

CUADERNOS DEL CPI

**LOS CORREDORES BIOCEÁNICOS
COMO PALANCA ESTRATÉGICA
DE INTEGRACIÓN TERRITORIAL Y
DESARROLLO REGIONAL**

REUNIÓN CONSEJO CPI

AUTOR

Reunión Consejo CPI

VERSIÓN

0/0/1

FECHA

11/2025

NÚMERO

177

CPI CONSEJO POLÍTICAS DE INFRAESTRUCTURA

Reunión de Consejo CPI realizada el 20 de noviembre de 2025 en la Universidad de Concepción (sede Santiago), contó con la participación de los **Gobernadores Regionales de Antofagasta, Ricardo Díaz y del Biobío, Sergio Giacaman.**

CONTENIDO

Resumen Ejecutivo	04
Introducción	05
Presentación Gobernador Regional de Antofagasta – Ricardo Díaz	06
Presentación Gobernador Regional del Biobío – Sergio Giacaman	09
Diálogo con Consejeros CPI	13
Comentarios Presidente CPI - Eduardo Frei Ruiz-Tagle	16
Conclusiones: La infraestructura como catalizador de una nueva geopolítica regional	18
Anexo	21

Resumen Ejecutivo¹

La Reunión de Consejo del CPI, realizada en la Universidad de Concepción (sede Santiago), el 20 de noviembre de 2025, se dedicó a analizar el rol de los corredores bioceánicos como palanca estratégica de integración territorial y desarrollo regional, con foco en Antofagasta y Biobío.

Los gobernadores regionales Ricardo Díaz (Antofagasta) y Sergio Giacaman (Biobío) expusieron sus visiones estratégicas, destacando proyectos emblemáticos como PETIRA (1.200 ha), plataforma logística Calama-Mejillones, estación intermodal Victoria, y Pichachén-Neuquén (USD 22MM). En este contexto, se generó un diálogo activo con consejeros y consejeras del CPI sobre financiamiento híbrido, permisología, certeza jurídica y modelos APP regionales.

El CPI agradece la hospitalidad de la Universidad de Concepción, la participación de representantes del BID, y la oportunidad de articular sinergias GORE-privados-academia para transformar la agenda bioceánica en proyectos concretos.

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.

Introducción

La sesión número 60 del Consejo de Políticas de Infraestructura se dedicó a abordar el rol de los corredores bioceánicos como palanca de desarrollo regional, con foco en las regiones de Antofagasta y Biobío. La decisión de orientar el trabajo del CPI hacia las regiones responde al convencimiento de que allí se juega una parte decisiva de la competitividad futura del país: ya no solo por sus actividades tradicionales –minería en el norte, industria forestal, pesquera y manufacturera en el Biobío–, sino por la oportunidad de articular estos activos con la integración con países vecinos mediante nuevos corredores logísticos y portuarios.

Desde esta perspectiva, el CPI busca contribuir a que el desarrollo regional deje de estar anclado en lógicas de enclave o de especialización monoproducторa, avanzando hacia territorios capaces de capturar mayor valor agregado, diversificar su base productiva y mejorar la calidad de vida en sus ciudades. Los corredores bioceánicos se entienden, así, como infraestructura habilitante para una mejor conectividad internacional, pero también para mayor integración territorial, mejores servicios urbanos y una inserción más equilibrada en las cadenas de comercio exterior.

Para este propósito, el CPI invitó a los gobernadores regionales de Antofagasta y del Biobío a exponer su visión sobre las oportunidades y desafíos que abren los corredores bioceánicos, así como el tipo de colaboración que requieren del sector privado y del propio Consejo. El encuentro contó además con la participación de la representación del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) en Chile, dada la prioridad que la integración territorial tiene en su agenda y el nuevo protagonismo de los gobiernos regionales en la definición de carteras de inversión.

La Universidad de Concepción, que actuó como anfitriona de esta sesión, ha sido un socio estratégico del CPI en la reflexión sobre infraestructura y logística regional. Desde sus campus en Concepción, Los Ángeles y Chillán, la universidad ha impulsado, junto al Consejo, líneas de trabajo en transporte, recursos hídricos, ciudad y desarrollo regional, proyectando una mirada desde las regiones hacia el país. La presencia activa de sus equipos académicos y el compromiso de su liderazgo dan marco a este encuentro, que se concibe no como un hito aislado, sino como el inicio de un trabajo continuo con acciones concretas en los territorios.

Este Cuaderno recoge las principales ideas expuestas por los gobernadores, los aportes del diálogo con los consejeros y las líneas de trabajo que el CPI aspira a profundizar en 2026, con el objetivo de transformar la agenda de corredores bioceánicos en proyectos concretos de inversión y en una estrategia de desarrollo regional de largo plazo.



PRESENTACIÓN GOBERNADOR REGIONAL DE ANTOFAGASTA

Ricardo Díaz
Gobernador Regional de Antofagasta

El gobernador Ricardo Díaz abrió su exposición con una declaración contundente que marcó el tono de toda su intervención: *'Es imprescindible innovar y pensar fuera de las fórmulas tradicionales que Chile ha aplicado hasta hoy. A Chile le cuesta mucho innovar, le cuesta mucho buscar alternativas de desarrollo que no estén dentro del marco convencional.'* Con esta premisa, presentó la visión transformadora de Antofagasta como capital logística del norte bíoceánico, no solo como un destino geográfico, sino como un *hub* estratégico que captura el potencial de integración con los países vecinos.

El peso económico de Antofagasta: Más que minería

Se comenzó contextualizando el rol económico de la región: Antofagasta representa el 54% de las exportaciones nacionales y el 7% del PIB chileno. Pero inmediatamente se matiza esta cifra para romper el estereotipo del enclave minero: no somos solo minería. Tenemos una matriz diversificada: 54% minería, 24% servicios, 12% comercio y 10% industria. Esta diversificación, combinada con una extensa costa, tres puertos de clase mundial (Mejillones, Tocopilla y Antofagasta) y dos pasos fronterizos clave (Jama y Socompa), posiciona a la región como nodo indispensable del comercio bíoceánico.

Se observan ventajas logísticas únicas en el mundo: el mayor número de días sin viento, una bahía natural protegida en Mejillones, e infraestructura portuaria existente para manejar hasta 40 millones de TEUs como proyección.

A continuación, se presentaron algunos proyectos estratégicos y transformadores para la región:

PETIRA: El corazón logístico del desierto

El eje central de su visión es el Proyecto PETIRA (Puerto Terrestre Internacional Ruta América), una plataforma logística multimodal de 1.200 hectáreas estratégicamente ubicada y atravesada por la Ruta 23 CH y la futura vía férrea Calama-Mejillones. *“Este no es un sueño: más del 70% son suelos fiscales del GORE, todas las conexiones básicas están ejecutadas, y tiene capacidad para centros logísticos, agroindustria y minería.”*

Díaz compartió avances en este sentido. La gestión de macro-urbanización realizada permite viabilizar el interés de los privados – una empresa brasileña ya está dispuesta a invertir USD 1 millón en plataformas logísticas. Hay conversaciones avanzadas con Sierra Gorda para convertir Baquedano en un *hub* agro-logístico regional. Esta narrativa nos muestra como se ha pasado a la acción concreta en la región.

El corredor bioceánico central: 8 millones TEUs en 5 años

Díaz detalló la ruta estratégica que conecta Jama, Mejillones, Iquique y Arica, continuando hacia el corredor central Bolivia-Brasil. Los estudios del BID son categóricos: se pueden mover 8 millones de TEUs en los próximos 5 años. Pero enfrentamos desafíos críticos: la capacidad portuaria actual es insuficiente y necesitamos habilitar carga masiva con urgencia.

Un cuello de botella particularmente importante es la zona de revisión de cargas en Jama, Argentina. Se señala que el GORE Antofagasta no puede invertir para mejorar las condiciones de ese centro porque está fuera de Chile. La propuesta es clara: inversiones subnacionales conjuntas entre GORE chilenos y argentinos, lo que hoy no existe.

Rompiendo paradigmas: Innovación institucional en acción

El núcleo innovador de la presentación radica en los convenios que Antofagasta ha impulsado:

- 1. Glosas presupuestarias inéditas:** Los gobiernos regionales entregan recursos directamente a empresas públicas como EPA Antofagasta por USD 90 millones. Fueron demandados por competencia desleal, pero lograron cambiar la norma.
- 2. Permisología acelerada:** Firma de convenios con el Ministerio de Economía para que, con fondos regionales, contraten profesionales y desbloqueen USD 80 millones en inversiones sanitarias detenidas por falta de profesionales especializados.
- 3. Estrategia minera transformadora:** En un sector tradicionalmente competitivo, se ha creado asociatividad para compartir infraestructura. Esto es inédito y genera eficiencia regional sin duplicar costos.

Integración ferroviaria: Plataformas intermodales como una urgencia

El gobernador destaco el tema ferroviario como algo muy importante para llevar adelante la visión de desarrollo, en esta línea se destaca que la línea Calama-Mejillones está detenida, pero se han realizado semanarios con Ferronor y FCAB que identifican plataformas intermodales para trasvasaje de carga y evitar colapsos viales. Se señala que es necesario un sistema de concesiones que empoderen a los GORE.

Visión macrozonal: 6 millones de habitantes competitivos

Finalmente, Díaz proyectó Antofagasta como líder de la macrozona norte (Atacama + norte argentino + Bolivia sudoeste), con 6 millones de habitantes potenciales. Para lograrlo se hacen necesarios tres cambios estructurales:

1. Concesiones regionales para zonas logísticas
2. Participación GORE en directorios de empresas públicas portuarias
3. Comité macrozonal con voz en el centro del gobierno central

El gobernador sintetiza su propuesta como una invitación a "soñar en grande": convertir Antofagasta de un enclave minero histórico en un nodo logístico avanzado, integrado con el Cono Sur, abierto a la inversión, la innovación y el desarrollo urbano sustentable.

La región está dispuesta a seguir aportando riqueza nacional (minería, energía, logística), pero esta vez con retribución visible en bienestar local, infraestructura moderna, ciudades atractivas y diversificación económica.

Y finaliza realizando una invitación al CPI, a colaborar en el diseño de un plan estratégico regional de infraestructura que ordene, priorice e integre estas iniciativas, transformando el corredor bioceánico de un simple paso de camiones en una verdadera plataforma de desarrollo territorial del norte chileno.





PRESENTACIÓN GOBERNADOR REGIONAL DEL BIOBÍO

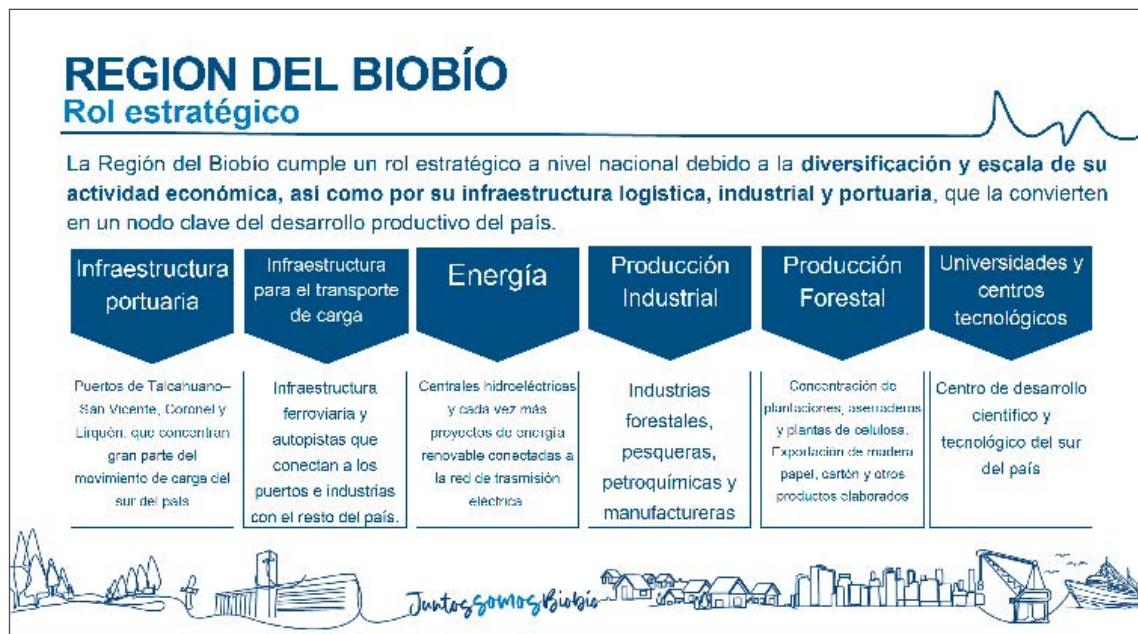
Sergio Giacaman
Gobernador Regional del Biobío

El gobernador Sergio Giacaman inició su exposición con una reflexión profunda sobre el desafío estructural que enfrenta Chile en materia de descentralización territorial. *"Miramos con preocupación cómo Santiago concentra no solo las decisiones clave de inversión, sino también el poder de definición de las agendas regionales, mientras Valparaíso opera más como una extensión de la capital que como un polo autónomo. En el norte y sur, tenemos potenciales inmensos que permanecen subutilizados, atrapados en lógicas centralistas que impiden que las regiones desplieguen su verdadero rol en la competitividad nacional."*

Desde esta perspectiva, Giacamán propuso una reconfiguración estratégica en torno a cuatro macrozonas bien definidas, cada una con un rol complementario pero diferenciado: el centro-norte liderado por Antofagasta como eje logístico y productivo, el centro-sur con Biobío como *hub* industrial y de conectividad multimodal, el sur con Los Lagos aportando capacidades complementarias en agroindustria y turismo, y la frontera oriental con Neuquén, Argentina, como socio clave para la integración bioceánica. Estas macrozonas no son solo divisiones administrativas, representan unidades competitivas que pueden negociar directamente con el centro y con el mundo, atrayendo inversión y articulando cadenas de valor transfronterizas.

Raíces históricas y ventajas naturales únicas

Giacaman evocó el origen de Talcahuano, fundado en 1760 como el “*puerto de la colonia*”, para subrayar la vocación portuaria ancestral de la región. Así las bahías protegidas no son un accidente geográfico, son un activo estratégico que facilita operaciones portuarias eficientes, incluso en condiciones adversas, y los posiciona con capacidades de carga comparables a San Antonio, aunque con un enfoque predominantemente exportador. Esta ventaja natural se combina con una matriz productiva diversificada, donde el 70% de las exportaciones regionales provienen del sector forestal, pero que se expande hacia la energía renovable –con Biobío generando el 15% de la energía nacional a través de hidroeléctricas, solar y eólica– y una base agroindustrial en expansión.



Infraestructura multimodal: El motor de la conectividad

El gobernador detalló con precisión la red de infraestructura que posiciona a Biobío como nodo indispensable en el corredor bioceánico centro-sur. Al norte, las rutas Itata e interportuaria conectan con Maule y Ñuble, pero también se alertó sobre un cuello de botella crítico: el proyecto de conexión final de la interportuaria con los puertos está diseñado por el MOP, pero aún sin análisis de riesgos sectoriales, lo que obliga a los camiones a transitar por el corazón de Talcahuano, generando una congestión inaceptable y riesgos para la población.

Hacia el sur, las rutas La Madera y Nahuel-Buta facilitan el flujo de carga, complementadas por un ferrocarril recientemente activado para el transporte de salmones desde Frutillar hasta San Vicente, operativo desde hace apenas dos meses. Esto demuestra que el modo ferroviario no es una reliquia del pasado, es una solución viable y eficiente para diversificar el transporte y reducir la dependencia del vial.

En el núcleo de la región, la Ruta 160 en Coronel emerge como el punto más crítico: es la vía más congestionada del país, se señaló, con 77 mil vehículos y 8 mil camiones diarios. El Puente Industrial ha aliviado parcialmente la presión, pero sin la Ruta Pie de Monte –pendiente de adjudicación– enfrentaremos un colapso inminente. También se celebró la renovación del puente ferroviario histórico, con 136 años de antigüedad, ahora convertido en doble vía. Biobío mueve más carga ferroviaria que cualquier otra región del país, y el acceso norte está en prefactibilidad, listo para transformar su conectividad bioceánica.

La plataforma logística subutilizada: Una oportunidad perdida

PLATAFORMA LOGISTICA DEL BIOBIO

Este proyecto corresponde a una iniciativa desarrollada previamente entre los sectores público y privado, la cual, con el paso del tiempo, ha sido sucesivamente postergada. En la actualidad, no existe ninguna iniciativa en ejecución asociada a este proyecto.

La Plataforma Logística del Biobío es un proyecto que busca convertir al Gran Concepción en un centro logístico multimodal, con infraestructura para transporte, producción y servicios. Ubicada entre Penco y Talcahuano, abarca 900 hectáreas con acceso a puertos, aeropuerto y autopistas.

Su objetivo es mejorar la eficiencia del transporte, atraer inversión y fortalecer la conexión regional e internacional, especialmente con Argentina.



Uno de los puntos más llamativos de la exposición fue la mención a la Plataforma Logística del Biobío es un proyecto que busca convertir al Gran Concepción en un centro logístico multimodal, que contempla un área de 900 hectáreas, desarrollada entre 2003 y 2005 con una inversión multimillonaria en dólares. Sobre sus avances se señala que las conexiones básicas están ejecutadas: viales, energéticas, de servicios. Pero hoy permanece subutilizada, como un elefante blanco que clama por activación. *“Nunca más permitiremos que proyectos de esta envergadura queden a medias, esta plataforma puede ser el corazón de nuestra integración bioceánica si la dotamos de políticas claras y socios privados comprometidos.”*

Capital humano: El legado de la Universidad de Concepción

Giacaman recalcó el rol formador de la Universidad de Concepción, fundada en 1919, que precedió en dos o tres décadas al surgimiento del polo industrial de Talcahuano-Huachipato. Esta institución no solo ha formado el capital humano para minería, forestal y agricultura a nivel nacional, con 125 mil estudiantes en 50 centros superiores, representa el motor intelectual de la macrozona centro-sur. Es hora de que esta excelencia académica se traduzca en innovación aplicada a la logística y la integración territorial, se señaló.

Gobernanza bioceánica en acción: De la visión a los hechos

El gobernador compartió ejemplos concretos de gobernanza ejecutada, como la reunión del 18 de mayo de 2025 con gobernadores de Maule a Los Lagos, más autoridades de Neuquén y Río Negro. *"La Macrozona Manequén, con 6-7 millones de habitantes, rivaliza en escala con los 10 millones de Santiago, pero a diferencia de la capital, nosotros podemos movernos con agilidad y visión compartida."*

Entre los proyectos destacados:

1. **Pichachén-Neuquén:** Un complejo aduanero de USD 22 millones, financiado con presupuesto del GORE contempla maquinaria para despeje permanente, que facilitará el flujo de carga transfronteriza.
2. **Estación intermodal Victoria (EFE):** Diseñada para transferir carga de camiones directamente a puertos de Talcahuano, pendiente solo de la aduana intermodal.
3. **Puente ferroviario renovado + acceso norte:** Infraestructura lista para escalar el movimiento de carga bioceánica.

Finalmente se recalcó que Chile es el segundo país en América Latina en concesiones después de Brasil, pero nuestro modelo actual de infraestructura no resiste más, se necesitan concesiones regionales que empoderen a los GORE y atraigan inversión privada a escala territorial. Giacaman concluyó con una propuesta directa al CPI: instalar una oficina regional de infraestructura en Biobío que sirva a toda la macrozona centro-sur, desde Maule hasta Los Lagos.

Su exposición, dejó claro que Biobío busca liderar la transformación bioceánica del centro-sur chileno.



DIÁLOGO CON CONSEJEROS CPI

El conversatorio posterior a las presentaciones de los gobernadores permitió contrastar la visión territorial con la experiencia técnica de los Consejeros del CPI. El debate se centró en cómo superar la inercia del nivel central para viabilizar la infraestructura regional a través de nuevas herramientas legales y una mayor certeza jurídica.

Certeza jurídica y gestión de contratos de concesión

Uno de los puntos de mayor fricción estratégica fue la tensión entre la urgencia de resolver crisis de movilidad local y el respeto a los contratos vigentes.

- **Respeto a la institucionalidad:** Se advirtió sobre el riesgo reputacional que implica cuestionar las condiciones de cobro en obras ya adjudicadas, subrayando que la certeza jurídica es la base para atraer la inversión privada necesaria para el desarrollo regional.
- **Interpelación al nivel central:** Por otro lado, se planteó que la crítica regional no busca incumplir contratos, sino exigir que el Ministerio de Obras Públicas (MOP) cumpla su rol de coordinador para evitar colapsos viales inminentes derivados de obras complementarias no ejecutadas.
- **Gobernanza en la solución:** Hubo consenso en que la lección fundamental es la necesidad de involucrar activamente a las autoridades regionales electas en la génesis y modificación de los contratos para asegurar compromisos compartidos y soluciones territoriales realistas.

Innovación en herramientas de financiamiento (Ley FUC)

El diálogo identificó instrumentos legales subutilizados que podrían acelerar la inversión en infraestructura habilitante de menor escala.

- **Potencial de la Ley de Financiamiento Urbano Compartido:** Se propuso modernizar esta ley —similar a la de Concesiones, pero enfocada en proyectos locales— para que los gobiernos regionales puedan utilizarla, por ejemplo, en la creación de centros logísticos y nodos de transferencia de carga.
- **Modificaciones necesarias:** Para que esta herramienta sea operativa a nivel regional, requiere cambios legislativos que permitan la participación directa de los GORE, una distribución de riesgos adecuada y garantías de certeza jurídica para el privado.

Barreras a la ejecución: Permisología y centralismo

Se denunció una “crisis de gestión” donde proyectos estratégicos declarados de interés público permanecen detenidos por años debido a la burocracia central.

- **Eslabones perdidos y proyectos “en el aire”:** Se citaron casos de rutas ferroviarias de carga y puertos terrestres internacionales detenidos por la falta de respuesta de los organismos centrales, lo que frena inversiones privadas ya disponibles de actores internacionales.
- **Inconsistencia en la planificación:** Se criticó que el Estado central suele ofrecer un mismo territorio para proyectos industriales y científicos incompatibles (como astronomía vs. hidrógeno verde), evidenciando que la falta de consulta a los GORE genera conflictos que paralizan la inversión.
- **Soluciones desde la región:** Se destacó la implementación de convenios donde los GORE financian directamente a profesionales en ministerios para desatrabar la revisión de permisos que mantienen detenidos cientos de millones de dólares en inversión.

Multimodalidad y desafíos logísticos

El sector privado ferroviario y logístico subrayó la necesidad de integrar sus capacidades en la planificación bioceánica.

- **Integración ferroviaria real:** Se enfatizó que los corredores no pueden ser solo rodoviarios, es imperativo incluir desvíos y puertos secos ferroviarios en la faja de los corredores bioceánicos.
- **Limitaciones del modelo de decisión:** Se cuestionó que el sistema actual otorgue a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE) la potestad de autorizar proyectos regionales de carga, cuando su foco e interés territorial suelen estar alejados de las realidades de regiones como Antofagasta.

Visión prospectiva: Macrozonas y estrategias 2050

Finalmente, se planteó que la planificación debe trascender los ciclos electorales mediante modelos de colaboración de largo aliento.

- **Modelos de sostenibilidad:** Se propuso replicar experiencias internacionales de consejos “universidad-estado-empresa” (estilo Medellín) que sesionan mensualmente para dar continuidad a visiones de largo plazo, como Biobío 2050.
- **Nueva estructura política:** Surgió la propuesta de crear delegados macrozonales y un comité de regiones permanente en La Moneda para asegurar que las decisiones de inversión dejen de tomarse “en silos” desde Santiago y respondan a la competencia global que enfrenta el país.



COMENTARIOS PRESIDENTE CPI

Eduardo Frei Ruiz-Tagle
Ex Presidente de la República y Presidente CPI

Eduardo Frei Ruiz-Tagle señaló que es fundamental mirar hacia el futuro y dejar atrás años de miradas al pasado donde la falta de acuerdo y las luchas internas frenan los grandes proyectos nacionales. Recordó el debate sufrido en el Senado en 2013-2014 sobre la creación de gobernaciones regionales y la inclusión de delegados presidenciales, que generó una autoridad con múltiples cabezas —intendente, presidente CORE, delegado presidencial— que dificulta la coordinación regional y obliga a buscar soluciones en la zona central.

Destacó que la inversión en infraestructura ha caído durante casi una década, y aunque el país está creciendo nuevamente (alrededor del 2 al 2,5% anual), esto no se refleja en la reactivación de proyectos importantes. Criticó la “permisología” excesiva y la falta de una mirada amplia para reactivar el país, citando el ejemplo del retiro de Chillán de la zona del Biobío como un error que contradice la visión de ampliar las macrozonas, no achicarlas, especialmente cuando hay propuestas de crear más regiones. Se debería buscar mayor eficiencia en la toma de decisiones y coordinación a través de macrozonas.

Sobre el sector portuario, recordó que el puerto más grande del norte, Mejillones, tiene infraestructura ferroviaria para carga, siendo un modelo que seguir. Señaló que Chile tiene el 75% de su PIB basado en comercio exterior, cubriendo desde Concepción hasta Punta Arenas sin un puerto realmente estratégico y que la mayoría de estos puertos fueron licitados en los ‘90 y necesitarán renovaciones pronto. Sostuvo que la falta de resolución de estos problemas podría relegar a los puertos chilenos a un rol de tránsito,

en un escenario donde Perú consolida terminales de mayor escala mediante inversiones en megapuertos, astilleros y proyectos ferroviarios de alta velocidad.

En materia de integración regional, apuntó las dificultades de coordinación con países vecinos. Indicó que, exceptuando pasos fronterizos como Jama, otros proyectos importantes de integración no han prosperado en 50 años en América Latina. Comentó que las regiones argentinas y chilenas del sur requieren mejorar la cooperación para aprovechar la salida de productos por puertos chilenos, un desafío mayor en pasos como el de Coquimbo.

Destacó proyectos mineros conjuntos con Argentina, apoyados por desarrollos tecnológicos como plantas desaladoras, que facilitarían grandes inversiones fronterizas, y llamó a mejorar la coordinación para que estas oportunidades se concreten.

Recordó que los países desarrollados invierten aproximadamente un 5% de su PIB en infraestructura y logística, mientras Chile llegó a un máximo histórico cercano al 4%, pero hoy esa inversión ha bajado drásticamente en el sector privado (0,7%) y ligeramente en el fiscal (2.1-2.2%). Ejemplificó la ausencia de construcción de embalses en la última década y la pérdida de miles de millones de metros cúbicos de agua al mar, situación que debe revertirse urgentemente.

Hizo hincapié en la alta dependencia del comercio exterior (75% del PIB), una cifra imposible de cambiar, y la necesidad de preparar a Chile para la nueva realidad internacional con mayor inversión en infraestructura y trabajo cooperativo entre sectores.

Como ejemplo de innovación, mencionó la construcción de grandes plantas desaladoras con energía renovable para impulsar el hidrógeno verde, y proyectos en Punta Arenas que avanzan lentamente por falta de infraestructura portuaria, ya que entre Coronel y la zona más austral no existen puertos adecuados para dar cumplimiento a las necesidades de estos megaproyectos.

Finalmente, manifestó su preocupación de que Chile esté paralizado en política e inversión. Criticó la demora en proyectos eléctricos como la línea Kimal – Lo Aguirre, necesaria desde hace años para la seguridad energética, y el atraso en la inversión del sector forestal, que se está moviendo hacia otros países con mejores condiciones de permisos y agilidad constructiva.

Concluyó afirmando que Chile tiene abundantes recursos minerales (cobre, litio, tierras raras, renio, molibdeno) y energéticos renovables (cerca del 50% de generación renovable estimado para el próximo año), con condiciones excepcionales para el desarrollo, pero que falta voluntad, modificaciones legales, y mayor autonomía para las autoridades regionales, advirtiendo que la figura del delegado presidencial debe desaparecer para evitar duplicidades de autoridades y mejorar la gobernanza.



CONCLUSIONES

La infraestructura como catalizador de una nueva geopolítica regional

La sesión número 60 del Consejo de Políticas de Infraestructura permitió consolidar una visión donde los Gobiernos Regionales dejan de ser meros receptores de inversión, por lo normal centralizada, para convertirse en los actores estratégicos de su propio desarrollo. Del análisis de las exposiciones de los gobernadores de Antofagasta y Biobío, y del intercambio técnico con los Consejeros, emergen cuatro ejes estructurales para avanzar hacia una descentralización real de la infraestructura en el país:

1. El GORE como “Gerente de Planificación” y eje de continuidad

Se ha reafirmado que la descentralización efectiva no reside únicamente en la transferencia de recursos, sino en la capacidad de los GORE para liderar una planificación territorial con “mirada larga” que trascienda los ciclos electorales de cuatro años.

- **Legitimidad ciudadana:** El Gobernador Regional, al ser la autoridad con mayor base de votos en el territorio, actúa como el garante de estabilidad y certeza para la inversión privada de largo aliento.
- **Planificación autónoma:** Es imperativo desatar herramientas como el Plan Regional de Ordenamiento Territorial (PROT) para evitar que la planificación desde Santiago genere conflictos de uso de suelo que paralicen proyectos estratégicos, como ha ocurrido en la fricción entre la industria del hidrógeno verde y los observatorios astronómicos.

2. De “enclaves” a plataformas de desarrollo global

La importancia estratégica de la infraestructura ha evolucionado: ya no se trata solo de construir obras aisladas, sino de generar “corredores de desarrollo” que rompan la lógica de enclave minero o forestal como ejemplo en las regiones analizadas.

- **Captura de valor local:** Los corredores bioceánicos deben ser el motor para que las regiones no solo vean pasar carga, sino que instalen capacidades industriales y de servicios (frigoríficos, centros logísticos, valor agregado) que generen bienestar local y diversifiquen la matriz productiva.
- **Retribución territorial:** Ante un aporte al PIB nacional que llega al **10,7%** en zonas como Antofagasta frente a una inversión pública que no supera el **2%**, la infraestructura habilitante se posiciona como una herramienta de justicia territorial y equidad económica.

3. La macrozona como unidad competitiva ante la amenaza regional

El desarrollo regional en Chile debe entenderse bajo la lógica de macrozonas competitivas (Norte Grande y Centro-Sur) con capacidad de negociar directamente con los mercados globales y los vecinos transfronterizos.

- **Desafío geopolítico:** Chile enfrenta una “fragilidad logística” ante el avance agresivo de puertos como Chancay en Perú. Solo la modernización de los puertos regionales (Tocopilla, Mejillones, San Vicente) y su integración ferroviaria permitirá al país no quedar relegado a una posición de cabotaje.
- **Integración multinacional:** Los foros subnacionales de gobernadores (como los de la Ruta Bioceánica) son espacios de gobernanza real donde se están tomando decisiones sobre volúmenes de carga de 40 millones de TEUs,

4. Innovación institucional y Alianza Público-Privada Regional

Las actuales restricciones fiscales obligan a los GORE a ser pioneros en nuevos modelos de gestión y financiamiento.

- **Nuevas herramientas:** Es relevante reformar la Ley de Financiamiento Urbano Compartido (FUC) para que las regiones puedan liderar proyectos de menor escala, como puertos secos o estaciones intermodales, con agilidad y participación privada. Como también pensar espacios de acción que abren el sistema concesional y la inversión mediante la empresa estatal Desarrollo País.
- **Injerencia en empresas públicas:** No se puede planificar la logística regional si los GORE no tienen incidencia en los directorios de las empresas públicas portuarias de sus territorios.

- **Agilidad administrativa:** La experiencia de financiar directamente a profesionales en ministerios para acelerar la permisología demuestra que las regiones están dispuestas a usar su capital para destarbar proyectos que el nivel central no logra priorizar por falta de recursos humanos.

En conclusión, los corredores bioceánicos representan, quizás, la gran oportunidad de integración física y cultural del siglo XXI para Chile. El éxito de esta visión depende de la voluntad política para transformar la estructura de un Estado centralista en un sistema de autonomías regionales coordinadas con una visión de desarrollo nacional, capaces de ejecutar proyectos de infraestructura que pongan al potencial territorial al servicio de la competitividad global del país.

Anexo

Se incorporan, a continuación, las presentaciones realizadas en la Reunión de Consejo del CPI el 20 de noviembre de 2025, en la Universidad de Concepción (sede Santiago), por los Gobernadores Regionales Ricardo Díaz (Antofagasta) y Sergio Giacaman (Biobío).



DE CORREDOR DE CARGA A CORREDOR DE DESARROLLO Gestiones y Planificación para la implementación de un corredor de oportunidades

Ricardo Díaz, Gobernador Regional de Antofagasta



CORREDOR BIOCEÁNICO Y la logística de la Región del Biobío

Sergio Giacaman, Gobernador Regional del Biobío

CUADERNOS DEL CPI

NÚMERO
177

CPI CONSEJO POLÍTICAS DE INFRAESTRUCTURA

www.infraestructurapublica.cl