



**CPI**  
*Propone*

# INFRAESTRUCTURA PARA EL DESARROLLO DE LAS REGIONES

Propuestas para Candidatos a  
Gobernadores/as Regionales

2024

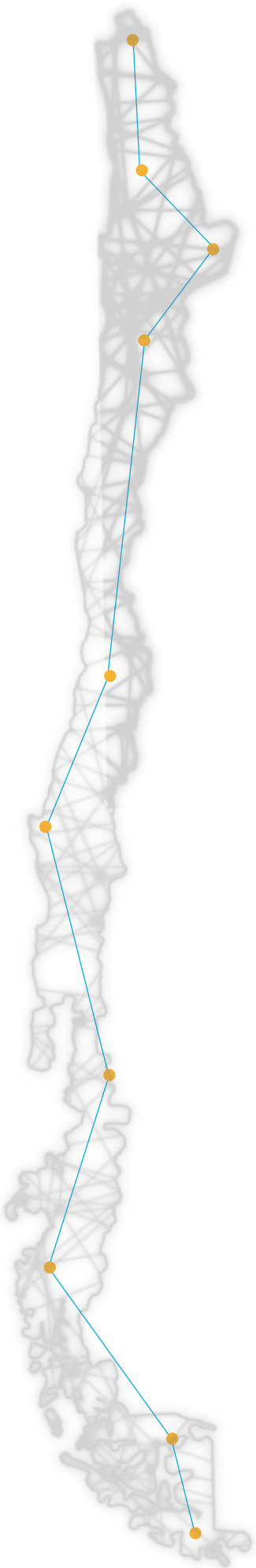


# CPI

*Propone*







# ÍNDICE



»»	<b>Presentación</b>	6
»»	<b>I. Contexto general: gobiernos regionales e infraestructura</b>	10
	1. Breve historia de los gobiernos regionales en Chile	12
	2. Algunas tensiones por considerar	15
	3. Infraestructura para el desarrollo y la descentralización	18
	4. Infraestructura como catalizador del desarrollo	21
»»	<b>II. Propuestas por áreas de la infraestructura</b>	24
»»	<b>III. Infraestructura de servicios</b>	48
»»	<b>IV. Propuestas en los ámbitos estratégicos y habilitantes</b>	54
	1. Planificación	56
	2. Coordinación y “gobernanza” multinivel	58
	3. Financiamiento	61
	4. Competencias y equipos profesionales	64
»»	<b>Anexos</b>	66
	<b>Anexo 1:</b> Rol gobiernos regionales en el desarrollo de la infraestructura	67
	<b>Anexo 2:</b> Objetivos y alcances de la Política Nacional de Ordenamiento Territorial (PNOT)	73
»»	<b>Bibliografía</b>	77



## » PRESENTACIÓN

En octubre de este año tendrán lugar las segundas elecciones populares de gobernadores/as regionales. El tránsito de un gobierno unitario centralizado y altamente concentrado a uno unitario y descentralizado no es automático ni se alcanza desde la reflexión teórica. Es un proceso que requerirá tiempo, desarrollo de institucionalidad y de competencias profesionales que progresivamente habrá que alcanzar para asegurar mejor calidad de vida para las personas que habitan las regiones, mayor crecimiento económico sostenible y un mayor equilibrio en los territorios. Parafraseando a un alto funcionario del actual gobierno, “la descentralización del país es como aprender a andar en bicicleta: solo se aprende andando”. Es a ese proceso que, como **Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI)** queremos contribuir.

Hemos sostenido en varias ocasiones que no hay debida descentralización sin una Política de Infraestructura que se haga cargo de respaldar este proceso. Vemos que para ello es necesario comprender la infraestructura en la dimensión máxima de su aporte al desarrollo nacional. Por una parte -más allá de la capacidad que tiene de proveer empleo directo- la infraestructura es la forma a través de la cual se proporciona a la comunidad y a los sectores productivos una base de servicios fundamentales para alcanzar niveles dignos de vida, satisfacer aspiraciones legítimas a bienes públicos de calidad y generar las condiciones que permitan desplegar el potencial productivo que tienen los territorios para incrementar el producto local, contribuir al producto nacional y generar los recursos para satisfacer los requerimientos de los sectores más vulnerables. Para ello es necesario superar brechas que se arrastran como consecuencia de un desarrollo inarmónico, de la evolución demográfica que ha tenido el país, de los efectos del cambio climático, de

nuevas demandas por parte de la comunidad y del surgimiento de nuevas oportunidades, para lo cual la infraestructura debe proveer de las condiciones habilitantes.

Hay carencias en cada una de las áreas de la infraestructura que habrá que solventar. Nuestras ciudades requieren espacios habilitados para resolver los problemas de vivienda, para ello es necesario invertir en infraestructura de servicios, de transporte, de recreación, áreas verdes y otras. Es necesario ampliar la red vial y complementarla con un servicio ferroviario tanto de pasajeros como de carga que mejoren las condiciones de movilidad y disminuyan los costos de la logística. Para ese efecto es necesario que se logre una relación de cooperación entre quienes planifican la infraestructura portuaria, de carreteras, ferroviaria y urbana. De igual forma, nuestra relación con los países vecinos debe hacerse más expedita para aprovechar el gran potencial que Chile tiene por su ubicación geográfica de cara al océano Pacífico. Por otra parte, nada sacamos con ser pioneros en energías renovables no convencionales si no podemos transmitirlos hacia las zonas de más consumo y algo similar ocurre con la conectividad digital, si es que no aseguramos plena cobertura de calidad a todos los rincones del país.

Llevar adelante inversiones en cada una de estas áreas demandará un esfuerzo de gestión importante. Si queremos avanzar en calidad de vida, productividad y sostenibilidad, nuestras regulaciones deberán ponerse al servicio de las necesidades y no a la inversa, como al parecer sucede hoy. Los gobernadores/as regionales tendrán bastante que decir en la forma en que se aplican las normas que nos hemos dado y que muchas veces parecen que nos limitan.

Para hacer esto posible pensamos que hay que trabajar, al menos, en los siguientes niveles:

- a. **Nivel nacional:** mejorar la capacidad de mirar al país en el largo plazo e integrar las acciones de las diferentes agencias de inversión pública a esfuerzos compartidos, coordinados y complementarios para aprovechar de la mejor forma posible los recursos públicos destinados a este propósito. Es por lo que hemos propuesto la creación de una **Unidad Asesora** al Presidente de la República, autónoma y con capacidad de decisión, para la elaboración de un **Plan Nacional de Infraestructura** con mirada de largo plazo que señale el rumbo para la principales inversiones que se deben acometer a nivel nacional, hacer los seguimientos que corresponda y apoyar a la máxima autoridad política del país para definir la orientación y corregir, si fuese necesario.
- b. **Sector privado:** mantener una visión complementaria, de tal forma que contribuya con la identificación de políticas públicas que permitan dotarnos de la infraestructura necesaria para asegurar nuestro proceso de desarrollo sustentable, la permanencia de esas políticas públicas en el tiempo y el compromiso de este sector para concurrir con sus recursos a reforzar las acciones señalizadas por la autoridad. Por lo anterior creemos que el CPI, tal como está concebido hasta ahora, seguirá siendo un aporte fundamental para este proceso.
- c. **Gobiernos regionales:** la progresiva transferencia de responsabilidad a los gobiernos regionales de iniciativas en el campo de la infraestructura que se complementen con las visiones nacionales y las potencien, a partir de las especificidades de los territorios, de su institucionalidad en proceso y de sus propias oportunidades



En este proceso creemos que los gobernadores/as regionales elegidos democráticamente cumplen una función extraordinariamente significativa. Tendrán el reconocimiento de las comunidades regionales no solo para representar ante la autoridad central las demandas de infraestructura que cada región pueda identificar, sino también proponer opciones para, desde las regiones, hacerse cargo de determinadas iniciativas que muchas veces desde el gobierno central son difíciles de identificar y menos de operar. En este sentido, la oferta que los candidatos a gobernadores/as le puedan hacer a sus electores desde una propuesta de política de infraestructura regional -para aprovechar las oportunidades que tienen los territorios para resolver problemas y ampliar el rango de lo posible- es una gran alternativa.

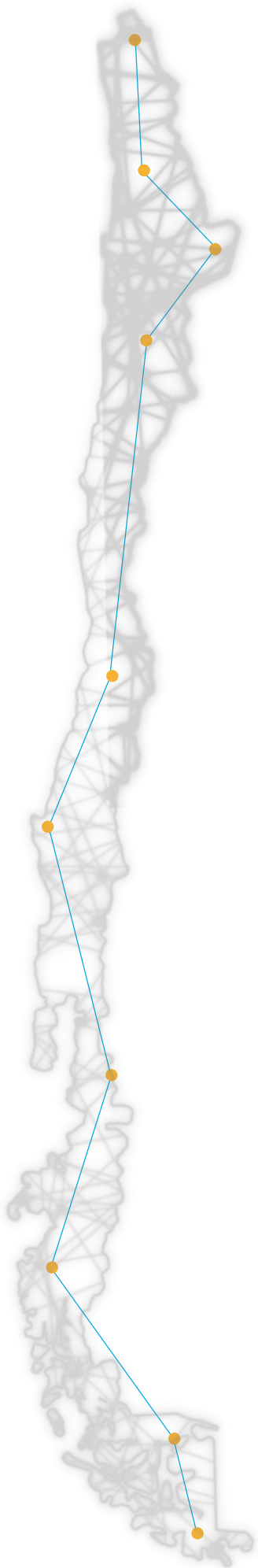
Por lo anterior como CPI, ponemos a disposición el siguiente documento. Este no es sino una base conceptual que tiene por propósito entregar a los candidatos distinciones sistematizadas de lo que podrían ser sus propuestas en el campo de la infraestructura. A su vez, nos ponemos desde ya a su disposición para apoyar en la concreción de esta mirada a las realidades regionales y a las posibilidades efectivas de éxito. Esperamos, por esta vía, contribuir con los contenidos que las propuestas programáticas de las diferentes candidaturas puedan tener y luego, con los programas de acción efectiva que se pretenda llevar a cabo desde los gobiernos regionales democráticamente elegidos.

Finalmente queremos agradecer en forma especial a las personas que aportaron a la conversación y posterior propuesta que contiene este documento: **Francisca Astaburuaga, Mahmud Aleuy, Sergio Baeriswyl, Osvaldo Henríquez, Juan Francisco Galli, Samuel Garrido, Sergio Granados, Juan Manuel Masferrer, Egon Montecinos, Carlos Zeppelin, y a los integrantes de los comités de trabajo del CPI y sus consejeros/as.**

**Carlos Cruz L.**

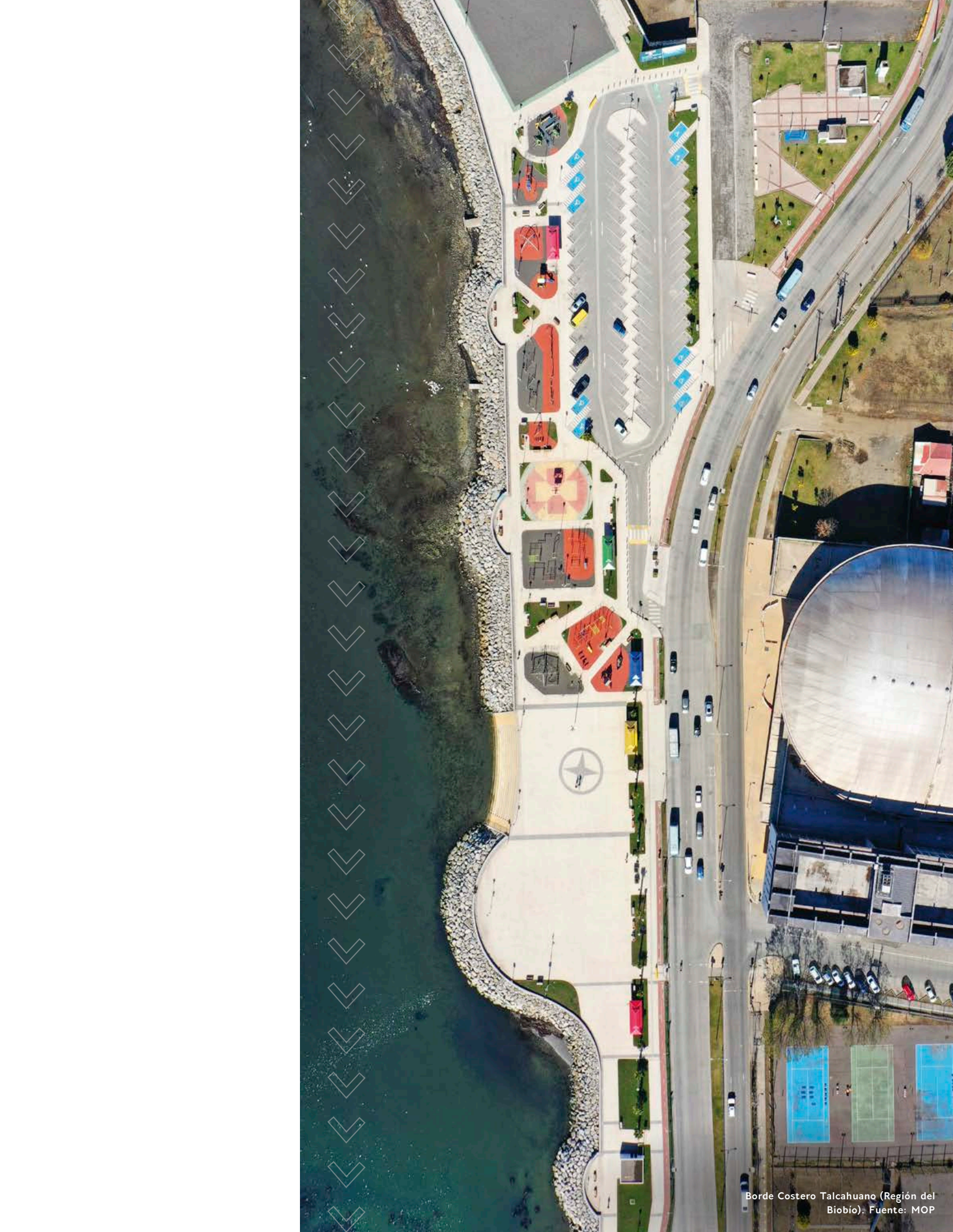
Director Ejecutivo

Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI)



# I

**Contexto general:**  
Gobiernos regionales  
e infraestructura



Como señalamos anteriormente, en octubre del presente año (2024) se llevará a cabo la segunda elección de gobernadores/as regionales. Este evento electoral es una oportunidad para el debate en torno a las posibilidades que se abren a partir de la autonomía y las competencias que estas autoridades tienen en la actualidad enfocándonos particularmente en materia de infraestructura, entendida como una herramienta derivada de la acción política que permite mejorar la calidad de vida de las personas, desplegar el potencial productivo de los territorios como dinamizador de desarrollo, empleo, economías de escala y como elemento habilitador de acceso a derechos sociales.

Estas elecciones forman parte de un proceso progresivo de descentralización que ha sido asumido por el Estado de Chile de manera sistemática, con mayor o menor velocidad, dependiendo de los énfasis de cada gobierno desde los años 90 en adelante.

Basados en el consenso que la descentralización, respecto de otras formas de organización político-institucional, conlleva a una estructura que representa de mejor manera los intereses de las comunidades y sus territorios. Bajo la premisa que la mayor autonomía para la formulación e implementación de iniciativas, junto a una gestión más vinculada a la realidad local por parte de los gobiernos regionales, puede generar mejoras en la calidad de vida en los territorios, superar sus brechas de desarrollo, generar estándares de calidad y mitigar desigualdades.

## ➤ 1. Breve historia de los gobiernos regionales en Chile

A partir de los años 70 y hasta inicio de los 90, Chile promovió un modelo de desconcentración regional con poca capacidad de decisión, basado en la instalación de oficinas ministeriales (SEREMI) y oficinas de servicios públicos (Direcciones Regionales) coordinados por un Intendente Regional. La desconcentración se fundamenta en la idea de instalar en los territorios las instituciones del nivel central como una representación de este, pero con limitadas capacidades decisoriales sobre las actividades en el territorio.

Luego, y junto a la llegada de la democracia, se crearon los Gobiernos Regionales (GORE), compuestos por el Consejo Regional, órgano colegiado elegido inicialmente por los concejales de las comunas, cuya función radicaba en la aprobación de iniciativas de inversión con marcos presupuestarios acotados al presupuesto del Ministerio del Interior. Esta estructura mantenía la figura del intendente como representante del Presidente de la República y como ejecutivo del GORE, teniendo como principal función la de asignar recursos del Fondo Nacional de Desarrollo Regional (FNDR) a partir de la demanda promovida por los municipios y servicios públicos.

Durante el periodo 2005 – 2017, se avanza en el denominado proceso de descentralización cimentado en la entrega de competencias y autonomía política, administrativa y financiera a las entidades subnacionales. En el caso de Chile y buscando el fortalecimiento del gobierno regional, a través de la transferencia de competencias, se creó la División de Planificación en los GORE traspasándoles esa función que estaba radicada en el actual Ministerio de Desarrollo Social y Familia (ex Ministerio de Planificación). Junto con ello, se aprueba la elección popular de los Consejeros Regionales en 2013.

A partir del año 2018 con la promulgación de dos leyes, la N°21.073 que permite la elección popular de Gobernadores y la N° 21.074<sup>1</sup>, que introdujo una serie de modificaciones a distintos cuerpos legales para fortalecer la regionalización en Chile, se establecieron nuevas competencias legales para los GORE, entre las cuales están: diseñar, elaborar, aprobar y ejecutar políticas, planes, programas y proyectos dentro de su territorio<sup>2</sup>. El diseño, elaboración, aprobación y aplicación de políticas, planes, programas y proyectos como, por ejemplo: la estrategia de desarrollo regional, políticas regionales, la elaboración del Plan Regional de Ordenamiento Territorial (PROT) de carácter vinculante, junto a una nueva estructura y funciones en los GORE.

<sup>1</sup> Para una visión detallada de las competencias y atribuciones que se les entregan a los gobiernos regionales, véase Anexo 1

<sup>2</sup> Para una visión detallada, revisar Ley N°21.074 Art. 20, letra k.

Este modelo de descentralización regional se inserta dentro de un estado unitario, cuya característica primordial es que el orden superior de gobierno ejerce funciones de supervigilancia o tutela sobre la gestión subnacional descentralizada. Junto con ello, se cautela la coherencia de las políticas nacionales expresadas en los territorios y tareas tales como las legislativas y de administración de justicia, tienen carácter nacional. Sin embargo, este modelo le otorga al gobierno regional un rol protagónico, a través de potestades a sus autoridades electas por la ciudadanía a contar de 2021, junto a mayores grados de autonomía en la gestión.

En este proceso, la dimensión territorial y su heterogeneidad cobran vital importancia, ya que pese a la existencia de una división político-administrativa que ha delimitado el territorio, la complejidad de esta dimensión está constituida por diversos ámbitos que debiesen ser insumos de cualquier planificación o política. Pero en la práctica, esto no ocurre con naturalidad; contamos con numerosos ejemplos de proyectos de infraestructura tales como viviendas, carreteras, muelles, que por el hecho de no considerar estas particularidades que inciden en los costos, la logística y los plazos, fallan en su implementación y en algunos casos los hacen inviables.

Ejemplos de los ámbitos que constituyen esta heterogeneidad son:

- **a. Ámbito físico y natural:** consta de relieves, cadenas montañosas, cobertura de vegetación, territorio costero, variables climáticas entre otros.
- **b. Ámbito socioeconómico:** muestra las diferencias en el uso de la tierra, las densidades demográficas, y los flujos de comercialización.
- **c. Ámbito histórico y cultural:** compuesto por la presencia o no de áreas indígenas, procesos de poblamiento y características políticas que, en el caso de Chile, históricamente han marcado una diferencia entre el norte minero y el centro sur agrícola.

Tomando en cuenta estas diferencias es que los gobiernos regionales realizan esfuerzos para conectar los programas y proyectos de carácter nacional con las necesidades y las posibilidades de aplicación

de tales esquemas a nivel de los territorios. Pero esta no ha sido una tarea fácil, ya que no todas las regiones crecen al mismo ritmo, ni cuentan con las mismas capacidades de infraestructura, acceso a mercados, capital humano, innovación, entre otros. Así también, se puede analizar el excesivo énfasis que, especialmente, las políticas sociales hacen solo tomando en cuenta factores como familias o determinantes de pobreza, sin incorporar en la evaluación las condicionantes del territorio como sus características, oportunidades o carencias, por lo que se tienden a perpetuar políticas e inversiones homogéneas en contextos territoriales diversos.

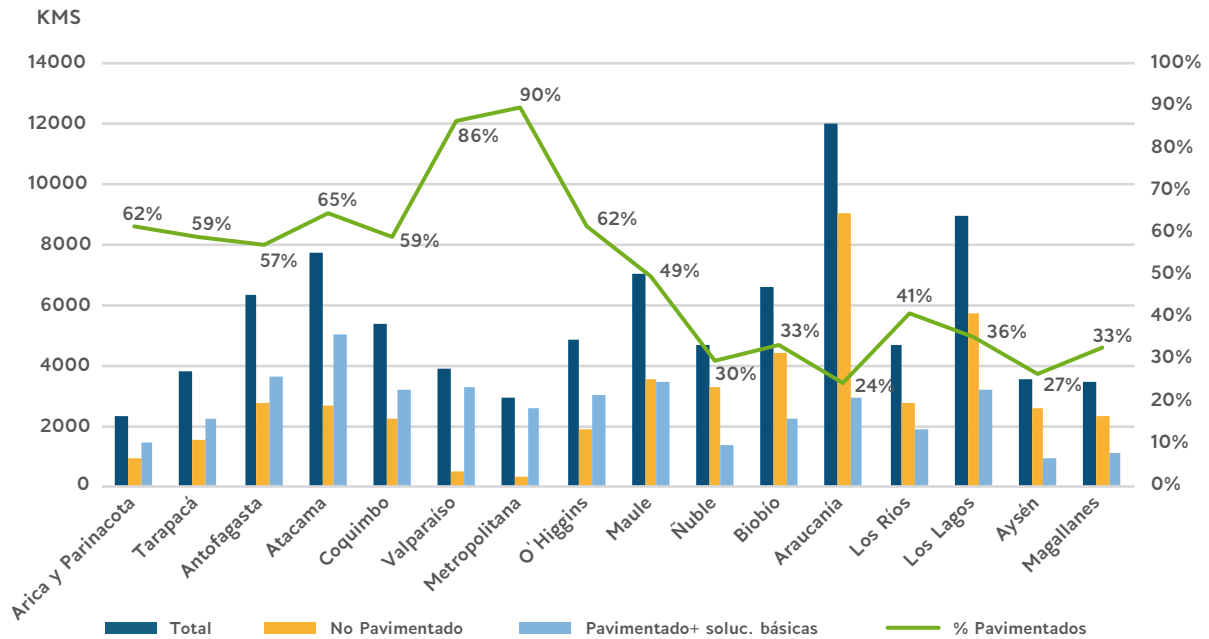
Pese a las favorables cifras globales que el país exhibe en diversas materias tales como cobertura de servicios básicos, acceso a internet, conectividad, entre otros, estas suelen invisibilizar la realidad de territorios con menos población, mayor aislamiento y con estructuras productivas precarias. Si se analiza la pobreza por ingresos, las cifras de la encuesta CASEN del año 2022 señalan que, la pobreza en zonas urbanas disminuye a mayor velocidad respecto de las zonas rurales, estas últimas con carencias de acceso a servicios sanitarios, educacionales y laborales muy por sobre las zonas urbanas.

## » 2. Algunas tensiones por considerar

En el ámbito nacional se presentan importantes incentivos que contribuyen a que se generen y persistan las desigualdades territoriales. Por un lado, las economías de aglomeración favorecen la concentración de la inversión privada en territorios aventajados; entonces el gasto público tiende a seguir la distribución de la inversión privada y a concentrarse en los mismos territorios más aventajados y poblados.

Por otra parte, el sistema de incentivos, tanto de las metodologías de evaluación costo/beneficio, como de demanda potencial, suelen dejar postergados proyectos de infraestructura particularmente habilitantes en otros territorios. A modo de ejemplo, analicemos los niveles de pavimentación por región que se observa en el siguiente gráfico:

### NIVELES DE PAVIMENTACIÓN POR REGIÓN (2022)



Fuente: Elaboración propia en base a datos del Observatorio Logístico. <https://www.observatoriologistico.cl/transporte-carretero>

Desde la perspectiva de las decisiones, las regiones históricamente han tenido poca capacidad de incidir, tanto en los proyectos de infraestructura que requieren para sus territorios, o que visualizan como un potencial aporte al desarrollo, como en lo que llamamos "infraestructura de servicios", esto es, cárceles, rellenos sanitarios, campos de energías renovables no convencionales, entre otros.

Las dos características esenciales de los proyectos asociados a infraestructura de servicio (proyectos no deseados) son, por un lado, que sus beneficios suelen extenderse a un conjunto más o menos extenso de la población, concentrándose sus costos en unas pocas personas o comunidades y, por otro lado, que estas instalaciones habitualmente generan el denominado síndrome NIMBY ('no en mi patio trasero' o 'not-in-my-backyard' por sus siglas en inglés).

Según este concepto las personas tienden a tener una actitud de resistencia a la instalación de estos proyectos en sus localidades, pero no necesariamente a su ejecución en una ubicación distinta. Dicho de otro modo, estos proyectos suelen crear lo que la literatura denomina una 'oposición egoísta', en



que existe una clara disposición a dejar que otros sufran los riesgos y molestias derivados de su instalación, mientras uno se beneficia de las externalidades positivas que el proyecto genera para la sociedad en su conjunto.

En este sentido la participación de los GORE junto a la comunidad para la construcción de acuerdos sociales con las entidades ejecutoras de los proyectos es de vital significancia, las llamadas “compensaciones” que generan los proyectos no pueden ser solo la entrega de bienes o mejoras, sino que deben constituir prácticas de buen vecino y de una visión de las empresas como un actor clave en la construcción local del desarrollo, un aliado. Es decir, es necesario generar procesos de participación ciudadana que permitan la obtención de una licencia social para operar por parte de los organismos ejecutores de la infraestructura, siempre con la conciencia que estas habilitan la vida social y contribuyen a la cohesión social.

Considerando la relevancia de los proyectos que inciden en el territorio, la actual discusión sobre las modificaciones al sistema de evaluación ambiental es una oportunidad para los gobernadores/as de incidir con más atribuciones en una herramienta cuyos alcances son eminentemente locales. A su vez este tipo de infraestructura por su alcance suele responder a visiones estratégicas nacionales por lo que, en las decisiones sobre ellas, deben considerar ese contexto buscando un equilibrio entre ambas realidades.

Una estructura intermedia con atribuciones y legitimidad como son los gobiernos regionales liderados por autoridades electas busca, como se ha señalado, disponer de un alto grado de autonomía política para tomar decisiones sobre el desarrollo de su región, como también, tener un GORE con las capacidades para diseñar políticas públicas con pertinencia territorial que faciliten enfrentar las demandas del territorio y sus comunidades regionales.

Desde la perspectiva de lo avanzado, existe consenso de que pese, a que el proceso de descentralización es una necesidad para alcanzar el desarrollo y que para ello se han aprobado leyes en esa dirección, aún se observa una falta de sintonía de algunos actores con el proceso. Por ejemplo, en la dependencia de la gestión financiera de los GORE con el gobierno central a pesar de herramientas como los convenios de programación.

Así también, aunque disponen del explícito reconocimiento legal de las competencias de los gobiernos regionales en materia de planificación, es posible identificar un número considerable de planes, políticas y programas de alcance regional que son formulados, aprobados y ejecutados por otros órganos de la administración del Estado (ministerios y servicios) que, salvo excepciones, no consideran la participación de los gobiernos regionales, o solo en etapas consultivas. Quizás los casos más complejos de esta realidad son los Planes Regionales de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico del Ministerio de Obras Públicas (MOP), y los Planes Maestros Regionales del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT).

La convivencia entre el gobernador y delegado regional ha sido compleja, entre otras cosas, porque este último tiene autoridad sobre los SEREMI. Los que, si bien deben coordinarse por ley con los GORE, responden administrativa y políticamente a sus ministros y a los delegados regionales, por lo que la colaboración que pueden prestar al gobernador/a surge más de habilidades de liderazgo y de articulación política para el trabajo colaborativo, que de una dependencia jerárquica, o de incentivos para el cumplimiento de la ley. La mayoría de las veces el acercamiento del nivel desconcentrado a los gobiernos regionales es para acceder a recursos de estos últimos.

Por otro lado, se ha evidenciado por parte de los GORE que sus nuevas divisiones y en particular la de Infraestructura y Transportes cuentan con una insuficiente dotación de especialistas para gestionar proyectos en las áreas de su competencia.

### ➤ 3. Infraestructura para el desarrollo y la descentralización

El año 2021 fue dictada la Política Nacional de Ordenamiento Territorial (PNOT)<sup>3</sup> la cual orienta las acciones para el desarrollo de un territorio armónico, integrado, seguro, resiliente e inclusivo, en su diversa y amplia geografía, permitiendo que se expresen sus potencialidades y propiciando la dinamización de sus riquezas económicas, ambientales, sociales y culturales, con una mirada de

<sup>3</sup> Para una visión más extensa sobre los objetivos y alcances de los PNOT, véase Anexo 2.

carácter nacional, a través del ejercicio de un proceso de desarrollo sustentable, que incorpore las dimensiones social y económica, con identidad territorial. Todo ello, impulsado por políticas públicas concebidas a través de una gobernanza con sentido estratégico y sinérgico, con una ciudadanía involucrada en el devenir del territorio, y cuyo objeto sea el bien común.

La Política Nacional de Ordenamiento Territorial (PNOT) cuenta con 5 ejes estratégicos:

- 1. Un sistema de asentamientos humanos que tienda a una mejor calidad de vida de las personas, mediante un territorio seguro e inclusivo.
- 2. Sistema económico-productivo para un territorio dinámico, provechoso y con oportunidades.
- 3. Sistema natural para un territorio diverso y rico en recursos naturales y culturales.
- 4. Sistema de infraestructura y logística para fortalecer redes, servicios, conectividad y comunicaciones.
- 5. Sistema socio-territorial integrado que promueva complementariedad y sinergia territorial.

En particular el eje estratégico correspondiente al sistema de infraestructura y logística tiene por objetivo contribuir a una mayor cohesión social y territorial fortaleciendo la conectividad, las comunicaciones y las redes de interconexión mediante el despliegue de redes de infraestructura estratégica, de telecomunicaciones, conectividad digital, energética, red hídrica, ecológica, y de transporte y movilidad. Como usualmente las redes e infraestructuras exceden su instalación en una sola región, la PNOT estableció reglas especiales, para que estas sean reguladas por la normativa sectorial, la que deberá cautelar el principio general de coordinación e interés nacional.

Con el objetivo que el proceso de descentralización permitiera establecer más grados de pertinencia en la definición de políticas, planes y programas, la Ley N° 21.074 de 2018 (de fortalecimiento a la regionalización) introdujo una serie de modificaciones a distintos cuerpos legales estableciendo nuevas competencias para los gobiernos regionales, entre las cuales están: el diseño, elaboración,

aprobación y aplicación de políticas, planes, programas y proyectos, por ejemplo: la estrategia de desarrollo regional, la elaboración del Plan Regional de Ordenamiento Territorial (PROT) de carácter vinculante con la Política Nacional de Ordenamiento Territorial (PNOT) publicada a mediados del año 2021.

Sin embargo, los PROT no se han formulado ya que el reglamento que hace posible la implementación de la PNOT y con ello la elaboración de los PROT, aún está en la Contraloría General de la República (CGR) porque se ha retirado y vuelto a ingresar varias veces. Es por lo que, en la actualidad las regiones, en su mayoría, están trabajando en sus Estrategias de Desarrollo Regional (EDR).

En cuanto a la metodología que se ha planteado para estos fines se destaca que, para aprobar los Planes Regionales de Ordenamiento Territorial (PROT), en coherencia con la estrategia regional de desarrollo y la Política Nacional de Ordenamiento Territorial (PNOT) se requiere de un informe favorable de la Comisión Interministerial de Ciudad, Vivienda y Territorio (COMICIVYT). Por lo tanto, se releva el rol de la comisión aludida, en tanto responsable de velar por la pertinencia y coherencia de las PROT que se construyan.

La capacidad de los GORE de formular y articular políticas, planes y programas en el ámbito de la infraestructura es un aspecto fundamental para las oportunidades de gestión que tienen los gobernadores/as electos, ya que esta no es solo una herramienta primordial, sino además habilitante, tanto para el desarrollo regional en todas sus dimensiones, como para el bienestar de las comunidades regionales.

La infraestructura, como hemos señalado, contribuye a resolver brechas de productividad y bienestar social, habilita el territorio para el despliegue pleno de las inversiones que se requieren para un mayor desarrollo, y un potenciamiento de otros sectores de la economía de acuerdo con los Objetivos de Desarrollo Sostenible 2030 (ODS), por ejemplo: ciudades y comunidades sostenibles, trabajo decente y crecimiento económico, reducción de desigualdades, agua limpia y saneamiento, solo por nombrar algunos, donde la infraestructura es parte fundamental del cumplimiento de estos objetivos.

#### 4. Infraestructura como catalizador del desarrollo

Estudios nacionales e internacionales han demostrado que la inversión en infraestructura pública productiva en países como Chile, tiene un efecto positivo directo en el crecimiento de la economía, tanto a corto como a largo plazo.

Dos estudios (Calderón y Servén, 2014 e Idrovo, 2012) han concluido que un 10% de aumento en la inversión pública en infraestructura se traduce en un alza del crecimiento económico de entre un 1,1% y 2,3%. Un estudio del FMI (2015) llega a conclusiones similares y resalta los efectos positivos de corto plazo para reactivar la economía y elevar la tasa de crecimiento a largo plazo.

Del mismo modo, otros estudios (López, 2003) indican que los beneficios de la inversión en infraestructura también se ven plasmados en la distribución del ingreso, aumentando la renta en los sectores pobres de manera más que proporcional, convirtiéndola en un elemento clave para la reducción de la pobreza.

La infraestructura es generadora de empleo en forma directa e indirecta, por ello un potente programa de infraestructura en las regiones debiera ser un gran generador de empleo en el corto plazo, con los efectos positivos que esto debiera tener para el desarrollo.

Según datos recolectados por el CPI un proyecto de infraestructura importante tiene la capacidad de generar, en promedio, los siguientes puestos de trabajo mes según su procedencia.

Así por cada "x" millones de pesos invertidos se generar "y" puestos de trabajos, según la siguiente tabla:

Tipo de Obra	Millones x empleo mes
Vivienda social	1.5
Obra pública directa	2
Obra pública concesionada	4

De esta forma, a partir del cuadro anterior, un proyecto de 50 millones de dólares genera en el caso de vivienda social alrededor de 31.000 puestos de trabajo mes, en obra pública directa crearía 23.500 puestos mes y en obra concesionada, 11.500 trabajos mes.

Así, la inversión en infraestructura juega un rol vital en el fortalecimiento de los sectores productivos al disminuir los costos de transporte y de comunicaciones, permitiendo que un mayor número de empresas puedan llevar sus productos y servicios a los mercados de forma competitiva.

Además, provee un sinnúmero de accesos a servicios e insumos (telecomunicaciones, energía, agua, entre otros) que inciden directamente en las actividades productivas y en la calidad de vida de las personas, en la igualdad de oportunidades y en la posibilidad de habilitar y aprovechar sus capacidades.

Asimismo, potencia la integración social al facilitar la movilidad y las comunicaciones dentro de un territorio y entre regiones.

La colaboración horizontal es una práctica necesaria pero compleja de asimilar por los distintos niveles de gobierno, ya que, además, romper la visión tradicional de la planificación por áreas o sectores obliga a generar cambios que, en el Estado son difíciles de implementar. A pesar de ello, las herramientas otorgadas por la Ley de Fortalecimiento a la Regionalización permiten transitar desde la sectorialización de las propuestas, en particular en infraestructura, a la territorialización de estas, de modo que se generen políticas, planes y programas con mayor pertinencia y con mayor impacto a necesidades expresadas en contextos territoriales diversos.

Estamos conscientes que la infraestructura, pese a todos sus aspectos positivos, es de difícil ejecución y de larga maduración, desde que se identifica un proyecto hasta que se ejecuta, pueden pasar varios años, normalmente dos o tres periodos de gobernadores. Es por ello que, para que esta realidad no sea un desincentivo, creemos que **cada proyecto de infraestructura debe contemplar hitos intermedios** que permitan a los impulsores de las ideas y a sus continuadores mostrarle a la comunidad los avances que se están proponiendo y las dificultades que se enfrentan. Como también

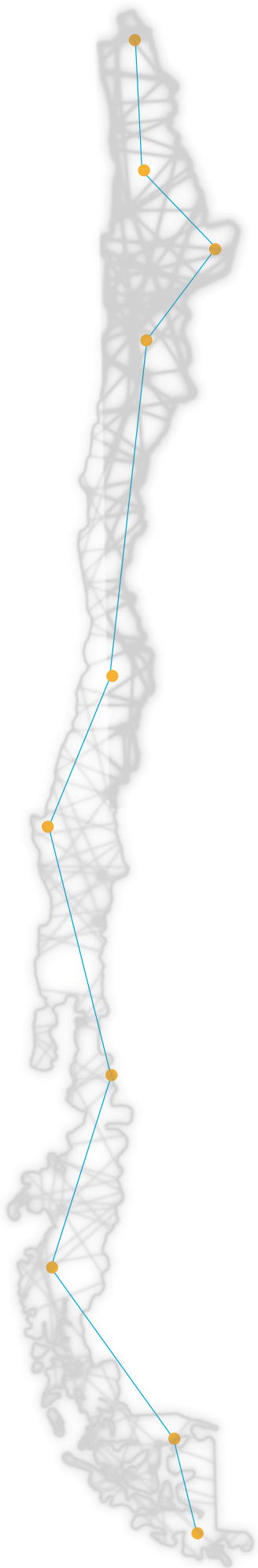
**los beneficios de la etapa de construcción, estos pueden ser empleos y servicios asociados a ellos, que se debe promover que sean entregados por empresas y personas locales.**

Al término del primer periodo con gobernadores/as regionales electos popularmente -pese a que el proceso de descentralización sigue en implementación- es innegable que la ley orgánica regional les otorga cierta autonomía del gobierno central, por lo que ponemos a su disposición una propuesta particularmente en el área infraestructura, con el objeto de analizar los espacios de crecimiento, decisión y coordinación que pueden ser relevados por los GORE en este nuevo periodo de gestión.

**Las propuestas están divididas en tres capítulos**, el primero de ellos hace referencia a ámbitos específicos de la infraestructura, en tanto que el segundo aborda la infraestructura de servicios y, finalmente, el tercer capítulo alude al ámbito estratégico y habilitante.

Adicionalmente, incorporamos dos anexos donde se expone el rol de los GORE en la planificación y gestión de la infraestructura, destacando las competencias y atribuciones normativas que en la actualidad tienen en dicho ámbito, y el segundo anexo se refiere a los objetivos y alcances del PNOT y PROT.



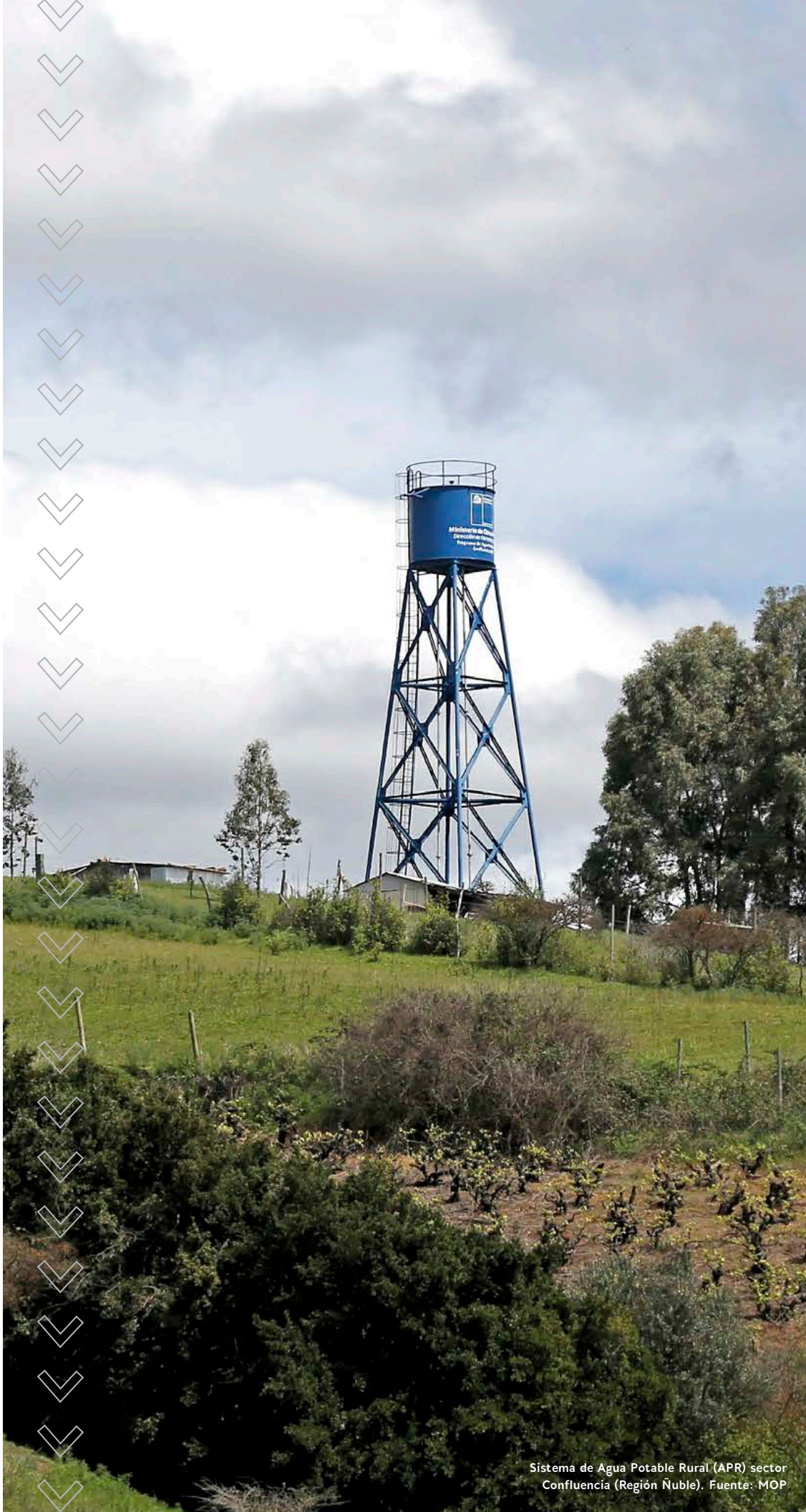


# II



## Propuestas por áreas de la infraestructura





Los planteamientos y propuestas que hacemos a continuación tienen como objetivo que los postulantes al cargo de gobernador/a regional puedan, considerando las características, necesidades y aspiraciones de sus territorios, definir iniciativas donde la infraestructura tenga un rol fundamental y se consolide su importancia como mecanismo que resuelve problemas públicos, incluidos los de seguridad de las personas, como una expresión concreta del avance de la descentralización.

## ➤ 1. Infraestructura para la logística mayor

El mejoramiento de la conectividad y la accesibilidad en el territorio tiene una serie de efectos positivos en varios aspectos, donde debe incluirse la economía, la comunidad, la organización del territorio, el medio ambiente, la competitividad, y la sustentabilidad.

La infraestructura que facilita la conectividad del territorio y permite la accesibilidad, está compuesta por todos los sistemas de transporte (carretero, ferroviario, aéreo y marítimo), e instalaciones intermedias (centros de intercambio modal y de regulación de la carga) que permiten a las personas movilizarse y a desplazar productos desde los centros productivos hacia los centros de consumo hasta el usuario final y hasta los puntos de exportación (puertos, aeropuertos y pasos fronterizos) y viceversa.

A pesar de que hace 10-15 años teníamos un buen desempeño en el sector logístico, hemos ido bajando progresivamente en los rankings mundiales que lo miden. En efecto, el ranking de competitividad mundial año 2023 situó a Chile en el puesto N°44, por encima de los países de América Latina, sin embargo, en la década del 2002 al 2011 Chile se ubicaba, en promedio, en el puesto N°25 a nivel mundial.

Un progreso en la logística tiene consecuencias en la disminución de los costos reales finales de los bienes y servicios, lo que repercute en mayor bienestar social y económico y mejor competitividad internacional.

Al mejorar la eficiencia de la logística se producen importantes reducciones en los costos de transferencias y traslado de la carga, y en los tiempos del movimiento de bienes, lo que significa que el componente costo de transporte, dentro del costo del producto se reduce. Con ello disminuye el precio final de los bienes, lo que beneficia a los consumidores intermedios y finales.

Del mismo modo, contar con una buena infraestructura logística, eficiente y confiable, permite aumentar la competitividad de nuestras actividades productivas, y además desarrollar actividades económicas que de otra forma no se podría.

Es así como, por ejemplo, la pavimentación de un camino secundario en una zona rural no solo mejora la calidad de vida de sus habitantes, sino que también permite aumentar las posibilidades de que agricultores aprovechen y cultiven sus campos al mejorar las condiciones para el transporte de sus productos. De esta forma pueden conseguir menores tiempos y costos del transporte, asegurando el cuidado de sus productos al no requerir el uso de caminos sin pavimentar, donde el riesgo a que se dañen es alto.

Para las personas, una buena infraestructura de transporte es fundamental ya que permite conectarlas de forma más rápida y eficiente desde sus hogares a sus lugares de trabajo, de estudios, o de otras actividades, utilizando menores tiempos de traslado y aumentando así su tiempo libre, mejorando su calidad de vida.

Además, en zonas rurales una mejor conectividad permite integrar a las distintas comunidades, acercándolas a los distintos servicios básicos (salud, educación, comercio, servicios públicos, otros), generando al mismo tiempo accesibilidad a potenciales actividades turísticas.

Con el objeto de asegurar un aporte efectivo y eficiente de la logística para una mejor conectividad e integración del territorio, se requiere que las diferentes áreas de la infraestructura que le dan soporte deban ser apreciadas en forma integrada. No hay servicios portuarios eficientes si no tienen

carreteras o ferrocarriles que los alimenten: el ferrocarril y el transporte carretero deben complementarse; no somos un país que pueda promover la competencia modal por el alto costo en inversión que ello significa.

No es posible incentivar el comercio con nuestros países vecinos si es que no contamos con infraestructura adecuada en los pasos fronterizos. Progresivamente el avión comienza a cumplir funciones cada vez más amplias, por lo que los aeropuertos deben ser considerados como parte integrante de la cadena logística. Por lo mismo, contar con una cadena logística eficiente y confiable permite generar las condiciones para aprovechar el potencial que nos permita, a nivel regional, ser un país más competitivo y sustentable.

#### **Algunas consideraciones:**

- Los proyectos de infraestructura para la logística deben ser vistos y evaluados no de forma individual, sino que como parte de un "sistema de logística y transporte" donde los distintos modos (ferroviario, rodoviario, marítimo y aéreo) se complementan y cada uno aporte desde donde es más eficiente. Lo anterior, permite generar resiliencia en la red.
- Las inversiones en logística también tienen un efecto global en la economía y en la sociedad por su impacto multiplicador que mejora el empleo, el ingreso nacional y la calidad de vida de los habitantes.
- Mejores flujos de bienes y personas son también causantes del avance en la integración territorial y del cumplimiento de objetivos de regionalización e integración.
- Inversiones en infraestructura concesionada permiten liberar recursos de los organismos del Estado para utilizarlos donde los bajos flujos hacen complejas sus aprobaciones (ejemplo: autopistas permiten liberar recursos del MOP, para vialidad secundaria).

## PROPUESTAS

- 1. Constituir una **mesa de infraestructura para la logística** liderada por el gobernador/a, conducente a una "rápida" definición de proyectos estratégicos para la región, su desarrollo y el bienestar de las personas.
- 2. **Planificar la infraestructura para la logística** integrando los requerimientos de infraestructura para los distintos modos (puertos, carreteras, ferrocarriles, centros de intercambio modal, otros) asociados a los distintos sectores productivos exportadores (agro, forestal, minería, pesca, otros) y los requerimientos en importación (insumos de las distintas industrias, combustibles, retail, alimentos, automotriz, entre otros).
- 3. **Incentivar el modo ferroviario.** Este modo es una alternativa subutilizada en Chile (particularmente en la zona centro sur) y debiera ser considerada con un mayor impulso, incorporando iniciativas que mejoren sus condiciones (mayor capacidad, velocidad y ampliación de las redes) para aumentar su participación de forma importante, por los elementos que aporta (resiliencia, menor contaminación, menor congestión, mayor seguridad, entre otras) considerando la geografía estrecha y alargada de Chile.
- 4. Generar las **zonas de transferencia de carga** (centros de intercambio modal) o de regulación que permitan la operación conjunta e integrada de los distintos modos de transporte y la eficiencia en el acceso a puertos.
- 5. Considerar la **infraestructura aeroportuaria** para la logística, como un elemento relevante en el transporte de carga y de oportunidad para las distintas regiones.
- 6. Ver a los **puertos** como un elemento de oportunidad para el desarrollo regional donde se puedan aprovechar las sinergias entre los distintos sectores productivos. Se debe asegurar su operación ante situaciones complejas por la importancia del rol que juegan (evaluar ser

considerados como infraestructura crítica). Se deben incorporar, además, los elementos de control y seguridad de las cargas (uso de tecnología), que permitan procesos de revisión más eficientes.

- 7. Considerar a los **pasos fronterizos** como una oportunidad para generar la conectividad internacional que permita al país transformarse en la puerta hacia el Asia Pacífico.
- 8. Promover la **conectividad** de todo el territorio nacional para asegurar el traslado de mercancías y personas. Esto se hace especialmente relevante en sectores aislados como la zona austral del país en donde se debe seguir avanzando en la ruta 7 Carretera Austral como también en la conectividad marítima a través de embarcaciones y sus rampas, entre otros.
- 9. Aprovechar el instrumento **Convenio de Programación** para definir un Plan de Conectividad y Logística. Incorporar en estos al sector público, empresas públicas y privados.

## ➤ 2. Infraestructura para los recursos hídricos

El agua es el elemento fundamental para la subsistencia. Esto es válido tanto para el consumo humano como para el desarrollo de las distintas actividades productivas que permiten a los países crecer y entregar bienestar a sus habitantes. En el caso particular de Chile, las actividades económicas que nos han permitido avanzar en el camino hacia el desarrollo, son muy intensivas en el uso del agua, por lo que la forma en que se dispone de ella es fundamental para su crecimiento.

En consecuencia, se requiere de los recursos hídricos para asegurar el consumo humano tanto en las ciudades como en la ruralidad, asimismo son necesarios para los procesos asociados a la minería, a la agricultura, comercio y a otras industrias, así como para la protección de los ciclos hidrológicos. La forma en que se dispone del agua luego de ser utilizada, también se transforma en un desafío, ya

que es necesario considerar las distintas formas en que debe ser tratada para ser devuelta a los cauces, al mar o para ser reutilizada y así, minimizar los impactos en la población reutilizando este recurso escaso.

Tal como el agua es necesaria para los diversos usos y para así abrir oportunidades, también resulta una amenaza y un desafío para la planificación de las ciudades, donde se deben considerar los riesgos a los que se expone la población ante potenciales crecidas de cauces de agua o de lagos, a desprendimientos o ante comportamientos inusuales de las precipitaciones donde se desafían los diseños de evacuación de aguas lluvias.

En el sector hídrico, el cambio climático ha instalado desafíos adicionales para la infraestructura y su gestión, estresando aún más los sistemas. Estos cambios consideran una importante disminución de las precipitaciones en términos agregados anuales, generando significativas reducciones en la disponibilidad de agua en la mayoría de las regiones (procesos de desertificación).

Además, han cambiado de manera importante las formas en que se manifiestan las lluvias (precipitaciones más concentradas, aumento de temperaturas y con isotermas más altas), lo que acrecienta de forma relevante, las probabilidades de crecidas que generen inundaciones, remociones en masa, empeoramiento en la calidad del agua disponible para el consumo y otros riesgos.

Estas situaciones obligan a pensar de una forma distinta la infraestructura que se requiere, en particular la manera en que se diseña construye y opera, y el modo en que convive con las zonas habitadas. Es necesaria una nueva planificación urbana que considere las zonas de riesgo con periodos de retorno mayor de forma tal que no se ponga en riesgo a la población ante eventos extremos y de generar la infraestructura que permita protegerla en las zonas que ya están habitadas.

Del mismo modo, se requiere de la infraestructura que permita dar resiliencia para el abastecimiento de agua potable a las ciudades, aumentando su capacidad de respaldo ante eventos de turbiedad, contaminación u otros tipos que afecten a los cauces. Además, se necesita una infraestructura que permita enfrentar la sequía y dar seguridad hídrica a las distintas comunidades y actividades que la requieran.

Los embalses, plantas desalinizadoras, sistemas de infiltración de acuíferos, sistemas de reúso y de uso con mayor eficiencia, y otras soluciones resultan fundamentales para el desarrollo. Los impactos de contar con seguridad hídrica en los distintos territorios son mucho más que los efectos directos en las actividades que abastecen, ya que se deben incluir elementos de arraigo territorial, el efecto multiplicador de la actividad económica, el sentido cultural y el cuidado del medio ambiente entre otros.

La disponibilidad de recursos hídricos debe dar cuenta de al menos los siguientes sectores:

- Consumo humano en zonas de alta densificación, cuya responsabilidad de atención está asignada a las empresas sanitarias.
- Consumo de zonas menos densificadas: sistemas de Agua Potable Rural (APR), actualmente denominados Servicios Sanitarios Rurales (SSR).
- Producción no urbana competitiva: agricultura, ganadería industria forestal, minería, otras.
- Producción no urbana para el consumo interno: agricultura, ganadería, turismo.

En nuestro país la disponibilidad de los recursos hídricos y su demanda es territorialmente muy variable, dependiendo de las características morfológicas, climáticas y las actividades predominantes a nivel de las cuencas. Por lo mismo es muy relevante poder identificar en cada región cuáles son sus principales características de manera de poder planificar la estrategia para abordar en forma integrada, incluyendo todas las iniciativas de infraestructura hídrica tanto pública como privada para avanzar en términos de seguridad en este ámbito.

Dentro de los elementos a considerar en la planificación de la infraestructura para los recursos hídricos en las regiones podemos mencionar:

- El propósito de una política de infraestructura hídrica con una perspectiva estratégica para la región:
  - › Asegurar el consumo humano.
  - › Preservar los equilibrios ecológicos.
  - › Potenciar las actividades productivas intensivas en empleo.
  - › Potenciar las actividades productivas de alto valor de exportación.



- Es necesario que la planificación estratégica de la inversión hídrica considere la infraestructura de todos los sectores y se coordine con los distintos instrumentos de planificación regionales, comunales y sectoriales. Para la planificación de la infraestructura de los recursos hídricos en las regiones, cabe destacar la competencia de los PROT. La planificación estratégica hídrica, debe fundamentarse en una visión compartida de los distintos sectores, productivos, comunidades, ambientales, ciencias y otros, de modo que sea integral y sostenible en el tiempo, más allá de cada gobierno.
- La necesidad de darle urgencia al tema de la escasez hídrica, informar y educar respecto de los impactos del cambio climático, ya que hay una baja relevancia pública del tema. El riesgo será visible cuando “corten la llave” y ahí será demasiado tarde.
- Los instrumentos de planificación territorial deben ser actualizados considerando las nuevas condiciones climáticas que estamos viviendo para la definición de las zonas aptas para construir, en particular en las cercanías de cuerpos de agua, estableciendo zonas de riesgo adecuadas.
- Se debe tener presente la reserva de espacios estratégicos con mirada de largo plazo y con criterio técnico, económico, ambiental y de la comunidad para distintos proyectos de infraestructura hídrica (tanto en el borde costero como otros).
- Considerar infraestructura multipropósito que permita abastecer para el consumo humano y para las distintas actividades económicas, conservando los ecosistemas hídricos.
- Es necesario dotar a los SSR de la capacidad para gestionar los proyectos que permitan su operación en plazos acotados. No solo para el abastecimiento de agua, sino que es necesario considerar para sus sistemas de saneamiento. Las universidades, institutos profesionales y centros de formación técnica regionales pueden cumplir un rol fundamental para este propósito.
- Se requiere contar con un registro real de los APR, considerando tanto los del MOP como los impulsados por otros organismos.

- Es importante que los gobiernos regionales tengan incidencia en lo relativo a los derechos de agua que existen en sus territorios.
- Los GORE tienen un importante rol en la elaboración e impulso de una estrategia hídrica (regionales y comunales), sobre lo cual existen experiencias exitosas en algunas regiones. En este sentido podemos mencionar como casos de éxito en su desarrollo, la Política Regional de Recursos Hídricos, Región de La Araucanía (2017 – 2027) y la reciente Política de Desarrollo y Sostenibilidad Hídrica, Región de Valparaíso.

## PROPUESTAS

Debemos considerar que nuestro territorio es largo y angosto con pronunciadas pendientes, por lo que nuestros ríos son cortos y en algunos casos muy torrentosos. Estas características nos obligan en algunas zonas a retener o almacenar una parte del caudal del agua y ser eficiente en la gestión hídrica. Sin embargo, las distintas características regionales y de las propias cuencas obligan a soluciones según las zonas del país. Dentro de las alternativas de infraestructura y de gestión para considerar se encuentran:

- 1. Los GORE podrían asumir el **diseño de una estrategia de optimización** de la disponibilidad de recursos hídricos por cuenca. Para ello sugerimos la constitución de una “unidad especializada” que trabaje en conjunto con los organismos existentes y los distintos actores a nivel regional, además de la comunidad en la identificación de las medidas de gestión hídrica por cuenca, la infraestructura necesaria para ello y las medidas normativas, reglamentarias o legales que deban adoptarse para ese propósito.
- 2. La **planificación** debe considerar **proyectos de largo plazo** como son los embalses o desaladoras, soluciones de reúso y otros que requieren de 5 o más años para su operación, junto con **proyectos de corto** plazo que se pueden enfrentar anualmente como infiltración de

napas, construcción de pequeños embalses o tranques, regadío tecnificado, automatización de canales y captaciones, disminución de pérdidas agua, que permitan la eficiencia hídrica, etc.

- 3. Promover la utilización de **soluciones basadas en la naturaleza** para la protección de las cuencas y para contribuir a la seguridad hídrica. Propiciar el desarrollo de infraestructura para abastecer los SSR (mecanismos para que su desarrollo, mantención y operación sea eficiente, lo que podría ser monitoreado por la "unidad especializada"). Impulsar el desarrollo de los estudios y obras de Saneamiento Sanitario Rural Comunal de forma de poder identificar las necesidades comunales y entender dónde se deben enfocar las inversiones con una visión global.
- 4. Capacitación y desarrollo de competencias a los operadores y usuarios de los **SSR** para adaptarse a las condiciones tecnológicas y operativas actuales para lograr, al menos, la sostenibilidad de la operación y mantenimiento de los SSR que son requeridos por la nueva ley.
- 5. Transferir al Gobernador Regional la Presidencia del **Consejo Consultivo Regional** según lo señalada en el artículo N°68 de la Ley SSR N° 20.998.
- 6. Incentivar la dotación de la infraestructura necesaria para dar mayor **resiliencia** al abastecimiento de las ciudades.
- 7. Impulsar el desarrollo de los **Planes Maestros de Aguas Lluvias**. Pocas regiones cuentan con estos instrumentos desarrollados.
- 8. Promover la instalación de **infraestructura gris y verde** para la protección de cauces donde existen riesgos hacia la seguridad de las personas.
- 9. Para el riego, apoyar y darles mayor importancia a los planes globales de la **Comisión Nacional de Riego** (CNR).
- 10. Promover la "**eficiencia hídrica**" en los distintos sectores (hacer más con menos).

### ➤ 3. Infraestructura para una mejor ciudad

Un alto porcentaje de la población de Chile vive en ciudades. A nivel regional el fenómeno de la centralización de actividades y de concentración de población en las capitales regionales reproduce el fenómeno de la centralización a nivel nacional. Este es un hecho muy asociado a las diferencias de servicios a los que se puede acceder en ciudades de mayor tamaño, que en localidades menores. Un esfuerzo importante de la descentralización debe ser encontrar formas de salvar esas brechas.

Por otra parte, es necesario avanzar hacia ciudades más justas, sostenibles y prósperas. Para ello no basta con salvar brechas, sino que es necesario generar condiciones habilitantes para proyectar mejoras en la calidad de vida y en los niveles de productividad, que inviten a más y mejores personas a proyectarse en zonas urbanas con una mirada de largo plazo.

El desarrollo de un plan de infraestructura habilitante es una inversión para el futuro de nuestras ciudades y el bienestar de sus habitantes. En efecto al invertir en infraestructura para una mejor ciudad, financiamos calidad de vida de las personas, en la equidad social, en la sostenibilidad ambiental y en el desarrollo económico. Algunos elementos que nos motivan a relevar esta área son:

- De esta forma se avanza en equidad y cohesión social ya que el contar con espacios públicos como plazas, parques, centros culturales y deportivos entre otros, generamos contacto entre los ciudadanos equiparando sus experiencias de vida y acceso a estos bienes.
- El contar con buenas vialidades y transporte público de calidad mejoran los tiempos de desplazamiento; por tanto, reducen los costos de traslado como también los tiempos permitiendo que tanto las empresas como las personas sean más productivas.
- Las ciudades con buena infraestructura son más atractivas para las empresas y los inversores, lo que genera nuevas oportunidades de empleo y crecimiento económico.
- Una infraestructura moderna y eficiente facilita el acceso a servicios esenciales como la salud, la educación y el trabajo. También crea espacios públicos de calidad para la recreación y el esparcimiento, lo que contribuye a una mejor salud física y mental de los habitantes.

- Un sistema de transporte público accesible y asequible conecta a las personas con oportunidades, independientemente de su ingreso o ubicación.
- También hace más eficiente el gasto público al evitar ciertos problemas y daños al bienestar de las personas que son fruto de una mala planificación urbana como la salud, aislamiento, seguridad y educación, entre otros.

Para lograr lo anterior es imprescindible realizar inversiones necesarias para crear ciudades que sean:

- **Ciudades bien conectadas:** significa que todos los habitantes, independientemente de su ingreso, género, ubicación o condición física, tengan acceso a sistemas de transportes (activo, público y privado) eficientes, seguros y accesibles. Ciudades donde las personas puedan moverse con facilidad para acceder a oportunidades de trabajo, educación, salud y recreación.
- **Ciudades verdes:** donde la infraestructura genere, por una parte, el menor impacto posible sobre el medio ambiente, habilitando el uso de medios de transporte no contaminantes, como la electromovilidad, la bicicleta y el transporte público; por otra parte, que esté pensada desde el punto de vista de los ciudadanos que interactúan con ellas, de forma tal que promueva o considere la creación de espacios verdes y áreas peatonales, diseñadas para integrarse armónicamente con el resto de la ciudad. A su vez estas infraestructuras deben robustecer la resiliencia a los efectos del cambio climático y proteger el medio ambiente, a través del uso de las denominadas infraestructuras verdes.
- **Ciudades prósperas:** en aquellas que la infraestructura sea capaz de generar oportunidades para todas las personas, facilitando la conectividad, la logística y el desarrollo económico. Ciudades que atraigan inversión y generen oportunidades para todos, tanto a nivel general como a escala local en cada uno de sus barrios.

## PROPUESTAS

- **1. Impulsar el desarrollo de sistemas de transporte público integrado y eficiente:** en el marco de la Ley de Fortalecimiento a la Regionalización, los GORE debiesen avanzar en las acciones que le permitan incidir en la implementación de un transporte público que conecte de manera efectiva las diferentes zonas de la región, incluyendo aquellas que son rurales y periurbanas, buscando que este sea confiable, predecible y rápido.
- **2. Ampliar el acceso a servicios públicos y privados:** promover y coordinar las acciones para que todos los habitantes tengan acceso a servicios de salud, educación, comercio y entretenimiento de calidad. Invertir en la construcción y mejora de infraestructura para estos servicios, especialmente en zonas vulnerables, incluyendo posibles alianzas público-privadas.
- **3. Crear espacios públicos de calidad:** abordar y liderar la creación de buenas calles y veredas, parques, plazas, ciclovías, centros deportivos, culturales y otros espacios públicos que fomenten la recreación, el encuentro social y la vida comunitaria. Diseñar estos lugares de manera inclusiva y accesible para todas las personas.
- **4. Fomentar la inversión en infraestructura para la resiliencia:** implementar políticas que incentiven la construcción de edificaciones sostenibles, el uso de energías renovables y la gestión eficiente del agua. Promover la reforestación urbana para disminuir las islas de calor y la creación de zonas y corredores verdes que mejoren las condiciones medioambientales urbanas.
- **5. Integrar la planificación de infraestructura con el uso del suelo:** buscar formas de integrar la implementación de infraestructuras y transporte con la planificación de uso del suelo, de modo de generar sinergias y evitar conflictos territoriales.
- **6. Aprovechar las ganancias residuales de los proyectos de infraestructura,** como la habilitación de terrenos para vivienda a propósito de proyectos de metro.

- 
- 7. **Fomentar la reducción de la generación de residuos y emisiones**, a través de la innovación para tener la mejor tecnología de disposición final. Esto desde la planificación de la instalación de los vertederos.
- 8. Sugerimos que los GORE soliciten la **transferencia** de las siguientes **competencias**:
- Aprobar los Planes Maestros de Transporte Urbano.
  - Traspasar la Unidad Operativa de Control de Tránsito (UOCT) a todas las regiones, que ya se encuentra en proceso solo en algunas.
  - Entregar la Secretaría de Planificación de Transporte (SECTRA).
  - Gestionar y operar los subsidios al transporte, particularmente aquellos que dicen relación con zonas rurales y asiladas.

## » 4. Infraestructura digital

En un mundo cada vez más digitalizado, el acceso a las tecnologías de la información y la comunicación (TIC) es fundamental para el desarrollo individual y colectivo. La digitalización presenta una oportunidad única para las regiones de impulsar su crecimiento económico, mejorar la calidad de vida de sus habitantes y fortalecer la democracia, preparando a las personas para la sociedad digital.

La infraestructura para la ciudadanía digital es la base para el desarrollo de una sociedad más justa, equitativa y próspera. Al invertir en infraestructura tecnológica, podemos:

- **Cerrar la brecha digital:** eliminar las barreras que impiden que las personas, independientemente de su ubicación o condición socioeconómica, accedan a las TIC y a los beneficios que estas ofrecen.
- **Impulsar la innovación:** fomentar un entorno que propicie la creación de nuevas empresas, productos y servicios digitales que promuevan el crecimiento económico y generen nuevas oportunidades para todos.
- **Mejorar la calidad de vida:** facilitar el acceso a servicios esenciales como la educación, la salud, la cultura, el gobierno y el comercio electrónicos, lo que se traduce en un mejor bienestar para la ciudadanía.
- **Fortalecer la democracia:** promover la participación ciudadana, la transparencia y la rendición de cuentas en el gobierno a través de herramientas digitales.
- **Preparación para la sociedad digital:** equipar a las personas con las habilidades y conocimientos necesarios para desenvolverse con éxito en un mundo cada vez más digitalizado.



En resumen, invertir en infraestructura digital es una transformación para el futuro de las regiones. Al crear las condiciones necesarias para que todos los ciudadanos tengan acceso a las TIC y puedan aprovechar sus beneficios, podemos construir un futuro más próspero, justo e inclusivo.

## PROPUESTAS

- **1. Internet como servicio público:** la ley recientemente aprobada sobre esta materia define el acceso a internet como un servicio público de telecomunicaciones destinado a satisfacer las necesidades de comunicaciones de las personas en general. En esta línea se deben propiciar la expansión de la infraestructura de banda ancha, especialmente en zonas rurales y periurbanas y, donde esto no sea posible, asegurar los servicios de conexión con una robusta red de antenas.
- **2. Incentivar el desarrollo de *Smart City* o ciudades inteligentes:** las que buscan generar un desarrollo urbano sostenible gracias a la aplicación de las tecnologías para mejorar la eficiencia energética, reducir las emisiones de CO2 aumentando el bienestar de los ciudadanos. Aquí juega un rol importante el desarrollo de las redes de fibra óptica y 5G.
- **3. Fomentar la alfabetización digital:** implementar programas de educación digital para todos los ciudadanos, independientemente de su edad o condición socioeconómica, para mostrar los beneficios a los que se pueden acceder en la denominada sociedad digital. Aquí destacan la realización de varios trámites ante instituciones públicas como privadas, por ejemplo, el pago de servicios, solicitud de certificados ante el Servicio de Registro Civil e Identificación, lo que produce un ahorro en tiempo y gastos de desplazamiento que pueden ser relevantes para las personas y su calidad de vida.

- 4. **Capacitación y ecosistemas innovadores:** capacitar a los funcionarios públicos para que puedan utilizar las TIC de manera eficiente en su trabajo y generar un ambiente que promueva la utilización de las nuevas herramientas de forma innovadora, como la inteligencia artificial aplicada y la ciencia de datos para generar procesos más expeditos.
- 5. **Garantizar la seguridad y privacidad de los datos:** implementar políticas robustas de protección de datos personales. Educar a los ciudadanos sobre los riesgos a que se exponen al no aplicar la ciberseguridad. Invertir en la ciberseguridad de la infraestructura regional.
- 6. **Fomentar la innovación digital:** crear un ecosistema que apoye el emprendimiento y la innovación en el sector digital. Atraer inversión en empresas y proyectos de base tecnológica. Promover la colaboración entre los sectores público, privado y académico en materia de innovación digital.
- 7. **Data centers:** atraer la inversión en *data centers* o centros de datos, aprovechando las ventajas comparativas de las regiones en materia de energía renovable y clima.

## ➤ 5. Infraestructura para la energía

La energía es un elemento fundamental para el desarrollo económico y social de las regiones. Un sistema energético moderno, eficiente y sostenible es clave para impulsar la productividad, generar empleo y mejorar la calidad de vida de los habitantes. La invitación es pues, tomar el tema de la energía como propio y comprometerse a liderar la transformación del sistema energético de su región hacia un modelo más sostenible, competitivo y resiliente.

La energía es una oportunidad para el desarrollo regional. Al promover un sistema energético moderno, eficiente y sostenible, es clave para:

- **Impulsar la productividad:** reducir los costos energéticos para las empresas y los hogares, lo que les permite invertir más en producción, innovación y creación de empleo.
- **Generar empleo:** la industria energética es un importante generador de empleos, tanto directos como indirectos. La transición hacia un sistema energético más sostenible puede crear aún más oportunidades de empleo en nuevos sectores como la energía renovable, la eficiencia energética y las tecnologías limpias.
- **Mejorar la calidad de vida:** un acceso a energía limpia y asequible permite mejorar la salud, la educación y el bienestar de la población a partir de su contribución a la reducción de la contaminación del aire y otros impactos ambientales negativos.
- **Proteger el medio ambiente:** la transición hacia un sistema energético basado en fuentes renovables y tecnologías limpias es esencial para combatir el cambio climático y proteger el medio ambiente para las generaciones futuras.

La infraestructura energética es un pilar fundamental para el desarrollo sostenible de las regiones. Al invertir en ella, podemos crear un sistema energético moderno, eficiente y sostenible que impulse el crecimiento económico, mejore la calidad de vida y proteja el medio ambiente. Es un desafío que requiere del trabajo conjunto de los sectores público, privado y académico, así como el de la ciudadanía en general.

## PROPUESTAS

- **1. Promover la generación de energías limpias** regionales, como complemento a la provista por el sistema interconectado central:
  - Generación domiciliaria
  - Solar
  - Eólica
  - Residuos
  
- **2. Ajustar el sistema energético al sistema productivo regional:** esto es, desarrollar infraestructura para la generación de energía renovable; promover proyectos de energía solar, eólica y otras fuentes renovables para satisfacer la demanda energética de la región de manera sostenible.
  
- **3. Modernizar la red de transmisión y distribución** con el objetivo de dar continuidad al servicio. Aquí destacan elementos tales como:
  - Fortalecer la red eléctrica con nuevas obras, para mejorar la capacidad y confiabilidad del sistema, permitiendo la integración de mayor cantidad de energía renovable y atendiendo de mejor manera a la creciente demanda de energía.

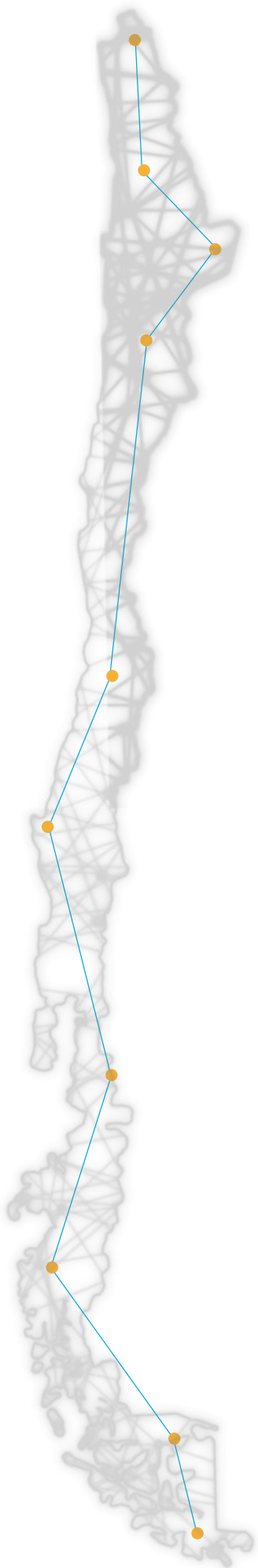
- Promover el fortalecimiento y modernización de las redes existentes, con miras a utilizar de manera más eficiente aquello que está subutilizado.
  - Otorgar mayor importancia a la resiliencia ante los nuevos fenómenos climáticos. Todo lo anterior está orientado a impulsar proyectos de soterramiento de cables, utilización de tecnología para disminuir la pérdida de energía, como pueden ser los medidores inteligentes.
- 4. **Promover la eficiencia energética:** implementar programas y políticas para reducir el consumo de energía en los sectores industrial, comercial, residencial y de transporte.
- 5. **Compatibilizar desarrollo de infraestructura con entornos:** las redes son cruciales para asegurar un acceso energético justo y seguro. Se deben fomentar planes estratégicos específicos -según cada realidad regional- para permitir el desarrollo de proyectos de infraestructura en la mayor sintonía posible con comunidades. Aquí es importante el foco comunicacional, para visibilizar el valor de las obras de infraestructura, no solo para el crecimiento país, sino que, principalmente, para mejorar la calidad de vida de sus habitantes.
- 6. **Fomentar seguridad en torno a instalaciones eléctricas:** relevar problemáticas actuales, por ejemplo, la invasión de franjas de seguridad como un tema crítico para trabajar, dado el alto riesgo que estas prácticas implican, tanto para la seguridad del suministro (por la imposibilidad de realizar mantenimientos en tiempo y forma, u otras afectaciones), como por la potencial afectación a la seguridad y la vida de las personas.
- 7. **Fortalecer el desarrollo de sectores estratégicos:**
- **Litio:** apoyar el desarrollo de una industria del litio sostenible y responsable, que genere valor agregado en la región y contribuya a la diversificación de la matriz económica.

- **Hidrógeno verde:** fomentar su producción y uso, como una fuente de energía limpia y competitiva, con potencial para descarbonizar sectores clave de la economía.
- **Data centers.**

➤ **8. Promover la formación de capital humano especializado:** fortalecer la formación de profesionales y técnicos en el área energética, para garantizar la disponibilidad de mano de obra calificada para el sector.

➤ **9. Formación de capacidad de servicios alternativos:** fortalecer las competencias y capacidades de pymes locales, para que sean capaces de establecer relaciones de negocio productivas y positivas con empresas desarrolladoras de infraestructura, con el objetivo de promover las economías locales sin problemáticas.





# III



## Infraestructura de servicios





Mirador Ruta Los Vilos La Serena.  
Foto: Carolina Henríquez

Las infraestructuras de servicios son aquellas que, si bien son esenciales para el funcionamiento de la sociedad, pueden generar impactos negativos en el entorno y la calidad de vida de las personas. Este tipo de infraestructuras por lo general se han ubicado en zonas vulnerables o de alto valor ambiental, lo que genera conflictos sociales y ambientales.

En este contexto, es fundamental que los gobernadores/ras regionales aborden el desarrollo de estas infraestructuras desde un enfoque integral y sostenible que considere las necesidades de la población, la protección del medio ambiente y la minimización de los impactos negativos, legitimidad social y el fortalecimiento institucional.

El generar acciones para que este tipo de infraestructura se implemente en las regiones, hace posible anticiparse a sus efectos negativos.

A continuación, se presentan algunos ejemplos de infraestructuras a las cuales hay que poner atención para anticipar su desarrollo y evitar los problemas que trae el no proveerlas (a toda la sociedad y al territorio donde se implementa).

## » a. Manejo de residuos:

La generación de residuos es una consecuencia inevitable de la actividad humana. Si no se gestionan adecuadamente, estos residuos pueden contaminar el suelo, el agua y el aire, lo que representa un riesgo para la salud pública y el medio ambiente.

Al respecto es importante considerar lo siguiente:

- **Fomentar la reducción en la generación de residuos:** implementar políticas y estrategias para reducir la cantidad de residuos generados, como la promoción del consumo responsable, la reutilización y el reciclaje.
- **Desarrollar tecnologías limpias para el tratamiento de residuos:** invertir en investigación y desarrollo de tecnologías innovadoras para el tratamiento de residuos que minimicen su impacto ambiental.

- **Ubicar los rellenos sanitarios de manera responsable:** seleccionar cuidadosamente la ubicación de los rellenos sanitarios, considerando factores como la distancia de las poblaciones, el impacto ambiental y la aceptación social.

➤ **b. Antenas para telefonía celular:**

La telefonía celular se ha convertido en una herramienta indispensable para la comunicación y el acceso a la información tanto de empresas como de personas. Para garantizar una cobertura adecuada, se requiere la instalación de antenas en diferentes puntos del territorio, priorizando la ubicación compartida en infraestructuras existentes y garantizando las medidas de seguridad e información hacia la ciudadanía.

➤ **c. Infraestructura mayor invasiva:**

El cambio climático y la búsqueda de un modelo energético sostenible requieren el desarrollo de fuentes de energía renovables no convencionales. La energía solar y la eólica son opciones prometedoras, pero su implementación a gran escala requiere la instalación de infraestructuras de gran tamaño. Dentro de los beneficios que implica desarrollar este tipo de infraestructura podemos nombrar:

- En Chile existe una gran proporción de territorio deshabitado en donde se pueden emplazar estos proyectos sin generar mayor afectación a la población y al medio ambiente. Como, por ejemplo, el desierto.
- Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y mitigación del cambio climático.
- Diversificación de la matriz energética y dependencia de combustibles fósiles.
- Creación de empleos en el sector de las energías renovables.
- Mejora de la seguridad y la independencia energéticas.
- Promoción de un modelo energético sostenible y respetuoso con el medio ambiente.
- Ayuda a cumplir con los acuerdos internacionales firmados por el país como los ODS 2030 y el acuerdo de descarbonización conocido como el Acuerdo de París.

#### ➤ d. Plantas de desalinización:

El acceso al agua dulce es un recurso vital para la vida humana y el desarrollo económico. Sin embargo, la escasez de este vital elemento es un problema cada vez más grave en muchas regiones, al cambio climático que hemos visto representado en grandes periodos de sequía. Las plantas de desalinización pueden ofrecer una solución para garantizar el acceso al agua potable en zonas con escasez. La desalinización del agua de mar es una alternativa viable para:

- Abastecer de agua potable a poblaciones en zonas con escasez de agua dulce.
- Garantizar la seguridad hídrica y el desarrollo económico en regiones áridas.
- Reducir la dependencia de fuentes de agua dulce no sostenibles.
- Implementar estrategias de adaptación al cambio climático y sus impactos en la disponibilidad de agua.

#### ➤ e. Centros penitenciarios:

Sin duda uno de los temas que más preocupa a los ciudadanos hoy en día es la seguridad y las distintas aristas que esta tiene. En el ámbito de la infraestructura para la seguridad pública, las cárceles son instituciones necesarias para mantener el orden público y garantizar la seguridad de la sociedad. Sin embargo, su desarrollo suele generar controversia debido a su impacto social y ambiental. Debemos tener en cuenta que este tipo de infraestructura no solo busca tener en custodia a aquellas personas condenadas por la justicia, sino que también:

- Son espacios para la rehabilitación y reinserción social de las personas privadas de libertad, brindándoles oportunidades para la educación, la formación profesional y el tratamiento de adicciones.
- Generan empleos directos e indirectos en el sector público y privado, relacionados con la seguridad, la salud, la educación y la administración.
- La reducción de la reincidencia criminal puede generar ahorros significativos en los costos del sistema de justicia penal.
- Las políticas públicas relacionadas con las cárceles deben contribuir a reducir la discriminación racial, étnica y de género en el sistema penitenciario.

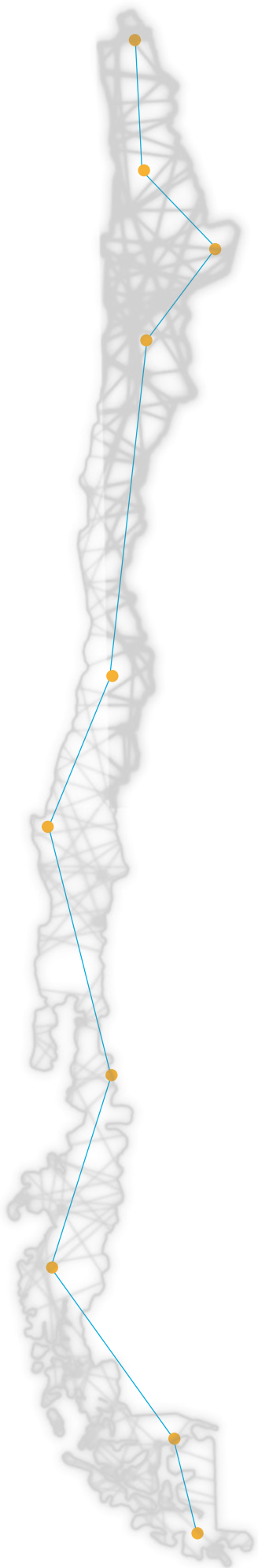
En esta línea es importante considerar:

- Ubicación estratégica y minimización del impacto ambiental.
- Implementar medidas de seguridad efectivas que no comprometan el bienestar de las personas privadas de libertad.
- Beneficios tangibles para la comunidad: generar empleos locales durante la construcción y operación de la cárcel. Ofrecer oportunidades de formación y capacitación a la comunidad. Invertir en infraestructura y servicios públicos para beneficiar a la sociedad. Apoyar proyectos de desarrollo local y comunitario.

#### ➤ f. **Data centers**

Los *data centers* son esenciales para el almacenamiento y procesamiento de datos, los que son fundamentales para el funcionamiento de la economía digital y la prestación de servicios esenciales. Sin embargo, estos centros consumen grandes cantidades de energía, generan calor residual y pueden tener un impacto visual significativo en el entorno. Algunos de los elementos a relevar de la instalación de *data centers* son:

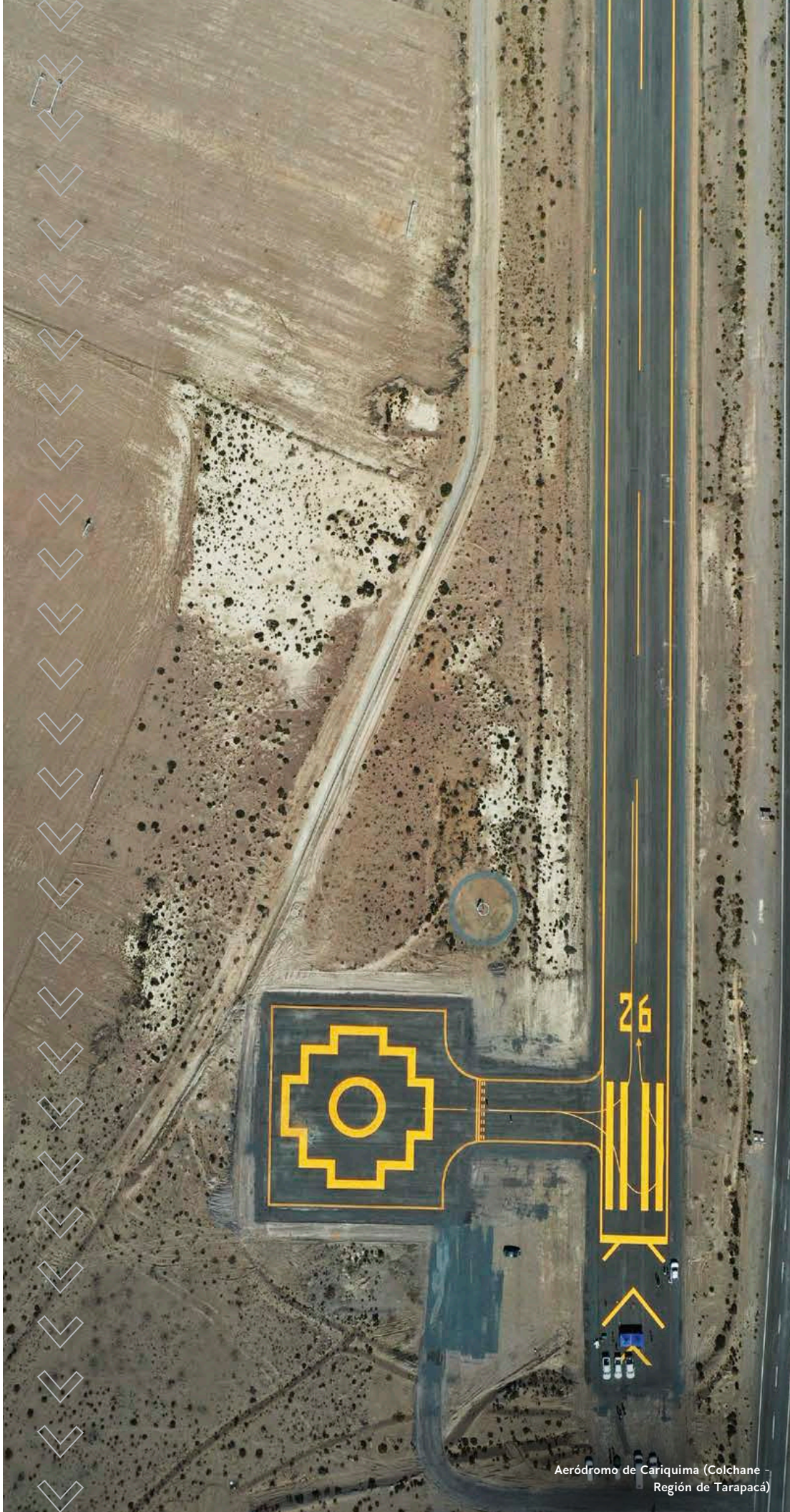
- Pueden utilizarse para mejorar la eficiencia y la calidad de los servicios públicos, como la atención médica, el transporte y la seguridad pública.
- Facilitan el acceso a la información y el conocimiento, lo que puede contribuir a mejorar la educación, la investigación y la innovación.
- La industria de los *data centers* genera una gran cantidad de empleos directos e indirectos, lo que puede contribuir al crecimiento económico y a la reducción del desempleo.
- Los *data centers* pueden ser un catalizador para la innovación en diversos sectores, como la inteligencia artificial, la robótica y la medicina.
- Pueden ayudar a reducir la brecha digital, proporcionando acceso a internet y a servicios digitales a las personas que viven en zonas rurales o de bajos ingresos.



# IV



## Propuestas en los ámbitos estratégicos y habilitantes



Aeródromo de Cariquima (Colchane -  
Región de Tarapacá)

A continuación, desde la perspectiva estratégica, hemos considerado la planificación y la gobernanza multinivel por su importancia en la coordinación de los actores en territorio; así mismo desde el punto de vista habilitante de la infraestructura relevamos los ámbitos de financiamiento y capital humano. En ellas se presentan actividades para el diseño y materialización de políticas de infraestructura a nivel de las regiones.

## ➤ 1. Planificación

Uno de los principales incentivos al proceso de descentralización ha sido la necesidad de alcanzar una mayor equidad entre los distintos territorios del país junto al fortalecimiento de la gestión del Estado, principalmente a través de políticas públicas más pertinentes a cada realidad territorial.

Para hacernos cargo de este planteamiento, la planificación tiene un rol preponderante, desde la perspectiva democrática, en tanto esta debe ser participativa y desde la perspectiva de la necesidad de regular de manera adecuada el uso del suelo, el cuidado del medio ambiente, la localización de las actividades sociales y productivas, junto con la necesidad de ver a la región como parte de un engranaje mayor, donde la infraestructura debe pensarse en escala nacional - regional.

En suma, la infraestructura es necesaria y relevante tanto para la calidad de vida y el desarrollo, como para la seguridad y la sostenibilidad.

### ● ● ● Propuestas en el ámbito de la planificación

- 1. Contar con una **visión estratégica de la región**, que permita visualizar una hoja de ruta donde la infraestructura se vuelve un factor habilitante, ya que sin una visión clara de hacia dónde apunta el desarrollo de los territorios, la infraestructura puede terminar siendo un listado de proyectos que, si bien van a generar impactos positivos, estos podrían ser mayores cuando forman parte de una planificación. Por esta razón es necesario fortalecer la capacidad de los



gobiernos regionales para la utilización de los instrumentos que por ley ya cuentan y que pueden significar construir un liderazgo orientador en el área de la infraestructura. Ejemplo de estos son:

- Estrategia Regional de Desarrollo (teniendo la Estrategia de Desarrollo Nacional, como marco ordenador).
  - Plan de Ordenamiento territorial (nacional/regional).
- 2. Potenciar o replicar experiencias que han permitido **acelerar procesos de desarrollo**. A modo de ejemplo podemos citar los planes de zonas extremas, los cuales responden a una necesidad estratégica, ya que estos territorios por su localización, su compleja geografía especialmente en el caso del sur y su menor población han requerido esfuerzos de innovación pública. Si bien estos planes han sido aprobados por decreto, lo más interesante de esta experiencia es que estos responden a esfuerzos de planificación, de coordinación público - privada y a la validación de la comunidad, lo que ha contribuido a su trascendencia a las distintas administraciones, tanto en la priorización, financiamiento como en la gestión de los planes.
- 3. **Generar planes integrados**, principalmente cuando hablamos de logística, ciudad, agua. Ya que, por ejemplo, no pueden estar desacoplados los planes de infraestructura habilitante con los planes de vivienda. Por lo tanto, un Plan Integrado Regional es capaz de conciliar la planificación territorial y las inversiones necesarias para llevarlos adelante. En la experiencia comparada se observa cómo ciertos entes planificadores y desarrolladores han tenido que generar una gobernanza que permita diseñar el transporte, la vivienda y otras infraestructuras urbanas.
- 4. **Acelerar la formalización** por parte de los GORE **de las áreas metropolitanas**, entendidas como un territorio formado por dos o más comunas de la misma región, que comparten la

utilización de diversos elementos de infraestructura y servicios urbanos, que tienen un sistema estable de interrelaciones económicas, medioambientales y sociales, y que, en su conjunto, superan los doscientos cincuenta mil habitantes. La formalización de estas áreas facilita la gobernanza diseñada para los desafíos de una planificación más integral, donde en conjunto, el GORE y los alcaldes involucrados, tienen la potestad, de formular y aprobar el plan intercomunal de inversiones en infraestructura, de movilidad y espacio público entre otras materias.

- 5. Incluir en los procesos de planificación **políticas diferenciadas** entre las zonas rurales y urbanas ya que, tanto las conurbaciones -entendidas como un conjunto de varios núcleos urbanos inicialmente independientes y contiguos por sus márgenes, que al crecer acaban formando una unidad funcional- como la extensión de las ciudades de manera inorgánica impacta en las zonas rurales, no solo en su modo de vida, sino además, en la demanda de infraestructura habilitante en el ámbito de la conectividad y en el área de servicios.

## ➤ 2. Coordinación y “gobernanza” multinivel

La tan anhelada autonomía regional no significa dejar de lado las necesarias coordinaciones y el trabajo conjunto con el gobierno central y los municipios, ya que una estrecha relación de cooperación y gestión con los distintos ministerios y servicios públicos, poniendo como foco estratégico el territorio, puede significar un cambio sustantivo en el impacto de los proyectos regionales. Por ello el foco está en asegurar una coordinación más eficiente y coherente entre los distintos niveles de administración del Estado, sus funciones y atribuciones, evitando superposiciones y duplicidades.

Desde esta perspectiva se requiere, sobre todo en el ámbito de la infraestructura, poner énfasis tanto en la debida coordinación de actores e instituciones de distintos niveles de gobierno, como en la gobernanza, entendida como las acciones del gobierno que interactúa con otros actores (Estado - privados y comunidades) y que es esta interacción la que, en definitiva, determina la efectividad de las políticas públicas.

### ● ● ● Propuestas en el ámbito de la gobernanza:

- 1. Avanzar en **formas de gobernanza que integren** a los actores relevantes en la región, donde además el nivel central adecúe los mecanismos formales de coordinación de los SEREMI y GORE, ya que en la actualidad hay desacoples entre las atribuciones del gobernador/a regional y el delegado presidencial. Un cambio de estas características requiere también repensar y, eventualmente replantear, el rol y las funciones de los ministerios y organismos de carácter nacional sobre el territorio.
- 2. Contar con una gobernanza nacional-regional para facilitar proyectos concesionados en regiones que sean de interés local y priorizados en ellas. De manera, se viabiliza el concepto de **asociación público-privada** en grandes obras de infraestructura, permitiendo que las regiones puedan incentivar concesiones en sus territorios. Para ello proponemos constituir en cada región los **comités regionales de asociación público-privada** que formen parte de la institucionalidad central de concesiones, permitiendo la definición de estas a nivel regional, la gestión a nivel central y el acompañamiento del trabajo de los organismos públicos a cargo en la elaboración de los estudios correspondientes, tramitación de permisos, la relación con las comunidades y sus representantes territoriales, la preparación de los procesos licitatorios y las adjudicaciones.
- 3. Generar desde los gobiernos regionales una fuerte **coordinación y reunión de los municipios** en sus territorios para actuar de forma conjunta frente a tipologías de problemas sociales que

sean compartidos por ellos o para buscar soluciones a temas que sean afectados por continuidad territorial como caminos u otros. Así el gobierno regional se transforma en un articulador de las soluciones requeridas.

- 4. Potenciar el rol del **Encargado de Infraestructura y Transporte**, dado que es donde debería localizarse la reflexión acerca del papel de la infraestructura para darle soporte a la Estrategia Regional de Desarrollo y su expresión en los PROT. Así como también la definición de financiamiento y colaboración público-privada.
- 5. Sumarse al esfuerzo de generar una **Comisión de Infraestructura Nacional** que tenga la labor de coordinar los grandes proyectos de infraestructura habilitante del país, el objetivo es que esta institución genere un **Plan Nacional de Infraestructura** a largo plazo, cuyos proyectos serán parte de una cartera priorizada y con financiamiento asegurado, por sobre los periodos de gobierno.

La creación de esta organización es una oportunidad para los GORE ya que sería un espacio dinamizador tanto de los proyectos de las regiones, como de la inversión que se desarrolla en sus territorios, junto a las oportunidades que estas infraestructuras públicas abren en términos de productividad y bienestar social.

En este sentido se debe considerar que los gobiernos regionales tienen el rol de aprobar todas las políticas y planes regionales que los ministerios y servicios públicos elaboren, la que debe contar con la participación de los gobiernos regionales. Así mismo deberán, revisar la coherencia de los planes y políticas regionales, elaborados por los ministerios y servicios públicos, con la Estrategia Regional de Desarrollo y el Plan Regional de Ordenamiento Territorial.

### » 3. Financiamiento

La descentralización fiscal es uno de los aspectos con más rezago dentro del proceso de descentralización en Chile, ya que, hasta ahora, es el nivel central quien toma la mayor parte de las decisiones.

Del mismo modo, se observa que, un buen número de las instituciones públicas en regiones implementan sus políticas sectoriales financiadas con transferencias desde los GORE, lo que dificulta el traspaso de competencias y con ello la autonomía regional o la coordinación por tensiones políticas.

En este sentido es importante la coordinación para la definición de proyectos, acotando así las decisiones sobre el gasto y la inversión, permitiendo que los GORE puedan definir proyectos de infraestructura, por ejemplo, siendo mandantes de estos a través del mecanismo de concesiones dada la envergadura de ese tipo de proyectos.

Un aspecto importante es constatar el impacto en el empleo que tiene la infraestructura por lo que es un factor que debe ser incorporado a los análisis, especialmente económicos, por ejemplo, por cada \$4.000.000 invertidos en proyectos de inversión en infraestructura pública concesionados, se genera 1 empleo directo (referido a las actividades propias de la inversión). En el caso de obras ejecutadas como obra pública con financiamiento del Estado, es 1 empleo/mes por cada \$2.000.000.

Junto a ello hay que considerar el efecto multiplicador en el empleo que se refleja en otras actividades indirectas generadas producto de las inversiones. Este aspecto se vuelve un factor relevante de la economía local y, como consecuencia, de la aceptación y legitimidad por parte de la comunidad.

En la actualidad se encuentra en tramitación, en el congreso nacional, la Ley Regiones más Fuertes que busca avanzar en financiamiento, descentralización y responsabilidad fiscal regional, constituyendo una respuesta a los elementos señalados anteriormente.

### ● ● ● Propuestas en el ámbito financiero:

- 1. Avanzar en **criterios de evaluación social de proyectos (ESP)** que consideren sus variables territoriales tales como: localización geografía, topografía, tipo climático, población, costos de mano de obra, existencia de oferta privada. También es necesario que consideren la mitigación de brechas, tanto de conectividad como de desarrollo socioeconómico que los proyectos persiguen. Si la regionalización es un objetivo de política pública, eso debe quedar de manifiesto en los criterios de evaluación económica.
- 2. Contar con un **proceso de evaluación social de proyectos** de infraestructura habilitante que se base en planes de largo plazo y proyectos cuya rentabilidad se evalúe en ese contexto. Esto quiere decir contar con **proyectos en red**, bajo a un plan de largo plazo con revisiones constante en periodos, por ejemplo, 5 años. (De ser así, la ESP pasaría solo a priorizar las inversiones y no a tomar la decisión si se hace o no).
- 3. Usar las **fuentes de financiamiento**:
  - **Ley espejo del Transantiago**: cuyo objeto es el financiamiento de iniciativas de transporte, conectividad y desarrollo regional. Los gastos e inversiones que podrán realizarse con cargo a estos recursos serán los relacionados con grandes proyectos de desarrollo, de infraestructura general, transporte público, modernización y otros, los que podrán involucrar más de una región y más de un periodo presupuestario, tomando en cuenta su impacto o rentabilidad social.
  - **Ley de Financiamiento Urbano Compartido (FUC)**: la que en términos generales permite relaciones contractuales de mediano o largo plazo entre el Fisco y privados, teniendo como foco las obras de infraestructura pública emplazadas en sectores urbanos. Este instrumento debe perfeccionarse de modo que incluya a los GORE para que puedan usar este instrumento, dé más garantías al sector privado, defina una cartera de proyectos atractivos junto a otras mejoras del proceso.

- **Ley de Concesiones:** las regiones están en condiciones de mandar al Ministerio de Obras Públicas para llevar a cabo concesiones y aunque cualquier iniciativa debe pasar por el Consejo de Concesiones esta es una potestad que, pese a necesitar un reforzamiento en las capacidades de los GORE, es una opción para considerar.
- **Recursos provenientes del royalty minero:** utilizar los recursos provenientes del royalty minero en la promoción de proyectos, planes y programas de infraestructura de relevancia e interés regional y que fomenten actividades productivas.

➤ 4. Partiendo de la base que el presupuesto de los GORE debe ser la expresión financiera de las estrategias, políticas y planes regionales, es necesario:

- Potenciar aún más los **convenios de programación** los que pueden traducirse en acuerdos territoriales en donde participen el gobierno central, los GORE, los municipios y servicios públicos sectoriales, además del sector privado.
- Fortalecer el **Anteproyecto Regional de Inversiones (ARI)** y el **Programa Público de Inversiones Regionales (PROPIR)**. De modo que el ARI sea efectivamente considerado el principal y obligatorio insumo para la formulación de los correspondientes proyectos de presupuesto de los gobiernos regionales, ministerios y servicios públicos, de manera de que incorporen las estimaciones y acuerdos alcanzados de forma efectiva.
- Replantear el tutelaje que ejerce la **Dirección de Presupuestos (DIPRES)** al someter todas las acciones del proceso de ejecución a la visación previa de esta institución. Lo que se consigna en la Ley de Presupuesto.

## ➤ 4. Competencias y equipos profesionales

El Informe Final de la ex Comisión Asesora Presidencial en Descentralización y Desarrollo Regional (2014) destaca que en Chile el capital humano constituye el principal factor de diferenciación entre regiones ricas y pobres, siendo la región Metropolitana la que concentra el 50% del capital humano calificado del país. En la misma línea, la OCDE ha venido planteando que los equipos de los gobiernos locales y regionales tienen menos capacitación formal que los funcionarios del nivel central, debido a presupuestos y salarios más limitados, por lo que es razonable pensar que, las unidades subnacionales no tendrían los incentivos para asumir mayores responsabilidades, generándose así un círculo vicioso que en la actualidad sigue siendo un argumento para mantener la tensión entre centro-región en el ámbito de la transferencia de competencias .

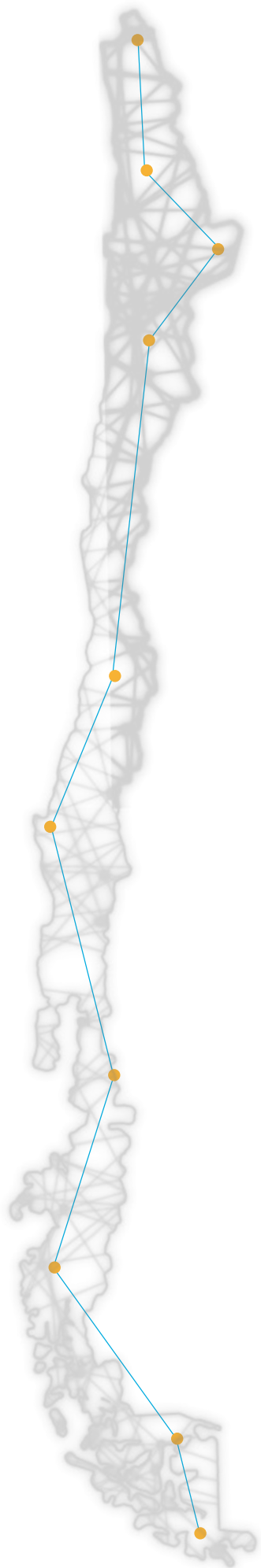
La falta de capital humano ha sido uno de los argumentos, sobre todo en el ámbito de la infraestructura, para explicar la carencia de proyectos complejos en las regiones, sumado a todos los demás desincentivos que se han comentado, como lograr sortear la barrera del efectismo, dado lo corto de los ciclos políticos y la ausencia de planificación.

### ● ● ● Propuestas para el ámbito de capital humano

- **1. Fortalecer los equipos locales**, con el objeto de generar las competencias, desde la región, en la implementación de proyectos principalmente asociados a la infraestructura.
- **2. Reforzar la División de Planificación y Desarrollo Regional**, encargada de elaborar y proponer estrategias, políticas, planes, programas y proyectos para el desarrollo armónico del territorio, incluido el Plan Regional de Ordenamiento Territorial, sobre la base de procesos técnicos y participativos, conforme a las prioridades definidas por el gobierno regional.



- **3. Robustecer la División de Inversiones** la cual, entre otras materias, asesora al gobernador/a regional en la determinación de los proyectos de inversión a desarrollar o financiar según los lineamientos y prioridades de los instrumentos de planificación regional.
- **4. Fortalecer la División de Infraestructura y Transporte** la que ejecuta planes y programas de alcance regional, en materia de obras de infraestructura y equipamiento regional, y gestión de transporte. Ya que estas deben ser una contraparte efectiva y robusta de las instancias nacionales, sobre todo en materia de grandes proyectos y concesiones a nivel del territorio, por lo que también podría esta División transformarse en unidad ejecutora de proyectos.
- **5. Construir alianzas con las instituciones de educación superior**, especialmente con las universidades públicas, las cuales en su definición y marco jurídico están mandatadas a la vinculación con el territorio, con la finalidad de contribuir al fortalecimiento de la democracia y al desarrollo sustentable e integral. Ejemplo de esto, en el ámbito de la atracción, retención y desarrollo de capital humano avanzado, es la necesidad de desarrollar alianzas estratégicas, particularmente con las facultades de ingeniería y arquitectura con el fin de levantar proyectos de infraestructura necesarios para los territorios con visión de largo plazo y mirada estratégica.
- **6. Crear el “Programa Servicio Región”** a cargo de cada GORE cuyo objetivo es apoyar a municipios, servicios públicos y organizaciones sociales que operan en zonas de mayor vulnerabilidad de la región, para el levantamiento de proyectos particularmente de infraestructura habilitante.
- **7. Establecer sistema de becas** de pre y postgrado para formación de especialistas en áreas estratégicas y, al estilo becas Chile, deban contra prestar servicios en el gobierno regional por un periodo de acuerdo con los recursos entregados.



# ANEXOS



 ANEXO 1:

## Rol gobiernos regionales en el desarrollo de la infraestructura

### 1. Responsable de la Planificación del Desarrollo Regional

El Decreto con Fuerza de Ley (DFL) N° 1-19.175 de 2005, del Ministerio del Interior, que fija el texto refundido, coordinado, sistematizado y actualizado de la Ley N°19.175, Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional, señala en su Artículo N°16, entre las funciones generales de los Gobiernos Regionales, lo siguiente:

“Diseñar, elaborar, aprobar y aplicar las políticas, planes, programas y proyectos de desarrollo de la región en el ámbito de sus competencias, los que deberán ajustarse al presupuesto de la Nación y ser coherentes con la estrategia regional de desarrollo. Asimismo, en dicha labor deberá considerar los planes comunales de desarrollo”.

Por su parte, la Ley N°20.530 (D.O. 06.11.2011), que “Crea el Ministerio de Desarrollo Social y Familia”, continuador de parte importante de las tareas del ex Ministerio de Planificación y Cooperación, estableció en el Artículo N°23 lo siguiente:

“A los gobiernos regionales corresponderá exclusivamente las funciones y atribuciones en materia de planificación del desarrollo de la Región, mediante el diseño, elaboración, aprobación y aplicación de políticas, planes y programas dentro de su territorio, los que deberán ajustarse a las políticas nacionales de desarrollo y al presupuesto de la Nación”.

“Ambas disposiciones legales establecen claramente que la Planificación de Desarrollo Regional es una atribución exclusiva de los Gobiernos Regionales, con la exigencia que su ejercicio debe ajustarse a las políticas nacionales y al presupuesto de la Nación, lo que es muy propio de un Estado unitario que cuenta con una administración funcional y territorialmente descentralizada, y sectorialmente desconcentrada” (Art. 3° Constitución Política de la República). Este rol planificador de los Gobiernos

Regionales se ha ido reforzando con las recientes reformas a su marco legal. Por ejemplo, la Ley N° 21.074 (febrero 2018), introduce nuevas competencias en materia de planificación para la instancia regional, siendo una de las más relevantes la de:

*"Elaborar y aprobar el plan regional de ordenamiento territorial en coherencia con la estrategia regional de desarrollo y la política nacional de ordenamiento territorial..." , definiendo este plan como "un instrumento que orienta la utilización del territorio de la región para lograr su desarrollo sustentable a través de lineamientos estratégicos y una macro zonificación de dicho territorio" y que "establecerá, con carácter vinculante, condiciones de localización para la disposición de los distintos tipos de residuos y sus sistemas de tratamientos y condiciones para la localización de las infraestructuras y actividades productivas en zonas no comprendidas en la planificación urbanística, junto con la identificación de las áreas para su localización preferente".*

## **2. Competencias específicas de los gobiernos regionales en materia de políticas y planes**

Existe en el marco legal que rige a los gobiernos regionales, un número importante de competencias en materias de planes y políticas regionales, tanto en su ejecución o aprobación. Entre estas:

- Elaborar y aprobar los planes de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público asociados al o a los planes reguladores metropolitanos o intercomunales existentes en la región, con consulta a las respectivas municipalidades. (Art. N°16, ñ)
- Proponer un proyecto de zonificación del borde costero de la región (Art. N°17, a).
- Formular políticas regionales de fomento de las actividades productivas, en particular el apoyo al emprendimiento, a la innovación, a la capacitación laboral, al desarrollo de la ciencia y tecnología aplicada, al mejoramiento de la gestión y a la competitividad de la base productiva regional (Art. N°18, a).
- Aprobar el plan regional de desarrollo turístico, con el objeto de fomentar el turismo en los niveles regional, provincial y local. (Art. N°18, c).
- Elaborar y aprobar la Política Regional de Ciencia, Tecnología e Innovación para el Desarrollo (Art. N°18, g).

- Aprobar los planes regionales de ordenamiento territorial, los planes reguladores metropolitanos e intercomunales y sus respectivos planos de detalle, los planes reguladores comunales, los planes seccionales y los planes de inversiones en infraestructura de movilidad y espacio público. (Art. N°19, f).

### Ejemplos de Políticas Públicas Regionales

GORE La Araucanía:

- › Política Regional de Recursos Hídricos Región de La Araucanía 2017–2027.
- › Política de Integración Territorial 2011–2022.

GORE Valparaíso:

- › Política de Desarrollo y Sostenibilidad Hídrica para la Región de Valparaíso.

Varios Gobiernos Regionales:

- › Política Regional de Desarrollo de las Localidades Aisladas.
- › Política Regional de Desarrollo Productivo.
- › Política Regional de Desarrollo Rural.

A pesar del explícito reconocimiento legal de las competencias de los gobiernos regionales en materia de planificación del desarrollo regional, es posible identificar un número considerable de planes, políticas y programas regionales que son formulados, aprobados y ejecutados por otros órganos de la administración del Estado (Ministerios y Servicios) que, salvo excepciones, no consideran la participación de los gobiernos regionales, o solo en etapas consultivas. Entre otros:

- las Políticas Culturales Regionales del Ministerio de las Culturas, las Artes y el Patrimonio,
- las Políticas Ambientales Regionales del Ministerio del Medio Ambiente, y
- la Política Regional de Turismo del Servicio Nacional de Turismo y, otros planes y políticas sectoriales que se enmarcan en los Planes y Políticas Nacionales en sus respectivos sectores.

En el otro extremo vemos que “en el marco de Políticas Nacionales” se les entrega a los gobiernos regionales la “obligación” de elaborar nuevos instrumentos de planificación. Por ejemplo, los Planes de Acción Regional de Cambio Climático.

### 3. Instrumentos regionales en la Ley Regional

#### a. Convenios de Programación:

- Entre uno o más gobiernos regionales y uno o más ministerios, o entre uno o más gobiernos regionales y uno o más municipios.
- Proyectos de inversión.
- A los convenios de programación se podrán incorporar otras entidades públicas o privadas, nacionales, regionales o locales.
- Cumplimiento obligatorio.

### 4. Competencias en materia del desarrollo de infraestructura regional

Art. N°17. Funciones del gobierno regional en materia de ordenamiento territorial:

- c) "Participar en programas y proyectos de dotación y mantenimiento de obras de infraestructura y de equipamiento en la región;
- d) fomentar y velar por la protección, conservación y mejoramiento del medio ambiente, adoptando las medidas adecuadas a la realidad de la región, con sujeción a las normas legales y decretos supremos reglamentarios que rijan la materia;
- e) fomentar y velar por el buen funcionamiento de la prestación de los servicios en materia de transporte intercomunal, interprovincial e internacional fronterizo ..., y
- f) fomentar y propender al desarrollo de áreas rurales y localidades aisladas en la región, en coordinación con la acción multisectorial en la dotación de la infraestructura económica y social."

**División de Infraestructura y Transportes** es la "encargada de proponer, promover y ejecutar planes y programas de alcance regional, en materia de obras de infraestructura y equipamiento regional, y gestión de transporte".

## 5. Facultades de coordinación y articulación GORE

Art. N°16 a) "El gobierno regional **podrá convocar** a los directores regionales de los servicios públicos que dependan o se relacionen con el Presidente de la República o a los secretarios regionales ministeriales, para abordar la contribución sectorial en el cumplimiento de los planes, programas y proyectos de desarrollo de la región, según corresponda".

Art. N°24 m) "Coordinar, supervigilar o fiscalizar, según corresponda, a los servicios públicos que dependan o se relacionen con el gobierno regional respectivo. Asimismo, el gobernador regional **podrá convocar** a las secretarías regionales ministeriales o a las direcciones regionales de los servicios públicos para tratar sus políticas, estrategias, planes, programas y proyectos, que contribuyan al cumplimiento de los objetivos de la estrategia regional de desarrollo".

## 6. Obligaciones de los SEREMI

Art. N°63

"Para la aplicación de los recursos destinados a ordenamiento territorial, fomento de las actividades productivas y desarrollo social y cultural, los ministerios y servicios públicos deberán considerar las proposiciones que formulen al efecto los gobiernos regionales, pudiendo comprender estos criterios de elegibilidad, localización u otros. Estas proposiciones deberán ser remitidas por los gobiernos regionales, a través de las secretarías regionales ministeriales, a más tardar el 31 de diciembre de cada año".

Art. N°64

- "d) Informar permanentemente al gobierno regional del cumplimiento del programa de trabajo del respectivo sector".
- "g) Coordinarse con el gobernador regional en relación con la aplicación en la región de las políticas, planes y programas del respectivo sector...".
- "j) Para el mejor desempeño de su función deberá tener permanentemente en consideración las estrategias de desarrollo regionales y comunales, velando que lo estipulado en este artículo se lleve a cabo como fruto de un diálogo fluido con las autoridades, los territorios y sus planes de desarrollo".

## 7. Obligaciones de los Directores de Servicios Regionales

Art. 66 "... En relación con las políticas, planes y programas de desarrollo regional aprobados y financiados por el gobierno regional, los directores regionales deberán coordinarse con el gobernador regional respectivo".

## 8. Ley de Presupuestos 2024

Glosa Subtítulo 31: Iniciativas de Inversión

05 La siguiente glosa aplica al Subtítulo 31 de los gobiernos regionales:

La inversión pública deberá regirse dentro de los ámbitos de competencia del decreto con fuerza de ley N°1-19.175, de 2005, del Ministerio del Interior. (Ley Regional).

Adicionalmente, podrán ejecutarse iniciativas de inversión pública que no estén consideradas en los ámbitos de competencia establecidos en el mencionado DFL N°1-19.175, tales como:

- a) Construcción, conservación y mejoramiento de infraestructura pública en coordinación con el Ministerio sectorial respectivo.
- b) Iniciativas de inversión en transporte en coordinación con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- c) Proyectos de inversión de interés social en las áreas de electrificación, gas, generación de energía, conectividad, telefonía celular y comunicaciones.
- d) Iniciativas de inversión en agua potable y alcantarillado.
- e) Proyectos sanitarios correspondientes a áreas de concesión de empresas del sector público.
- f) Iniciativas de inversión en Agua Potable Rural y obras que tengan por objeto la mitigación y reparación del daño producido por cambio climático a pequeños productores agrícolas y habitantes rurales.

La inversión estará sujeta al Sistema Nacional de Inversiones por parte del Ministerio de Desarrollo Social y Familia, y de la Dirección de Presupuesto.

En el ejercicio de esta facultad, cada gobierno regional deberá respetar los principios de coherencia con las políticas públicas nacionales, coordinación, unidad de acción, eficiencia y eficacia, evitando la duplicidad o interferencia de funciones con otros órganos de la Administración del Estado.



## Objetivos y alcances de la Política Nacional de Ordenamiento Territorial (PNOT)

Este instrumento de alcance nacional tiene como objetivo orientar la acción, tanto de los órganos del Estado, como de los actores privados, con incidencia territorial en un horizonte temporal de 30 años.

La PNOT cumple un rol fundamental en cuanto constituye un instrumento orientador de las políticas nacionales, sectoriales y regionales, con el propósito que las normativas e instrumentos presentes en el ordenamiento jurídico se ajusten a ella e integren en su aplicación a los distintos sistemas territoriales, como por ejemplo: asentamientos humanos; económico-productivo; natural; de infraestructura y logística, y socio-territorial integrado.

Un punto importante es que los instrumentos de ordenamiento territorial regionales no podrán impedir el desarrollo e instalación de las redes e infraestructuras que tengan un ámbito de influencia u operación que exceda al territorio regional. Por ello se han definido que, las redes e infraestructuras cuyo ámbito de influencia u operación excede al territorio regional deben ser:

- a) Las redes e infraestructuras que prestan servicios en los ámbitos de conectividad, logística, telecomunicaciones, energía (en términos de generación, producción, almacenamiento, transmisión, transporte y distribución) de electricidad, hidrocarburos y combustibles contemplados en la legislación sectorial, seguridad, defensa, reducción del riesgo de desastres, provisión de recursos hídricos, servicios sanitarios y otros servicios básicos, para asegurar el soporte al sistema nacional económico-productivo y de asentamientos humanos, incluyendo las redes e instalaciones de comunicación para la integración, seguridad y cohesión territorial.
- b) Las redes e infraestructuras de conexión e integración terrestre, marítima y aérea de implicancia nacional e internacional, particularmente con países vecinos, así como en virtud de consideraciones de orden geopolítico, de seguridad, defensa y de riesgo de desastres, en todo el territorio nacional.

- c) Las redes e infraestructura asociadas a actividades económico-productivas de carácter estratégico para el país, sujeto a los procesos de autorización o evaluación que sean establecidos en el ordenamiento jurídico.

Estas redes e infraestructuras comprenden también los elementos físicos y operacionales, instalaciones, equipamientos y conexiones, así como lo necesario para la prestación, expansión, mantenimiento y fiscalización de los servicios que tales redes e infraestructuras provean. Lo anterior, con el propósito de resguardar los sistemas y servicios que son esenciales para el funcionamiento seguro y continuo del país.

Entre las principales redes e infraestructuras que tienen un ámbito de influencia u operación que excede el ámbito regional, cabe destacar las siguientes:

- Red de caminos públicos y sus fajas integradas por los caminos nacionales y regionales.
- Red de aeropuertos conformada por la red primaria y secundaria; los pequeños aeródromos, incluidos sus respectivos espacios aéreos para la aproximación, establecidos por el respectivo acto administrativo.
- Redes e infraestructuras asociadas a la generación, producción, almacenamiento, transmisión, transporte y distribución de energía eléctrica, así como aquella vinculada al almacenamiento, transporte y distribución de hidrocarburos en el territorio nacional.
- Redes, infraestructuras e instalaciones de telecomunicaciones, autorizadas por el Estado.
- Infraestructura de riego.
- Obras portuarias de conectividad relacionadas con pasos fronterizos o rutas de conectividad interregional, internacional o con aquellos territorios estratégicos de interés nacional.

- Las obras de protección contra riesgos naturales y antrópicos. estos últimos, como es sabido, producidos o modificados por la actividad humana.
- Redes de monitoreo hidrométrico, oceanográfico, sísmico y de glaciares.

### **Gobernanza de la PNOT**

La gobernanza de un esfuerzo de planificación de esta envergadura distingue los ámbitos de aplicación nacional, regional y comunal.

En cuanto a los actores públicos que participan en la toma de decisiones a escala nacional, se destaca la COMICIVYT, como la principal instancia de coordinación en materia de decisiones relacionadas con el desarrollo y ordenamiento del territorio urbano y rural.

A escala regional, sobresale el rol que le cabe a los gobiernos regionales (GORE) por sus atribuciones en el ordenamiento, planificación y gestión territorial, con la participación de los consejos regionales (CORE) y en coordinación con las expresiones regionales de los distintos ministerios que conforman la COMICIVYT, así como con otros órganos públicos regionales involucrados en la gestión del territorio.

A nivel local, corresponde a los municipios involucrarse en los procesos de decisión sobre el territorio.

En el ámbito nacional: la PNOT orienta las políticas e instrumentos en que se enmarcan determinaciones estratégicas con efectos nacionales, tales como la Política Nacional de Desarrollo Urbano (PNDU), la Política Nacional de Desarrollo Rural (PNDR) y la Política Nacional de Acuicultura (PNA). Además, se consideran otras políticas nacionales específicas o sectoriales como: la Política Nacional para la Reducción del Riesgo de Desastres 2020-2030 (PNRRD), la Política Nacional de Uso del Borde Costero (PNUBC), la Política Oceánica de Chile, la Política de Energía, la Política Nacional

de Áreas Protegidas, la Política Forestal 2015-2035, la Estrategia Nacional de Biodiversidad 2017-2030, la Estrategia Nacional de Recursos Hídricos 2012-2025 y la Estrategia Nacional de Turismo. La PNOT también orienta algunos planes nacionales, tales como el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, el Plan Nacional de Accesibilidad Vial Portuaria, los Planes Maestros Logísticos Macrozonales, el Plan de Acción Nacional de Cambio Climático (PANCC), el Plan Nacional de Infraestructura, la Planificación Energética de Largo Plazo, la Planificación de la Transmisión (Plan de Expansión), entre otros.

En el ámbito regional: Se integran los instrumentos estratégicos y territoriales propios de cada región, incluyendo aquellos de implicancia intercomunal o metropolitana, así como las definiciones sectoriales con incidencia territorial, tales como la Estrategia Regional de Desarrollo (ERD), las políticas y planes regionales, el Plan Regional de Ordenamiento Territorial (PROT), el Plan Regional para la Reducción del Riesgo de Desastres (PRRRD), el Plan Regional de Infraestructura Urbana y Territorial (PRIUT), los Planes Reguladores Intercomunales o Metropolitanos (PRI - PRM), la Zonificación del Uso del Borde Costero (ZUBC), las Zonas de Interés Turístico (ZOIT).

En el ámbito comunal: se agregan los instrumentos estratégicos y territoriales propios de cada comuna, tales como los Planes de Desarrollo Comunal (Pladeco) y los Planes Reguladores Comunales (PRC).

# BIBLIOGRAFÍA

- **CPI Propone: Una política de infraestructura para proyectar Chile al futuro, durante el periodo 2022-2026.** Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI), 2021.
- Decreto N° 469/2021. **Política Nacional de Ordenamiento Territorial.** Chile.
- **Desigualdad Regional en Chile: Ingresos, salud y educación en perspectiva territorial.** Programa de las Naciones Unidas Para el Desarrollo (PNUD). Edición de textos: Pilar de Aguirre, 2018.
- Ferreiro, A.; Arís, M.; Pinto, F. (2019). **Proceso de descentralización en Chile. Diagnóstico y propuestas.** Espacio Público.
- **Informe Final de Comisión Asesora Presidencial en Descentralización y Desarrollo Regional.** Propuesta de Política de Estado y Agenda para la Descentralización y el Desarrollo Territorial de Chile Hacia un país desarrollado y justo, 2014.
- Ley N°19.175, **Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional.**
- Ley N°21.074 de **Fortalecimiento de la Regionalización del País**, que modificó la ley N°19.175.
- **Propuestas para construir una Política de Estado en Capital Humano para un Desarrollo Territorial Compartido.** Documento de trabajo para la Mesa "Capital Humano", Subsecretaría de Desarrollo Regional y Administrativo-Bancadas de Senadores y Diputados Regionalistas, octubre 2018.
- Sáez, Andrés (2014). **Compensación por Instalación de Proyectos Locales no Deseados: Consideraciones para su Discusión.** En Justicia Ambiental - Revista de Derecho - Año VI, N°6 - Diciembre 2014. Disponible en:  
[https://www.revistajusticiaambiental.cl/wp-content/uploads/2018/03/art\\_06\\_07.pdf](https://www.revistajusticiaambiental.cl/wp-content/uploads/2018/03/art_06_07.pdf)

# CPI

*Propone*

Producción general:

**NEXSA**  
CONTENIDO Y SOLUCIONES COMUNICACIONALES

**Consejo de Políticas de Infraestructura**

La Concepción 322 oficina 901

Providencia - Santiago (Chile)

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





# CPI

*Propone*