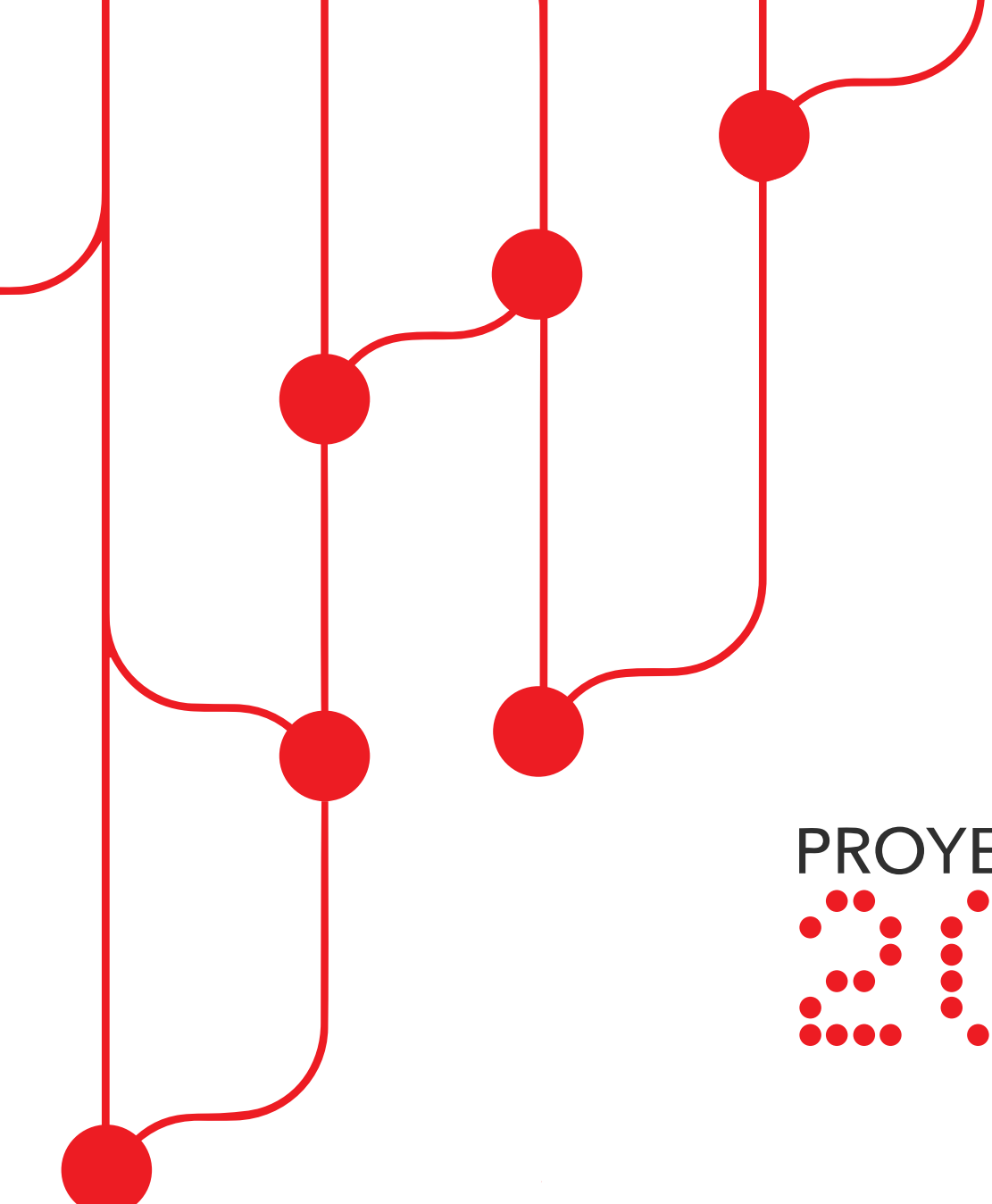




PROYECTACHILE

2050

Policy Brief

Mesa Infraestructura, Transporte y Comunicaciones

Chile tiene futuro desde sus territorios:
Infraestructura física y digital
integradas con equidad



I. Resumen ejecutivo

La mesa de Infraestructura, Transporte y Tecnología, como parte de la iniciativa Proyecta Chile 2050, se constituyó como un espacio estratégico para proyectar al país en el largo plazo en ámbitos críticos para su desarrollo, cohesión social y competitividad. Su trabajo se organizó en dos submesas: *Infraestructura y Transporte*, y *Tecnologías y Comunicaciones al 2050*, ambas orientadas a generar diagnósticos y propuestas de política pública de largo plazo.

El proceso fue liderado por Pedro Pablo Errázuriz, como coordinador general de la mesa. La submesa de *Infraestructura y Transporte* estuvo a cargo de Gloria Hutt y Carlos Cruz, mientras que la de *Tecnologías y Comunicaciones* fue coordinada por Pamela Gidi y Pedro Huichalaf. Esta conducción permitió articular un trabajo plural, prospectivo y orientado a la acción.

El problema central identificado abarca dos dimensiones: en infraestructura y transporte, se constataron la fragmentación institucional, la falta de planificación integrada, las brechas de accesibilidad territorial, la presión sobre el financiamiento y los impactos crecientes del cambio climático y la transformación digital. En el ámbito tecnológico, los principales desafíos se relacionaron con la dependencia externa, la rigidez regulatoria, la falta de coordinación institucional y el déficit de capital humano en áreas críticas como inteligencia artificial y ciberseguridad. Estos factores configuran brechas estructurales que, de no enfrentarse, comprometerán la equidad, la competitividad y la sostenibilidad del país.

La pertinencia de la temática radica en que tanto la infraestructura como la conectividad digital son pilares indispensables para la cohesión social, el bienestar ciudadano y la competitividad económica. Por su transversalidad, ambos temas deben ser considerados prioritarios en los programas presidenciales y en las decisiones de política pública de las próximas décadas.

La visión compartida al 2050 proyecta a Chile con un sistema integrado de infraestructura, transporte, tecnologías y comunicaciones, resiliente frente al cambio climático, articulado territorialmente y basado en criterios de sostenibilidad. En este horizonte, el país se concibe como un *hub* digital regional, con gobernanza sólida, soberanía tecnológica y capital humano avanzado, capaz de sostener un desarrollo inclusivo y sostenible.

En cuanto a los resultados del trabajo colaborativo, la submesa de *Infraestructura y Transporte* consensuó 18 propuestas, mientras que la de *Tecnologías y Comunicaciones* acordó 13 propuestas, totalizando 31 iniciativas estratégicas. El carácter multisectorial y técnico de la mesa permitió reunir expertos y expertas¹ en materias específicas de Infraestructura y Transporte, y Tecnologías y Comunicaciones, sumando más de 40

¹Revisar al final del documento el listado de participantes de la mesa de Infraestructura, transporte y comunicaciones.

especialistas provenientes de organismos públicos, universidades, centros de investigación, sector privado y organizaciones gremiales.

Propuestas de referencia

Como parte del contexto de trabajo, el equipo consideró la disponibilidad de documentos elaborados por diferentes entidades, que abordan desde sus propias perspectivas las necesidades de infraestructura para el largo plazo. La consideración de ese esfuerzo debe ser parte de las propuestas, debido a que permiten acercar las dimensiones conceptuales a soluciones prácticas y a la materialización de los proyectos. En efecto, la integración de cuatro propuestas estratégicas, todas ellas documentadas, dan un marco para este trabajo.

El primero, elaborado por el Centro de Políticas de Infraestructura (CPI), para ser presentado a las candidaturas presidenciales para el período 2026-2030. Por su naturaleza, el CPI aporta desde la visión macro de las políticas públicas que favorecen la disponibilidad y calidad de la infraestructura que el país requiere para su desarrollo. A través del documento *CPI Propone. Documento estratégico y guía para la acción 2026-2030*, dicha institución plantea una ruta estratégica, cubriendo diversos ámbitos: infraestructura sostenible, financiamiento, agua, ciudades, logística, transición energética e infraestructura digital. El documento marca claramente una prioridad por la asociación público-privada como mecanismo de avance, correspondiendo al Estado la tarea de promover y generar condiciones aptas para desarrollar las inversiones. También da énfasis al refuerzo de la institucionalidad, proponiendo la creación de una “Entidad estatal de Infraestructura Estratégica”, que asesore directamente al Presidente de la República en el diseño, evaluación e implementación de un plan de infraestructura.

El segundo documento, realizado por la Cámara Chilena de la Construcción, denominado *Chile posible, el país que podemos construir al 2030. 60 medidas y un plan de obras prioritarias* (2025) va en la misma línea del CPI y vincula directamente la infraestructura con el desarrollo de Chile, buscando que sus propuestas cierren brechas sociales y mejoren la vida de los ciudadanos en todo el país. Desde la perspectiva del sector construcción, los ámbitos de acción recomendados se resumen en: construcción y acceso a la vivienda, barrios y espacio público, infraestructura social, modernización del Estado y crecimiento económico. También en este caso se promueve la participación público-privada como vía eficaz para lograr la materialización de los proyectos.

El tercer documento fue publicado por el Ministerio de Obras Públicas. Se trata del Plan Nacional de Infraestructura Pública 2025-2055. Además de su contenido de política pública y claros principios rectores, hace el recuento de 22 mil proyectos por un total que supera los 360 mil millones de dólares hacia 2055. Es decir, resume la cartera completa de inversiones que el país necesitaría para cubrir las brechas de infraestructura en los próximos 30 años. Al igual que en los casos anteriores, en este documento se destaca la necesidad de la asociación público-privada para atraer inversiones y ejecutar las obras. Dado el monto de inversión requerido y las escasez de recursos, aun considerando inversión privada, será necesario un esfuerzo de

priorización transversal, que permita seleccionar las obras de mayor beneficio para el bienestar general de la población.

El cuarto documento es un conjunto de cinco grupos de propuestas elaborado por la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública A.G. COPSA, con el fin de fortalecer el sistema público-privado, atraer nuevas inversiones y diversificar los ámbitos de concesión. En este caso, los temas se resumen en: acelerar la ejecución de proyectos ya adjudicados, modernizar los contratos ante un contexto cambiante, actualizar el modelo económico que sustenta las inversiones, fortalecer un sistema de planificación de la infraestructura y promover mayor competencia en las nuevas ofertas. En conjunto, estos cuatro documentos comparten los objetivos de desarrollo y contienen una visión común sobre la urgencia de avanzar en más y mejor infraestructura, además de validar de manera explícita la asociación público-privada como un mecanismo para materializar en obras concretas.

El CPI propone la mirada macro de políticas públicas, el MOP hace el recuento de las obras necesarias en forma específica, COPSA sugiere acciones para fortalecer la inversión privada y la Cámara Chilena de la Construcción hace ver las mejoras necesarias y prioridades para cerrar brechas y ejecutar los proyectos públicos y privados.

La contingencia política de elecciones presidenciales activó el desarrollo de estos instrumentos, valiosos y armónicos entre sí, que en conjunto construyen la mirada de largo plazo requerida para que las propuestas se hagan realidad. No es frecuente que este nivel de consenso se alcance entre partes relacionadas, pero con ejes de acción diferentes. Eso constituye una oportunidad única sobre la cual trabajar.

II. Descripción del problema y tendencias emergentes

El diagnóstico elaborado por la mesa de Infraestructura, Transporte y Tecnología de la iniciativa Proyecto Chile 2050 evidenció la existencia de un conjunto de problemas estructurales que limita la capacidad del país para sostener un desarrollo inclusivo, equitativo y sostenible. En el ámbito de infraestructura y transporte, se identificó una marcada fragmentación institucional y de los marcos de planificación, lo que dificulta la integración de distintos modos y sectores y reduce la eficiencia de las inversiones. A ello se suman persistentes brechas de accesibilidad entre territorios urbanos y rurales, que refuerzan desigualdades sociales y económicas.

La presión sobre el financiamiento público y la rigidez de los modelos actuales de inversión han ralentizado la ejecución de proyectos estratégicos, mientras que los impactos crecientes del cambio climático sobre la infraestructura crítica generan un escenario de mayor vulnerabilidad. La resistencia social frente a proyectos que no consideran una participación ciudadana temprana ni criterios ambientales adecuados ha provocado, además, retrasos significativos y una pérdida de legitimidad en las decisiones de política pública.

En el ámbito de tecnologías y comunicaciones, los problemas se concentran en la fragmentación de la gobernanza digital y la ausencia de un ente coordinador que articule de manera integral las políticas de ciberseguridad, protección de datos, digitalización del Estado e innovación tecnológica. La rigidez normativa, incapaz de adaptarse al ritmo de los cambios globales, ha generado vacíos críticos en áreas como la inteligencia artificial y la gestión de datos estratégicos. El panorama se ve agravado por la dependencia tecnológica externa en infraestructura crítica y servicios digitales, así como por un déficit sostenido de capital humano avanzado en disciplinas clave como inteligencia artificial, ciberseguridad y ciencia de datos. Si bien Chile cuenta con una base de infraestructura digital robusta, su utilización se mantiene limitada, enfocada principalmente en consumos recreativos, sin traducirse plenamente en innovación productiva ni en generación de valor social.

Estas debilidades estructurales se encuentran moldeadas por un conjunto de megatendencias que configuran tanto amenazas como oportunidades hacia el 2050. El cambio climático y sus efectos sobre la infraestructura crítica exigen capacidades de adaptación frente a eventos extremos y variaciones del nivel del mar. La transformación digital plantea la necesidad de desplegar infraestructura habilitante para la gestión de datos en tiempo real, la logística inteligente y la electromovilidad. La transición energética abre oportunidades para avanzar hacia sistemas de transporte y movilidad con baja huella de carbono. La urbanización acelerada, la dispersión territorial y la expansión del teletrabajo generan nuevas demandas de conectividad y aumentan la presión sobre las redes viales. Las dinámicas demográficas, en particular el envejecimiento de la población, demandan una infraestructura adaptada a las nuevas realidades sociales.

Por su parte, la expansión de la inteligencia artificial y la automatización redefine la estructura productiva y plantea riesgos de desplazamiento laboral, mientras que la dependencia tecnológica externa configura un escenario de vulnerabilidad para la soberanía digital del país.

En conjunto, estas transformaciones dibujan un panorama en el que Chile se enfrenta al riesgo de profundizar desigualdades territoriales, sociales y económicas si no se adoptan medidas estratégicas. Al mismo tiempo, muestran la posibilidad de convertir la infraestructura física y digital en un motor de cohesión, resiliencia y competitividad, siempre que se logre superar la fragmentación institucional, la rigidez normativa y la falta de planificación integrada que hoy caracterizan al sistema.

Marco general de diseño

Aun cuando en un escenario ideal se podría formular propuestas suponiendo que no hay restricciones para su ejecución, la realidad indica que existen bordes que condicionan las prioridades. En este caso, se puede mencionar los siguientes, por su incidencia estructural en el ámbito de la infraestructura y la conectividad física y digital:

- Los Objetivos de Desarrollo Sustentable (ODS), a los cuales Chile adscribe, y que configuran una plataforma respecto a los criterios y prioridades para la definición de las políticas públicas. Por las implicancias de la infraestructura en la sostenibilidad, es una base evidente que determina especialmente el alcance de las propuestas de este grupo.
- Las limitaciones presupuestarias: como es evidente, las necesidades exceden largamente la disponibilidad de recursos y eso posiblemente se mantendrá en el largo plazo, por lo que se eleva la importancia de contar con criterios de selección para las políticas públicas y en especial, para los planes de inversión.
- La tecnología: nuevas alternativas de gestión mejorada gracias a tecnologías modernas, pueden transformarse en la pieza clave que haga viable un número mayor de proyectos que el registrado hasta ahora en un período similar.
- Los cambios demográficos: una población que envejece configura necesidades distintas, por ejemplo determina tipologías de vivienda e infraestructura pública particulares e incrementa las necesidades de soluciones digitales que reemplacen desplazamientos. Junto con ello, está la mayor concentración de población en áreas urbanas, que hace necesario incorporar más eficiencia a los traslados.
- Marco institucional limitado: una dificultad que se ha acentuado en los últimos años es la demora en la ejecución de proyectos, por diferentes razones. Por una parte, la ocupación del territorio está expuesta a restricciones mayores. Por otra, la capacidad del sistema público para adaptarse al mayor dinamismo de las obras no ha crecido al mismo ritmo que las necesidades, por ejemplo, en el caso de concesiones. Surge entonces un desafío de gestión y de modernización institucional de la mayor urgencia.

III. Análisis de megatendencias y escenarios futuros

El trabajo de la mesa de Infraestructura, Transporte y Tecnología permitió identificar un conjunto de megatendencias que, de manera simultánea, configuran amenazas y oportunidades hacia el 2050. El cambio climático, con su impacto sobre la infraestructura crítica, la transformación digital y la transición energética, así como las dinámicas demográficas, la urbanización acelerada y la creciente demanda de participación ciudadana en proyectos estratégicos, representan fuerzas que incidirán directamente en la capacidad del país para sostener un desarrollo equitativo y resiliente. A su vez, la expansión de la inteligencia artificial, la automatización y la soberanía digital se proyectan como variables decisivas para la competitividad futura.

En un escenario inercial, caracterizado por la continuidad de las políticas actuales y la falta de reformas estructurales, Chile mantendría las debilidades ya diagnosticadas. La fragmentación institucional y la ausencia de una planificación integrada seguirían dificultando la coordinación de las inversiones en infraestructura, generando

duplicidades y limitando el uso eficiente de los recursos. El cambio climático incrementaría los daños en obras críticas, con altos costos de reparación y pérdida de resiliencia, mientras que la congestión urbana y las desigualdades territoriales se profundizarían debido al aumento sostenido del parque automotriz y la dispersión territorial. En el ámbito digital, la rigidez normativa y la falta de coordinación mantendrían un ecosistema fragmentado y poco dinámico, lo que ahondaría la dependencia tecnológica externa y reduciría la capacidad del país para resguardar su soberanía digital. En este escenario, Chile llegaría al 2050 con un sistema de transporte ineficiente, una gobernanza digital débil y una infraestructura incapaz de responder a los desafíos climáticos, sociales y tecnológicos, consolidando un modelo vulnerable y desigual.

Por el contrario, en un escenario transformador, que podría ser alcanzable si se implementan las propuestas trabajadas por la mesa, Chile lograría convertir las megatendencias en palancas de desarrollo inclusivo y sostenible. En materia de infraestructura y transporte, se proyecta un sistema integrado, multimodal y resiliente, guiado por una planificación estratégica de largo plazo y una gobernanza coordinada entre los niveles nacional, regional y local. La transformación digital permitiría gestionar datos en tiempo real, optimizar la logística y reducir externalidades, mientras que la transición energética daría lugar a una movilidad limpia y eficiente con baja huella de carbono.

En paralelo, la descentralización efectiva y la inversión focalizada contribuirían a cerrar brechas históricas entre territorios, asegurando igualdad de acceso a servicios y oportunidades. En el ámbito tecnológico, la creación de una institucionalidad digital centralizada, la modernización regulatoria y el fortalecimiento del capital humano especializado permitirían consolidar un ecosistema digital robusto, soberano y competitivo, posicionando al país como un *hub* regional en infraestructura y servicios digitales. Bajo este escenario, Chile al 2050 contaría con sistemas físicos y digitales robustos, inclusivos y sostenibles, capaces de sostener la cohesión social y la competitividad en un contexto global altamente dinámico.

IV. Implicancias para políticas públicas

El diagnóstico y los escenarios contruidos por la mesa de Infraestructura, Transporte y Tecnología evidencian que las políticas actuales resultan insuficientes para responder a la magnitud y complejidad de los desafíos que enfrentará Chile hacia el 2050. La continuidad del modelo vigente, caracterizado por la fragmentación institucional, la rigidez normativa y la falta de integración entre los distintos ámbitos de infraestructura física y digital amenaza con profundizar las desigualdades territoriales, limitar la competitividad del país y debilitar su soberanía tecnológica.

Para revertir esta trayectoria inercial y encaminarse hacia un futuro transformador, el Estado debiera asumir un rol más activo en el rediseño de la gobernanza sectorial. Será imprescindible crear o fortalecer instancias coordinadoras con atribuciones claras para

articular políticas, proyectos y financiamiento en los niveles nacional, regional y local. Esta institucionalidad debiera ser capaz de establecer prioridades estratégicas, asegurar coherencia en las inversiones y vincular de manera efectiva los objetivos de sostenibilidad, resiliencia climática y equidad territorial con los programas de infraestructura y transporte.

En materia regulatoria, se vuelve urgente modernizar los marcos existentes para dotarlos de flexibilidad y capacidad de adaptación. En infraestructura, esto supone actualizar los criterios de evaluación social de proyectos, incorporar costos de ciclo de vida, métricas de equidad y análisis de resiliencia. En el ámbito digital, implica establecer marcos normativos ágiles y éticos para la inteligencia artificial, la ciberseguridad y la protección de datos, con reglas claras que promuevan la innovación y, al mismo tiempo, resguarden derechos fundamentales y la soberanía nacional.

Asimismo, se requieren nuevas formas de colaboración multisectorial. La transformación digital y la transición energética demandan una integración activa entre el sector público, el sector privado, la academia y la sociedad civil. Esta articulación permitirá movilizar capacidades técnicas y recursos financieros, al mismo tiempo que garantizará la legitimidad social de los proyectos a través de mecanismos de participación temprana y vinculante.

Otro ámbito clave será la descentralización efectiva. Dotar a los gobiernos regionales y locales de atribuciones y capacidades técnicas para diseñar, gestionar y fiscalizar proyectos de infraestructura y de conectividad digital resultará esencial para cerrar brechas territoriales históricas. Ello deberá acompañarse de mecanismos estables de financiamiento y de políticas que fortalezcan la planificación anticipatoria y la gobernanza adaptativa en los territorios.

En síntesis, las implicancias para la política pública exigen una transformación profunda que trascienda la lógica sectorial fragmentada y los ciclos políticos de corto plazo. Chile deberá avanzar hacia una gobernanza integrada de su infraestructura física y digital, con marcos regulatorios modernos y colaboraciones multiactor que conviertan las megatendencias globales en oportunidades para el desarrollo. Sólo bajo estas condiciones, el país podrá consolidar sistemas robustos, inclusivos y sostenibles, capaces de sostener la cohesión social, la competitividad y la soberanía en el escenario global del 2050.

V. Opciones Estratégicas / Recomendaciones

El trabajo de la mesa de Infraestructura, Transporte y Tecnología permitió consensuar un total de 40 propuestas estratégicas: 27 provenientes de la submesa de *Infraestructura y Transporte* y trece de la submesa de *Tecnologías y Comunicaciones al 2050*. Todas ellas buscan orientar el desarrollo de Chile hacia un modelo más equitativo, resiliente y competitivo, respondiendo a los desafíos estructurales identificados y aprovechando las oportunidades que ofrecen las megatendencias globales. A

continuación, se enumeran las propuestas más relevantes, representativas del enfoque integral trabajado en ambas submesas:

A) Submesa Infraestructura y transporte: se organizó la lista de propuestas en grupos homogéneos, como se indica a continuación:

Institucionalidad

1. Creación de una Agencia Integrada de Planificación Territorio-Transporte para superar la fragmentación institucional mediante un ente autónomo que articule planes territoriales, de transporte y de infraestructura digital.
2. Desarrollar una solución institucional que favorezca la implementación de proyectos y permita destrabar aquellos que se encuentren pendientes. En forma transitoria puede ser un grupo de trabajo de dependencia presidencial, mientras se consolida una solución más permanente que ha sido propuesta en la misma línea por diferentes entidades. Formación de una fuerza de tarea específica para concretar la implementación de proyectos adjudicados, pendientes de inicio.
3. Creación de una Agencia Integrada de Planificación Territorio-Transporte para superar la fragmentación institucional mediante un ente autónomo que articule planes territoriales, de transporte y de infraestructura digital.
4. Desarrollar institucionalidad formal para la Seguridad Vial. Por ejemplo, un Servicio Nacional. Entidad coordinadora con facultades para: (i) crear normativas orientadas a reducir las muertes en el tránsito), (ii) realizar auditorías de infraestructura vial y/o certificar profesionales para realizarlo, (iii) realizar los procesos de otorgamiento de licencias de conducir, (iv) certificar Escuelas de Conductores, (v) certificar monitores de Educación Vial, (vi) apoyar a víctimas de siniestros viales, (viii) gobernanza de datos, entre otros.

Estudios

5. Potenciar la aplicación de nuevas tecnologías a la planificación, construcción y operación de sistemas de transporte.
6. Crear un Centro Nacional de Analítica de Datos en diversos ámbitos de infraestructura y transporte: creación de una plataforma (repositorio) único de datos integrados que reúna a universidades, centros de estudios, sector privado y público.
7. Modernizar el actual marco de evaluación social incorporando: políticas que incorporen visión de red, costos de ciclo de vida y seguridad vial, resiliencia, impacto territorial y métricas de equidad. Actualizar los criterios de evaluación que hoy se basan en información pasada, sin considerar cambios potenciales.
8. Fomentar el desarrollo de pilotos, estudios de casos y replicar experiencias exitosas en los diversos ámbitos (movilidad sostenible, logística, entre otros).
9. Academia Nacional de Movilidad Sostenible: promover la especialización continua del capital humano, creando programas certificados en electromovilidad, *big data* y seguridad vial.
10. Diseñar Laboratorios regionales de Infraestructura colaborativa: proveer de herramientas y capacitación a los gobiernos regionales para mejorar sus

capacidades técnicas. Facilitar su desarrollo, en el marco de una estrategia nacional cohesionada.

11. Analizar un modelo de financiamiento mixto “*Value-Capture 2050*”: innovar más allá de concesiones tradicionales, capturar plusvalías urbanas y emisiones evitadas para costear proyectos.
12. Fortalecer la colaboración público-privada e internacional para proyectos logísticos, transporte público, seguridad vial, entre otros, incorporando financiamiento mixto.
13. Plan Nacional de Corredores Verdes Resilientes: responder a eventos extremos y aumento del parque automotriz con corredores multimodales de cero emisiones y pavimentos fotocatalíticos.

Procedimientos

14. Creación de Regla fiscal específica para la Administración presupuestaria de la infraestructura.
15. Protocolo de participación temprana vinculante: establecer reglas claras y límites para la inclusión comunitaria desde la prefactibilidad.
16. Plataforma Nacional de Logística Inteligente 24/7: Integrar infraestructura física y digital como “servicio de traslado de bienes” en tiempo real.
17. Modificación de la Ley FUC (sobre financiamiento urbano compartido), para potenciar su uso.
18. Fortalecer la regulación logística ante nuevas tecnologías (por ejemplo, vehículos autónomos o drones), creando marcos normativos flexibles que anticipen su inserción con criterios de seguridad, trazabilidad y eficiencia.
19. Crear un Fondo de Innovación Regulatoria en Movilidad Autónoma: prevenir la obsolescencia normativa frente a vehículos autónomos y nuevos modelos de movilidad.

B) Submesa Tecnología y comunicaciones al 2050

1. Ampliar acuerdos comerciales y de cooperación multilaterales en ciencia y tecnología con regiones y países referentes-estratégicos para el desarrollo digital de Chile.
2. Aceleradora “Chile Tecnologías de la Información y Comunicaciones exprés”: Emplear la capacidad gerencial existente para *fast-track* de proyectos críticos (centros de datos, fibra óptica, 5G) de manera segura. Contar con mentores sector privado y KPI de tiempo a puesta en marcha.
3. Simplificar, modernizar y armonizar la normativa existente: leyes, reglamentos y ordenanzas, a nivel nacional, regional y comunal. Debe tener una aplicación pareja.
4. Red Nacional de Talento digital: alianza 3PP, para masificar el talento digital en Chile.
5. Campaña comunicacional: comunicar importancia y beneficios del mundo y economía digital para la ciudadanía permanente.

6. Alianza Estado–Empresa “Infraestructura digital”: profundizar la experiencia público-privada en despliegues masivos, con contratos evolutivos con cláusulas de innovación y cobertura social. Acciones: modernizar la regulación.
7. Observatorio de Valor digital ciudadano: medir y elevar la percepción de valor de los servicios digitales. Acciones: índices trimestrales de satisfacción, campañas de alfabetización, mejoras guiadas por *design thinking* desde la experiencia de usuario.
8. Crear polos donde las *startups* utilicen telecomunicaciones para generar valor (*agrotech*, *tech health* y logística). Acciones: *Labs* con 5G privado, créditos fiscales por captura de datos locales, mentorías corporativas.
9. Ente articulador responsable único de I+D+i+e 2050, para elevar la I+D al 1,5 % del PIB.
10. Gobernanza única: crear Superagencia digital de Chile. Fusionar ciberseguridad, datos personales, telecomunicaciones y *GovTech* bajo un solo ente regulador de alto estándar. Acciones: ley corta de integración, gobierno corporativo con consejeros independientes, KPI de coordinación. Hacerse cargo de la soberanía de los datos.
11. En mediano plazo: contar con un *sandbox*² regional para probar tecnologías y marcos regulatorios comparados.
12. Plan “Chile Nodo Digital Pacífico 2050”: consolidar al país como *hub* de economía digital sostenible.
13. Marco ágil de IA responsable: legislación basada en principios, *sandbox* regulatorio y guías sectoriales. Acciones: certificación de algoritmos, test de sesgos, reconversión laboral cofinanciada.

VI. Metas y acciones 2030

El trabajo de la mesa de Infraestructura, Transporte y Tecnología permitió establecer metas de corto y mediano plazo que sirven como peldaños hacia la visión proyectada para el año 2050. Estas metas buscan entregar resultados tangibles en la próxima década, al mismo tiempo que sientan las bases para un sistema de infraestructura y comunicaciones integrado, sostenible y resiliente.

En el ámbito de infraestructura y transporte, se acordó avanzar hacia un modelo de planificación estratégica de largo plazo, con énfasis en la equidad territorial, la sostenibilidad ambiental y la resiliencia climática. Se determinó como prioridad la constitución de un grupo de trabajo en nivel presidencial, que por una parte agilice la ejecución de proyectos en carpeta y con demoras en su implementación, y por otra, proponga las transformaciones institucionales necesarias para acompañar el desarrollo de la infraestructura que el país necesita en el largo plazo. Dicho grupo puede tener naturaleza transitoria, mientras se configura la solución más permanente con el mismo propósito.

² Un *sandbox*, o entorno aislado, es un espacio controlado y seguro para probar algo nuevo sin riesgo de afectar el sistema principal.

Entre los objetivos más relevantes al 2030 se encuentra la actualización de los criterios de evaluación social de proyectos para incorporar métricas de equidad, resiliencia y costos de ciclo de vida; la consolidación de una institucionalidad robusta en seguridad vial capaz de reducir de manera sostenida la tasa de muertes y lesiones graves en el tránsito; y el despliegue de corredores verdes y multimodales que integren criterios de sostenibilidad y movilidad limpia. Estas metas cuantitativas y cualitativas se complementan con la creación de plataformas logísticas nacionales basadas en datos en tiempo real, lo que permitirá aumentar la eficiencia del sistema y reducir las emisiones asociadas al transporte de bienes y personas. Todo lo anterior a través de avances en el área de estudios para el diseño de iniciativas y cambios metodológicos, institucionalidad como eje y procedimientos para modernizar el funcionamiento de sectores como la operación logística.

En el ámbito de tecnologías y comunicaciones, las metas al 2030 se orientan a instalar una institucionalidad digital centralizada con atribuciones regulatorias claras, superando la fragmentación actual de la gobernanza digital. Asimismo, se plantea modernizar los marcos normativos en áreas críticas como inteligencia artificial, ciberseguridad y protección de datos personales, de manera que el país cuente con un marco adaptativo y coherente antes del 2030. Otra meta prioritaria es la duplicación del número de profesionales especializados en ciencia de datos, inteligencia artificial y ciberseguridad, fortaleciendo así el capital humano nacional. En paralelo, se espera que la infraestructura digital existente sea utilizada de forma más productiva, con programas que apoyen a pymes y startups en procesos de digitalización, y que se implementen centros de datos sustentables que contribuyan a la soberanía tecnológica del país.

Para alcanzar estas metas se identificaron acciones clave a ejecutar antes del 2030:

1. Crear una fuerza de tarea en el nivel presidencial, que tenga como objetivo agilizar las inversiones pendientes y proponer un marco institucional de alto nivel que facilite la planificación de la infraestructura integrada, consistente con los objetivos del país y continua en el largo plazo.
2. Crear y poner en marcha una institucionalidad nacional en seguridad vial con alcance regional y local.
3. Actualizar y modernizar el marco de evaluación social de proyectos de infraestructura incorporando una visión de políticas públicas integrales y agregando variables de impacto social en ámbito más amplio que el actual.
4. Establecer una institucionalidad digital centralizada con capacidad de coordinación transversal.
5. Promover programas masivos de formación y reconversión laboral en áreas digitales estratégicas, con participación de universidades, centros técnicos y sector privado.
6. Impulsar alianzas público-privadas para el despliegue de infraestructura digital sustentable y de plataformas logísticas inteligentes.

La relación entre estas metas al 2030 y la visión al 2050 es directa. Cada acción constituye un paso inicial que habilita el tránsito hacia un escenario transformador en el que Chile cuente con un sistema de infraestructura resiliente al cambio climático, territorialmente integrado, y con un ecosistema digital robusto, soberano y competitivo a nivel regional.

Los actores responsables en el corto plazo incluyen ministerios sectoriales como Transportes y Telecomunicaciones, Obras Públicas, Economía, Ciencia y Tecnología, Educación y Hacienda; agencias especializadas en ciberseguridad, infraestructura y transporte; empresas privadas de los sectores logístico, tecnológico y de telecomunicaciones; universidades y centros de investigación; y organizaciones de la sociedad civil que velan por la participación ciudadana, la transparencia y la protección de derechos digitales.

En este sentido, las propuestas de las cuatro entidades descritas al inicio de este documento³ conforman una referencia concreta de las visiones de política pública, la cartera de proyectos ya identificados, las alternativas de financiamiento y operación y la construcción de los mismos.

En conjunto, estas metas y acciones al 2030 configuran un plan de acción que, de cumplirse, permitirá reducir las vulnerabilidades actuales y acercar a Chile a la visión de un país con infraestructura y comunicaciones inclusivas, sostenibles y estratégicamente integradas hacia el año 2050.

VII. Propuestas y líneas de acción al 2050

La mesa de Infraestructura, Transporte y Tecnología proyectó para el 2050 un Chile con un sistema integrado de infraestructura física y digital, resiliente al cambio climático, territorialmente equitativo y posicionado como *hub* digital regional.

En infraestructura y transporte, las líneas de acción plantean el desarrollo de corredores verdes multimodales, la incorporación de tecnologías innovadoras en logística y movilidad, la implementación de contratos flexibles y mecanismos de financiamiento estables como el *Value-Capture 2050*. Estas medidas buscan garantizar sostenibilidad, adaptabilidad y cohesión territorial.

En tecnologías y comunicaciones, se propone la creación de una institucionalidad digital unificada, el despliegue de centros de datos sustentables y una regulación dinámica para inteligencia artificial, ciberseguridad y datos estratégicos. A ello se suma el fortalecimiento continuo del capital humano digital, condición indispensable para la soberanía tecnológica.

³ Centro de Políticas de Infraestructura (CPI), Cámara Chilena de la Construcción, Ministerio de Obras Públicas (MOP) y Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública (A.G. COPSA).

Los mecanismos de gobernanza y seguimiento incluyen observatorios y comités permanentes que aseguren continuidad, transparencia y adaptación de las políticas más allá de los ciclos políticos.

En cuanto a los roles de largo plazo, el Estado se concibe como garante de regulación y equidad; el sector privado, como motor de inversión e innovación; la academia, como generadora de conocimiento y talento; y la sociedad civil, como garante de legitimidad y derechos.

Finalmente, la mesa destacó la necesidad de sinergias con otras áreas estratégicas –energía, medioambiente, educación y seguridad– para asegurar coherencia y sostenibilidad en el uso de recursos.

En su conjunto, estas líneas de acción configuran un futuro donde Chile logre integrar infraestructura y digitalización como motores de desarrollo inclusivo, sostenible y soberano.

VIII. Conclusión

La mesa de Infraestructura, Transporte y Tecnología compartió una visión clara hacia el 2050: consolidar a Chile como un país con un sistema integrado de infraestructura (digital y física), resiliente al cambio climático, equitativo en lo territorial y complementado con un ecosistema digital soberano y competitivo que lo posicione como *hub* regional.

La urgencia del problema radica en que, de mantenerse la fragmentación institucional, la rigidez normativa y las brechas de accesibilidad y capital humano, el país corre el riesgo de profundizar desigualdades, debilitar su competitividad y comprometer su autonomía tecnológica. La próxima década será decisiva para revertir estas tendencias y encaminar a Chile hacia un escenario transformador.

El llamado a la acción es contundente: se requiere voluntad política, liderazgo estatal y colaboración multisectorial para implementar las propuestas acordadas, instalar nuevas capacidades institucionales y asegurar que las decisiones estratégicas trasciendan los ciclos de gobierno.

Estas tres ideas fuerza guiaron el trabajo de la mesa:

1. Planificación estratégica y coordinación institucional, como base para integrar y dar coherencia a la infraestructura física y digital.
2. Equidad territorial y descentralización efectiva, para cerrar brechas históricas y garantizar acceso justo a servicios y oportunidades.
3. Innovación y sostenibilidad, como principios rectores que orienten la transición energética, la transformación digital y la resiliencia climática.

Con estas definiciones, la mesa dejó establecido que el futuro de Chile no depende sólo de su capacidad técnica, sino de la decisión de actuar hoy con visión de largo plazo y compromiso país.

Participantes mesa de Infraestructura, transporte y comunicaciones

Coordinación general: Pedro Pablo Errázuriz

Coordinación de submesas:

- Carlos Cruz y Gloria Hutt (*Infraestructura y Transporte*)
- Pamela Gidi y Pedro Huichalaf (*Tecnología y comunicaciones al 2050*)

Comité editor: Carlos Cruz, Gloria Hutt, Pamela Gidi, Pedro Huichalaf y Pedro Pablo Errázuriz

Miembros del comité técnico convocado por la mesa:

Álvaro Miranda	Rodrigo Valladares
Angelo Cherubini	Romina Zúñiga
Bárbara Silva	Sergio Boris Contreras
Christian Nicolai	Viviana Muñoz
Cristián Sepúlveda	Vivian Modak
Cristóbal Pineda	
Daniel Contreras	
Diego Cruz	
Diego Silva	
Estefanía Rodríguez	
Francisca Astaburuaga	
Francisco Javier	
Martínez	
Gabriel Enrique Montero	
Guillermo Muñoz	
Hugo Durney	
Hugo Silva	
Jorge Arias Montenegro	
Jorge Atton	
Juan de Dios Ortúzar	
Luz Infante	
Marcela Munizaga	
Marco Subercaseaux	
Mariel Prucnal	
Montse Delpino	
Natalia López C.	
Nicolás Moreno	
Paola García	
Paola Tapia	
Pelayo Covarrubias	
Ricardo Giesen	
Rodrigo Medina	