

CUADERNOS DEL CPI

**Prioridades logísticas,
desarrollo portuario,
modernización normativa
y visión sistémica de la
infraestructura**

REUNIÓN CONSEJO CPI

CPI CONSEJO POLÍTICAS DE INFRAESTRUCTURA

INVITADO:

Louis de Grange Concha, Ministro Transportes y Telecomunicaciones

La sesión del Consejo abordó la estrategia nacional en materia de infraestructura logística y portuaria, contando con la exposición del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones. Se analizaron los desafíos de financiamiento para megaproyectos en la macrozona central, la necesidad de modernizar la red ferroviaria de carga, la urgencia de agilizar procesos normativos para mejorar la productividad, y la inminente relicitación de concesiones portuarias. El diálogo resaltó la importancia de una evaluación sistémica de las inversiones y la consolidación de una política de Estado descentralizada.



CONTENIDO

Resumen Ejecutivo	4
Desafíos estratégicos para la infraestructura nacional - Carlos Cruz, Director Ejecutivo CPI	5
Rentabilidad social, continuidad de las políticas de Estado y reconocimiento técnico al CPI - Lucas Palacios, Rector Inacap	6
Desarrollo logístico en Chile: Transportar la riqueza de Chile - Louis de Grange Concha, Ministro de Transportes y Telecomunicaciones	7
Diálogo con los Consejeros: gestión y prospectiva institucional	11
El rol de la infraestructura como pilar geopolítico, matriz energética y motor descentralizado - Eduardo Frei Ruiz-Tagle, Presidente CPI	13
Conclusiones	15
Anexo	17

Resumen Ejecutivo¹

La sesión se desarrolló en un contexto donde el fortalecimiento de la matriz logística es considerado un pilar insustituible para la reactivación económica y la competitividad internacional del país. El diagnóstico compartido advirtió que las proyecciones de crecimiento demandan una infraestructura capaz de soportar nuevas cargas, enfrentando el desafío de concretar proyectos de alta complejidad técnica y financiera en plazos acotados y bajo una visión de Estado que trascienda los ciclos políticos.

La autoridad sectorial delineó un panorama donde la inversión logística presenta un alto retorno social y productivo. Se subrayó que la estructuración financiera de proyectos de gran envergadura —como la expansión portuaria en la macrozona central— compite en un escenario de restricción fiscal, señalando que proyectos como el puerto exterior de San Antonio son una prioridad para la cartera y gobierno.

Lo anterior vuelve indispensable la participación privada y una priorización estratégica a nivel central. Se constató que la competitividad no se limita a la construcción de nueva infraestructura física, sino que requiere una modernización normativa urgente. La optimización de la capacidad existente mediante la gestión de turnos, la actualización técnica de los cierres por condiciones climáticas y la homologación de dimensiones para el transporte terrestre, fueron presentadas como soluciones inmediatas y necesarias para reducir ineficiencias.

Asimismo, se destacó que la evaluación de estas obras no puede realizarse de forma aislada. La consolidación de la red ferroviaria con dedicación exclusiva para carga y la creación de plataformas logísticas terrestres se perfilan como condiciones habilitantes para evitar la saturación del territorio y asegurar la rentabilidad sistémica de las inversiones. Finalmente, se evidenció consenso en la necesidad de proveer certezas jurídicas y competitivas frente a la próxima relicitación de terminales portuarios, reafirmando que la colaboración público-privada es el mecanismo más idóneo para materializar la agenda de desarrollo territorial y logístico para las próximas décadas.

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 intervinientes, interpretados en la perspectiva institucional del CPI y orientados a destacar aquellos aspectos de mayor relevancia estratégica para el desarrollo de políticas públicas de infraestructura en Chile.



Desafíos estratégicos para la infraestructura nacional

Carlos Cruz, Director Ejecutivo CPI

La sesión inició con la bienvenida a los nuevos consejeros que se integran a la instancia, destacando la incorporación de ex secretarios de Estado de áreas económicas y de infraestructura, ellos son: Felipe Larraín, Mario Marcel, Jessica López, Juan Carlos Muñoz y Paola Tapia. Sumado a los anteriores se dio la bienvenida al ex Presidente de Chile, Gabriel Boric. Esta integración consolida el perfil transversal del Consejo como espacio de articulación de políticas públicas con mirada de largo plazo.

Luego de este saludo inicial, desde la dirección ejecutiva se delinearon tres áreas estratégicas prioritarias para el trabajo conjunto con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT).

En primer lugar, se relevó la logística y competitividad, subrayando la urgencia de fortalecer los encadenamientos logísticos nacionales para respaldar la posición del país en aquellos sectores donde posee ventajas comparativas globales. En segundo término, las comunicaciones digitales y la infraestructura tecnológica, un área intensiva en capital que abarca desde fibra óptica y cables submarinos hasta centros de datos y espectro satelital. En este punto, se enfatizó la necesidad de revisar los modelos económicos y regulatorios del sector para proveer certezas a largo plazo frente a la caída en las tasas de inversión. Finalmente, se expuso el desafío de la logística urbana, haciendo un llamado a analizar prospectivamente cómo las decisiones de localización de grandes infraestructuras (puertos, centros de distribución) impactan la movilidad y el funcionamiento sistémico de las ciudades.



Rentabilidad social, continuidad de las políticas de Estado y reconocimiento técnico al CPI

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 no solo como obras en sí misma 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.

Asimismo, se valoró la continuidad histórica de las políticas de Estado en esta materia y la capacidad técnica e institucional de las autoridades para converger en espacios de acuerdo transversal, elementos clave para la estabilidad y el desarrollo territorial. Destacando al CPI como una institución que genera los espacios de encuentro entre los distintos sectores de la infraestructura y su transversalidad política, celebrando la inclusión del ex presidente Boric y otras autoridades de su gobierno a la institución.



Desarrollo logístico en Chile: Transportar la riqueza de Chile

Louis de Grange Concha, Ministro de Transportes y Telecomunicaciones

En la exposición central de la jornada, la autoridad sectorial presentó un diagnóstico exhaustivo sobre el estado, los desafíos y las proyecciones de la infraestructura logística y portuaria del país. El análisis se estructuró sobre la premisa de que el sistema logístico no es únicamente un prestador de servicios, sino un componente estructural e insustituible para el desarrollo, la resiliencia y la sostenibilidad del modelo económico nacional en el largo plazo.

a) Relevancia Macroeconómica de la Matriz Logística

Para dimensionar el impacto de este sector, se expusieron cifras que evidencian su transversalidad en todas las cadenas de valor productivas. A nivel agregado, se informó que las actividades directamente vinculadas al sector logístico representan en la actualidad el 4,1% del Producto Interno Bruto (PIB) de la nación. Sin embargo, su impacto real se observa en la estructura de costos de las industrias críticas: en el caso de la exportación de *commodities* tradicionales (como la minería, el sector forestal o la industria del cemento), el componente de transporte y logística llega a representar hasta un 45% del costo total del producto transado. Paralelamente, en el ámbito del consumo interno y la tecnología, la logística de distribución y última milla concentra hasta el 53% de los costos operacionales.

Frente a esta sensibilidad en la estructura de costos, se enfatizó que las mejoras en eficiencia logística tienen un efecto multiplicador directo sobre la competitividad del país. Se destacó, con base en estudios sectoriales, que cada dólar invertido en infraestructura y optimización logística genera un retorno sistémico de 2,5 dólares para el conjunto de la economía nacional. Esta rentabilidad social y económica justifica la priorización de inversiones en el sector frente a otras demandas del erario público.

b) Dependencia Estratégica del Comercio Exterior Marítimo

Un segundo eje del diagnóstico abordó la alta vulnerabilidad y dependencia del país respecto a sus instalaciones portuarias. Se detalló que un abrumador 92,3% del volumen total del intercambio comercial chileno, que se traduce en aproximadamente 115 millones de toneladas anuales, se moviliza exclusivamente a través de la vía marítima. Esto no solo sostiene las exportaciones que generan los ingresos del país, sino que se constituye como una red de seguridad esencial para el abastecimiento interno de bienes de consumo primarios, combustibles y manufacturas.

Esta alta dependencia posiciona al país como líder regional indiscutido en la materia, ostentando la tasa más alta de transferencia de carga en América Latina, equivalente a 0,16 TEUs (unidades equivalentes a veinte pies) per cápita. La presentación subrayó que, al analizar la evolución histórica de esta demanda desde la década de 1990 y proyectarla hacia el futuro, resulta imperativo anticiparse a los requerimientos de capacidad para evitar que los puertos se conviertan en cuellos de botella que restrinjan artificialmente el crecimiento económico.

c) Diagnóstico Estructural de la Red Ferroviaria de Carga

La exposición profundizó significativamente en el rol complementario del transporte terrestre, dedicando un análisis crítico a la situación actual del ferrocarril. Se identificó una fractura estructural y operativa en la red ferroviaria nacional, tomando como punto de división geográfico el sector de La Calera.

Hacia el norte de este punto, el sistema opera predominantemente bajo una trocha métrica, dedicada casi de manera exclusiva al transporte de carga industrial y minera. Este segmento es administrado y operado por concesionarios privados que asumen los riesgos de capital, logrando niveles de alta rentabilidad y eficiencia sin requerir subsidios estatales, debido a los grandes volúmenes continuos que provee la industria pesada.

Por otra parte, la red hacia el sur opera con trocha ancha (1,676 metros) bajo la administración de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE). En este sector coexisten operaciones de pasajeros y de carga en un modelo de uso mixto. La autoridad explicó que esta convivencia genera severas ineficiencias logísticas: los trenes de pasajeros, por su naturaleza, exigen prioridad de paso e itinerarios estrictos, obligando a los convoyes de carga a utilizar desvíos, operar en horarios nocturnos o reducir drásticamente sus velocidades comerciales. Esta falta de predictibilidad y velocidad resta competitividad al modo ferroviario frente al transporte por carretera, obligando al Estado a inyectar subsidios constantes para mantener la operación de EFE. Como solución prospectiva, se argumentó que el salto cualitativo requiere avanzar hacia el diseño y construcción de corredores ferroviarios segregados, de dedicación exclusiva para carga, que permitan conectar directamente los grandes centros de producción y consumo con los terminales portuarios, asegurando tiempos de tránsito confiables y atrayendo mayor inversión privada al pago de peajes por uso de vía.

d) Desafíos Financieros en los Megaproyectos de la Macrozona Central

Abordando el incremento de capacidad requerido para las próximas décadas, la presentación expuso el estado de avance y los nudos críticos de las dos principales iniciativas en desarrollo en la macrozona central, advirtiendo un contraste sustancial entre ambos modelos.

El proyecto del Puerto Exterior en la provincia de San Antonio, concebido inicialmente hace más de una década, proyecta el inicio de sus operaciones portuarias recién hacia el año 2037. La autoridad reafirmó la prioridad que es para el gobierno y su cartera el desarrollo de este proyecto, dicho esto se señaló que el obstáculo para este megaproyecto no es técnico o ambiental, sino financiero. Para que los concesionarios privados puedan construir y operar los nuevos terminales, el Estado debe ejecutar previamente una obra habilitante colosal: la construcción de un molo de abrigo que demanda una inversión pública estimada en 2.000 millones de dólares. Financiar esta suma con recursos del presupuesto nacional resulta extremadamente complejo, dado que compite directamente con urgencias sociales como la construcción de hospitales, viviendas o escuelas. Por ello, se están explorando fórmulas de financiamiento internacional y esquemas con la banca multilateral para viabilizar esta obra fundacional.

En paralelo, se expuso la situación de la ampliación del puerto en Valparaíso. Este proyecto presenta una estructura financiera y temporal diametralmente distinta. Al aprovechar infraestructuras de abrigo preexistentes, la expansión requiere una inversión estimada mucho menor, cercana a los 800 millones de dólares, orientada directamente a la construcción de frentes de atraque y zonas de respaldo logístico. Debido a esta característica, la iniciativa posee una viabilidad mucho mayor para ser materializada en el corto plazo mediante el modelo tradicional de concesiones y financiamiento íntegramente privado, otorgándole mayor agilidad en su ejecución.

e) Transición y Certezas en la Renovación de Concesiones Vigentes

Más allá de las nuevas infraestructuras, se alertó sobre un desafío regulatorio inminente que requerirá máxima atención del Estado: la expiración de los actuales contratos de concesión en terminales portuarios críticos a lo largo del país. Se detalló que recintos clave ubicados en el norte grande, el litoral central y la región del Biobío enfrentan el término de sus plazos de operación entre los años 2029 y 2034.

Frente a las consultas sobre la continuidad operacional, se fue categórico al confirmar que el marco normativo y legal vigente (Ley de Puertos) prohíbe expresamente la extensión directa o administrativa de estos contratos. En consecuencia, el Estado tiene la obligación inexcusable de estructurar y ejecutar procesos de relicitación transparentes, competitivos y abiertos, los cuales deberán ser gestionados íntegramente durante la actual administración gubernamental para calzar con los tiempos de adjudicación. Se subrayó que esta cartera de relitaciones representa una oportunidad estratégica para exigir nuevas inversiones en equipamiento, incorporar tecnologías de automatización y proveer certezas jurídicas que permitan a los nuevos operadores recuperar sus inversiones de capital (CAPEX) con horizontes estables a 30 años.

f) Modernización Normativa, Productividad y Optimización Operacional

Finalmente, la exposición concluyó con una reflexión sobre la eficiencia, argumentando que la competitividad logística del país no depende exclusivamente de "verter hormigón" o construir grandes obras, sino de destrabar cuellos de botella administrativos y elevar la productividad del capital ya instalado a través de la modernización normativa. Para ello, se presentó una ambiciosa agenda de gestión institucional compuesta por cuatro iniciativas prioritarias:

- En primer lugar, se planteó la habilitación de un tercer turno operativo continuo en los puertos y a lo largo de la cadena logística terrestre, lo que permitiría maximizar el uso de la infraestructura existente durante las 24 horas del día, reduciendo la congestión en horas punta sin necesidad de expansión física.
- En segundo lugar, se abordó la urgente revisión técnica de los protocolos de cierre de puertos por condiciones climáticas, específicamente por el fenómeno de marejadas. Actualmente, bajo los criterios de la autoridad marítima, diversos puertos permanecen inoperativos entre un 17% y un 22% del tiempo anual. Se argumentó que la incorporación de nuevas tecnologías de amarre dinámico y el mayor tonelaje de las naves modernas permiten operaciones seguras en condiciones que antes eran restrictivas, por lo que es vital actualizar estas normativas para recuperar decenas de días de operatividad al año.
- En tercer lugar, se expuso la necesidad de profundizar la coordinación interinstitucional con el Servicio Nacional de Aduanas y modificar el Decreto Supremo N° 92/2017 conjunto entre Transportes y Obras Públicas. El objetivo es modernizar el Plan Nacional de Accesibilidad Terrestre y permitir, de manera fluida, el cambio modal (de camión a tren y viceversa) de carga internacional en tránsito, eliminando rigideces aduaneras que impiden el uso eficiente de plataformas logísticas interiores o "puertos secos".
- Por último, se mencionó una propuesta para modificar la Resolución N°1 de 1995 del Ministerio de Transportes, referida a las dimensiones máximas permitidas para los vehículos de carga terrestre. La normativa vigente resulta restrictiva frente a los tamaños modernos de los contenedores internacionales, limitando la eficiencia de la flota. La propuesta busca actualizar los estándares de longitud, permitiendo la circulación de equipos articulados de hasta 23 metros, incorporando un margen de tolerancia operativa del 1,3%. Esta medida permitirá alinear al país con los estándares logísticos internacionales, aumentando la capacidad de carga por viaje, lo que se traduce directamente en una reducción del número total de camiones en las carreteras, menores emisiones de gases de efecto invernadero y una contención efectiva de los costos de flete por tonelada transportada. La autoridad cerró su intervención insistiendo en que la resolución de estas urgencias normativas es un imperativo de corto plazo para evitar demoras burocráticas que terminen estrangulando las rutas críticas del desarrollo exportador nacional.



Diálogo con los Consejeros: gestión y prospectiva institucional

El intercambio entre los consejeros y la autoridad ministerial se caracterizó por un análisis sistémico de los cuellos de botella que enfrenta la agenda de infraestructura. Durante la sesión se registraron once intervenciones principales, las cuales abordaron diversas aristas de la logística, la regulación y el desarrollo territorial:

- En primer lugar, una intervención abordó la visión integral de los proyectos logísticos, argumentando que las iniciativas portuarias de gran escala pierden rentabilidad aparente si se evalúan de forma aislada y no como parte de una red. En respuesta, la autoridad coincidió en esta premisa, indicando que el diseño actual busca incorporar la infraestructura complementaria (vías exclusivas, ferrocarriles y puertos secos) para asegurar la viabilidad sistémica de la cadena exportadora.
- En segundo lugar, se planteó la inquietud respecto al financiamiento de la infraestructura habilitante, específicamente sobre cómo el Estado asumirá el costo del molo de abrigo para el puerto exterior en la zona central. La autoridad reconoció este punto como el principal nudo crítico, detallando que se están explorando mecanismos con la banca multilateral para viabilizar la obra sin competir directamente con los recursos del erario destinados a urgencias sociales.
- Una tercera intervención alertó sobre los tiempos de ejecución y la permisología, advirtiendo que las demoras excesivas en la tramitación restan competitividad frente a otros mercados. Al respecto, se validó la preocupación, señalando que la agilización normativa y la reducción de la burocracia en los permisos sectoriales es un imperativo de corto plazo para no estrangular las rutas críticas de inversión.

- En cuarto lugar, se analizó el rol estratégico y la fragilidad del ferrocarril, proponiéndose como solución estructural la separación física de las vías. La autoridad ministerial explicó que, efectivamente, la convivencia actual resta competitividad logística y que el salto cualitativo requiere avanzar hacia corredores segregados con estándares técnicos exclusivos para la carga.
- Como quinto punto, y en estrecha relación con lo anterior, se cuestionó la rentabilidad de expandir subsidiariamente el transporte de pasajeros de larga distancia. La respuesta aclaró que este modo enfrenta severas desventajas estructurales frente al mercado aéreo, confirmando que la inversión ferroviaria prioritaria debe enfocarse en potenciar los corredores logísticos y no necesariamente en redes interregionales de pasajeros.
- La sexta intervención abordó la certidumbre jurídica frente a la gestión de concesiones portuarias, manifestando dudas sobre posibles presiones de actores incumbentes para prorrogar contratos próximos a su término. Frente a esto, se reiteró con firmeza que la normativa legal vigente impide las extensiones administrativas, garantizando que los procesos de relicitación avanzarán según el cronograma legal establecido para asegurar la libre competencia.
- En séptimo lugar, el diálogo se movió hacia el desarrollo logístico de la zona centro-sur, consultándose sobre los planes de reconversión de infraestructuras industriales en la Región del Biobío. La autoridad valoró este análisis, confirmando que las proyecciones de demanda justifican plenamente la expansión de plataformas intermodales fuera de la macrozona central para apoyar la reactivación económica y productiva de la región.
- La octava intervención destacó la importancia de la infraestructura geopolítica en la zona austral, específicamente frente a los problemas operativos de otras vías interoceánicas globales. En respuesta, se ratificó el carácter estratégico del Estrecho de Magallanes y se confirmó el avance de obras portuarias en la zona para atender el comercio transfronterizo, las industrias emergentes y el turismo.
- Como noveno punto, se advirtió sobre el impacto de los nuevos corredores bioceánicos en el norte grande, los cuales derivarán volúmenes masivos de carga hacia terminales chilenos. La autoridad coincidió en la urgencia de este escenario, señalando que requiere una preparación logística y de accesos terrestres inmediata para administrar la nueva demanda sin generar saturación urbana en las ciudades puerto.
- La décima consulta versó sobre los plazos para materializar la actualización normativa del transporte terrestre, específicamente respecto a las dimensiones de los camiones. Se informó que la modificación de la resolución pertinente ya ha sido estructurada como una propuesta formal y que su pronta tramitación es clave para alinear al país con los estándares internacionales y mejorar la eficiencia de la flota.
- Finalmente, la undécima intervención amplió el debate hacia la infraestructura digital, consultando sobre el despliegue y viabilidad de proyectos de cables submarinos de telecomunicaciones. La autoridad reconoció que, si bien es una iniciativa estratégica y una idea positiva para la conectividad global del país, su ejecución reviste una alta complejidad técnica y financiera, por lo que será materia de análisis profundo en futuras instancias de trabajo conjunto.



El rol de la infraestructura como pilar geopolítico, matriz energética y motor descentralizado

Eduardo Frei Ruiz-Tagle, Presidente CPI

El cierre de la sesión consistió en una reflexión estratégica sobre la urgencia de consolidar la infraestructura como una política de Estado de largo plazo. Se advirtió con preocupación sobre las demoras excesivas en la ejecución de obras críticas, señalando que los plazos proyectados para infraestructuras logísticas de gran escala resultan incompatibles con las exigencias competitivas del país.

En este contexto, se hizo especial hincapié en la infraestructura energética como un pilar habilitante que actualmente se encuentra bajo presión. Se advirtió que el desarrollo productivo del país enfrenta severos cuellos de botella debido a la lentitud en el despliegue de líneas de transmisión eléctrica. Se ejemplificó esta pérdida de agilidad contrastando la rapidez histórica y la eficiencia con la que el Estado ejecutaba este tipo de redes o grandes viaductos en décadas pasadas, frente a las extensas tramitaciones ambientales y sectoriales actuales, las cuales pueden retrasar la materialización de proyectos energéticos críticos por largos años, amenazando la seguridad del suministro.

Se hizo un fuerte llamado a impulsar la descentralización del desarrollo logístico. Se destacó el éxito de modelos multipropósito integrados de manera óptima con redes ferroviarias en el norte del país, instando a replicar estos esquemas en la zona centro-sur. Asimismo, se relevó el potencial estratégico de concretar plataformas intermodales regionales para captar cargas transfronterizas, y la necesidad de acelerar la inversión privada en terminales portuarios de mayor capacidad en las zonas extremas, orientados tanto a la carga comercial como a industrias emergentes y turismo.

En el ámbito geopolítico, se alertó sobre la inminente habilitación de nuevos corredores bioceánicos internacionales, lo cual derivará volúmenes masivos de carga hacia los puertos del norte grande, requiriendo de manera imperativa una preparación logística y de accesos terrestres que evite la saturación urbana y portuaria.

Finalmente, se concluyó que el Estado debe afianzar la confianza en la inversión privada mediante el fortalecimiento del sistema de concesiones y la reducción estructural de los tiempos de tramitación y permisos. Se ratificó el compromiso de la instancia para actuar como un ente articulador transversal, ofreciendo sus capacidades técnicas para formular planes integrales que contribuyan a evitar la migración de capitales y aseguren el desarrollo de un ecosistema logístico y energético competitivo, resiliente y descentralizado.



Conclusiones

El análisis estratégico de la jornada permite identificar cinco grandes pilares que articulan la visión de largo plazo para la infraestructura pública del país, consolidando una hoja de ruta compartida entre la institucionalidad pública y el sector privado:

1. Infraestructura como Política de Estado Transversal: Se ratifica el consenso de que el desarrollo logístico, portuario y energético del país no puede quedar supeditado a los ciclos políticos de corto plazo. La ejecución de megaproyectos habilitantes y la modernización de las redes de conectividad terrestre requieren de un compromiso institucional continuo y de largo aliento. La demora en los tiempos de tramitación y la excesiva burocracia sectorial constituyen un riesgo crítico para la competitividad soberana, por lo que resulta imperativo blindar los proyectos estratégicos mediante acuerdos transversales que garanticen su continuidad y financiamiento.

2. Urgencia en la Productividad Regulatoria: Una de las principales conclusiones de la sesión es que el incremento de la capacidad y la eficiencia del sistema no depende exclusivamente de la construcción de nueva infraestructura física. La optimización del capital ya instalado mediante la modernización normativa —tales como la flexibilización de turnos operativos, la actualización técnica de los criterios para cierres de puertos por marejadas y la homologación internacional de las dimensiones del transporte de carga— representa una vía de ejecución inmediata y de bajo costo para erradicar ineficiencias críticas y dinamizar la economía en el corto plazo.

3. Enfoque Sistémico e Intermodal: Se consolida la premisa de que los terminales portuarios y las grandes infraestructuras no deben ser evaluados de manera aislada, sino como nodos integrados de una gran red logística intermodal. La rentabilidad social y económica de los proyectos de gran escala está intrínsecamente ligada a la robustez de sus accesos terrestres, a la creación de plataformas de transferencia interior y, fundamentalmente, a la segregación operativa de la red ferroviaria de carga. Separar la carga de los servicios de pasajeros se perfila como la única solución estructural para proveer predictibilidad y competitividad al modo ferroviario.

4. Certeza Jurídica y Alianzas Público-Privadas: Frente a las restricciones presupuestarias del erario público, el fortalecimiento del sistema de concesiones y la incorporación de capitales privados son las herramientas más idóneas para viabilizar la agenda de desarrollo territorial. Para sostener este flujo de inversión, el Estado debe otorgar máximas garantías de transparencia y certidumbre regulatoria, avanzando con firmeza en los cronogramas legales establecidos para las próximas relitaciones portuarias sin ceder a presiones excepcionales, asegurando así un mercado competitivo y atractivo para operadores globales a 30 años plazo.

5. Estrategias Alternativas de Financiamiento para Megaproyectos: Se concluye que el principal cuello de botella para el desarrollo del Puerto Exterior de San Antonio no radica en aspectos técnicos ni de permisología, sino en su viabilidad financiera estructural, dado el alto costo fiscal que exige la construcción del molo de abrigo. Ante la estrechez del erario público, el Consejo de Políticas de Infraestructura se comprometió a articular un comité técnico de alto nivel —aprovechando la experiencia de los exministros de Hacienda integrados en la corporación— con el objetivo de estudiar, diseñar y proponer al Ejecutivo fórmulas alternativas de financiamiento y mitigación de riesgos de largo plazo que permitan viabilizar el proyecto sin comprometer la estabilidad fiscal del país.

Anexo

A continuación, complementando la información proporcionada, se facilita la presentación (PPT) realizada por el Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Louis de Grange C. en la Reunión de Consejo de mayo de 2026.



Desarrollo logístico en Chile: Transportar la riqueza de Chile

Louis de Grange C.

Ministro de Transportes y Telecomunicaciones

CUADERNOS DEL CPI

NÚMERO
182



www.infraestructurapublica.cl