

CUADERNOS DEL CPI

PRIORIDADES MOP 2026–2030:

Reactivación económica,
fortalecimiento institucional,
planificación de largo plazo y
colaboración público-privada

REUNIÓN CONSEJO CPI

CPI CONSEJO POLÍTICAS DE INFRAESTRUCTURA

La sesión del Consejo CPI de marzo de 2026 analizó la estrategia a seguir en el campo de la infraestructura pública a partir de la presentación del **Ministerio de Obras Públicas, Martín Arrau**, invitado principal a este evento. En su presentación se mostró la hoja de ruta 2026-2030, estructurada en cinco ejes: gestión de emergencias sociales, fortalecimiento institucional, seguridad hídrica, conectividad soberana y expansión de la colaboración público-privada. El debate subrayó la necesidad de transitar desde una métrica de ejecución presupuestaria hacia indicadores de calidad de inversión y eficiencia productiva. Asimismo, se relevó la necesidad de modernizar la gestión del Estado frente a proyectos estratégicos, ante lo cual se retomó el diálogo sobre una posible institucionalidad que coordine las acciones del Estado en el ámbito de la infraestructura, y la importancia de consolidar una Política Nacional de Puertos que garantice la competitividad logística.



CONTENIDO

Resumen Ejecutivo	4
La Infraestructura como Eje de Estabilidad ante la Coyuntura Fiscal – Carlos Cruz, Director Ejecutivo CPI	5
La Construcción como Pivote de Reactivación y Bienestar - Lucas Palacios, Rector Inacap	7
Plan de Reconstrucción en 5 Dimensiones (Prioridades 2026-2030) - Martín Arrau, Ministro de Obras Públicas	8
Diálogo con los Consejeros: Gestión y Prospectiva Institucional	10
Conclusiones	12
Anexo	13

Resumen Ejecutivo

La sesión del Consejo CPI de marzo de 2026 se llevó a cabo en un momento de inflexión para la infraestructura pública en Chile. El encuentro sirvió para comprobar las coincidencias en el diagnóstico que representa el sector y presentar la hoja de ruta que el Ministerio de Obras Públicas (MOP) se propone llevar a cabo durante el periodo 2026-2030: el país enfrenta dificultades de gestión y en la ejecución de proyectos que amenaza con neutralizar los beneficios de su rentabilidad social. En un contexto de restricción fiscal y una capacidad de endeudamiento soberano limitada la discusión se centró en cómo transformar la infraestructura en el motor de la reactivación económica y el bienestar social.

El diagnóstico inicial, presentado por la dirección del CPI, advirtió sobre un patrón institucional preocupante: la tendencia de los gobiernos a utilizar la inversión en obras públicas como una variable de ajuste presupuestario. La inversión en infraestructura se reduce cuando hay amenaza de déficit y no se incrementa cuando hay holguras, afectando el desarrollo. Frente a esto, se planteó la necesidad de que la infraestructura sea considerada un "parámetro inalterable" dentro del propósitos del Estado, para lo cual las modalidades de Asociación Público-Privada (APP) debieran contribuir a expandir la capacidad productiva sin presionar excesivamente las arcas fiscales.

Por su parte, el Ministerio de Obras Públicas detalló un ambicioso "Plan de Reconstrucción Nacional" que busca elevar la participación de la infraestructura en el PIB. Este plan se articula en torno a 70 iniciativas estratégicas que representan una inversión de USD 28.000 millones, con un foco inédito en áreas de seguridad pública —como la reducción del déficit carcelario y la modernización de complejos fronterizos— y de urgencia social, como la culminación de la red hospitalaria concesionada. Sin embargo, la autoridad reconoció que el éxito de este plan depende de superar la "tramitología" interna y una planificación que hoy se percibe como deficitaria y fragmentada entre distintas reparticiones.

Finalmente, el intercambio entre los asistentes concluyó con una señal de alerta acerca de la logística nacional, particularmente en la macrozona sur, y del sistema portuario, cuyas concesiones clave vencen al final de esta década. La conclusión general es que Chile existen los proyectos y el interés de los inversionistas, pero se requiere una modernización en los mecanismos de gestión, contratos y resolución de interferencias (como los cambios de servicios) para recuperar un ritmo de desarrollo. La sintonía detectada en esta sesión abre una ventana de oportunidad para que el CPI y el MOP colaboren en una agenda legislativa y técnica que dote al Estado de herramientas más ágiles y predictibles.



La Infraestructura como Eje de Estabilidad ante la Coyuntura Fiscal

Carlos Cruz, Director Ejecutivo CPI

En la apertura se hizo referencia a la relación técnica establecida previamente con el ministro Martín Arrau, destacando su participación en el foro "Infra Chile 2025". Este vínculo ha permitido identificar coincidencias entre la visión del CPI y las líneas de acción del Ejecutivo, así como con las propuestas programáticas de la pasada campaña presidencial.

Se aprovechó esta oportunidad para informar de la integración de consejeros del CPI a funciones gubernamentales estratégicas, como Lorena Herrera en la Dirección General de Concesiones (MOP) y Alberto Escobar en la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONACET). Asimismo, se consignó la incorporación como consejeros del CPI de altos funcionarios que desempeñaron roles de autoridad en administraciones anteriores como Mario Marcel, Jessica López, Paola Tapia y del exministro de Hacienda, Felipe Larraín. Estas incorporaciones refuerzan el carácter de la infraestructura como un espacio para la elaboración de política de Estado, con un carácter transversal.

En términos sustantivos, se planteó que la infraestructura pública debe funcionar en base a objetivos estable del Estado, sin depender de ajustes presupuestarios coyunturales. El análisis describió un patrón institucional muy propio de los países de la región latinoamericana donde, ante restricciones fiscales, se tiende a postergar la inversión en proyectos por su menor impacto político inmediato frente al gasto corriente, lo que afecta la productividad de largo plazo.

En este sentido, frente al escenario fiscal que ha descrito el gobierno, se propuso una orientación basada en:

- La inversión como parámetro inalterable: definir la infraestructura como un compromiso permanente, adecuando el resto del gasto público a metas de desarrollo preestablecidas.
- Mecanismos de financiamiento: ante las limitaciones aparentes de endeudamiento soberano, el uso de concesiones y alianzas público-privadas para obras de rentabilidad social es considerado como un método eficiente para expandir la capacidad productiva.
- Coordinación institucional: se observó la necesidad de integrar las iniciativas estatales (vivienda, salud, transporte) bajo un liderazgo técnico que supere la actual segmentación institucional.



La Construcción como Pivote de Reactivación y Bienestar

Lucas Palacios, Rector Inacap

El sector de la construcción es uno de los motores principales de la reactivación nacional. En el actual escenario, la infraestructura pública se define como no solo como obras en sí mismo sino como facilitadora para el desarrollo de bienestar y la descentralización de la producción. El análisis sugiere que existe una oportunidad para presentar el potencial del financiamiento privado ante diversos sectores. Se concluyó que, dada la situación fiscal, el modelo de concesiones permite abordar servicios y disciplinas que exceden la capacidad de inversión directa del Estado.



Plan de Reconstrucción en 5 Dimensiones (Prioridades 2026-2030)

Martín Arrau, Ministro de Obras Públicas

El Ministerio de Obras Públicas (MOP) presentó los ejes estratégicos de su gestión para el periodo 2026-2030, con el objetivo de incrementar la participación de la infraestructura en el Producto Interno Bruto (PIB). El plan se desglosa en:

I. Emergencia Económica, de Seguridad y Social

Se implementó un sistema de monitoreo sobre 70 obras críticas (USD 28.000 millones) para dinamizar el empleo.

- **Gestión de Proyectos:** Un equipo especial realiza seguimiento semanal mediante un panel de control corporativo para agilizar permisos en proyectos donde el 60% corresponde a concesiones.
- **Infraestructura Penitenciaria:** Se proyecta reducir el déficit de 30.000 plazas carcelarias mediante concesiones con edificación estandarizada (invariable) y construcción modular rápida.
- **Salud:** Se prioriza el término de 19 hospitales concesionados con retrasos críticos, buscando estandarizar requerimientos técnicos para evitar que modificaciones constantes del mandante paralicen las faenas.

II. Fortalecimiento de la Institucionalidad y Planificación

El diagnóstico ministerial señaló la necesidad de mejorar los procesos de planificación estratégica, calificada actualmente como deficitaria.

- **Modelo de Planificación:** se busca superar la gestión por presupuestos inerciales de cada dirección, estableciendo un método que proyecte las necesidades del país a 50 años.
- **Autonomía Técnica:** Se planteó la creación de un Consejo Externo (similar al Consejo Fiscal Autónomo) que defina la inversión de largo plazo de forma independiente a los ciclos de gobierno.

III. Facilitación Regulatoria y Competencia

El objetivo es recuperar el atractivo del MOP como mandante (actualmente 1.7 oferentes promedio).

- **Bases de Licitación:** en abril de 2026 se presentarán cambios a las bases tipo para optimizar la distribución de riesgos, reajustes por imprevistos y calificación de multas.
- **Dirección General de Aguas (DGA):** para procesar 22.500 trámites pendientes, se habilitarán declaraciones juradas para procedimientos simples, buscando normalizar el sistema en dos años. También se estudia el apoyo de tecnología digital e inteligencia artificial en los procesos.

IV. Agua para el Desarrollo

- **Riego y Desalación:** impulso a embalses prioritarios (Punilla, Zapallar, Rengo) y formulación de la primera Estrategia Nacional de Desalinización tras la nueva ley.
- **Agua Rural (APR):** propuesta de transferencia gradual de competencias a los Gobiernos Regionales para reducir ciclos de ejecución de 7 a 2 años.

V. Conectividad y Colaboración Público-Privada

- **Mantenimiento Vial:** monitoreo bisemanal para licitar 68 contratos de mantención global vencidos o por vencer en caminos secundarios.
- **Soberanía e Integración:** plan de pavimentación continua en la Ruta 7 hasta Cochrane y fortalecimiento de la conectividad en Puerto Williams y Puerto Toro.



Diálogo con los Consejeros

Gestión y Prospectiva Institucional

El intercambio permitió identificar aspectos técnicos de la gestión del Estado y sectores que requieren actualización normativa:

Marco Institucional Portuario y Logística: se analizó el estado de la política portuaria en la macrozona sur (de Coronel a Punta Arenas). Se expuso que la industria salmonera enfrenta limitaciones logísticas por la falta de infraestructura local para traslados de larga distancia. Se requiere una coordinación efectiva para reactivar el Conalog y definir una hoja de ruta ante las relitaciones de 2029-2030.

Evolución de "Desarrollo País": se discutió la orientación actual del antiguo Fondo de Infraestructura hacia fines ajenos a su naturaleza original (vivienda o conectividad digital). Se informó sobre gestiones para que este vehículo asuma un rol activo en proyectos donde el MOP presenta limitaciones legales de celeridad.

Gobernanza de la Planificación: se planteó que la planificación emane de una instancia superior (Presidencia) que asegure el trabajo interdisciplinario entre Vivienda, Transportes y Obras Públicas. Se analizó que la autonomía técnica es un factor necesario para la continuidad de los proyectos.

Análisis del Sistema de Evaluación Social: se describió que el sistema de Recomendación Técnica (RS) funciona actualmente como un requisito administrativo, pero no necesariamente como una herramienta de optimización estratégica ante la abundancia de proyectos. Se propuso una unidad estratégica inspirada en el espíritu de la antigua ODEPLAN.

Desarrollo Ferroviario: se destacó la brecha en el transporte de carga ferroviaria (7% nacional vs 35% OCDE) y la necesidad de modernizar a EFE para evitar su dualidad como juez y parte.

Llamado a la Modernización Tecnológica e Inteligencia Artificial: se relevó la urgencia de integrar herramientas de IA para fortalecer el control de gestión y la planificación estratégica. Se planteó que la digitalización integral es fundamental para simplificar trámites internos que hoy requieren hasta 17 firmas, lo que ha generado incluso mercados externos de gestoría de pagos. La integración tecnológica se definió como una solución económica, rápida y prioritaria.

Modelos Contractuales y Servicios Externos: Se evaluó la adopción de estándares internacionales (tipo FIDIC) para mejorar la asignación de riesgos. Asimismo, se identificó el traslado de infraestructura de servicios (*utilities*) como la principal causa de retrasos. El Ministerio invitó al CPI a redactar una propuesta legal con plazos taxativos y sanciones para estas empresas, comprometiendo patrocinio legislativo.



Conclusiones

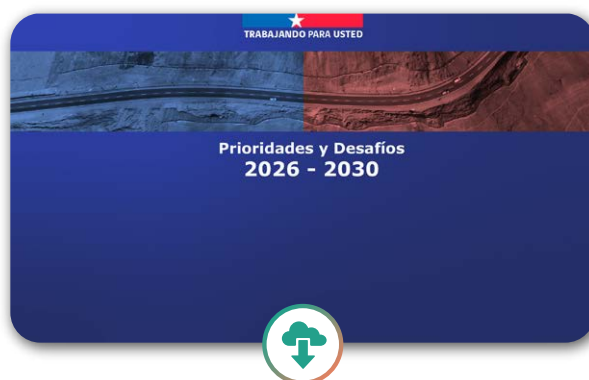
La sesión del Consejo CPI de marzo de 2026 permitió constatar que existe una base relevante de coincidencias entre la agenda pública en infraestructura y los énfasis que el Consejo ha venido sosteniendo en los últimos años. En un contexto de estrechez fiscal, presión por reactivar la economía y mayores exigencias en seguridad, productividad y cohesión territorial, la infraestructura vuelve a aparecer como una política de Estado que requiere conducción estratégica, continuidad institucional y capacidad de ejecución. Ese diagnóstico compartido abre una oportunidad valiosa para profundizar una relación de colaboración técnica entre el CPI y la autoridad, orientada no solo a respaldar prioridades, sino también a mejorar la calidad de las decisiones públicas. En ese marco, los principales espacios de convergencia son claros.

Primero, en institucionalidad y planificación de largo plazo, donde existe acuerdo respecto de la necesidad de superar la fragmentación sectorial, fortalecer una mirada país a 50 años y dotar de mayor autonomía técnica la priorización de inversiones. Segundo, en modernización regulatoria y contractual, especialmente en la mejora de bases de licitación, distribución de riesgos, competencia en concesiones y resolución de nudos críticos como el traslado de *utilities*. Tercero, en la transformación del Estado y gestión, ámbito en el que la incorporación de herramientas tecnológicas e inteligencia artificial aparece como una línea prioritaria para simplificar procesos, fortalecer el control de gestión y acelerar la tramitación. Cuarto, en logística, agua y conectividad, donde persiste un amplio espacio para construir hojas de ruta compartidas que articulen competitividad, desarrollo territorial y resiliencia.

Desde esa perspectiva, el aporte del CPI puede seguir siendo el de una instancia técnica confiable, transversal y propositiva, capaz de traducir diagnósticos en propuestas aplicables, tender puentes entre sectores y ofrecer continuidad en materias que exigen una mirada que excede el ciclo político. Más que un observador externo, el Consejo está en condiciones de colaborar activamente con la autoridad en el diseño de reformas, en la elaboración de propuestas normativas específicas y en la generación de consensos que permitan sostener una agenda de infraestructura moderna, ejecutable y alineada con las necesidades del país. El desafío hacia adelante será precisamente transformar estas coincidencias en una agenda de trabajo compartida, donde la colaboración público-privada y la solidez institucional permitan avanzar con mayor certeza, legitimidad y sentido estratégico.

Anexo

A continuación, complementando la información proporcionada, se facilita la presentación (PPT) realizada por el Ministro de Obras Públicas, Martín Arrau en la Reunión de Consejo de marzo de 2026.



Prioridades y Desafíos 2026 – 2030

Martín Arrau, Ministro de Obras Públicas
Marzo 2026

CUADERNOS DEL CPI

NÚMERO
180



www.infraestructurapublica.cl