

# CUADERNOS DEL CPI

**PLAN DE INFRAESTRUCTURA  
REGIÓN DE LOS LAGOS**

**Asociación Público-Privada para el  
desarrollo regional**

**SEMINARIOS DEL CPI**

**AUTOR**

Seminario del CPI

**VERSIÓN**

0/0/1

**FECHA**

10/2025

**NÚMERO**

175

# CPI CONSEJO POLÍTICAS DE INFRAESTRUCTURA

## **EXPOSITORES:**

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

**Eduardo Frei R-T**, Expresidente de la República, Presidente CPI

**James Fry**, Jefe de la División de Infraestructura y Transporte, Gobierno Regional de Los Lagos

**Gloria Hutt**, Presidenta COPSA

**Danilo Núñez**, Subsecretario de Obras Públicas (MOP)

**Carlos Recondo**, Gobernador Regional (s) de Los Lagos

# CONTENIDO

---

Síntesis	04
Resumen Ejecutivo	05
Inauguración: Desafíos de Autonomía y Financiamiento Regional	07
Proyectos para el desarrollo de la región de Los Lagos	09
Infraestructura para el Desarrollo	12
Proyectos logísticos para la región, vía concesiones	15
Panel de conversación	17
Cierre: Eduardo Frei Ruiz-Tagle	20
Conclusiones	22
Anexo	24

---

## Síntesis<sup>1</sup>

El seminario “**Plan de Infraestructura Región de Los Lagos**” mostró un giro hacia una gestión regional autónoma, motivando al Gobierno Regional a asumir un rol de planificación estratégica. Ante la restricción presupuestaria estructural, se estableció que la Asociación Público-Privada (APP) es un imperativo pragmático para ejecutar el Plan Regional de Infraestructura 2025-2035, hoja de ruta que prioriza 50 proyectos detonantes para la competitividad local.

El debate alertó sobre la fragilidad logística de Chile frente a la competencia portuaria vecina, urgiendo a modernizar la conectividad multimodal y los corredores bioceánicos. Se concluyó que es vital elevar la inversión en concesiones y recuperar el sentido de urgencia mediante una institucionalidad de Estado permanente, capaz de blindar proyectos estructurantes —como la Ruta 5 en Chiloé o la Ruta Metropolitana— de los ciclos políticos, asegurando así la inserción global de la vocación productiva regional.

1. Este documento no constituye una transcripción literal de las intervenciones realizadas por los participantes en el 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 intervenientes, 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.

# Resumen Ejecutivo

El documento muestra como el dialogo desarrollado se constituyó en un espacio estratégico de reflexión y propuesta ante un escenario de contracción fiscal y desafíos geopolíticos crecientes. El encuentro, realizado en Puerto Montt, reunió a autoridades nacionales, regionales, ex autoridades nacionales, gremios, empresas y la academia para trazar una hoja de ruta que permita cerrar las brechas de competitividad del territorio.

## **Un cambio de paradigma: De la obra aislada a la planificación de Estado**

El diagnóstico transversal reveló que el modelo tradicional de inversión pública es insuficiente para responder a las necesidades de la región. Se constató una tensión crítica entre la creciente autonomía política de los Gobiernos Regionales y su limitada capacidad presupuestaria (apenas 2,7% del erario nacional). La respuesta presentada fue el Plan Regional de Infraestructura (PRI) 2025-2035, señalado como un instrumento inédito que, mediante una matriz multicriterio, priorizó 50 proyectos detonantes con el potencial de aportar un 1,5% al PIB regional y generar 15.000 empleos en la próxima década.

## **La Asociación Público-Privada (APP) como necesidad estructural**

Frente a los recortes presupuestarios sectoriales, el consenso fue absoluto: la alianza con el sector privado no es una opción ideológica, sino un imperativo de realidad. Se planteó la meta nacional de elevar la inversión en concesiones desde el actual 0,3% del PIB a un 1,5%. Para la Región de Los Lagos, esto implica innovar en los modelos de contrato, abarcando no solo grandes autopistas (como la Ruta 5 en Chiloé o la Ruta Metropolitana), sino también la infraestructura habilitante para la vocación productiva local: rampas para la acuicultura, conectividad digital de última milla y saneamiento rural.

## Logística y Competitividad Global

Desde el punto de vista geopolítico se alertó sobre la “fragilidad logística” de Chile frente a la agresiva estrategia de desarrollo portuario de vecinos como Perú. Se enfatizó que la eficiencia de la cadena logística —desde el camino rural hasta el puerto de embarque— es la única forma de mantener a la región conectada con los mercados globales. En este contexto, se destacó la identidad propia de la logística en Los Lagos, caracterizada por una alta intensidad de cabotaje que requiere una red capilar de infraestructura portuaria menor, eficiente y segura.

## Urgencia y Gobernanza

Finalmente, el seminario concluyó con un llamado de alerta sobre la “crisis de ejecución” y la falta de proyectos de ingeniería maduros. Se instó a recuperar el sentido de urgencia y a fortalecer una institucionalidad pública-privada permanente que blinde las políticas de infraestructura de los ciclos electorales, permitiendo retomar grandes visiones de estado como los Corredores Bioceánicos y la integración ferroviaria de carga.

Este documento sistematiza las visiones y propuestas surgidas en el encuentro, ofreciendo una guía estratégica para la toma de decisiones en infraestructura regional y nacional.



## INAUGURACIÓN

### Desafíos de Autonomía y Financiamiento Regional

Carlos Recondo  
Gobernador Regional (s) de Los Lagos

La apertura del seminario estableció el marco político y estratégico para la discusión, situando a la infraestructura no solo como una serie de obras físicas, sino como el motor habilitante para la competitividad de la región. La intervención inicial destacó la tensión existente entre la creciente legitimidad política de los gobiernos regionales y las restricciones fiscales estructurales que limitan su capacidad de inversión.

#### Gobernanza fiscal y el rol subsidiario de la región

Se planteó que, si bien la elección democrática de gobernadores ha otorgado mayor autonomía y liderazgo a las regiones para definir sus lineamientos, existe una brecha crítica en la capacidad de ejecución presupuestaria. Dado que el presupuesto agregado de todas las regiones representa apenas un 2,7% del presupuesto nacional, se argumentó que es inviable que los recursos regionales se destinen a co-financiar grandes obras de infraestructura de responsabilidad ministerial.

Desde una perspectiva estratégica, se estableció que los ministerios sectoriales deben asumir la carga financiera de los proyectos mayores, permitiendo que el presupuesto regional se focalice en resolver prioridades locales y brechas territoriales específicas, optimizando así la asignación de recursos públicos.

### Infraestructura como condición habilitante del desarrollo productivo

El diagnóstico regional vinculó directamente la inversión en infraestructura con la reactivación económica y el soporte a la vocación productiva del territorio. Se identificaron tres pilares económicos que requieren “condiciones habilitantes” para mantener su competitividad:

- **Acuicultura:** Enfocada en la industria del salmón y la mitilicultura.
- **Silvoagropecuario:** Centrado en la producción de leche y carne.
- **Turismo:** Como eje transversal de desarrollo.

Para sostener estos sectores, se enfatizó la urgencia de mejorar la conectividad multimodal —puentes, rampas de desembarco, puertos y conectividad digital—, elementos esenciales para la cadena logística y la integración territorial. Asimismo, se alertó sobre deudas sociales urgentes en zonas rurales e insulares, específicamente en el acceso a agua potable (donde los sistemas de APR presentan tiempos de ejecución prolongados) y en la gestión de residuos sólidos, un desafío crítico para las provincias de Osorno y Chiloé.

### La Alianza Público-Privada ante la restricción presupuestaria

En un contexto de contracción fiscal y presupuestos nacionales restringidos, la visión regional posicionó a la Asociación Público-Privada (APP) y al sistema de concesiones no como una alternativa opcional, sino como una necesidad imperiosa para el desarrollo.

Se identificaron proyectos estratégicos que requieren de esta colaboración para destrabar cuellos de botella que afectan la calidad de vida y la competitividad logística:

- **Mejoramiento ruta Puerto Montt - Aeropuerto:** La actual congestión exige una doble vía para optimizar el flujo logístico y de pasajeros.
- **Área Metropolitana Puerto Montt - Puerto Varas:** La consolidación de esta conurbación demanda una tercera vía en la Ruta 5 para absorber el crecimiento vehicular.

Finalmente, se reconoció la importancia de espacios de diálogo como los promovidos por el CPI para impulsar una descentralización efectiva, valorando la experiencia histórica del país en concesiones como un activo que debe reactivarse dinámicamente para cerrar las brechas de infraestructura regional.



## PROYECTOS PARA EL DESARROLLO DE LA REGIÓN DE LOS LAGOS

James Fry

Jefe de la División de Infraestructura y Transporte,  
Gobierno Regional de Los Lagos

La presentación técnica del Gobierno Regional (GORE) se centró en la transición desde una gestión de obras aisladas hacia una planificación de estado a largo plazo. Se estableció que la infraestructura debe ser entendida como una “posta” que trasciende los ciclos políticos de cuatro años, requiriendo una mirada de al menos una década para cerrar las brechas estructurales del territorio. Bajo esta premisa, se expuso el **Plan Regional de Infraestructura (PRI) 2025-2035**, un instrumento diseñado para orientar la inversión pública y coordinar la acción intersectorial en el contexto de las nuevas atribuciones de los Gobiernos Regionales.

### El GORE como ente rector de la planificación territorial

Se planteó un cambio de paradigma en el rol del Gobierno Regional: de ser un mero financiador complementario, el GORE debe asumir el liderazgo en la planificación descentralizada de la infraestructura. Este mandato busca generar un “paraguas director” que articule las inversiones del Ministerio de Obras Públicas (MOP), Ministerio de Vivienda (MINVU) y otros sectores, asegurando que respondan a la identidad territorial y a las urgencias de las cuatro provincias de la región.

El diagnóstico base reveló que la falta de infraestructura adecuada le cuesta a la región un 3% de productividad anual y perpetúa graves brechas sociales en zonas aisladas como San Juan de la Costa, Chaitén y Palena.

Para abordar esto, se implementó una metodología de trabajo colaborativo con la academia (Universidad de Los Lagos) y el sector privado (Cámara Chilena de la Construcción), filtrando más de 3.600 iniciativas hasta consolidar una cartera priorizada de 50 proyectos detonantes.

### Criterios de Priorización y Ejes Estratégicos

La selección de proyectos no fue arbitraria, sino que respondió a una Matriz Multicriterio que ponderó factores económicos (40%), medioambientales (30%) y sociales (30%). Se identificaron tres ejes de inversión críticos para el desarrollo integrado:

- 1. Infraestructura Sanitaria y Básica:** Se destacó la urgencia de resolver el déficit hídrico y de saneamiento. Esto incluye embalses multipropósito (especialmente en Osorno), plantas de tratamiento y una red robusta de Agua Potable Rural (APR), donde la colaboración público-privada (como el convenio con la empresa sanitaria local) es clave para agilizar soluciones en zonas urbanas y rurales.
- 2. Conectividad y Logística:** Se enfatizó la necesidad de una red multimodal que soporte la vocación productiva. Los proyectos emblemáticos incluyen la concesión de la Ruta 5 en Chiloé, el mejoramiento de la Ruta 215 (Corredor Bioceánico), la reposición de rampas para la mitilicultura y el plan de conectividad digital “Última Milla” para reducir la brecha digital rural. Además, se resaltó el proyecto estratégico “Ruta Chile por Chile” para asegurar la conectividad austral por territorio nacional.
- 3. Equipamiento Social y Productivo:** Inversiones habilitantes para el capital humano y la economía local, tales como hospitales de mediana complejidad, centros de formación técnica alineados a la matriz productiva, restauración patrimonial (Iglesias UNESCO) y centros de economía circular.



**INVERSIÓN ESTRATÉGICA: EJES Y PROYECTOS DETONANTES**

Tres ejes de inversión para el desarrollo integrado

El portafolio de proyectos se focaliza en las brechas más críticas de la región

Eje de Inversión	Foco Principal	Proyectos Representativos
1. Sanitaria y Básica	Acceso a servicios básicos y gestión de residuos.	Programas masivos de APR/Alcantarillado urbano y Rural. Nuevos Rellenos Sanitarios interprovinciales.
2. Conectividad y Logística	Vías terrestres, marítimas y digitales.	Concesión Red Vial (Ruta 5 Chiloé, Ruta 215-CH a Samoré). Reposición de Rampas/Caletas (Zona Acuática). Plan Regional de Conectividad Digital (Última milla)
3. Equipamiento Social	Salud, Educación y Desarrollo Humano.	Salud Descentralizada (Hospitales de baja/mediana complejidad). Educación Técnica (CFT alineados a la vocación productiva). Restauración de Templos UNESCO y centros culturales.

## Impacto Proyectado y el valor de la APP

La ejecución de este plan decenal (PRI 2025-2035) proyecta resultados macroeconómicos significativos: una contribución adicional del 1.5% al PIB regional y la generación de más de 15.000 empleos.

Finalmente, se concluyó que la Asociación Público-Privada es transversal a este plan. No solo se limita a grandes concesiones viales, sino que permea soluciones de escala local, como la colaboración con empresas de servicios básicos para alcantarillado, el trabajo con gremios productivos para infraestructura portuaria menor y la articulación con la academia para el diseño de soluciones sostenibles. El mensaje central fue que la colaboración sin divisiones, basada en datos rigurosos, es la única vía para transformar a Los Lagos en un modelo de desarrollo regional descentralizado.

◆ **IMPACTO Y OPORTUNIDAD**

[Resultados esperados de la Alianza Público - Privada](#)

- **Crecimiento Económico:** Contribuir con 1.5% adicional al PIB regional en el periodo de ejecución 2025 – 2035.
- **Empleo:** Generación de más de 15.000 nuevos puestos de trabajo directos e indirectos.
- **Cobertura Digital:** Reducir la brecha digital rural, alcanzando el 98% de cobertura de banda ancha.
- **Modelo de Gestión:** Fortalecer el rol planificador del GORE, asegurando que los recursos del FNDR y sectoriales se focalicen en las áreas de mayor brecha, según el Modelo de Gestión PRI 2035.





## INFRAESTRUCTURA PARA EL DESARROLLO

Carlos Cruz

Director Ejecutivo, Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI)

La intervención del CPI situó el debate más allá de la ejecución de obras físicas, enfocándose en la infraestructura como una política pública de largo plazo esencial para la productividad y el bienestar. Se destacó que, si bien las regiones muestran avances en la coordinación de carteras, a nivel nacional persiste una fragmentación institucional que dificulta una visión integrada, lo que refuerza la necesidad de entidades que promuevan el diálogo público-privado para dar continuidad a los proyectos de estado.

### **Gobernanza y continuidad de las políticas públicas**

Se subrayó que las políticas de infraestructura, por definición, requieren “miradas largas” que trasciendan los ciclos de gobierno. La falta de una institucionalidad robusta que explique y justifique los cambios de rumbo en grandes proyectos fue identificada como una debilidad crítica del sistema actual.

Como caso emblemático de esta discontinuidad, se citó la historia del Puente Chacao, cuyo desarrollo sufrió paralizaciones y cambios de modelo de financiamiento (de concesión a obra pública) sin una explicación técnica suficiente a la ciudadanía en su momento. Este tipo de incertidumbre se argumentó, fue el catalizador para la creación del CPI, con el fin de exigir estabilidad y transversalidad política en las decisiones de inversión, evitando que ajustes presupuestarios coyunturales —como el recorte reciente al presupuesto del MOP para el 2026— afecten la planificación estratégica.



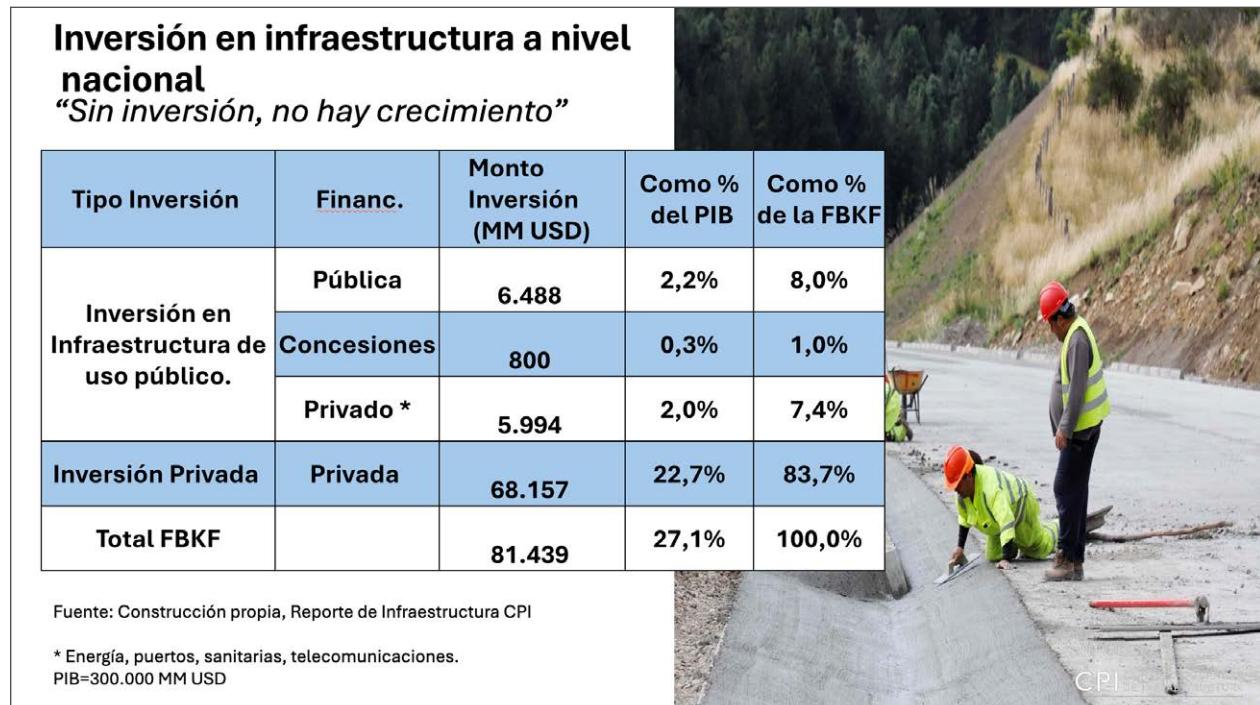
### Infraestructura como habilitador social y productivo

El análisis posicionó a la infraestructura como una condición habilitante para otros servicios y sectores. Se destacó la urgencia de invertir la lógica actual de desarrollo urbano: en lugar de construir viviendas y luego dotarlas de servicios, el Estado debe proveer primero la infraestructura de servicios y conectividad para habilitar suelo, haciendo más eficientes y dignos los programas habitacionales.

Asimismo, se vinculó la infraestructura con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), planteando que el crecimiento económico, el bienestar de las personas y el cuidado del medio ambiente no son objetivos contrapuestos, sino ejes que deben converger en la planificación de obras públicas.

### El imperativo de la Asociación Público-Privada

Ante la restricción fiscal, se presentaron datos que evidencian la insustituible labor del sector privado. Con la inversión pública directa estancada en torno al 2% del PIB, se argumentó que el Estado debe utilizar sus recursos limitados para apalancar e incentivar la inversión privada.



Se planteó la meta ambiciosa de elevar la inversión en concesiones desde el actual 0,3% del PIB a un 1,5% del PIB (aproximadamente US\$ 4.500 millones anuales). Para lograr esto, se propuso diversificar los mecanismos de financiamiento, reactivando herramientas subutilizadas como la Ley de Financiamiento Urbano Compartido (FUC). Esta normativa, con las modificaciones adecuadas, podría permitir a los Gobiernos Regionales liderar iniciativas de menor escala con mayor agilidad que el sistema de concesiones tradicional, abriendo una “palanca adicional de desarrollo” para proyectos urbanos y sociales.

### Desafíos de coordinación y urgencia

Finalmente, se hizo un llamado a recuperar el “sentido de urgencia”. Se criticó la “planificación en silos” donde ministerios (MOP, Transportes, Vivienda, Energía) planifican con horizontes temporales dispares (30, 15, 10 años), perdiendo coherencia y sinergia.

La propuesta estratégica se centró en cinco capítulos temáticos para el futuro:

1. **Logística:** Recuperación del ferrocarril de carga como eje de competitividad.
2. **Recursos Hídricos:** Infraestructura para la seguridad hídrica.
3. **Ciudad:** Servicios urbanos y gestión de residuos.
4. **Conectividad Digital:** Fundamental para la integración territorial.
5. **Energía:** Como soporte de la matriz productiva.

El mensaje de cierre enfatizó que la cooperación interinstitucional debe dejar de ser voluntaria para ser vinculante, asegurando que la infraestructura cumpla su rol de mejorar la productividad y la equidad territorial.



## PROYECTOS LOGÍSTICOS PARA LA REGIÓN, VÍA CONCESIONES

Gloria Hutt

Presidenta, Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública  
(COPSA)

La presentación del gremio de concesionarios aportó una visión sistémica sobre cómo la infraestructura habilita la inserción de Chile en el comercio global. Se inició destacando un activo político fundamental: la existencia de un consenso transversal —ratificado por representantes técnicos de diversas sensibilidades políticas— sobre el rol insustituible de la inversión en infraestructura y la asociación público-privada como motores de crecimiento y generación de empleo, lo que otorga certidumbre de largo plazo al sector.

### **El imperativo de la eficiencia ante la fragilidad geopolítica**

El análisis situó a Chile en un contexto de “fragilidad logística” global. Dado que las principales rutas navieras se concentran en el hemisferio norte, la conexión de Chile es tenue y depende de su capacidad para atraer a las grandes naves (clase Megamax de 24.000 TEUs) que dominan el comercio actual.

Se argumentó que la eficiencia no es opcional: si los puertos y la cadena logística nacional no garantizan calados profundos, áreas de respaldo operativas y tiempos de atención certeros, el país corre el riesgo de quedar fuera de las rutas principales, perdiendo competitividad estructural. Las navieras operan con tiempos fijos y no tienen holgura para ineficiencias locales.

### Vocación regional: Capilaridad y Cabotaje

Al aterrizar el análisis en la Región de Los Lagos, se evidenció una identidad logística propia. A diferencia de los grandes puertos de contenedores de la zona central, Puerto Montt y su área de influencia se caracterizan por una alta intensidad de cabotaje.

Esto implica que la infraestructura crítica no son solo los grandes terminales, sino una red capilar de rampas y embarcaderos que permiten el movimiento de productos frescos (como el salmón) hacia los centros de consumo o exportación. Se planteó que esta red, a menudo invisible en los grandes agregados macroeconómicos, requiere estándares de seguridad, automatización y gestión que pueden ser provistos mediante modelos de concesión.

### La cadena logística integral como oportunidad de APP

La propuesta central consistió en ampliar la mirada de las concesiones más allá de la carretera o el puerto aislado, para abordar la cadena logística completa. Se identificaron múltiples eslabones susceptibles de ser desarrollados vía Asociación Público-Privada:

1. **Borde Costero y Puertos:** Se señaló la necesidad de homologar regulaciones entre puertos estatales y privados para evitar asimetrías que generan ineficiencias.
2. **Áreas de Respaldo:** Instalaciones estratégicas para gestionar la carga y los camiones antes de llegar al puerto o aeropuerto, fundamentales para evitar la congestión urbana.
3. **Red Vial Productiva:** No solo los ejes estructurantes (Ruta 5), sino los caminos locales que sacan la producción agrícola y forestal, los cuales requieren un estándar superior.
4. **Soporte Tecnológico:** Infraestructura digital y de telecomunicaciones como soporte indispensable para la trazabilidad logística.

### Proyectos Estructurantes y Consolidación

Se identificó al eje Ruta 5 - Acceso al Aeropuerto - Pargua - Puente Chacao como la columna vertebral estructurante para la logística regional, instando a consolidar las inversiones en estos tramos para asegurar la cadena de valor completa. Asimismo, se valoró el Plan Nacional de Infraestructura del MOP como una plataforma transversal que debe formalizarse para evitar su dilución en el tiempo.

Finalmente, tras 30 años de funcionamiento del sistema de concesiones (desde el Túnel El Melón), se concluyó que el modelo tiene la madurez y capacidad probada para abordar estos desafíos, aunque se alertó sobre la necesidad de reducir los tiempos de tramitación, que actualmente postergan el inicio de obras hasta 4 o 5 años después de la adjudicación.



## PANEL DE CONVERSACIÓN

**Carlos Cruz**, Director Ejecutivo Consejo de Políticas de Infraestructura

**James Fry**, Jefe de la División de Infraestructura y Transporte,

Gobierno Regional de Los Lagos

**Gloria Hutt**, Presidenta COPSA

**Danilo Núñez**, Subsecretario de Obras Públicas (MOP)

**Carlos Racondo**, Gobernador Regional (s) Los Lagos

El panel de conversación se estructuró en torno a cuatro grandes ejes temáticos que emergieron de las inquietudes de los asistentes y las respuestas de los expertos. Este espacio permitió contrastar la visión central con la realidad territorial, generando consensos sobre la necesidad de blindar la inversión en infraestructura de los ciclos políticos y económicos de corto plazo.

### **Continuidad de la Inversión ante la Restricción Fiscal**

Una de las principales preocupaciones planteadas fue la señal equívoca que podría enviar la reciente reducción en el presupuesto sectorial de Obras Públicas para el año 2026, justo después de anunciararse un plan de infraestructura ambicioso. La discusión se centró en si este ajuste ponía en riesgo la ejecución de la cartera de proyectos regionales.

### La visión institucional:

Se aclaró que la lectura del presupuesto no debe hacerse como una “foto anual”, sino como una “película de mediano plazo”. Si bien el presupuesto nominal muestra una variación a la baja respecto al peak histórico de 2025 (3.6 billones), se explicó que la capacidad de ejecución real del Estado se ha estabilizado estructuralmente en torno a los 3 billones de pesos anuales.

La autoridad sectorial detalló la mecánica del “pipeline” de proyectos (una cartera de arrastre de casi 20 billones), donde las iniciativas no inician y terminan en un mismo año calendario. Por tanto, el ajuste presupuestario no implica la cancelación de obras (“caída de proyectos”), sino una **reprogramación estratégica de flujos financieros**. La estrategia consiste en licitar obras durante el segundo semestre para que el grueso de la inversión se devengue en los años presupuestarios siguientes (2026-2028), asegurando así la responsabilidad fiscal sin detener la inercia de la inversión en infraestructura pública.

### Logística Productiva y Multimodalidad

Desde el sector productivo local, se levantó una alerta crítica sobre la ineficiencia logística que enfrenta la industria de la acuicultura (salmones y mitílidos). Actualmente, la exportación de estos productos depende excesivamente del transporte rodoviario (camiones) hacia los puertos de la Región del Biobío, lo que genera costos, riesgos y externalidades negativas.

### Propuesta de solución:

Se debatió la necesidad de diversificar la matriz de transporte, planteando la reactivación del modo ferroviario como una solución estructural para la carga masiva. Se argumentó que una política de estado en infraestructura debe trascender los gobiernos de cuatro años para viabilizar proyectos complejos como el tren de carga, que requieren estabilidad institucional para ser rentables social y privadamente. La colaboración público-privada se identificó como el mecanismo idóneo para explorar esta multimodalidad, integrando la vocación productiva de la región con una logística de clase mundial.

### Nuevas Oportunidades de Concesiones para la Región

Se realizó un ejercicio de prospección para identificar qué infraestructuras críticas, actualmente fuera del sistema de concesiones, deberían incorporarse a esta modalidad para acelerar su materialización y liberar recursos públicos para otras necesidades sociales.

**Cartera priorizada identificada en el diálogo:**

1. **Conectividad Chiloé-Continente:** Se estableció como urgencia la concesión de la Ruta Longitudinal de Chiloé. Esta obra es el complemento indispensable del Puente Chacao (cuya entrega se proyecta para 2028), sin una ruta de alto estándar que conecte el puente con Quellón, la inversión en el viaducto perdería parte de su impacto logístico.
2. **Corredor Bioceánico:** La Ruta 215 (Paso Cardenal Samoré) fue señalada como prioritaria por su rol en el flujo internacional de carga y la integración con Argentina, siendo un eje clave para la estrategia de comercio exterior.
3. **Descongestión Metropolitana:** Ante la insostenible saturación de la Ruta 5 en la conurbación Puerto Montt-Puerto Varas, se propuso reflotar, bajo el modelo de concesión, la Ruta Metropolitana. Esta vía alternativa es vital para separar los flujos de paso de la movilidad local y mejorar la calidad de vida urbana.
4. **Soberanía y Conectividad Austral:** Se destacó el proyecto "Ruta Chile por Chile", destinado a conectar la provincia de Palena por territorio nacional. Aunque la bimodalidad actual funciona parcialmente, la consolidación de una ruta terrestre continua es un objetivo geopolítico y social que podría beneficiarse de la agilidad del modelo APP.

**Descentralización en la Génesis de Proyectos**

Finalmente, se abordó el desafío de cómo empoderar a la región para que no sea un mero receptor de obras definidas en Santiago, sino el origen de las iniciativas de concesión.

**El nuevo rol del Gobierno Regional:**

La conclusión fue que el Gobierno Regional debe evolucionar hacia un rol de "Gerente de Planificación Territorial". Aunque el marco legal (Ley de Concesiones) mandata al Ministerio de Obras Públicas como el ente ejecutor de los contratos, existe un amplio margen de acción en la etapa pre-inversional.

Se propuso que la región lidere la estructuración temprana de los proyectos: desde la identificación de la necesidad y los estudios de perfil, hasta la gestión comercial para atraer el interés de inversionistas privados. De esta forma, la región entregaría al nivel central proyectos "maduros" y validados socialmente, invirtiendo la lógica tradicional y acelerando los tiempos de tramitación al demostrar la rentabilidad social y el interés de mercado desde el origen.



## CIERRE

Eduardo Frei Ruiz-Tagle

Ex Presidente de la República y Presidente CPI

La intervención de cierre ofreció una perspectiva geopolítica crítica sobre el estancamiento de la infraestructura nacional frente a la velocidad de los cambios globales y la competencia regional. El análisis se centró en la “pérdida de oportunidad” que sufre el país debido a la falta de proyectos de ingeniería maduros, la burocracia en los permisos y la ausencia de una institucionalidad de Estado que garantice una planificación a largo plazo.

### **La crisis de ejecución y el déficit de proyectos**

Se identificó un problema estructural en la velocidad de materialización de las obras. Como ejemplo crítico, se mencionó la crisis energética derivada de la falta de líneas de transmisión (como Kimal-Lo Aguirre), lo que obliga a verter entre un 20% y 30% de la energía renovable producida en el norte. Se contrastó la capacidad de ejecución de décadas pasadas —donde grandes líneas se construían en dos años— con los plazos actuales que se extienden por ocho años o más.

Asimismo, se alertó sobre la inquietud de inversionistas internacionales (específicamente empresas españolas adjudicatarias de obras recientes) que, a pesar de ganar licitaciones, enfrentan esperas de tres a cuatro años para iniciar faenas. Esta situación se atribuyó a la **falta de un banco de proyectos con ingeniería avanzada**. Se recordó que el “Fondo de Infraestructura”, diseñado originalmente para financiar estos estudios de preinversión, fue transformado por la autoridad hacendaria en “Desarrollo País”, perdiendo su foco original y dejando al Estado licitando ideas sin el desarrollo técnico necesario.

### **Institucionalidad y Bloqueo de Inversiones Estratégicas**

El diagnóstico apuntó a la urgencia de aprobar una institucionalidad pública-privada permanente para la infraestructura, independiente de los ciclos políticos. Se criticó que el proyecto de ley diseñado para este fin, inspirado en modelos internacionales exitosos, fue modificado en su trámite legislativo eliminando la representación equilibrada del sector privado, lo que ha mantenido la iniciativa estancada en el Congreso.

En cuanto a recursos estratégicos, se señaló la paralización de 41 proyectos de plantas desaladoras. Se argumentó que, de estar operativas, estas plantas podrían solucionar el déficit hídrico desde Antofagasta hasta Los Lagos, liberando agua para el consumo humano, la agricultura y la minería. Similar parálisis se observa en la industria de Tierras Raras en el Biobío y en el desarrollo del Hidrógeno Verde en Magallanes, donde la llegada de equipos eólicos masivos se ve obstaculizada por la inexistencia de puertos adecuados para su descarga.

### **El escenario geopolítico: Chile vs. la competencia regional**

Se realizó un severo contraste con la estrategia de desarrollo portuario de Perú. Mientras Chile discute, el país vecino avanza decididamente hacia convertirse en el “hub” logístico de Sudamérica (el “Singapur de América Latina”) mediante la construcción simultánea de megapuertos como Chancay (capital chino), la ampliación de Callao y el proyecto de Corio, además de inversiones en centros aeroespaciales y trenes de alta velocidad.

Ante el aumento del tráfico marítimo por el Estrecho de Magallanes —derivado de conflictos globales y restricciones en los canales de Panamá y Suez—, se advirtió que Chile corre el riesgo de quedar relegado a una posición de cabotaje si no moderniza sus puertos para recibir naves de clase mundial (24.000 TEUs).

### **Integración Bioceánica y Logística Sur**

Finalmente, se instó a retomar la visión de los corredores bioceánicos pactados en los años 90. Se destacó la oportunidad vigente de que la Región del Biobío y el sur de Chile sirvan como salida al Pacífico para las exportaciones de granos y la industrialización del gas de las provincias argentinas (Vaca Muerta). Sin embargo, esto requiere la construcción de eslabones faltantes, como tramos ferroviarios de 200 km, para conectar efectivamente ambos lados de la cordillera y potenciar industrias locales como la salmonicultura, que hoy depende de un transporte terrestre ineficiente hacia los puertos de la zona central.



## Conclusiones

El seminario “Plan de Infraestructura Región de Los Lagos: Asociación Público-Privada para el desarrollo regional” permitió constatar un cambio de paradigma en la forma de abordar la inversión pública en el territorio. Del diagnóstico compartido por autoridades regionales, gremios, la academia y líderes políticos, emergen cuatro conclusiones estructurales que definen la hoja de ruta para la próxima década.

### **1. La Región como “Gerente de Planificación”**

Se consolidó la visión de que la descentralización efectiva no pasa solo por la transferencia de recursos, sino por la capacidad de planificación autónoma. El Plan Regional de Infraestructura (PRI) 2025-2035 marca un hito al establecer una cartera de 50 proyectos detonantes priorizados desde la identidad territorial y no desde el nivel central. Sin embargo, persiste una tensión estructural: mientras la región define el “qué” y el “dónde”, carece del presupuesto suficiente (solo 2,7% del erario nacional) para ejecutar las grandes obras habilitantes. La solución estratégica propuesta es que los ministerios sectoriales asuman la financiación de las obras mayores, permitiendo al GORE focalizar sus recursos en cerrar brechas locales críticas.

### **2. Infraestructura como Condición de Competitividad Global**

El debate superó la visión de la obra pública como un fin en sí mismo, posicionándola como un habilitador indispensable para la inserción de Chile en el comercio global. Ante la consolidación de nuevos polos logísticos en el Pacífico Sur (como el desarrollo portuario en Perú), la Región de Los Lagos enfrenta la

urgencia de modernizar su cadena logística. Esto implica no solo mejorar los grandes ejes viales (Ruta 5, Ruta 215), sino asegurar la eficiencia de la “capilaridad logística” —rampas, bordes costeros y caminos productivos— esencial para la industria acuícola y silvoagropecuaria, que hoy opera con márgenes de tiempo críticos.

### 3. La Alianza Público-Privada como Imperativo de Estado

En un escenario de restricción fiscal y presupuestos sectoriales ajustados, la Asociación Público-Privada (APP) se reafirma no como una alternativa ideológica, sino como una herramienta pragmática y necesaria para la sostenibilidad del desarrollo. El desafío es ampliar el perímetro de la APP más allá de las grandes autopistas, explorando su uso en:

- **Saneamiento y Agua:** Soluciones para zonas rurales y gestión de residuos.
- **Conectividad Digital:** Plan “Última Milla” para la integración territorial<sup>2</sup>.
- **Movilidad Urbana:** Teleféricos o rutas metropolitanas para descongestionar conurbaciones como Puerto Montt-Puerto Varas.

### 4. Urgencia en la Ejecución y Banco de Proyectos

Una alerta transversal fue la “crisis de ejecución” y la falta de proyectos con ingeniería madura listos para licitar. La burocracia en los permisos y la ausencia de un fondo rotatorio de preinversión están dilatando el inicio de obras adjudicadas hasta por cuatro años, restando competitividad al país. Se requiere recuperar el sentido de urgencia y avanzar hacia una institucionalidad de infraestructura permanente, que blinde la planificación de largo plazo frente a los ciclos políticos electorales.

La Región de Los Lagos debe orientarse a generar la capacidad para integrar estas visiones en un sistema logístico multimodal y resiliente. La oportunidad de reactivar los Corredores Bioceánicos y potenciar la salida de productos argentinos por el Pacífico abre una ventana estratégica, pero requiere resolver los “eslabones perdidos” en infraestructura ferroviaria y pasos fronterizos. La colaboración vinculante entre el sector público, privado y la academia será el factor determinante para transformar estos planes en realidades tangibles.

## Anexo

A continuación, se incorpora material de referencia.



**Plan de Infraestructura de la Región de Los Lagos**  
Asociación Público – Privada para el Desarrollo Regional  
División de Infraestructura y Transporte Gobierno Regional de Los Lagos



**Infraestructura para el Desarrollo Región de Los Lagos**  
Carlos Cruz L.  
Director Ejecutivo Consejo de Políticas de Infraestructura



# CUADERNOS DEL CPI

---

NÚMERO  
175

# CPI CONSEJO POLÍTICAS DE INFRAESTRUCTURA

---

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