programa define 30 proyectos prioritarios por US\$ 28.000 millones que se van a financiar fundamentalmente por asociación público-privada. Pero también hay una serie de obras de carácter más local y más pequeñas. Por ejemplo, mil kilómetros de pavimento básico, que le cambia la vida a la gente, y por lo tanto combate la inseguridad. Y el programa de salud 30, 30, 30: terminar 30 hospitales que se están construyendo, iniciar la construcción o la licitación de nuevos 30 hospitales y 30 en etapa de diseño. Además, 100, 100, 100 a nivel de Cesfam y consultorios.

Las concesionarias llevan un buen tiempo instaladas en el último lugar de reputación social. Queremos trabajar con las concesionarias, que exista una mejor inserción social, mayor participación ciudadana y más competencia en las licitaciones. También, ir logrando algunas rebajas en las tarifas de los futuros contratos por la vía de mejoras en la eficiencia y más competencia en los procesos de licitación.

**Luis Eduardo Escobar:** Es muy importante fortalecer la infraestructura productiva porque eso genera empleo. En el caso de las regiones, sobre todo de Santiago hacia el sur, uno de los problemas más graves es la falta de agua. Mucha gente todavía sigue hablando de sequía, pero en realidad estamos hablando de cambio climático y entonces nos tenemos que hacer cargo del problema del agua para la producción, en especial para la producción agrícola. Y un dato: las únicas exportaciones que han crecido rápidamente a tasas del 7% anual durante los últimos 10 años han sido justamente las del sector agrario. Necesitamos entonces instalar sistemas de abastecimiento de agua potable, y eso significa invertir más en obras de regadío, incluyendo plantas desaladoras. Una de las áreas críticas de inversión tiene que ver con el sistema de telecomunicaciones y la red de 5G, y sobre todo la parte de la última milla, porque en salud eso permite atender de mejor manera a la gente que llega a los Cesfam.

***Considerando proyectos estratégicos como el puerto exterior de San Antonio y su vinculación con el territorio, ¿qué propuestas tiene su candidatura para llevar adelante proyectos de esta envergadura, compartiendo sus beneficios con el territorio donde se instalan?***

**Martín Arrau:** El puerto exterior de San Antonio es un proyecto muy emblemático porque ha sido apoyado transversalmente por muchos gobiernos, y los proyectos de esta envergadura son de interés nacional y hay que hacerlos. Pero muchas veces cuando son proyectos públicos creemos que la validación social viene dada porque lo hace el Estado y hay algún organismo que habla con las personas y soluciona los problemas. Tenemos ejemplos muy positivos de empresas privadas que han mantenido una relación temprana con la comunidad y que han desarrollado los proyectos con mucho menor nivel de conflicto y compartiendo beneficios.

Nosotros proponemos un enfoque de tres ejes. Primero, una participación temprana efectiva en el proyecto, que los vecinos sean aliados y que sientan el proyecto como propio. Segundo, compartir beneficios en los proyectos públicos de esta envergadura, con fondos para ser aplicados en la comunidad, con un comité experto para que no se diluya y tenga efectos concretos y auditables. El tercer punto y más obvio, es dar empleo local.

***La sociedad está demandando un mayor estándar de los servicios públicos regulados, como el sanitario, telecomunicaciones y energía. ¿Cómo plantea su candidatura hacerse cargo de estas nuevas demandas ciudadanas y las inversiones involucradas?***

**Clemente Pérez:** Primero, escuchar y entender las demandas, porque son legítimas. Por ejemplo, somos líderes en inversión en energía y, sin embargo, falta una reforma en distribución eléctrica, tenemos bajos niveles de servicio en la distribución. Hemos hecho la parte más difícil, pero nos falta la última milla o el último paso. Nosotros estamos hablando de servicios de infraestructura más que de infraestructura.

Sabemos mucho de infraestructura, pero lo que tenemos que mejorar es la tecnología y la innovación. En Chile se ocupa poca innovación en materia de construcción. Con los mismos recursos, aquí se construye un edificio de 13 pisos mientras en los otros países OCDE van en el piso 18. El Metro de Santiago es un ejemplo de cómo gobiernos del más distinto signo han ido adelante con proyectos de largo plazo, con una gerencia independiente de los vaivenes políticos y claridad de hacia dónde avanzar.

***Chile enfrenta una grave crisis habitacional, pero construir más viviendas no basta si estas no están bien ubicadas y conectadas. ¿Cómo garantizará su gobierno que las nuevas soluciones habitacionales estén integradas a la ciudad, con acceso efectivo a transporte, con servicios básicos y espacios públicos de calidad?***

**Luis Eduardo Escobar:** Chile está viviendo una crisis habitacional bastante grave. No se ha podido completar la reconstrucción después de algunos desastres naturales, como el caso de Viña del Mar, y además tenemos tal vez la mayor cantidad de familias en la historia ocupando terrenos ilegalmente. Tenemos contemplado edificar unas 260.000 viviendas nuevas en el próximo periodo de cuatro años, que es más o menos similar a lo que va a terminar construyendo este gobierno, y mejorar la habitabilidad de viviendas sociales más antiguas, unas 140.000 viviendas adicionales.

Estamos trabajando en la identificación de terrenos públicos y la recuperación de espacios céntricos en las ciudades que le permitan a la gente vivir más cerca de los servicios. Se han venido construyendo viviendas muy cerca de las autopistas, ese tipo de cosas queremos evitarlas y localizar a la gente en espacios que hoy están abandonados y son promisorios para viviendas.

***En este espacio de libre disposición para réplica, les voy a sugerir referirse a la relevancia de la asociatividad público-privada. Pareciera que el único mecanismo disponible es el sistema de concesiones, aunque existen otras instancias, como la Ley de Financiamiento Urbano Compartido para temas en regiones y proyectos más pequeños.***

**Martín Arrau:** Tenemos un plan de trabajo que combina diversos énfasis. Por ejemplo, en desalación hay muchos proyectos en operación -de empresas mineras y sanitarias, y que juegan un rol enorme- pero hay que actuar más en red. Y ahí creemos que el mecanismo de concesiones puede ser un mecanismo potente para llegar a un sistema más interconectado donde se unan diferentes ofertas y demandas, y alcanzar así a diferentes tipos de usuarios. En el tema de los embalses, el compromiso está en echar a andar dos obras que están casi listas, los embalses Zapallar y Punilla.

**Clemente Pérez:** El tema del agua es clave. Y nosotros queremos ser líderes en desalación. Hay 24 proyectos de desalación que están operando, pero no hemos sido capaces de desarrollar un modelo de negocios de desaladoras multipropósito. Ahí hay un desafío y nosotros estamos apoyando la ley de desalación para aplicar la servidumbre de aguas. También, desarrollar un portafolio de proyectos de reúso del agua, como el que se está impulsando en Antofagasta, y de embalses, ocho embalses, dentro de los cuales están Zapallar y Punilla.

Tal vez hay que pensar en embalses un poco más pequeños de ahora en adelante, porque hay menos agua para llenarlos y enfrentamos el problema del cambio climático. Pensamos en un conjunto de obras de resiliencia, de control aluvional, de manejo de quebradas, y también por la vía de la mitigación, un plan nacional de ciclovías. Queremos duplicar, no la cantidad de ciclovías porque terminamos haciendo proyectos sin mucho rigor, sino hacer buenos proyectos de ciclovías que nos permitan duplicar la cantidad de usuarios de aquí a cinco años.

**Luis Eduardo Escobar:** Tenemos tres áreas prioritarias: salud, educación y vivienda. Uno de los principales desafíos en vivienda no es tanto si podemos construir viviendas industrializadas o en madera, lo que sería excelente, sino más bien es un tema cultural. La gente lo que quiere es una vivienda construida en hormigón y ladrillo. Entonces, hay un trabajo que hacer y que nos permitiría avanzar mucho más rápido en la solución del problema de vivienda. En los temas de salud, mencioné la importancia del 5G y la digitalización del sistema de salud. Pero una de las grandes restricciones, además de la infraestructura, es la falta de especialistas. Entonces, la única manera de enfrentar eficientemente los cuellos es justamente por la vía de atención digital.



### BLOQUE III

## DESTRABANDO LA INVERSIÓN

***La falta de coordinación y la burocracia afectan la ejecución de proyectos de infraestructura. ¿Qué mecanismos propone para reducir los tiempos de ejecución de obras sin disminuir la calidad ni los estándares de las obras?***

**Clemente Pérez:** El tema de la *permisología* es un drama. En eso, por fin, todos nos pusimos de acuerdo. Y, en definitiva, la gente más afectada son las personas de carne y hueso: el Hospital Salvador, que lleva 15 años desde que fue licitado, hubiera servido mucho para la pandemia. Sin embargo, se rechazó ambientalmente y después fue aprobado ambientalmente.

El sistema de permisos no está dando las discusiones de fondo. Todos los data centers han enfrentado obstáculos y, sin embargo, los principales data centers de Santiago ni siquiera tienen consumo de agua. Incluso, fue rechazado un data center que había comprometido no utilizar agua en sus sistemas de enfriamiento. Tenemos, 22 proyectos de desalación en carpeta y todos han tenido que enfrentar complicaciones. ¿Y saben cuál es el posible impacto ambiental de un proyecto de desalación? La salmuera, ese es problema, pero llevamos años y nadie ha solicitado una norma de emisión de salmuera. O sea, poner obstáculos solo por poner obstáculos no es dar las discusiones de fondo. Queremos un país que proteja el medio ambiente pero que sea capaz de ir avanzando. Por eso estamos proponiendo muchas reformas en temas de permisos.

Por fin se aprobó la Ley Marco de Autorizaciones Sectoriales, pero no han disminuido la burocracia, al revés, la *permisología* ha aumentado. Queremos una ley corta que modifique y que establezca plazos precisos a determinados organismos -por ejemplo, las divisiones de desarrollo urbano, los seremis- que es lo que no hizo la Ley Marco de Autorizaciones Sectoriales. Y hay que también reformar algunas instituciones, como por ejemplo el Consejo de Monumentos Nacionales que tiene enquistados a colegios profesionales.

**Luis Eduardo Escobar:** Vuelvo al inicio de la conversación: necesitamos una institución fuerte, empoderada y que esté a nivel de la Presidencia de la República que permita mejorar la coordinación. En Valparaíso, por ejemplo, durante la época del Presidente Lagos se hizo el acceso sur que significó cambiar totalmente la logística en Valparaíso mejorando la calidad de vida porque sacó a 250 mil camiones anuales que pasaban por el centro de Valparaíso y que hoy día pasan por una carretera que está fuera de la ciudad y que entra directamente al puerto.

Para eso se requirió que, y voy a poner el nombre y el apellido, que Ernesto Otone, del segundo piso de La Moneda, estuviera a cargo de ese proyecto. Y él personalmente se preocupó y estuvo permanentemente involucrado.

Tenemos que revisar la *permisología* y ahí lo más grave de todo es el sistema de evaluación ambiental. Este Gobierno no va a alcanzar a sacar la ley en el Congreso y su correlato que tiene que ver con el Consejo de Monumentos Nacionales. Para la construcción de un parque en Valparaíso se atrasó dos años porque había que hacer una serie de excavaciones en terrenos que eran de relleno, que eran la basura del terremoto de 1906.

**Martín Arrau:** ¿Cómo podemos reducir los tiempos de ejecución de obras? Algunas de nuestras propuestas, las más llamativas son: fortalecer las prioridades presidenciales, incluso, en ciertos casos, para aceptar tiempos y requisitos urbanísticos y medioambientales, reformular el Consejo de Monumentos Nacionales y que los permisos los otorgue su secretaría técnica, con responsabilidad, impulsar un cambio a la Ley Lafkenche para equilibrar los derechos de las comunidades con el desarrollo económico, estableciendo tiempos y límites claros; hacer cumplir los plazos administrativos; impulsar una reforma legal de silencio positivo; limitar, la participación a las personas interesadas directamente en el proyecto; y aumentar los costos de los litigantes temerarios, porque hoy día vemos una verdadera industria que se dedica a la paralización de proyectos.

***El financiamiento privado de infraestructura ha sido exitoso, pero hoy señales de agotamiento. Por ejemplo, hay falta de interés en algunas licitaciones. ¿Qué cambios específicos proponen para modernizar el sistema y adaptarlo a los desafíos actuales?***

**Clemente Pérez:** La Ley de Concesiones ha sido fundamental para la modernización del país y no se requiere de una nueva discusión legislativa. No queremos pasarnos cuatro años discutiendo la ley, tal como lo hizo este Gobierno con la ley de autorizaciones sectoriales. Con la ley que tenemos, que nos permitió renovar y crear toda la infraestructura que tenemos, podemos seguir avanzando.

Pero algunas cosas han cambiado. En la mayoría de las últimas licitaciones no hemos tenido más de un licitante y entonces hay que incrementar la competencia. Para eso, proponemos varias cosas. Primero, revisar la escala: los proyectos son demasiado grandes y quedan afuera muchas constructoras que quisieran competir. En segundo lugar, disminuir los márgenes de incertidumbre, licitando con ingenierías más avanzadas y ojalá con permisos ambientales aprobados. En tercer lugar, mejorar el marco normativo.

Hoy en día, todo el riesgo se le pasa a la concesionaria y eso se traduce en mayores tarifas que finalmente la terminan pagando los usuarios. Los contratos tienen que ser más flexibles y hay espacio para avanzar por ahí. Pero también esto debiera aplicarse para las obras pequeñas, para consultorios, centros educativos, museos y centros comunitarios, entre otros. Y esto no se puede hacer a través de la Ley de Concesiones que demora 15 años en desarrollar un proyecto. Resulta necesario modificar la Ley de Financiamiento Urbano Compartido, la que prácticamente no ha funcionado, y que disponga de los sistemas que permitan dar garantías y acceder al financiamiento que sí tiene la Ley de Concesiones.

***¿Cuáles serían los cambios que ustedes proponen para que los temas ambientales sean un aporte y no una traba?***

**Luis Eduardo Escobar:** Somos firmes creyentes de la consulta ciudadana anticipada, sus resultados han sido excelentes en el sector privado y público. Y voy a dar un ejemplo en el cual yo estuve involucrado: en Valparaíso no hacer la consulta llevó a un fracaso con el primer proyecto de licitación que se hizo para nuevas obras en el puerto. Y solo después que se recuperó la conversación con la ciudadanía, se pudo empezar a hacer lo que finalmente llamamos un Acuerdo por Valparaíso, donde la ciudadanía estaba de acuerdo con el proyecto. Una vez que se despeja el tema, se puede empezar, es decir, licitar, pero licitar con un proyecto que está aprobado por la ciudadanía, que ojalá esté aprobado por el Sistema de Evaluación Ambiental y que entonces permita avanzar en la ingeniería.

El Sistema de Evaluación Ambiental requiere de una reforma profunda y hay dos elementos que son centrales: uno, los criterios de admisibilidad o quién puede llegar a este sistema; y, dos, eliminar la recurrencia del sistema porque al final te pueden llevar a la corte todas las veces que quieran. En el caso de Valparaíso ya se ha terminado en la Corte Suprema una vez, y está la amenaza de ir de nuevo.

***La evaluación social de proyectos en Chile sigue centrada en variables costo-beneficio tradicionales. ¿Cómo propone su candidatura incorporar una mirada de triple impacto -económico, social y ambiental- que valore la sostenibilidad, la resiliencia y la equidad territorial al momento de priorizar la inversión pública?***

**Martín Arrau:** Hay que ser muy prudente y responsable cuando se habla de cambiar, por ejemplo, un método de priorización o de evaluación de proyectos, sobre todo el Sistema Nacional de Inversiones que es reconocido y robusto. Se produce un pequeño terremoto si es que empezamos a mover las variables de evaluación. En temas de resiliencia frente a desastres naturales, de seguridad ante terrorismo, de delincuencia, entre otros, son factores que, por supuesto tienen que compararse, al igual que el impacto en zonas de rezago y de vulnerabilidad. Pero, en todo caso, es necesaria una mirada un poco más estratégica, porque si no los formuladores que hacen los proyectos, y que son

cientos de organismos públicos, terminan formulando lo que ya saben hacer y vemos tipologías de proyectos que se repiten y se repiten. Cualquier innovación en estas materias debe ser muy prudente y con el apoyo de comités expertos, porque también está el riesgo de terminar aprobando menos proyectos de los necesarios.

***Disponen de un espacio de réplicas o comentarios sobre lo señalado de cómo destrabar las dificultades en la inversión.***

**Clemente Pérez:** Es positivo el consenso técnico que hemos visto en este encuentro. Con todo el plan, por ejemplo, de riego y de agua de Martín Arrau estoy súper de acuerdo y también con todo el plan de vivienda de Luis Eduardo Escobar. El tema está en si sus candidatos van a respaldar lo que ellos aquí están planteando porque hay contradicción entre invertir y recortar fuertemente el presupuesto o estar en contra de las concesiones. Una última reflexión: cuando uno mira, no a los países nórdicos, sino Perú, y vemos que Perú tiene un aeropuerto espectacular, que tiene carreteras hídricas y embalses que están haciendo que nos supere en producción frutícola y tiene un puerto de gran escala, Chancay, y nosotros nos quedamos parados, entonces la pregunta es: ¿por qué no crecemos? Tenemos proyectos, están la capacidad humana y la institucionalidad, simplemente pongámonos de acuerdo, creamos en esto, generemos acuerdos.

**Luis Eduardo Escobar:** Efectivamente, yo creo que a nivel técnico en temas de infraestructura estamos bastante de acuerdo sobre cuáles son las cosas que hay que solucionar. Pero lo que uno ve es que cada uno se hace cargo de su pequeño feudo y entonces la coordinación y la visión estratégica están ausentes. Hacer una carretera hídrica que cruza buena parte de Perú es una visión estratégica. Pero aquí en Chile llevamos muchos años hablando de fortalecer el riego en la agricultura y duplicar el área regada, y resulta que en los últimos veintitantos años no hemos aumentado mayormente el área regada, en parte porque los embalses no se han construido, y se podrían dar otros ejemplos.

**Martín Arrau:** Es un gusto ver el alto consenso en planes hídricos, en simplificar los permisos y trámites y en fortalecer la cooperación público-privada. Yo soy agricultor y todos sabemos que llueve menos cada año. Si hay algo que cambia es el clima, hace muchísimo tiempo que en Chile llueve menos, la isoterma es más alta, hay menos acumulación de nieve y más episodios de inundaciones. Quizás no creemos en lo que llamamos religión climática, pero sí creemos en los planes que estamos presentando para abatir esta crisis que llegó y que va a seguir aumentando la presión sobre el recurso hídrico.



## BLOQUE DE CIERRE

# COMPROMISO CON LA INFRAESTRUCTURA

***¿Cuál es el compromiso de sus candidaturas con la infraestructura? No está de más insistir sobre el impacto de la reducción del presupuesto en el Ministerio de Obras Públicas de un 17% para el próximo año y a los temas de sostenibilidad.***

**Martín Arrau:** Es muy preocupante el presupuesto 2026 con un 17% menos en inversión en infraestructura pública. Y el nivel de arrastre de gastos para el próximo año es brutal, entonces la capacidad de maniobra que va a enfrentar el próximo gobierno es mínima.

Nuestro compromiso es fuerte en mejorar la institucionalidad para no estar en cada campaña presentando listas de supermercado, no puede ser que la gran inversión pública a largo plazo dependa de los ciclos políticos. Hay que fortalecer la cooperación público-privada, y no solamente en concesiones o el fondo Desarrollo País, tenemos que ser creativos y ver cómo involucramos más a los privados. La infraestructura es una materia vital y para nosotros sus ejes centrales son el agua, la conectividad y la logística, y el equipamiento para servicios con énfasis en seguridad y resiliencia.

**Luis Eduardo Escobar:** El tema de la infraestructura tiene que ver con nuestra visión de sociedad, con la importancia que le asignamos a que la gente viva mejor, sobre todo los grupos de más bajos de ingresos o más vulnerables, y que dispongan de mejores oportunidades para desarrollar sus capacidades. La infraestructura tiene que ver con proveer servicios públicos y con esos objetivos sociales que van más allá de los edificios.

Queremos mantener el nivel global de gasto e incluso estamos diciendo que en los próximos cuatro años aspiramos a poder aumentar el gasto fiscal, modestamente, tal vez en un punto del PIB. Necesitamos destrabar la inversión y ahí la institucionalidad es central, y por eso que hemos insistido tanto en la importancia de tener esta entidad a nivel de la Presidencia de la República que elabore una estrategia, que identifique cuáles son los proyectos prioritarios y que empuje para ejecutarlos.

Lo que se ha hecho en materia de permisos sectoriales es bien importante, aunque hay que fortalecer los mecanismos que permitan superar la *permisología*. El sistema de evaluación ambiental, por su parte, necesita una revisión completa y el Consejo de Monumentos Nacionales hay que rehacerlo, no puede seguir como está. En la evaluación de proyectos, hay que distinguir entre los grandes proyectos y los pequeños, y descentralizar todo lo que se pueda y que las decisiones se tomen donde son relevantes, es decir, en los municipios y en las regiones.

**Clemente Pérez:** Valoro muchísimo este consenso técnico y reitero que nuestro compromiso con la infraestructura es total. Por de pronto, nos hemos puesto como objetivo crecer al 4% y generar un millón de empleos y para eso la infraestructura es clave. Tenemos las palancas que nos van a permitir dar ese salto, en primer lugar, la energía renovable para la transmisión eléctrica. Las empresas de energía renovable están perdiendo y botando el 30% y hasta el 40% de su energía producida porque no tenemos transmisión, esto es, falta infraestructura eléctrica. En segundo lugar, desalación y embalses: requerimos un enfoque de proyectos multipropósitos, diseñar un modelo que no sirva solamente a la minería, sino también a la agricultura y a las ciudades del norte.

En tercer lugar, transmisión y almacenamiento de datos: tenemos un alto potencial en esa materia, pero hay que mejorar la red 5G y los sistemas de evaluación ambiental, podemos ser potencia en energía renovable e hidrógeno verde, en desalación y en transmisión y almacenamiento de datos. Y el cuarto eje es la infraestructura portuaria y logística.

## CONCLUSIONES

### LA INFRAESTRUCTURA COMO PILAR DE CONVERGENCIA NACIONAL

Como resultado del debate e intercambio de visiones e ideas por parte de los representantes de las candidaturas presidenciales, presentes en la actividad, se evidencia una potente convergencia entre los distintos actores políticos y técnicos respecto a la relevancia estructural de la infraestructura para la economía nacional, el bienestar colectivo y la competitividad internacional.

#### **a. La infraestructura como eje estratégico**

Se hizo manifiesta la coincidencia en torno a que la inversión en infraestructura constituye un pilar insustituible para catalizar el crecimiento económico sostenible y crear empleo de calidad. La caída de la inversión en infraestructura durante la última década se señala como una de las principales causas del estancamiento económico, lo que ha impactado negativamente en las tasas de empleo y en la competitividad de Chile frente a países vecinos que han apostado por estrategias de desarrollo más agresivas, como Perú y su proyecto portuario en Chancay.

#### **b. Consenso técnico y colaboración multisectorial**

Resulta especialmente relevante el consenso técnico alcanzado sobre los mecanismos para destrabar la inversión y agilizar la ejecución de proyectos estratégicos, superando la burocracia y los cuellos de botella regulatorios que han frenado el avance en obras críticas para el desarrollo social y económico. Este acuerdo transversal excede las fronteras partidarias y demuestra que las soluciones requeridas son reconocidas por todos los intervinientes, posicionando la infraestructura en el centro de la acción pública y la colaboración público-privada. La planificación estratégica, la coordinación institucional vinculante y la participación temprana de comunidades y privados emergen como factores clave para lograr soluciones integrales.

### **c. Impacto en empleo y competitividad**

Las propuestas de los intervinientes coinciden en que un renovado impulso en infraestructura tiene efectos multiplicadores: dinamiza la economía y genera empleo inmediato en construcción, operación y mantenimiento, además de facilitar la inserción efectiva de Chile en mercados globales gracias al fortalecimiento logístico y digital. El desarrollo de sectores como energía, agua, transportes y telecomunicaciones se vislumbra como esencial para que Chile aproveche su potencial en recursos estratégicos, y para habilitar el acceso de la población —especialmente fuera de las grandes ciudades— a servicios básicos que mejoren su calidad de vida.

### **d. Bienestar social y equidad territorial**

Los enfoques presentados reconocen que la infraestructura no es solo motor económico sino también factor central para el bienestar social. Desde la provisión de agua, salud y educación, hasta la vivienda integrada y la conectividad digital, la infraestructura permite avanzar hacia un país más justo y equitativo, donde las oportunidades de crecimiento se distribuyen territorialmente y posibilitan una vida digna, resiliente ante desafíos como el cambio climático y la crisis hídrica. La infraestructura, así, cumple un rol estratégico en reducir brechas, incluir zonas rurales y áreas de rezago en el desarrollo nacional, y garantizar la cohesión social, condición para una democracia más sólida.

### **e. Coordinación institucional y sostenibilidad**

Se enfatiza la necesidad de reformas institucionales que permitan mayor agilidad, visión de largo plazo y coherencia en la ejecución, priorizando proyectos según criterios de triple impacto: económico, social y ambiental. Se propone la creación de unidades asesoras y consejos técnicos con capacidad real de influencia sobre la agenda presidencial, así como la articulación efectiva con actores privados y comunitarios, evitando la fragmentación que obstaculiza el avance sostenido.

### **f. Reflexión final desde las políticas públicas**

Desde una perspectiva de prospectiva estratégica, este encuentro evidencia el valor del diálogo plural en la formulación de políticas públicas de infraestructura, donde la evidencia, la experiencia comparada y la deliberación informada generan un marco común de acción. La convergencia observada trasciende coyunturas electorales y construye las bases para reformas duraderas, orientadas a la mejora sustantiva de las capacidades nacionales y el bienestar ciudadano.

En síntesis, la infraestructura se consolida como motor de crecimiento, generador de empleo, impulsor de competitividad y garante de calidad de vida. La voluntad de avanzar en acuerdos técnicos y políticos revela una oportunidad histórica para Chile, que debe ser resguardada con visión estratégica, liderazgo institucional y compromiso multisectorial para concretar el país justo, moderno y resiliente que queremos.

## Anexo

A continuación, ponemos a su disposición el video de la jornada, disponible a través del canal de YouTube de la Universidad Diego Portales:





# CUADERNOS DEL CPI

---

NÚMERO  
171

**CPI** CONSEJO POLÍTICAS  
DE INFRAESTRUCTURA

---

[www.infraestructurapublica.cl](http://www.infraestructurapublica.cl)