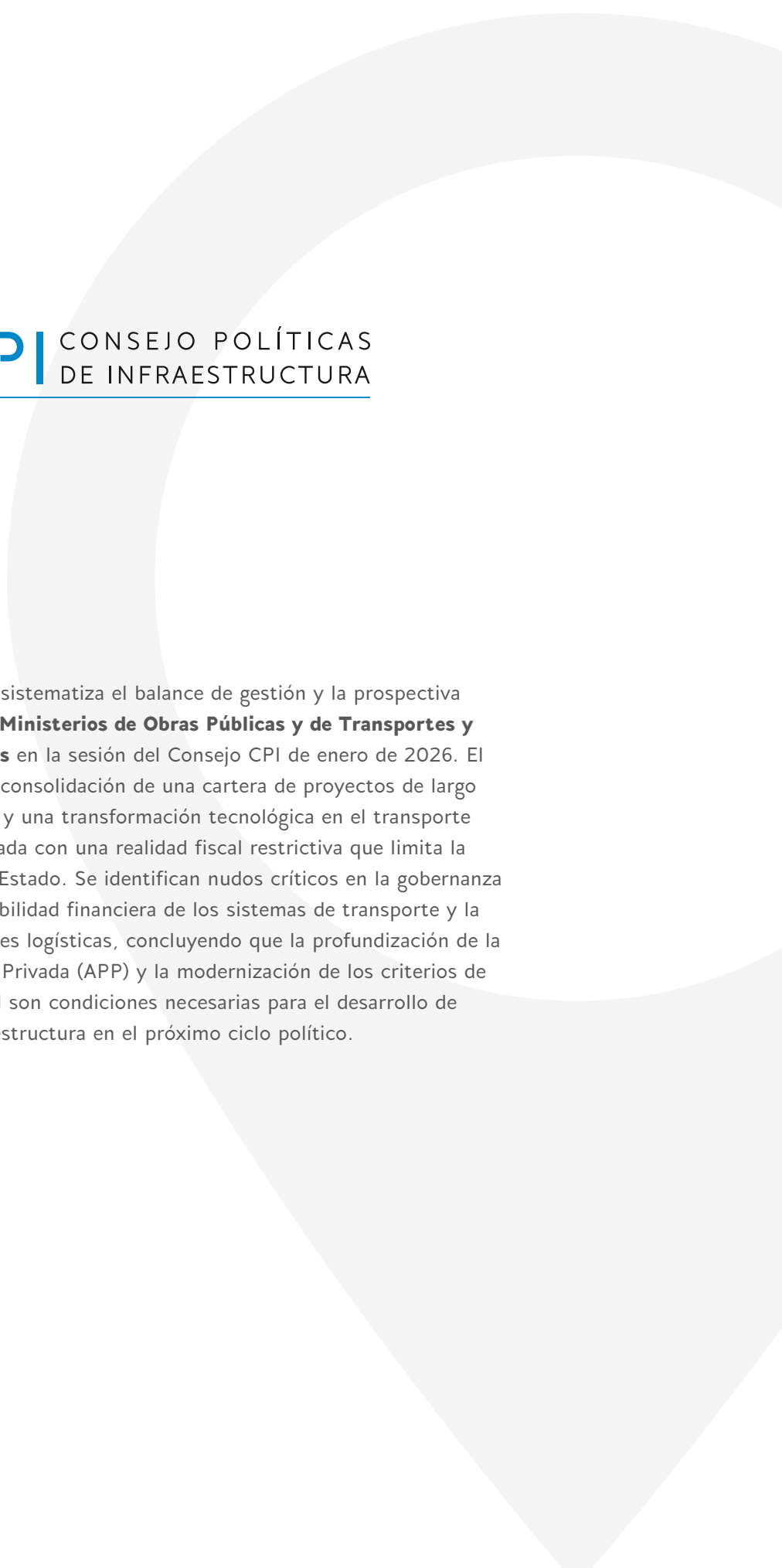


CUADERNOS DEL CPI

BALANCE DE GESTIÓN, PROYECCIONES DE INVERSIÓN Y SEÑALES PARA LA POLÍTICA PÚBLICA

REUNIÓN CONSEJO CPI



CPI CONSEJO POLÍTICAS DE INFRAESTRUCTURA

Este documento sistematiza el balance de gestión y la prospectiva entregada por los **Ministerios de Obras Públicas y de Transportes y Telecomunicaciones** en la sesión del Consejo CPI de enero de 2026. El informe expone la consolidación de una cartera de proyectos de largo plazo (Plan 2055) y una transformación tecnológica en el transporte público, contrastada con una realidad fiscal restrictiva que limita la inversión directa del Estado. Se identifican nudos críticos en la gobernanza regional, la sostenibilidad financiera de los sistemas de transporte y la urgencia de licitaciones logísticas, concluyendo que la profundización de la Asociación Público-Privada (APP) y la modernización de los criterios de evaluación social son condiciones necesarias para el desarrollo de infraestructura en el próximo ciclo político.

CONTENIDO

Resumen Ejecutivo	4
La Continuidad como Política de Estado	6
Ministerio de Obras Públicas: Plan 2055 y Alerta	7
Ministerio de Transportes: Transformación Tecnológica y Desafío Logístico	8
Reflexión sobre el propósito de la política pública	10
Diálogo con Consejeros CPI	11
Conclusiones	12
Anexo	13

Resumen Ejecutivo

La última sesión del periodo 2025 trascendió el tradicional balance de gestión para constituirse en un traspaso de información estratégica al ecosistema de infraestructura. En un contexto de transición política, las autoridades salientes del MOP y MTT validaron una "normalización" operativa postpandemia, caracterizada por la reducción de licitaciones desiertas y la reactivación de obras, pero alertaron sobre una fragilidad financiera que condicionará la agenda de la próxima década.

La "Trampa Fiscal" y el Imperativo de la APP

El reconocimiento de un recorte presupuestario de alrededor de \$800 mil millones en el MOP para 2026 actúa como un catalizador de realidad: el Estado ha alcanzado su techo de gasto directo. Esto se ratifica en el Plan Nacional de Infraestructura 2025-2055, valorizado en USD 366.000 millones, donde la inversión pública tradicional solo puede cubrir el 40% de los requerimientos. El 60% restante depende exclusivamente de capitales privados, desglosados en un 48% de inversión privada directa y un 12% vía concesiones. Por tanto, la Asociación Público-Privada (APP) deja de ser una alternativa de financiamiento para convertirse en el único mecanismo viable para ejecutar obras de seguridad hídrica, conectividad digital y corredores logísticos.

Brechas Logísticas y Hoja de Ruta Tecnológica

En el ámbito de Transportes, se entrega un sistema con estándares internacionales, liderando la electromovilidad global fuera de China con una flota de 4.400 buses eléctricos en Santiago y un despliegue inédito en regiones. Sin embargo, se levantó una alerta crítica en la cadena logística de comercio exterior: con concesiones portuarias próximas a vencer entre 2030 y 2034, el Estado debe acelerar inversiones en la expansión de San Antonio y Valparaíso para evitar un colapso de capacidad. En paralelo, la estrategia ferroviaria se consolida sobre proyectos de alta rentabilidad social ("trenes de cercanía"), con inversiones que superan los 649 mil millones en el último quinquenio.

Gobernanza: Del Centralismo al "Propósito" Regional

La sesión evidenció el agotamiento de la planificación centralista. La viabilidad del Plan 2055 del MOP y de la expansión de la electromovilidad depende ahora de su anclaje en los Gobiernos Regionales, quienes gestionan subsidios y priorizan carteras. Asimismo, se destacó un cambio de paradigma en la evaluación de proyectos para zonas extremas, transitando desde la rentabilidad social por población hacia criterios de costo-eficiencia y subsidios permanentes como política de Estado. Finalmente, se concluyó que la eficiencia no radica solo en el marco institucional, sino en recuperar el sentido de propósito político para destrabar la permisología.

Conclusión Estratégica

El país enfrenta una disyuntiva: o se generan nuevos modelos de negocio que atraigan inversión privada masiva, o la infraestructura social y productiva entrará en una fase de estancamiento por falta de espacio fiscal. El rol del CPI será defender esta visión de largo plazo ante la volatilidad del ciclo político chileno. De esta forma se evidencia que, ante ciclos de gobierno de tiempos cortos, se hacen necesarias instituciones permanentes.



La Continuidad como Política de Estado

El Director Ejecutivo del CPI, Carlos Cruz, abrió la sesión reafirmando el rol del Consejo como garante de la continuidad de las políticas públicas. En un entorno de polarización, se destacó que la infraestructura ha logrado mantener una visión transversal, blindando el trabajo técnico de las contingencias electorales, lo que se refleja en la congruencia tanto política como técnica vista en las propuestas programáticas de distintos candidatos y gremios.

Un dato estructural enmarcó la discusión: el 91% de la inversión materializada en el país corresponde al sector privado, cifra que ratifica que el crecimiento y el empleo dependen de la certeza jurídica y económica que se ofrezca a estos actores. La inversión pública directa representa solo un 9% del total, lo que subraya lo insustituible del rol privado. El objetivo del encuentro fue recibir de los ministros salientes no solo un listado de logros, sino las proyecciones y desafíos que hereda la administración entrante, con el fin de asegurar que las iniciativas estratégicas trasciendan los gobiernos de turno.



Ministerio de Obras Públicas: Plan 2055 y Alerta

La Ministra Jessica López centró su exposición en dos ejes: la recuperación de la capacidad operativa del Estado ("normalización") y el legado de planificación a largo plazo.

Gestión de Crisis y Normalización

La autoridad contrastó el escenario de 2021-2022 con el cierre de 2025, entregando indicadores de eficiencia para la certeza de la industria de la construcción. La gestión logró reducir la tasa de licitaciones desiertas desde un 15% (2021) a un 6% en 2025, reactivando el 98% de las obras que se encontraban abandonadas. El periodo cierra con una ejecución presupuestaria histórica de MM\$ 3.358.833, consolidando una tendencia al alza, y una cartera de concesiones activa con 17 llamados a licitación por USD 7.400 millones.

El Legado: Plan Nacional de Infraestructura 2025-2055

Se oficializó una hoja de ruta a 30 años, compuesta por 22 mil iniciativas y valorizada en USD 366.000 millones¹⁰. Este instrumento estructura la demanda futura con metas físicas ambiciosas, como pavimentar el 70% de la red vial¹¹, triplicar la participación del ferrocarril en carga¹² y alcanzar una cobertura del 100% en agua potable rural para zonas concentradas.

Matriz de Financiamiento

El plan sincera la estructura de capital necesaria para las próximas tres décadas, revelando una alta dependencia del sector privado:

- Inversión Privada Directa: 48% (USD 175 billones).
- Inversión Pública: 40% (USD 146 billones).
- APP (Concesiones): 12% (USD 46 billones).

La Ministra advirtió que el Plan podría no ejecutarse si no se integra a la institucionalidad regional, ya que la planificación centralizada ya no es suficiente ante las demandas de los Gobiernos Regionales.



Ministerio de Transportes: Transformación Tecnológica y Desafío Logístico

El Ministro Juan Carlos Muñoz presentó un balance marcado por el cambio de estándar tecnológico y una cartera de proyectos logísticos.

Transporte Público y Electromovilidad

Santiago cierra el ciclo consolidándose como líder mundial fuera de China, con 4.400 buses eléctricos operativos. Se destacó el quiebre del centralismo mediante subsidios a los GOREs, permitiendo el despliegue de 373 buses eléctricos en 11 regiones, incluyendo hitos como Copiapó (100% eléctrico) y Antofagasta. Además, se transformó el modelo de infraestructura: el Estado, a través de Desarrollo País, pasó a ser propietario del 33% de los electroterminales (24 de 55), reduciendo barreras de entrada a nuevos operadores. En esta línea se reconoció la electromovilidad en el transporte público como una política de Estado que ha traspasado distintos gobiernos.

Ferrocarriles y Metro

Con un presupuesto de inversión ejecutado de MM\$ 649.949 en el quinquenio, EFE deja en marcha proyectos estructurales como el Tren Santiago-Melipilla (57 millones de pasajeros/año) 22 y el Tren Batico-Quinta Normal. En Metro, se oficializó un nuevo modelo de financiamiento APP con la Línea A (Ramal Línea 7 al Aeropuerto), que se costeará mediante una tarifa diferenciada para cubrir construcción y operación.

Infraestructura Logística-Portuaria

Se presentó un plan maestro de inversiones para evitar cuellos de botella en el comercio exterior, con cifras de inversión claras:

- Puerto Exterior San Antonio: Inversión total de alrededor de USD 4.450 millones. Se desglosa en USD 1.950 millones de inversión pública (molo de abrigo) y USD 2.500 millones privados. Se prevé adjudicar el molo en el primer semestre de 2026.
- Corredor Ferroviario San Antonio: Inversión de USD 2.000 millones.
- Ampliación Portuaria Valparaíso: Inversión estimada de USD 850 millones, con licitación en 2027.
- Telecomunicaciones: Inversión de USD 400 millones en el Cable Submarino Humboldt, en alianza público-privada con Google.



Reflexión sobre el propósito de la política pública

La sesión incluyó un análisis cualitativo liderado por Lucas Palacios, Rector de INACAP, y un diálogo abierto con los consejeros que permitió identificar fricciones operativas y riesgos de gobernanza.

El Factor "Propósito"

Palacios advirtió que la eficiencia del Estado no depende solo del marco institucional, sino del sentido de propósito político. Ejemplificó con la reconstrucción del 27F y la respuesta a la Pandemia, donde el aparato público funcionó con celeridad sin cambios legales previos, contrastando con el "inmediatismo" actual que entraba los proyectos de largo plazo.



Diálogo con Consejeros CPI

La interacción entre los consejeros y los ministros permitió profundizar en aspectos operativos y riesgos regulatorios que no fueron cubiertos en las presentaciones. Se identificaron cinco ejes de discusión relevantes:

- **Sostenibilidad del Sistema RED y Evasión:** Ante consultas del Consejo sobre la evasión endémica, el Ministro Muñoz la definió como un problema ético-social y confirmó su reducción al 36%. Se informó el avance de una nueva ley que endurece las sanciones civiles, como la imposibilidad de obtener licencias de conducir, pasaportes o devoluciones de impuestos para los evasores, junto con nuevos incentivos económicos para los operadores que logren reducirla.
- **Gobernanza del Plan 2055:** Se consultó sobre los mecanismos de control para evitar que el Plan de Infraestructura sea irrelevante. La autoridad del MOP reconoció que hoy el plan es "informativo" y no mandatorio, subrayando que la única solución viable es anclarlo vinculantemente a los procesos de inversión de los Gobiernos Regionales, también destacó el rol del consejo experto creado para esta instancia.
- **Fricciones Contractuales en Nuevos Modos:** Respecto a la integración tarifaria en proyectos como teleféricos, se reveló una alerta contractual en el Teleférico Bicentenario: las bases actuales no contemplan integración tarifaria durante los primeros tres años, lo que anticipa un desafío operativo para la próxima administración.
- **Brechas en Carga Ferroviaria:** El Consejo planteó la necesidad de impulsar la carga ferroviaria. La respuesta oficial apuntó al ciclo presidencial de cuatro años como una barrera estructural que impide sembrar proyectos de largo plazo. Además, se lamentó la falta de articulación en el norte para utilizar fajas ferroviarias privadas en servicios de pasajeros.
- **Evaluación Social en Zonas Extremas:** Se confirmó un cambio de paradigma en la inversión para zonas aisladas (Aysén, Palena). La rentabilidad social basada en población ha sido reemplazada por una política permanente de subsidios y criterios de costo-eficiencia, destrabando legalmente el desarrollo en territorios de baja densidad.



Conclusiones

El balance de la jornada arroja cuatro líneas de posible acción del Consejo en el inicio de 2026:

1. **Expansión de la APP:** La confirmación del recorte presupuestario fiscal y la magnitud del Plan 2055 (donde el Estado solo cubre el 40% de la inversión) indican que la Asociación Público-Privada entrará en una fase de mayor relevancia. No existe espacio fiscal para financiar toda la infraestructura requerida vía impuestos generales.
2. **Regionalización de la Decisión:** La planificación centralizada pierde viabilidad. El éxito de la electromovilidad en regiones (vía fondos GORE) y el riesgo de irrelevancia del Plan 2055 si no se ancla localmente, sugieren que el CPI debe integrar activamente a los Gobiernos Regionales en la validación de carteras.
3. **Alerta Logística:** El cronograma de concesiones portuarias (10 contratos vencen entre 2030-2034) y la saturación de San Antonio (al 80% de capacidad) exigen un seguimiento técnico estricto para asegurar que los procesos de licitación comiencen en 2027-2028 sin retrasos.
4. **Modernización de la Evaluación Social:** Así como se ha observado un cambio de paradigma en el Ministerio de Desarrollo Social para zonas extremas y aisladas, eliminando la exigencia de rentabilidad social basada en densidad poblacional y reemplazándola por criterios de costo-eficiencia. Esto abre una oportunidad estratégica para que el CPI promueva la expansión de este criterio a otros tipos de proyectos de resiliencia y equidad territorial que hoy no logran la recomendación técnica (RS) bajo la metodología tradicional, misma situación debe abordarse en torno a la ESP y la resiliencia de los servicios de infraestructura.

Anexo

A continuación, se incorpora material de referencia.



Ministerio de Obras Públicas
Jessica López



Infraestructura para Chile. Balance y Proyecciones MTT
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
Juan Carlos Muñoz

CUADERNOS DEL CPI

NÚMERO
179



www.infraestructurapublica.cl