



REPORTE

INFRAESTRUCTURA

AGOSTO • 2026 • N. 012

INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA PÚBLICA **VÍA CONCESIONES**

1993-2025



Portada: Autopista Rutas del Desierto (Región de Tarapacá). Fuente: Sacyr



El presente Reporte de Infraestructura fue preparado, a solicitud del **Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI)**, por Ignacio Corcuera, sociólogo, y por Luis Eduardo Escobar, economista, quienes procesaron y analizaron la información, trabajo del que derivan las conclusiones que en este informe se recogen.



CONTENIDO

Introducción	6
I. Inversión vía concesiones a través de los años	12
II. Inversión vía concesiones por tipo de infraestructura	16
III. Inversión vía concesiones por forma de refinanciamiento	20
IV. Inversión vía concesiones por región	24
V. Inversión vía concesiones por período de gobierno	30
VI. Llamados a licitación y adjudicación de concesiones	34
VII. Tiempo transcurrido entre llamado a licitación, adjudicación e inicio de las obras	40
VIII. Desafíos en la industria de las concesiones	44
IX. Conclusiones	50
Anexos	54



Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez (Región Metropolitana). Fuente: Aeropuerto Santiago de Chile



INTRODUCCIÓN





El presente documento corresponde al **Reporte de Infraestructura Pública N° 12** del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI) y tiene por objetivo analizar la inversión materializada en Chile a través del sistema de concesiones, poniendo a disposición antecedentes cuantitativos que permitan comprender la evolución de esta industria a lo largo del tiempo.

Los contenidos del reporte se sustentan en información oficial proporcionada por la Dirección General de Concesiones (DGC) del Ministerio de Obras Públicas, cuya valiosa colaboración se agradece, y por el Banco Central de Chile. La DGC entrega las cifras anuales de inversión expresadas en Unidades de Fomento (UF). Para efectos de este análisis, dichos montos fueron convertidos a pesos corrientes del año correspondiente, posteriormente, se actualizaron a pesos de 2025 utilizando el factor de expansión empleado por la Dirección General de Obras Públicas del MOP y, finalmente, se expresaron en millones de dólares de 2025. Esta metodología permite contar con cifras homogéneas y comparables en el tiempo.

Desde su implementación a comienzos de la década de 1990, la industria de las concesiones ha constituido un pilar fundamental para el desarrollo del país, al hacer posible un volumen de inversión en infraestructura pública que difícilmente habría podido financiarse únicamente con recursos fiscales.

En efecto, las Concesiones de Infraestructura Pública no solo han aumentado la cantidad y calidad de la infraestructura de uso público del país, sino que además han incrementado el patrimonio público en US\$23,4 mil millones, medido en dólares de 2025, a través de la construcción y mantención de obras de

gran envergadura, fundamentales para la actividad productiva de Chile.

Las carreteras interurbanas han constituido el principal ámbito de desarrollo del sistema de concesiones desde su creación. A la fecha, se han adjudicado más de 3.000 kilómetros de autopistas de alto estándar que, una vez finalizadas, conformarán un corredor continuo que conectará Chonchi, en el sur de la Isla Grande de Chiloé, con Antofagasta, en el norte del país. Este eje estructurante norte-sur se complementa con una red de rutas transversales que ha fortalecido la conectividad entre los principales centros urbanos y productivos de Chile, contribuyendo a una mayor integración territorial y al desarrollo económico del país.

Por su parte, las concesiones de autopistas urbanas en Santiago, que suman cerca de 240 km, no solo han contribuido a reducir significativamente los tiempos de desplazamiento al interior de la ciudad, sino que también han permitido financiar obras públicas de alto impacto, entre ellas la construcción de la Línea 4 del Metro de Santiago, los colectores de aguas lluvias de las zonas sur y poniente de la capital, y otros proyectos de infraestructura que han mejorado la calidad de vida de sus habitantes.

Asimismo, el sistema de concesiones ha incorporado iniciativas orientadas a fortalecer la relación entre los proyectos de infraestructura y las comunidades. Destaca el Programa Buen Vecino, cuyo propósito es reducir los impactos de las obras sobre los territorios aledaños mediante la participación temprana de las comunidades en el diseño de los proyectos y la definición de medidas de mitigación, compensación e integración urbana.



La industria de las concesiones ha permitido liberar recursos públicos para otros fines. Un ejemplo de ello son los recursos que el Ministerio de Obras Públicas ha podido reasignar a la pavimentación y conservación de la red secundaria de caminos, fondos que anteriormente debían destinarse a la mantención de la Ruta 5 y otras carreteras principales, hoy concesionadas. Así, a comienzos de la década de 1990, la Dirección de Vialidad del MOP solo contaba con recursos suficientes para mantener el 14% de los kilómetros de esta red, mientras que actualmente esa cifra alcanza aproximadamente el 45%.

El sistema carretero concesionado sobre la Ruta 5 se ha desarrollado en base a un esquema de subsidios cruzados entre las secciones concesionadas, diseñado a mediados de la década de 1990. De acuerdo con este esquema, los tramos de mayor flujo subsidian los tramos de menor uso proyectado, manteniendo estándares de servicio similares. Esto ha significado un aporte importante a las regiones y a la equidad territorial, elevando el estándar de aquellos sectores cuyos flujos, por sí solos, no habrían permitido financiar obras de similar calidad.

Esta modernización de la infraestructura pública ha tenido un impacto significativo en los niveles de productividad nacional. De hecho, durante la primera década de los 2000, Chile se situó entre los 20 países con mejor infraestructura vial del mundo y alcanzó el lugar 31 en el *Logistics Performance Index* (LPI) del Banco Mundial. Este reconocimiento internacional contribuyó a posicionar a Chile como un destino atractivo para inversiones extranjeras, fundamentales para su desarrollo. Asimismo, el prestigio alcanzado por el país en materia de infraestructura ha llevado a otros países de la región a adoptar caminos similares, entre ellos Costa Rica, Paraguay y Perú.

El crecimiento económico y el aumento del ingreso per cápita, junto al desarrollo de la red vial, han multiplicado las tasas de motorización y los flujos vehiculares, que exceden largamente lo inicialmente proyectado, ubicándose muy por encima de las tasas de crecimiento de la economía. En efecto, mientras el PIB aumentó un 136% —es decir, 2,4 veces— entre 1998 y 2025, el número de vehículos motorizados creció un 244,4% durante el mismo período, equivalente a 3,4 veces.

En el caso de las concesiones viales, un tráfico superior al proyectado se tradujo en ingresos mayores a los previstos y, por tanto, probablemente también en rentabilidades superiores a las estimadas inicialmente. Sin embargo, al momento de iniciar el sistema de concesiones, nadie podía anticipar la magnitud del crecimiento de la demanda, ya que se trataba de una industria nueva, sin antecedentes que permitieran al Estado ni a los potenciales concesionarios contar con referencias suficientes para proyectar su evolución. Este era, precisamente, uno de los riesgos que se asumieron al poner en marcha esta nueva industria.

Con la experiencia acumulada, el Estado ha podido incorporar los mayores niveles de tráfico en los procesos de licitación, de modo que una parte de los beneficios asociados a una mayor demanda pueda ser capturada por el Estado. Así, las empresas interesadas en obtener una concesión vial —y también concesiones en otros sectores— compiten ofreciendo un mayor aporte al Estado. Una de las expresiones más claras de este mecanismo es el Aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago. De acuerdo con su contrato de concesión, el concesionario debe transferir al



Estado el 77,56% de los ingresos comerciales de la concesión, lo que actualmente equivale a más de US\$200 millones anuales.

Si bien en Chile la población asocia las concesiones a proyectos viales, tanto urbanos como interurbanos, como se señaló al inicio, también hay otros tipos de proyectos, entre ellos aeropuertos, hospitales, centros penitenciarios, corredores de transporte público, embalses y otras obras de infraestructura pública.

Entre estas últimas se encuentran el Centro de Justicia, el Puerto Terrestre Los Andes, la Plaza de la Ciudadanía, el Estadio Techado Parque O'Higgins, la Estación de Intercambio Modal La Cisterna, el Complejo Fronterizo Los Libertadores, el Centro Metropolitano de Vehículos Retirados de Circulación y los teleféricos. En este contexto, es importante distinguir entre las concesiones en que los usuarios pagan por el uso de la infraestructura, como ocurre en las autopistas y los aeropuertos, y aquellas en que es el Estado quien paga por la disponibilidad de la infraestructura. Esta diferencia será analizada con mayor detalle más adelante.

En otro ámbito, el concepto de Asociación Público-Privada (APP), establecido originalmente mediante un decreto del MOP en 1991, se desarrolló posteriormente a partir del Decreto MOP N° 900 de 1996, que regula las concesiones de obras de infraestructura pública, junto con sus posteriores modificaciones y otras iniciativas legales que han

tenido amplia aceptación. Entre ellas destacan la Ley Sanitaria de 1995 y sus modificaciones —anteriores al decreto de 1996—, la Ley de Puertos de 1997 y la Ley que creó el Fondo de Infraestructura, hoy Desarrollo País, promulgada en marzo de 2018.

Asimismo, la Ley de Financiamiento Urbano Compartido (FUC), promulgada en 2003, buscó atraer recursos privados para financiar inversiones en infraestructura pública a nivel municipal. Sin embargo, su aplicación ha enfrentado dificultades para alcanzar los objetivos previstos, por lo que actualmente se encuentra en proceso de revisión, con el propósito de introducir las modificaciones necesarias para facilitar su implementación y permitir su pleno desarrollo.

A los aportes de la Ley de Concesiones se suma el incentivo a la presentación de “iniciativas privadas de concesiones” por parte de particulares, como complemento al Plan de Infraestructura Pública impulsado por el Estado. El objetivo de esta disposición era promover que el sector privado propusiera proyectos originales de infraestructura pública o que incorporaran elementos innovadores en su diseño, tecnología o modelo de gestión.

Si bien las iniciativas privadas han adquirido cierta relevancia dentro de la cartera de proyectos licitados por el MOP, su desarrollo no ha cumplido plenamente las expectativas en materia de innovación. Este constituye, por tanto, uno de los ámbitos que sería necesario fortalecer para impulsar un mayor desarrollo de la industria de las concesiones.



La implementación de la industria de las concesiones generó la necesidad de contar con una unidad especializada en la gestión del sistema, cuya institucionalidad ha evolucionado a lo largo del tiempo incorporando la experiencia acumulada en sus distintas etapas. En 1995 se creó la Coordinación General de Concesiones y, posteriormente, en 2020, la Dirección General de Concesiones (DGC). Ambas instituciones han operado con un marcado sentido de continuidad que trasciende los distintos períodos de gobierno y con altos estándares de eficiencia, reflejados en sus resultados y reconocidos transversalmente.

La industria de las concesiones se basa también en un bien estructurado sistema de resolución de controversias que ha evolucionado en el tiempo, velando por el respeto de las condiciones originales del contrato. Este mecanismo, que actúa como instancia de equilibrio entre el concedente y el concesionario, ha sido una de las principales fortalezas del sistema. El modelo original, basado en la conciliación y el arbitraje “en conciencia”, evolucionó posteriormente hacia un sistema “en derecho”, que ha demostrado tanto virtudes como algunas debilidades. De cara al futuro, sería conveniente evaluar y actualizar el mecanismo de resolución de controversias, poniendo especial atención en aspectos como la oportunidad, la vinculación y la ecuanimidad de sus decisiones.

Más recientemente se han suscitado algunas dudas respecto al sistema, que sería conveniente revisar.

Algunas de ellas se refieren a:

- la escasa competencia que se está verificando en las últimas licitaciones,
- la cartera de proyectos y su tipología,
- las secuencias y certeza de las fechas de los programas de licitación,
- las rentabilidades permitidas y los riesgos que se asignan al posible concesionario,
- la necesidad de una institucionalidad más robusta.

Si bien los buenos resultados de la industria no han estado exentos de dificultades y cuestionamientos —como es esperable en una actividad que se crea prácticamente “de la nada”—, las concesiones de obras públicas han constituido, en términos de inversión, la principal iniciativa impulsada por el Estado durante los últimos 30 años. Las inversiones realizadas por las empresas concesionarias han permitido desarrollar una infraestructura pública que, en muchos ámbitos, alcanza estándares de clase mundial y que ha contribuido significativamente a mejorar la calidad de vida de la ciudadanía.

El trabajo que se presenta a continuación busca relevar los logros del sistema de concesiones y presentar algunas reflexiones sobre su futuro.



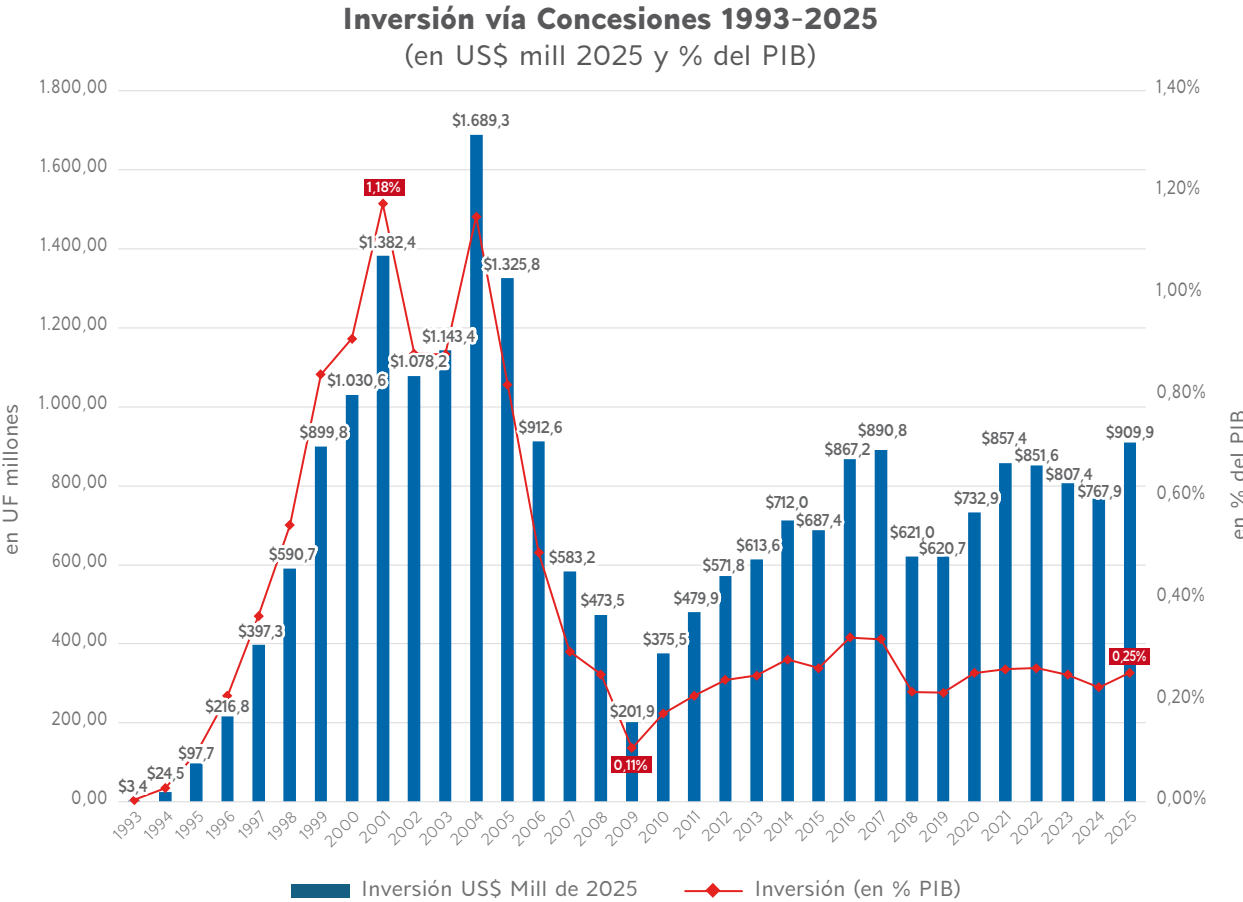
Embalse Convento Viejo (Región de O'Higgins). Fuente: Besalco

INVERSIÓN VÍA CONCESIONES A TRAVÉS DE LOS AÑOS

La inversión en infraestructura pública por medio de un sistema de concesiones de obra pública comenzó en el año 1993, durante la administración del presidente Aylwin, con la adjudicación del proyecto de construcción del Túnel El Melón. Ese acto dio

inicio a una nueva industria en el país, que ha evolucionado con una alta variabilidad desde el punto de vista de los montos invertidos a lo largo de los años (**Gráfico 1**).

GRÁFICO 1



Fuente: Dirección General de Concesiones, MOP, Banco Central de Chile y cálculos de los autores.



Inicialmente se trató de una iniciativa más bien modesta, consistente en un sistema que unificó dos iniciativas anteriores y consolidó las iniciativas de concesiones y su gestión en una oficina del Ministerio de Obras Públicas. Sin embargo, el éxito inicial y la activa promoción de los presidentes Eduardo Frei Ruiz-Tagle y Ricardo Lagos, escalaron rápidamente los montos invertidos, llegando a su punto máximo durante la administración del presidente Lagos. Este fuerte aumento significó pasar de una inversión materializada de US\$3,4 millones el año 1993 a US\$1.689 millones el año 2004, equivalente a 1,15% del PIB¹.

Sin embargo, la institucionalidad no permitió mantener los altos niveles de ejecución de nuevos proyectos de concesiones, lo que llevó a una disminución importante de las inversiones concesionadas. A esto se sumó la desconfianza respecto del sistema por parte del gobierno que asumió en 2006, de forma que entre 2004 y 2009 los montos invertidos disminuyeron en un 88%.

A partir de 2010, con el inicio de una nueva administración (2010-2013), esta situación comenzó a revertirse, esfuerzo que fue sostenido por la administración siguiente (2014-2017). De este modo, en 2017 la inversión superó los US\$890 millones anuales, lo que representó un aumento de 4,4 veces respecto del mínimo registrado en 2009.

Entre 2018-2020 la falta de nuevos proyectos se vio reflejada en una nueva disminución de las inversiones mediante concesiones, en parte afectada por la pandemia de Covid-19. Sin embargo, el desarrollo de proyectos permitió nuevamente superar el nivel de US\$800 millones el año 2021. Finalmente, en los años 2022 a 2024 nuevamente las críticas al sistema de concesiones y los cambios en las prácticas de aprobación de proyectos por parte del Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental ralentizaron el proceso de ejecución de proyectos, como veremos más adelante.

Esta mezcla de desconfianza en el mecanismo y las crecientes exigencias del sistema de evaluación ambiental llevaron a trasladar prácticamente la totalidad de los riesgos de los proyectos, más allá del riesgo propio del negocio, a los concesionarios. Esto incluyó, en particular, los riesgos de las evaluaciones ambientales –que incluyen aspectos arqueológicos y patrimoniales–, las negociaciones de compensaciones y mitigaciones con las comunidades y grupos de interés locales, y la eventual judicialización de esos procesos.

Como se puede apreciar, un sistema que fue capaz de generar inversiones en infraestructura por más de un punto porcentual del PIB anual, a principios de este siglo, actualmente representa entre un cuarto y un quinto de esos montos. Si el sistema

¹ El punto más alto de inversión medido en UF y en dólares constantes se alcanzó en 2004. Sin embargo, como porcentaje del PIB el punto más alto se alcanzó en 2001, siendo equivalente a 1,18% del PIB. Esta diferencia se debe a que el PIB creció un poco más rápido que la inversión materializada por medio del mecanismo de concesiones.

generara inversiones equivalentes a un punto porcentual del PIB, el país estaría invirtiendo por medio de concesiones unos US\$3.500 millones de dólares anuales, a precios de 2025, en lugar de los US\$910 millones registrados en ese año.

Como referencia, el nuevo Hospital Sótero del Río -el más grande del país- se estima que tendrá un costo de US\$450 millones. Es decir, estamos dejando de construir y equipar infraestructura por un monto similar al de casi ocho hospitales de esa magnitud cada año. Reparar y modernizar los 100 liceos públicos de la comuna de Santiago se estima que cuesta US\$ 1.000 millones, y no se hace porque el municipio y el Estado no tienen los recursos.





Centro de Justicia (Región Metropolitana). Fuente: OHLA

INVERSIÓN VÍA CONCESIONES POR TIPO DE INFRAESTRUCTURA

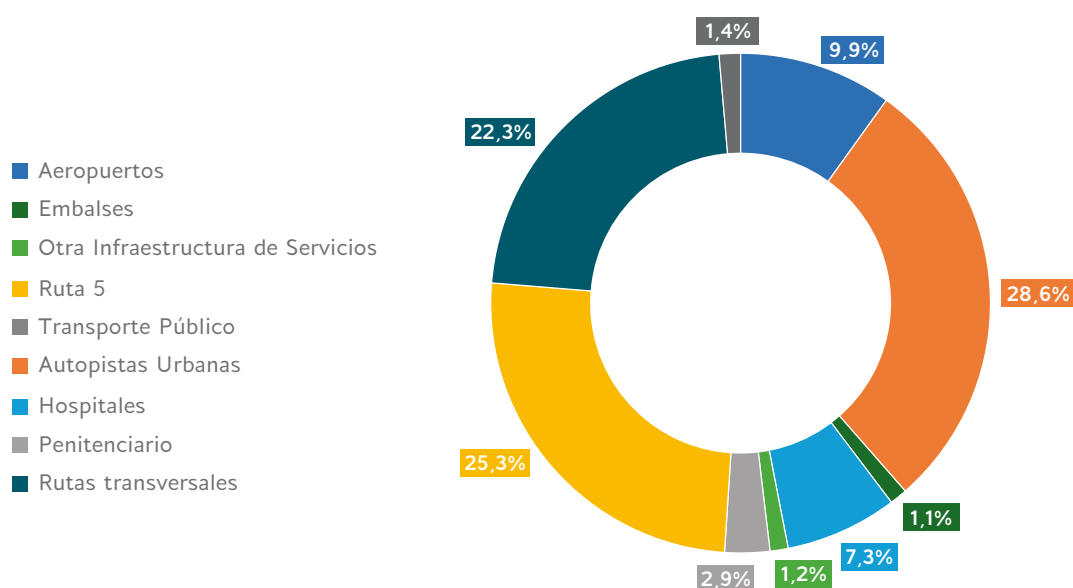
Los datos de inversión en infraestructura por medio de concesiones muestran que, durante el período 1993-2025, se invirtieron US\$23.418 millones. De este total, un 77,5% corresponde a obras viales, divididas a su vez entre autopistas urbanas (28,5%), la Ruta 5 (26,4%) y rutas transversales (22,6%) (**Gráfico 2**).

Estas cifras se refieren a montos invertidos y no corresponde asociarlos a kilómetros de caminos, ya

que los costos dependen en una medida importante, de las complejidades de la ingeniería, la construcción y el costo de las expropiaciones², y no solo de la extensión de las vías. Por ejemplo, el kilómetro lineal de las autopistas urbanas es generalmente más costoso que el de las autopistas interurbanas, ya que a menudo involucra la construcción de más kilómetros de túneles, estructuras y otras obras de arte.

GRÁFICO 2

Inversión Concesiones por Tipo de Infraestructura (% del total acumulado) 1993-2025



Fuente: DGC, MOP y cálculos de los autores.

² No está disponible el detalle de las expropiaciones para cada una de las obras, sino solo de manera agregada. El monto de las expropiaciones corresponde a un 3,0% del total invertido en el conjunto de obras viales, al 0,3% de los Aeropuertos y al 0,4% del resto de las tipologías de concesiones. La DGC reporta que no ha se ha registrado costo de expropiaciones en el caso de los hospitales.

Las autopistas urbanas han buscado reducir la congestión vehicular dentro de las principales ciudades del país y, dado que Santiago contiene prácticamente el 40% (37% al 2024) de los vehículos en circulación y el 42% de la población nacional, era coherente que estas obras se hayan concentrado en la Región Metropolitana.

La Ruta 5 tiene un carácter estratégico, ya que busca otorgar conectividad de alta calidad al territorio de Chile continental, entre Arica y Puerto Montt, manteniendo un estándar de calidad similar y tarifas equivalentes, por medio de un mecanismo de subsidio cruzado. Resta por conectar la isla de Chiloé –proceso que está en curso con la construcción del imponente puente colgante sobre el Canal de Chacao (financiado con recursos públicos)–, la doble vía dentro de la isla, y la conexión continental entre las regiones de Los Lagos y Aysén.

Las rutas transversales buscan generalmente unir los principales centros de producción de bienes exportables con los puertos nacionales. Es el caso de la Ruta de la Madera, la primera vía en ser concesionada en 1994, cuyo contrato revirtió al Estado en julio de 2012, el Acceso Norte a Concepción y la Ruta 78, ambas adjudicadas en 1995, y la Ruta Santiago-Los Andes, principal nexo terrestre con Argentina, adjudicada en 1996³.

En 1995 se iniciaron las licitaciones de aeropuertos, con el Diego Aracena de Iquique y El Tepual de Puerto Montt. Luego, en 1997, se licitaron las obras del Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago, para luego continuar con los terminales aéreos regionales más importantes. Ese mismo año comenzaron las concesiones de recintos penitenciarios. En 2001 se incorporaron los embalses, en 2004, las de transporte y edificios públicos, como

el Centro Cultural La Moneda y el Centro de Justicia de Santiago, y, finalmente, a partir de 2010, se inició la concesión de hospitales.

Así, el 23,8% restante de la inversión, correspondiente a proyectos que no son carreteras y autopistas, se distribuye, en orden descendente, entre aeropuertos (9,9%), hospitales (7,3%), centros penitenciarios (2,9%), transporte público (1,4%), otras obras de infraestructura de servicios (1,2%) y embalses (1,1%).

A continuación, en el **Tabla 1** se muestra el porcentaje de la inversión que representa cada tipología de infraestructura por año hasta 2025, donde es posible comprobar su importancia relativa⁴. Así, entre 1993 y 1997, la mayor parte de la inversión se concentró en las Rutas Transversales. Entre 1998 y 2001, el protagonismo pasó a la Ruta 5, para luego ser asumido por las Autopistas Urbanas entre 2002 y 2008.

En 2009, nuevamente es mayor la inversión en Rutas Transversales y el año siguiente es en la Ruta 5, que no volvería a ocupar el primer lugar. Entre 2011 y 2015, las Rutas Transversales volvieron a representar el mayor porcentaje de inversión. En 2016, en cambio, fueron los hospitales los que concentraron la mayor proporción, seguidos por los aeropuertos, que lideraron la inversión entre 2017 y 2019.

En 2020 y 2021, las Autopistas Urbanas volvieron a concentrar la mayor inversión, mientras que en 2022 y 2023 el liderazgo correspondió nuevamente a las Rutas Transversales. Finalmente, en 2024, los hospitales concentraron la mayor proporción de la inversión. En 2025, las Autopistas Urbanas y los hospitales lideraron la inversión, con un 27,9% y un 27,6%, respectivamente.

³ Ibid.

⁴ Para ver el detalle de la inversión en millones de dólares con la que se construyó esta tabla, revisar el Anexo 2.

TABLA 1

Inversión de Concesiones por Tipo de Infraestructura 1993-2025 (% por año)

Año	Autop. Urbanas	Ruta 5	Rutas transversales	Aeropuertos	Hospitales	Sistema Penitenciario	Transporte Público	Otra Infraestructura de Servicios	Embalses	TOTAL
1993	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
1994	0,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
1995	0,0%	0,0%	99,9%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
1996	1,1%	25,2%	71,6%	2,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
1997	1,5%	38,6%	57,3%	2,6%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
1998	0,9%	67,9%	25,5%	5,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
1999	0,0%	69,6%	16,0%	14,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
2000	1,1%	72,0%	16,2%	10,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
2001	13,2%	64,5%	16,7%	5,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	100%
2002	40,1%	35,9%	22,5%	0,3%	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%	0,6%	100%
2003	64,1%	12,5%	17,1%	0,9%	0,0%	5,3%	0,0%	0,0%	0,2%	100%
2004	76,0%	9,6%	6,4%	1,6%	0,0%	6,0%	0,3%	0,2%	0,0%	100%
2005	62,3%	10,3%	5,1%	0,9%	0,0%	17,2%	1,6%	2,0%	0,5%	100%
2006	37,9%	13,2%	8,5%	1,0%	0,0%	13,6%	13,5%	7,5%	4,7%	100%
2007	39,9%	11,5%	15,3%	0,0%	0,0%	3,6%	20,5%	0,0%	9,3%	100%
2008	34,5%	10,1%	15,7%	1,6%	0,0%	18,2%	10,3%	0,0%	9,5%	100%
2009	18,6%	27,6%	30,1%	14,1%	0,0%	3,7%	2,0%	0,0%	3,9%	100%
2010	4,7%	50,5%	34,8%	6,3%	2,5%	0,7%	0,3%	0,1%	0,1%	100%
2011	1,4%	36,1%	41,3%	7,2%	11,5%	0,8%	0,0%	1,3%	0,3%	100%
2012	3,7%	22,9%	45,1%	7,3%	19,5%	0,9%	0,0%	0,4%	0,2%	100%
2013	5,6%	23,8%	39,9%	14,2%	12,6%	2,1%	0,1%	1,0%	0,6%	100%
2014	13,0%	28,7%	34,1%	11,9%	9,3%	0,5%	0,0%	0,9%	1,7%	100%
2015	20,9%	21,7%	23,9%	13,5%	14,6%	1,0%	0,0%	2,4%	2,0%	100%
2016	18,6%	19,2%	18,9%	15,9%	23,1%	0,7%	0,0%	1,7%	2,1%	100%
2017	16,3%	15,6%	25,4%	26,4%	11,3%	0,0%	0,0%	2,2%	2,9%	100%
2018	14,5%	12,2%	16,8%	40,8%	9,9%	0,0%	0,0%	4,3%	1,4%	100%
2019	27,6%	10,0%	12,4%	40,0%	8,5%	0,0%	0,0%	1,1%	0,4%	100%
2020	44,1%	4,3%	17,8%	26,6%	7,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	100%
2021	53,7%	4,6%	20,0%	8,8%	12,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,5%	100%
2022	27,6%	10,8%	37,0%	9,4%	13,9%	0,2%	0,0%	0,4%	0,7%	100%
2023	14,4%	11,8%	42,8%	15,9%	14,7%	0,3%	0,0%	0,0%	0,1%	100%
2024	22,1%	14,1%	27,5%	4,4%	28,7%	0,0%	0,0%	3,3%	0,0%	100%
2025	27,9%	13,7%	14,1%	12,0%	27,6%	0,0%	0,0%	4,7%	0,0%	100%
TOTAL	28,6%	25,3%	22,3%	9,9%	7,3%	2,9%	1,4%	1,2%	1,1%	100%

Fuente: DGC, MOP.

Este comportamiento sugiere que, una vez completada la red vial estratégica nacional, el sistema ha volcado su capacidad hacia soluciones

para la congestión urbana y servicios públicos básicos, especialmente de salud.



Autopista Costa Arauco (Región del Biobío). Fuente: Globalvía

INVERSIÓN VÍA CONCESIONES POR FORMA DE REFINANCIAMIENTO

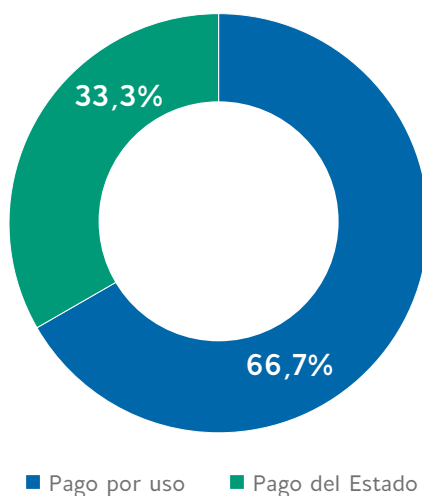
A pesar de la idea que domina la conversación pública, no todas las inversiones vía concesiones se atienen a la norma “*el que usa paga*”.

En efecto, si bien el 66,7% de los montos invertidos se recupera mediante tarifas pagadas directamente por los usuarios, el 33,3% restante es financiado directamente por el Estado. La definición de quién

debe asumir el costo de estas inversiones ha sido materia de debate, tanto en el ámbito público como al interior del propio Estado. Finalmente, ha predominado el criterio de que las inversiones de carácter “social” deben ser financiadas por el Estado, mientras que aquellas que generan principalmente un “beneficio directo e impacto productivo” para los usuarios deben ser financiadas por estos.

GRÁFICO 3

¿Quién paga las inversiones por concesiones? Porcentaje de inversión total por tipo de pago



Fuente: DGC, MOP y cálculos de los autores.

Sin embargo, en la práctica, esta distinción entre beneficios “sociales” e “individuales” resulta difícil de sostener. Por ejemplo, en el caso de los embalses, cuyos principales beneficiarios son predios agrícolas privados, los particulares no han estado dispuestos a pagar por el servicio. Los agricultores se benefician

directamente de las aguas embalsadas, ya que estas permiten aumentar la producción y, con ello, los ingresos generados por sus tierras. En principio, por tanto, podrían asumir el costo del agua adicional que obtienen gracias a estas obras. Esto ocurre, de hecho, en numerosos canales de riego,



cuya construcción, mantención y operación han sido financiadas por los propios agricultores, en algunos casos desde la época colonial.

Tampoco es evidente que todos los beneficios de las carreteras y autopistas, tanto urbanas como interregionales, recaigan exclusivamente en quienes pagan peaje, ni que estos sean equivalentes al monto pagado. Esto se explica por varios motivos. En primer lugar, las autopistas financiadas por sus usuarios contribuyen a descongestionar las calles de las ciudades, generando ahorros de tiempo y combustible, entre otros beneficios, también para quienes no las utilizan ni pagan por ellas. Es decir, existen externalidades positivas que no son necesariamente consideradas en las tarifas.

Segundo, y siguiendo con el caso de las carreteras, situación que también se observa en algunos aeropuertos, existen licitaciones —especialmente entre las más recientes— que han sido adjudicadas a la empresa que ofrece el mayor pago al Estado. Es el caso del aeropuerto Arturo Merino Benítez (AMB), donde el 77,6% de los ingresos generados en las instalaciones aeroportuarias —porcentaje recientemente reducido al 73% de común acuerdo— tiene como destino las arcas fiscales. En consecuencia, el usuario termina pagando un sobreprecio asociado al pago que el concesionario realiza al Estado, situación que COPSA ha señalado en reiteradas ocasiones.

Tampoco se cumple el criterio de que el “usuario paga” en proporción al beneficio que obtiene cuando el sistema contempla subsidios cruzados. Es el caso de los camiones, que pagan un peaje inferior al costo marginal que imponen sobre la carretera, cuya diferencia es absorbida por los automovilistas y motociclistas.

En el caso de los hospitales y de la infraestructura penitenciaria, la construcción es financiada por un privado, que recupera su inversión mediante los pagos que realiza el Estado. En este tipo de infraestructura existe una clara función social que justifica su financiamiento con ingresos tributarios. Un ejemplo es el sistema penitenciario, cuyo funcionamiento beneficia al conjunto de la sociedad y, por tanto, justifica que tanto la infraestructura como su operación sean financiadas con recursos provenientes de impuestos generales.

En todo caso, determinar quién debe pagar por la infraestructura provista mediante mecanismos de APP y en qué proporción, constituye una discusión permanente en los países que utilizan este sistema.





Aeropuerto El Loa (Región de Antofagasta). Fuente: Sacyr

IV. INVERSIÓN VÍA CONCESIONES POR REGIÓN



En un país altamente centralizado como Chile, la distribución de competencias y recursos fiscales entre el Gobierno Central y las regiones ha sido objeto de debate desde los inicios de la República. Esta discusión cobra especial relevancia en materia de inversión en infraestructura, particularmente en lo que respecta a su distribución a lo largo del territorio nacional y entre las dieciséis regiones del país.

Desde las regiones, una de las quejas más recurrentes en los últimos años ha sido la alta concentración de la inversión pública y en infraestructura en la Región Metropolitana, en comparación con el resto del país. En una primera aproximación, podría parecer que quienes sostienen que existe una falta de equidad en la distribución regional de las inversiones realizadas mediante concesiones tienen razón, a juzgar por los porcentajes que recibe cada región, como se muestra en el **Gráfico 4**⁵.

Tal como señalan sus críticos, la Región Metropolitana ha concentrado cerca del 50% de la inversión total en infraestructura realizada mediante el sistema de concesiones, seguida a considerable distancia por Valparaíso, con un 10%, y Biobío, con un 6,9%. Por su parte, regiones como Aysén, Magallanes y Arica y Parinacota, pese a su importancia estratégica, han recibido menos del 1% de la inversión en concesiones cada una.

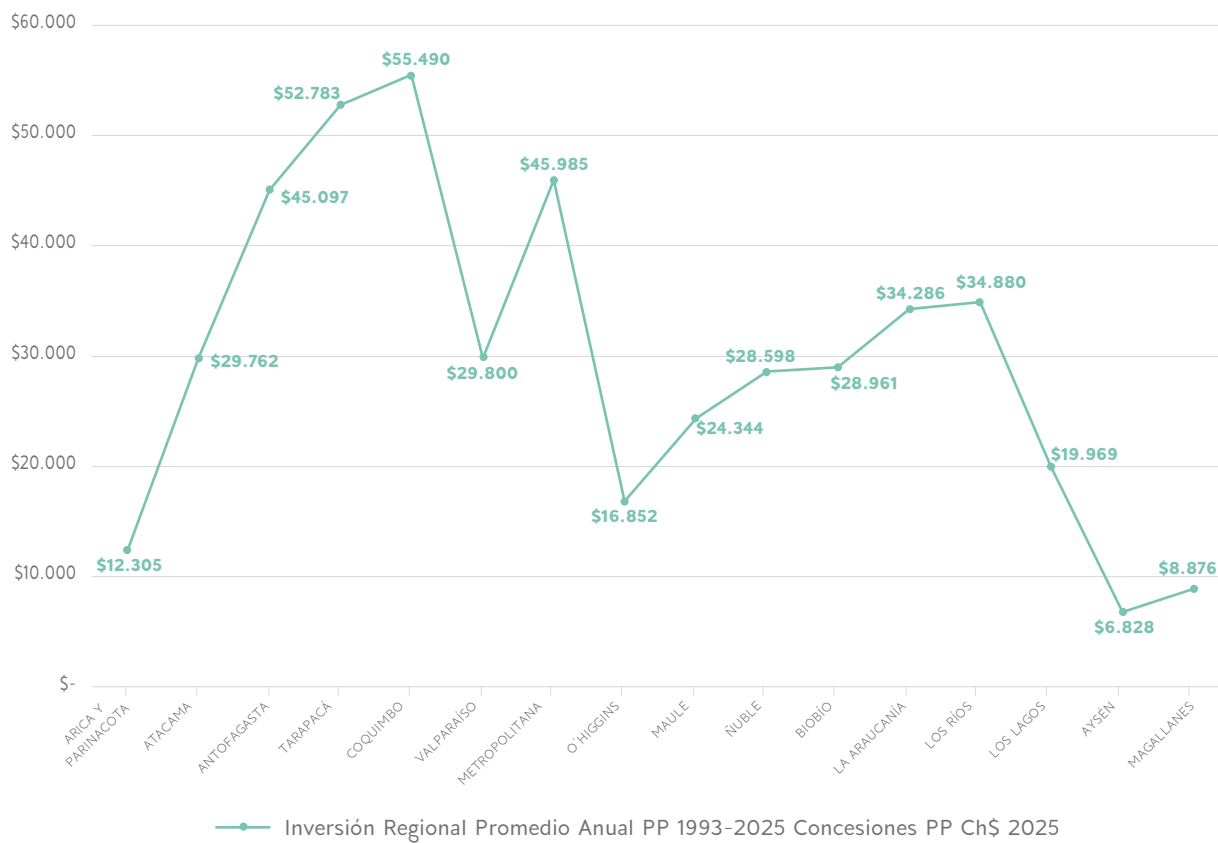
Una forma de evaluar la equidad en la distribución regional de las inversiones realizadas mediante el sistema de concesiones —si se considera que este es un criterio pertinente en este contexto— consiste en comparar el monto acumulado de las inversiones entre 1993 y 2025 con la población de cada región. De esta manera, es posible estimar la inversión en infraestructura por habitante y realizar una comparación en términos per cápita⁶.

⁵ Aunque algunas de las regiones se crearon después del inicio del sistema de Concesiones se ha optado por considerar retrospectivamente la inversión en ellas como si hubieran existido, de manera de tener una mejor comparabilidad en el tiempo.

⁶ Como el tema de la equidad de las inversiones aparece regularmente en las discusiones sobre inversión pública y concesiones hay que señalar que la equidad debe ser medida en función del volumen y calidad de los servicios públicos prestados por la combinación Estado-Región y la combinación concesiones-inversión pública. Es perfectamente razonable que el total de la inversión, y los servicios asociados, en el extremo, sea realizada enteramente por concesiones si los servicios prestados y el costo asociado es el mismo que en una región donde la totalidad de la inversión la realiza el Estado, esto es, la combinación Estado-Región. La inversión es una meta intermedia, un instrumento. El objetivo de construir infraestructura de uso público es ofrecer servicios públicos en el volumen y calidad que la sociedad desea y pueda financiar de forma sostenible.

GRÁFICO 4

Inversión Promedio Anual Per Cápita Ch\$ 2025



Fuente: INE, DGC, MOP, y cálculos de los autores.



Al considerar la inversión en relación con la población, el **Gráfico 4** muestra que Coquimbo es la región que registra la mayor inversión per cápita promedio anual entre 1993 y 2025, con \$55.490 de 2025 por habitante. Le siguen Atacama, con \$52.783, la Región Metropolitana, con \$45.985, y Antofagasta, con \$45.097. En el extremo opuesto, Aysén presenta la menor inversión per cápita, con \$6.828 por habitante al año, seguida de Magallanes, con \$8.876. Arica y Parinacota también registra un nivel relativamente bajo, con \$12.305 por habitante.

Como se observa, si bien la Región Metropolitana se encuentra entre las regiones que más recursos han recibido en relación con su población —concentra cerca del 50% de la inversión realizada mediante concesiones, frente a un 40% de la población nacional—, en el resto de las regiones la inversión mediante concesiones se encuentra, en términos generales, relativamente alineada con su peso demográfico.

Cabe recordar que, como vimos en la sección anterior, dos tercios de las concesiones las pagan directamente los usuarios. Por lo tanto, para hacer obras de infraestructura de gran envergadura es necesario contar con un número de usuarios suficiente para que el inversionista privado pueda recuperar y rentabilizar su inversión. Esto puede ser especialmente relevante cuando se registran indivisibilidades de la inversión.

Es por ello que las regiones con menor inversión mediante concesiones —en particular, las más extremas— coinciden, en general, con aquellas que

presentan una menor población. Esto se traduce en una menor demanda potencial de usuarios dispuestos a pagar por el uso de eventuales vías concesionadas, lo que dificulta la viabilidad de este tipo de proyectos bajo el esquema de concesiones.

Sin embargo, en estas regiones sí existe una demanda suficiente de transporte aéreo que permite viabilizar proyectos mediante concesiones. Es el caso de Aysén y Magallanes, donde los aeropuertos de Balmaceda y Presidente Carlos Ibáñez del Campo, respectivamente, operan bajo este esquema. Lo mismo ocurre en Arica y Parinacota, cuyo único proyecto concesionado es el Aeropuerto Internacional Chacalluta, construido entre 2005 y 2006.

En el otro extremo está la Región Metropolitana, que registra inversiones por medio de concesiones desde el año 1995 en adelante, y en todas las categorías de inversión contempladas por la Dirección General de Concesiones, salvo embalses. Esta región concentra la mayor inversión en términos absolutos, en línea con su elevada población. Lo mismo ocurre, aunque en menor magnitud, en las regiones de Valparaíso y Biobío.

En consecuencia, una conclusión preliminar es que, en general —salvo por consideraciones de equidad o necesidades sociales— las inversiones por medio de concesiones tienden a concentrarse en aquellas regiones de mayor población, que pueden generar el tráfico suficiente para sustentar inversiones en infraestructura de alto estándar.

Ahora bien, es interesante observar cómo se han comportado las concesiones al interior de las regiones (**Tabla 2**)⁷. En este sentido, destaca que la inversión en la Ruta 5 se ha concentrado entre las regiones de Atacama y Los Lagos, donde representa el mayor porcentaje de la inversión en ocho regiones. En cambio, en Valparaíso y Biobío, son las Rutas Transversales las que concentran la mayor proporción de los recursos invertidos. El caso de la Región Metropolitana es diferente: si bien la inversión en la Ruta 5 y en las Rutas Transversales también es significativa en términos absolutos, la región se distingue por el peso de la inversión en Autopistas Urbanas, dada su condición de principal centro urbano del país. Asimismo, es necesario mencionar que los tramos “Caldera – Antofagasta” y

“Antofagasta – Iquique” de la Ruta 5, que están en etapa de estudio o licitación, permitirán que, en los próximos años, el país quede conectado mediante autopistas de alto estándar desde la Región de Tarapacá hasta la Región de Los Lagos, quedando excluidas por ahora solo las regiones extremas, es decir, Arica y Parinacota, Aysén y Magallanes.

Sin embargo, como se señaló anteriormente, en estas regiones el sistema de concesiones también ha permitido realizar importantes inversiones en infraestructura aeroportuaria. De este modo, las concesiones han contribuido a mejorar la conectividad y a integrar al país mediante infraestructura de calidad.

TABLA 2

Inversión Regional vía Concesiones por Tipo de Infraestructura 1993-2025
(en %)

Región / Tipología	Rutas transversales	Ruta 5	Aeropuertos	Autopistas Urbanas	Embalses	Penitenciario	Transporte Público	Otra Infraestructura de Servicios	Hospitales	Total general
Arica y Parinacota			100,0%							100,0%
Tarapacá	45,7%		34,6%			19,8%				100,0%
Antofagasta	59,0%		10,2%			3,8%			27,0%	100,0%
Atacama		92,6%	7,4%							100,0%
Coquimbo	15,5%	58,4%	1,5%		16,9%	5,3%			2,5%	100,0%
Valparaíso	77,0%	14,8%			0,9%			7,3%		100,0%
RM	8,8%	6,8%	13,6%	56,6%		2,4%	2,9%	0,6%	8,3%	100,0%
O'Higgins		85,9%				14,1%				100,0%
Maule		77,1%							22,9%	100,0%
Ñuble	38,2%	61,8%								100,0%
Biobío	73,4%	18,5%	4,5%			1,9%			1,8%	100,0%
La Araucanía	9,6%	81,4%	9,0%							100,0%
Los Ríos		47,5%				15,3%			37,2%	100,0%
Los Lagos	1,5%	78,4%	8,5%			8,8%			2,8%	100,0%
Aysén			100,0%							100,0%
Magallanes			100,0%							100,0%
Total general	22,6%	25,4%	10,2%	28,4%	1,2%	3,0%	1,4%	1,0%	6,8%	100,0%

Fuente: DGC, MOP y cálculos de los autores.

⁷ El detalle se encuentra en el Anexo 3.

En conclusión, el modelo de financiamiento basado en el principio de “el que usa, paga” genera una concentración nominal de la inversión en la Región Metropolitana, que representa el 50,4% del total. Asimismo, los actuales criterios de evaluación social tienden a favorecer proyectos localizados en zonas densamente pobladas, mientras que las regiones extremas concentran menos del 1% de la inversión total.

Para corregir este desequilibrio, se propone reformar los criterios de evaluación social con ponderadores de equidad territorial, crear unidades de inversión en los Gobiernos Regionales para identificar proyectos locales (como agua potable rural, riego, autopistas urbanas y servicios públicos). Algo a explorar es que los gobernadores asuman parte de la responsabilidad política de implementar autopistas tarifadas en ciudades regionales congestionadas como Antofagasta, Concepción, Coquimbo o Valparaíso.





Paso Los Libertadores (Región Valparaíso). Fuente: MOP

V. INVERSIÓN VÍA CONCESIONES POR PERÍODO DE GOBIERNO

Considerar las inversiones por período de gobierno permite constatar que, aparentemente, no existieron preferencias en la asignación de proyectos de inversión concesionados hacia una región o un grupo específico de regiones durante las distintas administraciones. Más bien, se observa la persistencia de una práctica de concentración de las inversiones en las regiones más pobladas y, especialmente, en la Región Metropolitana (RM) (**Tabla 3**).

- **1990-1993:** El inicio focalizado. Durante este primer período, la inversión estuvo concentrada en un 100% en la Región de Valparaíso. Esto se explica porque correspondió exclusivamente a la primera obra concesionada en el país: el Túnel El Melón.
- **1994-1999:** Diversificación inicial. El sistema comenzó a expandirse a otras regiones. Si bien la Región Metropolitana capturó la mayor parte (21,6%), hubo una distribución relevante hacia las regiones de Biobío (15,9%) y Valparaíso (15,7%), marcando el inicio de las inversiones en infraestructura concesionada en otras nueve regiones. Esta expansión territorial estuvo asociada principalmente a la inversión en rutas transversales.
- **2000-2005:** Consolidación de la Región Metropolitana. Durante estos años se observa un salto drástico en la prioridad hacia la capital, la cual concentró el 59,8% de la inversión total, influido claramente por las inversiones en Autopistas Urbanas, que se concentran en la capital. Otras regiones, como Coquimbo (15,7%) y Valparaíso (9,0%),

mantuvieron una participación significativa, aunque secundaria frente al desarrollo de la Región Metropolitana (RM). No obstante, resulta destacable que la inversión alcanzó a prácticamente todas las regiones del país, con la única excepción de Aysén.

- **2006-2009:** La primera centralización. La RM alcanzó un 64,9% de la inversión, reafirmandose como el foco principal de las concesiones. En este período, el resto de las regiones tuvo participaciones bajas, siendo Valparaíso (8,6%) y Coquimbo (7,6%) las más destacadas tras la capital. En parte, esto se debió a que durante ese período se estaban completando grandes obras en Santiago y a que el gobierno de la época optó por revisar el mecanismo de concesiones.
- **2010-2013:** Giro hacia el norte y descentralización. Este período rompe la tendencia centralista. La inversión en la RM cayó al 22,7%, mientras que la prioridad se trasladó hacia el norte minero: Antofagasta (18,0%) y Atacama (15,0%). También destaca un fuerte impulso en la Región del Biobío (15,3%).
- **2014-2017:** Retorno a la Región Metropolitana y Coquimbo. La inversión volvió a concentrarse mayoritariamente en la RM (44,8%). Un aspecto distintivo de este período fue el aumento en la Región de Coquimbo (15,6%), posicionándose como la segunda zona con mayor inversión, seguida de Antofagasta (9,5%).

- **2018-2021:** Máxima concentración histórica en la RM que capturó un 70,8% de la inversión total por medio de concesiones. Las inversiones en el resto del país fueron mucho menores, con Valparaíso (6,7%) y el Biobío (4,6%) como los puntos más relevantes fuera de Santiago.

- **2022-2025:** Búsqueda de equilibrio regional. Aunque la RM continúa liderando (43,5%), se observa una redistribución hacia el sur y la zona central. Las regiones del Biobío (12,1%) y el Maule (8,6%) recuperaron protagonismo, junto con Valparaíso (9,0%) y La Araucanía (7,6%), mostrando una agenda de inversión más distribuida territorialmente. Además, por primera vez se registran inversiones vía concesiones en todas las regiones del país.

TABLA 3

Porcentaje Inversión Regional Concesiones por Período de Gobierno
(en %)

	1990-1993	1994-1999	2000-2005	2006-2009	2010-2013	2014-2017	2018-2021	2022-2025
Arica y Parinacota			0,1%	0,4%			1,2%	1,5%
Tarapacá		0,3%	0,8%	1,3%	4,5%	3,2%	1,7%	1,2%
Antofagasta		0,2%	0,5%	0,1%	18,0%	9,5%	2,5%	6,3%
Atacama			0,5%	0,5%	15,0%	4,3%		1,7%
Coquimbo		15,7%	3,6%	7,6%	3,5%	15,6%	3,2%	4,8%
Valparaíso	100,0%	15,7%	9,0%	8,6%	2,5%	6,7%	9,0%	6,5%
RM		21,6%	59,8%	64,9%	22,7%	44,8%	70,8%	43,5%
O'Higgins		2,6%	4,3%	3,9%	1,0%	1,0%	0,9%	0,8%
Maule		7,6%	4,0%	3,8%	1,2%	0,9%	1,6%	8,6%
Ñuble		5,7%	1,9%	0,9%	2,4%	4,3%	0,8%	0,3%
Biobío		15,9%	2,1%	1,7%	15,3%	7,1%	4,6%	12,1%
La Araucanía		5,1%	8,4%	0,9%	4,3%	1,0%	2,0%	7,6%
Los Ríos		6,0%	3,0%	2,1%		0,1%	0,2%	1,9%
Los Lagos		3,5%	1,9%	3,1%	8,8%	1,5%	1,3%	1,8%
Aysén							0,0%	0,7%
Magallanes			0,2%		0,7%	0,0%	0,0%	0,7%
Total general	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fuente: DGC, MOP y cálculos de los autores.

En resumen, la historia de las concesiones en Chile ha oscilado entre períodos de alta concentración en obras urbanas de la capital (especialmente entre

2000-2009 y 2018-2021) y ventanas de fuerte inversión en regiones (como 2010-2013), pero logrando llegar a todo el país.





Autopista Rutas del Desierto (Región de Tarapacá). Fuente: Sacyr

VI. LLAMADOS A LICITACIÓN Y ADJUDICACIÓN DE CONCESIONES

Las inversiones por medio de concesiones en Chile se realizan por invitación a empresas privadas a participar en una competencia para construir un proyecto específico de infraestructura. Las invitaciones pueden dirigirse a un grupo preseleccionado de empresas o ser de carácter “abierto”, en cuyo caso todas las empresas, nacionales o internacionales, que cumplan con determinadas condiciones, debidamente acreditadas mediante una evaluación inicial o su inscripción en un registro público, pueden participar en una competencia orientada a determinar la “mejor oferta”.

Cómo determinar cuál es la “mejor oferta” queda establecido en las “bases de licitación” que fijan un polinomio de variables y sus ponderaciones en base a parámetros establecidos por la Dirección General de Concesiones (DGC), y debidamente autorizados o visados por la Contraloría General de la República y el Tribunal de la Libre Competencia. En algunas ocasiones, también intervienen las autoridades ambientales, pero eso depende de si los temas ambientales y sociales han sido incluidos en la elaboración del proyecto a licitar, lo que no es habitual⁸.

En las estadísticas de la DGC se presenta información sobre los llamados a licitación —es decir, las invitaciones a presentar ofertas para

desarrollar un proyecto— y sobre su posterior adjudicación a la empresa que presentó la “mejor oferta”, entendida como aquella que obtuvo el mayor puntaje de acuerdo con el polinomio establecido en las bases de licitación.

El **Gráfico 5** muestra los llamados a licitación⁹ de cada año desde 1992 en adelante¹⁰. En el período se contabilizan 127 licitaciones exitosas o en curso¹¹. Al observar los llamados a licitación anuales presentados en el gráfico, es posible distinguir dos períodos. El primero, que va desde 1992 hasta 2005, que comienza con la licitación del Túnel El Melón, y sigue con un sinnúmero de obras nuevas, como la Ruta de La Madera y la Ruta Nogales-Puchuncaví, alcanzando un promedio de 3,4 licitaciones anuales de nuevas obras.

En el año 2006 cambió el gobierno y no hubo licitaciones. En el 2007 se inició una nueva etapa en la que empiezan a registrarse “relicitaciones”, pues a medida que fueron venciendo los períodos de las concesiones adjudicadas con anterioridad fue necesario licitarlas nuevamente¹². En este segundo período, el promedio de licitaciones (nuevas) anuales bajó a 2,5. Las relicitaciones han promediado 1,7 obras por año desde 2007 en adelante con lo que el total de licitaciones (nuevas y relicitadas) se elevó a 4,2 obras anuales.

⁸ El ideal sería que los estudios de preinversión, ingeniería, estudios de impacto ambiental y permisos sectoriales estén aprobados al momento de adjudicar una obra. De otro modo se generan espacios de conflicto cuando las condiciones prácticas, territoriales o institucionales, difieren de lo esperado inicialmente.

⁹ Actualizadas a abril de 2026.

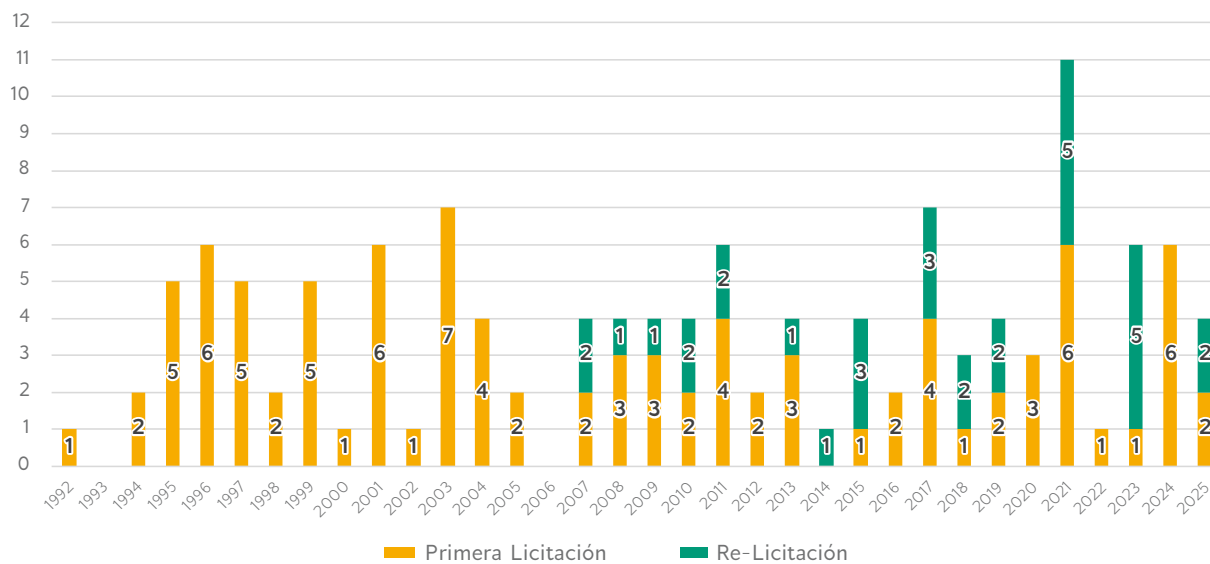
¹⁰ Como se señaló en la Sección III, la primera concesión fue la del Túnel El Melón. La invitación a presentar ofertas fue publicada en 1992 y el proyecto fue “adjudicado” a la empresa ganadora en diciembre de 1993.

¹¹ La ley indica que, al terminar el período de concesión de una obra, esta debe ser concesionada nuevamente, esto es, “relicitada” salvo que exista una razón poderosa para no hacerlo, que hay que justificar.

¹² Generalmente las relicitaciones incluyen la obligación de ampliar y modernizar la infraestructura existente. Por ejemplo, en la relicitación de la concesión del Túnel de El Melón, el nuevo concesionario tuvo que construir un nuevo túnel de dos pistas, de mejor estándar que el existente, paralelo al original.

GRÁFICO 5

Llamados a Licitación 1993-2025 (nuevas y relicitaciones)



Fuente: DGC, MOP y cálculos de los autores.

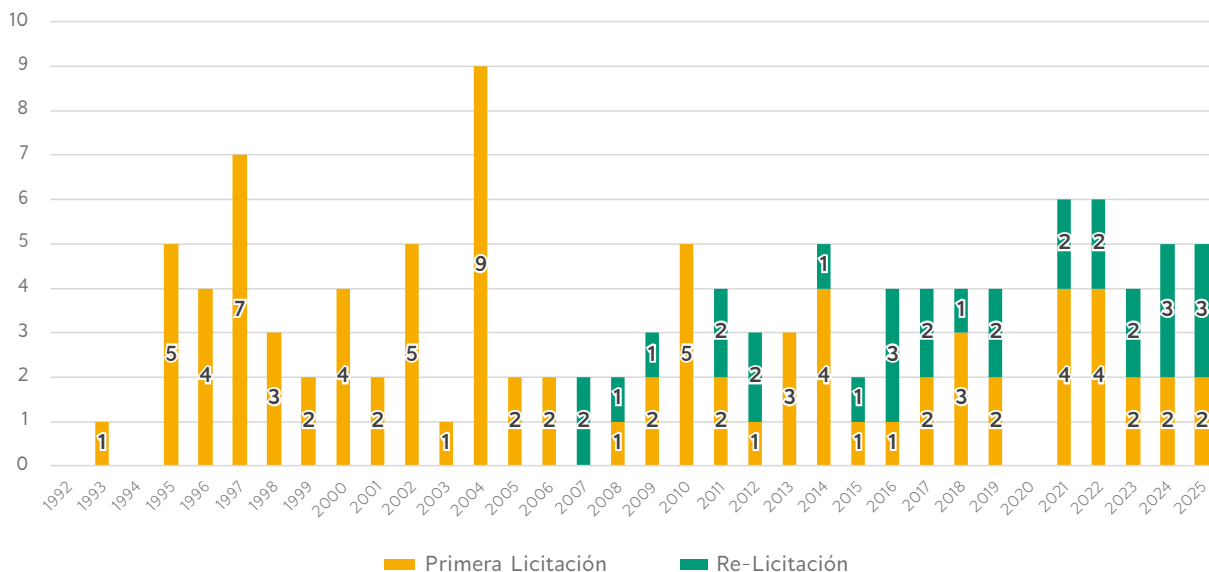
En el período bajo análisis se han adjudicado 118 contratos (**Gráfico 6**) y hay nueve licitaciones que aún no se adjudican. El promedio de proyectos adjudicados durante todo el período fue de 3,5 proyectos por año.

Al igual que en el caso de los llamados a licitaciones, en las adjudicaciones también es posible observar dos períodos: el primero solo con

nuevas concesiones desde 1993 a 2006 y el segundo, a partir de 2007, con relicitaciones. Durante el primer período se adjudicó un promedio de 3,1 proyectos por año, cifra que aumentó levemente a 3,7 adjudicaciones por año durante el segundo período, 2007-2025. Sin embargo, en los últimos tres años se observa una disminución de las adjudicaciones de nuevos contratos en un tercio, a solo 2 proyectos promedio anual.

GRÁFICO 6

Adjudicaciones 1993-2025 (nuevas y relicitaciones)



Fuente: DGC, MOP y cálculos de los autores.

También se observa una disminución de nuevos proyectos comparado con las relicitaciones de contratos existentes. Estas cifras confirman que el sistema de concesiones ha ido perdiendo fuerza como instrumento para aumentar la inversión en el desarrollo de nueva infraestructura de uso público.

En principio, no tiene sentido que los nuevos proyectos de inversión aumenten todos los años. Hay un punto en el que hay rendimientos decrecientes a la inversión en infraestructura pública.

Más aún, puede ser más rentable que el Estado se haga cargo de los proyectos más grandes, más caros y posiblemente menos rentables para las empresas privadas especializadas en este tipo de obras. Así, por ejemplo, puede ser rentable para empresas privadas competir por la concesión de la Ruta 5 dentro de la isla de Chiloé y dejar que sea el Estado el que financie la construcción del puente sobre el Canal de Chacao. Una vez completados proyectos estratégicos, como la Ruta 5 continental o la red de aeropuertos, el sistema de concesiones estará



marcado principalmente por la relicitación de obras existentes. Naturalmente, habrá menos proyectos nuevos de autopistas y aeropuertos, aunque todavía existe un amplio espacio para seguir desarrollando infraestructura en otras tipologías.

Finalmente, cabe preguntarse si no habría sido socialmente rentable mantener el nivel de inversiones por medio de concesiones en torno al 1% del PIB, como se argumentó en la parte final de la Sección III, de modo de haber ejecutado inversiones que incidan positivamente en la calidad de vida de las familias, como son los hospitales, escuelas y algunos sistemas de transporte público.





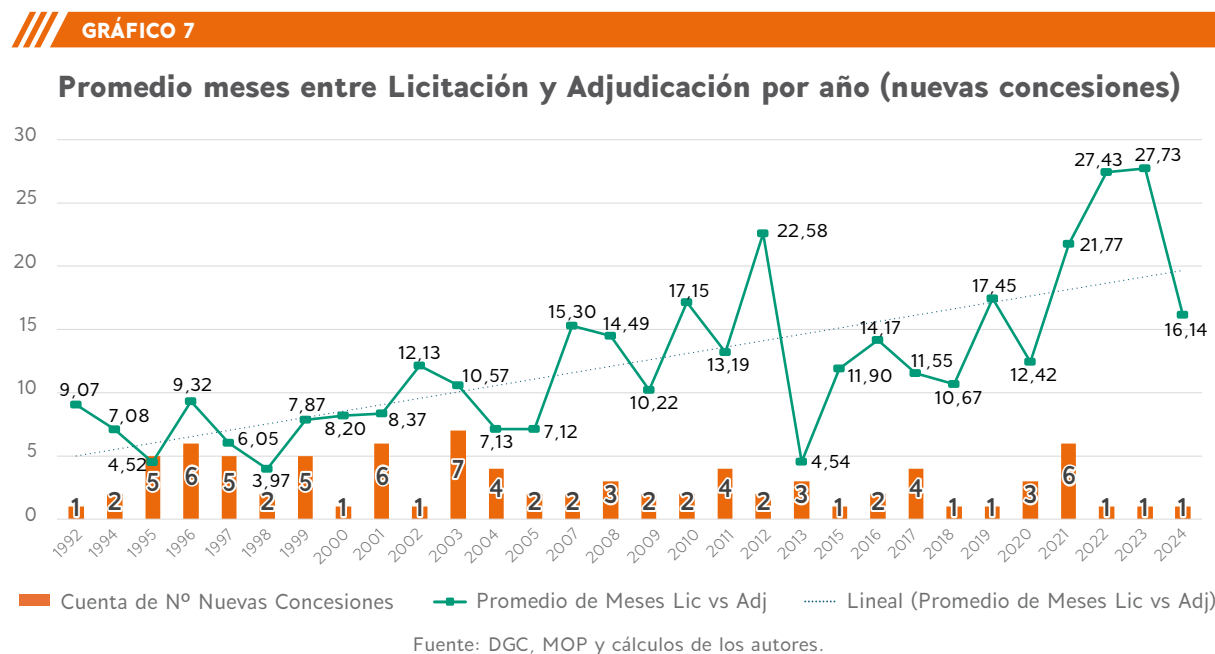
Autopista Costa Arauco (Región del Biobío). Fuente: GlobalVía

VII. TIEMPO TRANSCURRIDO ENTRE LLAMADO A LICITACIÓN, ADJUDICACIÓN E INICIO DE LAS OBRAS

A partir de las fechas de llamado a licitación y adjudicación de nuevas obras, es posible determinar el tiempo transcurrido entre ambos hitos y, a partir de ello, calcular un promedio anual¹³. En el gráfico hemos considerado solo a las nuevas licitaciones¹⁴.

Como se puede observar en el **Gráfico 7**¹⁵, a lo largo de los años ha aumentado el tiempo promedio transcurrido entre la licitación y la adjudicación de los proyectos. Como en el caso de los proyectos nuevos vs los relicitados, también se pueden distinguir dos períodos. El primero de 1992 a 2006 y luego de 2007 en adelante.

Durante el primer período, el promedio de meses entre el llamado a licitación y la adjudicación era de 7,8 meses. En cambio, en el segundo ese lapso casi se duplicó alcanzando 15,8 meses, es decir un año y casi 4 meses. Las causas de este aumento en la demora para adjudicar deberían abordarse con detalle, ya que además de retrasar el inicio de las obras, con la consecuente pérdida de beneficios para los potenciales usuarios y el país, hay un costo para los licitantes de retener recursos durante ese período¹⁶.



¹³ En el caso de las licitaciones que aún no se han adjudicado se consideró la fecha 1º de agosto como tiempo transcurrido, por lo que evidentemente este número aumentará.

¹⁴ El principal componente diferenciador entre licitaciones de obras nuevas y relitaciones es el nivel de riesgo del negocio, que en el caso de estas últimas debiera ser menor ya que se conoce el negocio y hay menos incertidumbre respecto de los parámetros que determinan directamente la rentabilidad del proyecto (tráfico, calidad de los terrenos, etc.). Sin embargo, las relitaciones no han logrado mitigar los riesgos asociados con los permisos sectoriales, ambientales y sociales que al igual que las licitaciones en algunos casos pueden ser prácticamente indeterminados. En efecto, mientras que el promedio entre licitación y adjudicación para las nuevas obras es de 12,3 meses, en el caso de las relitaciones ese tiempo solo disminuye en dos meses a 10,4 meses.

¹⁵ Este gráfico comienza en el año 1992 pues la primera licitación se dio en ese año, como su inversión comienza en 1993 todos los gráficos que muestran la inversión parten en ese año.

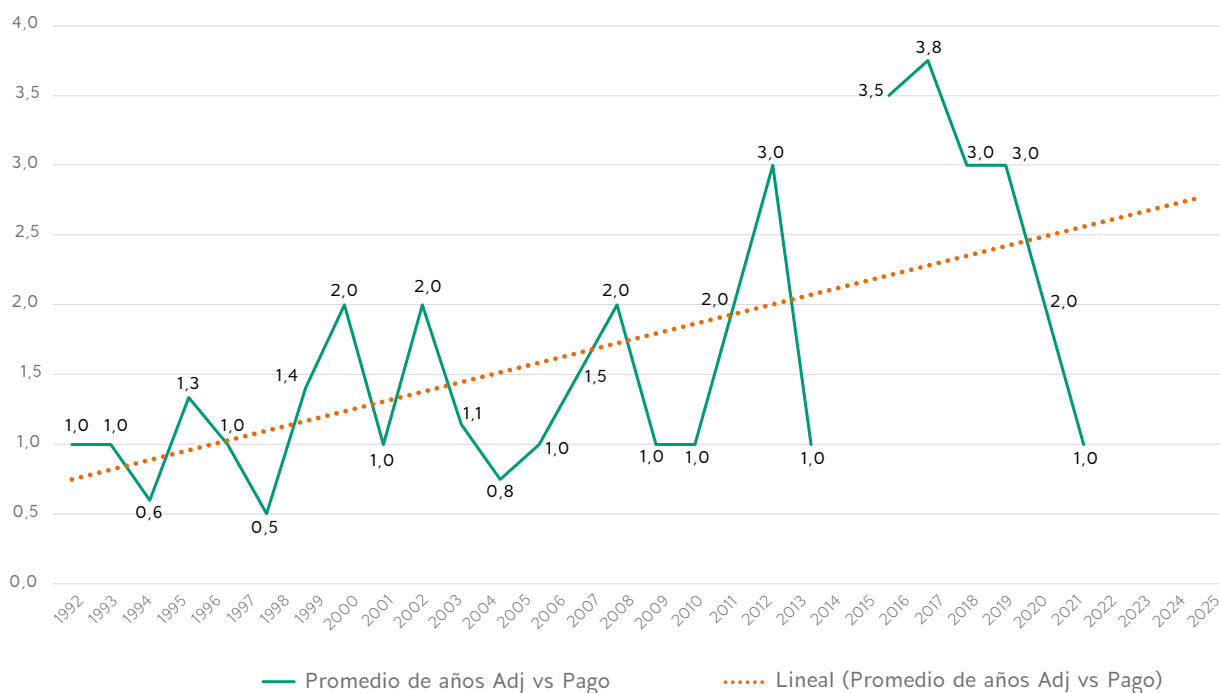
¹⁶ Para presentarse a una licitación las empresas deben estar seguras de que dispondrán del financiamiento para pagar las garantías y ejecutar las obras en la eventualidad que resulten adjudicatarias. Los agentes financieros cobran una tasa por asegurar la disponibilidad de esos recursos.

Otro aspecto que requiere un análisis más detallado es el aumento del tiempo transcurrido entre la adjudicación de una concesión y la aceptación de la primera factura (**Gráfico 8**), hito que confirma por parte de la DGC el inicio de las obras y la existencia de avances debidamente verificados. En efecto, entre

1992 y 2010, el plazo promedio entre la adjudicación y la aceptación de la primera factura fue de un año y dos meses. A partir de 2011, y considerando los datos disponibles hasta 2022, este plazo se duplicó, alcanzando un promedio de dos años y siete meses.

GRÁFICO 8

Promedio del Tiempo transcurrido entre Adjudicación y Primer Pago (en años)



Fuente: DGC, MOP y cálculos de los autores.

Esta tendencia al alza de los tiempos entre la adjudicación de una obra concesionada y el inicio oficial de su construcción implica un rezago en los pagos y, por tanto, también supone un costo financiero para los concesionarios. Este costo, desde luego, se traslada a los eventuales usuarios o al Estado, por lo que sería altamente conveniente identificar los orígenes de estos retrasos para reducirlos al máximo. La incertidumbre respecto del plazo que puede transcurrir hasta la formalización del inicio de una obra podría desincentivar la participación de potenciales oferentes en el sistema de concesiones, reduciendo así el nivel de competencia en los procesos de licitación.

Una posible explicación para estas demoras puede ser la llamada “permisología”, que tiene dos componentes: los permisos sectoriales y municipales, y los ambientales que involucran a una serie de actores presentes en el territorio. Como queda en evidencia de los datos revisados, los procesos para iniciar faenas registran una tendencia a extenderse con consecuencias financieras y de bienestar indeseadas. La Ley N.º 21.770, aprobada en septiembre de 2025, busca reducir los plazos asociados a la obtención de permisos sectoriales. Sin embargo, aún queda pendiente abordar los plazos y procedimientos vinculados a la evaluación ambiental.





Teleférico Bicentenario (Región Metropolitana). Fuente: MOP

VIII. DESAFÍOS EN LA INDUSTRIA DE LAS CONCESIONES



Sin lugar a duda, el sistema de concesiones cambió radicalmente la calidad y disponibilidad de la infraestructura de uso público y dejó más espacio para que el Estado liberara recursos para impulsar otras obras que contribuyeron a la transformación del país, como la pavimentación de caminos secundarios y la expansión de la infraestructura de salud. Sin perjuicio de estos importantes logros, el sistema enfrenta hoy diversos desafíos que es necesario abordar.

Como se mostró, el sistema de concesiones está en transición, desde una etapa de crecimiento acelerado y obras nuevas, hacia un presente marcado por las relitaciones (Sección VI) y un aumento de los tiempos: entre el llamado a licitación y la adjudicación, y el plazo entre la adjudicación y el inicio formal de las obras (Sección VII).

Los puntos clave de esta evolución son:

- **Inversión y relación con el PIB:** El sistema alcanzó su punto de máxima inversión en 2001, cuando representó el 1,2% del PIB. Desde entonces, la tendencia ha sido a la baja, situándose en años recientes entre el 0,22% y el 0,28% del PIB. El objetivo de política pública debería ser elevar esta cifra nuevamente a un rango de entre 1,2% y 1,5% del PIB. Elevar las inversiones por medio de concesiones a esos niveles se enfrenta al desafío de identificar proyectos que sean privada y socialmente rentables. Una colaboración más estrecha entre el Estado y privados podría facilitar la identificación de nuevos proyectos, generar formas de distribución de riesgos que reduzcan los costos

para los privados, y diseñar mecanismos de financiamiento y recuperación de costos que permitan la participación de privados en proyectos que no se pagan apoyados solo en el cobro a los usuarios. Desde luego, en la medida que el país ha desarrollado su infraestructura de uso público se ha reducido la cantidad de proyectos nuevos que es necesario construir. Para incrementar el aporte de la industria se requiere un Estado con la activa participación de los Gobiernos Regionales, mucho más activo en la identificación de proyectos y en el diseño de mecanismos de distribución de riesgos que hagan atractivo a los privados participar.

- **De obras nuevas a relitaciones:** Si no se identifican nuevos mecanismos de Asociación Público-Privada la industria tenderá a converger en las relitaciones de proyectos existentes. En los últimos cinco años de las 29 licitaciones realizadas 17 (59%) corresponden a proyectos nuevos y 12 (41%) a relitaciones.
- **Diversificación de la infraestructura:** El sistema comenzó en 1993 centrado principalmente en rutas transversales. Posteriormente, evolucionó hacia la Ruta 5, autopistas urbanas, aeropuertos y, más recientemente, infraestructura social como hospitales, cárceles y recintos de servicio. Aún hay un campo bastante extenso para la expansión de este sistema de inversiones en nuestro país. Desde luego, el sistema puede hacerse cargo del enorme desafío que representa, especialmente en muchas regiones, la gestión y procesamiento de residuos, incluido el reciclaje a gran escala. La experiencia



internacional muestra que también es posible aplicar el modelo de concesiones a edificios públicos emblemáticos: en el Reino Unido, por ejemplo, el Tesoro fue modernizado y actualmente es operado y mantenido mediante un esquema de concesión.

- **Distribución Territorial y Conectividad:**

Aunque la Región Metropolitana concentra el 50% de la inversión total debido a las autopistas urbanas, el sistema ha logrado conectar al país "desde Tarapacá hasta Los Lagos", integrando incluso zonas extremas como Aysén y Magallanes. Al medir la inversión per cápita, regiones como Coquimbo y Atacama muestran niveles superiores a los de la capital. En el futuro se podría fortalecer la capacidad de los Gobiernos Regionales para identificar nuevos proyectos, diseñarlos y licitarlos por medio de concesiones. El MOP podría colaborar con su experiencia técnica pero la responsabilidad política debería recaer en las Gobernaciones Regionales.

- **Dificultades en la implementación (permisología):**

Una de las evoluciones más críticas es el alargamiento de los plazos para iniciar las obras. Tanto el tiempo entre el llamado a licitación y la adjudicación, como el tiempo entre la adjudicación y el inicio real de las obras, han aumentado significativamente. Este aumento en los plazos se debe principalmente a los procesos de evaluación que debe hacer las empresas para presentar los

proyectos, la necesidad de evaluar presentaciones que son diversas, la obtención de los diversos permisos y las dificultades para obtener los acuerdos con las comunidades y los grupos de interés en los territorios.

En resumen, el sistema ha pasado de ser una herramienta de expansión de infraestructura básica a un modelo más complejo que enfrenta los desafíos de su éxito, cuellos de botella burocráticos y una necesidad creciente de gestionar la renovación de contratos para que la calidad de la infraestructura mejore con el tiempo.

Desde el punto de vista institucional, aprovechando la creación de la Dirección General de Concesiones en el MOP, habría que fortalecer la coordinación de la planificación y gestión de los planes de inversión dentro del MOP, que materializa prácticamente el 50% de la inversión en infraestructura pública que realiza el gobierno central. Hay beneficios importantes en aprovechar las sinergias de una planificación conjunta de proyectos estratégicos¹⁷. Por ejemplo, ya no corresponde hablar de sistemas de transporte de bienes, hay que pensar en términos de redes logísticas que involucran a servicios que no están directamente relacionados con infraestructura, como Aduanas, el SAG o la PDI. En consecuencia, no se puede diseñar infraestructura sin considerar las funciones que serán necesarias desarrollar sobre y dentro de ella.

Asimismo, a medida que los contratos vayan venciendo y sea necesario rellicitar proyectos, o bien

¹⁷ El desarrollo portuario y ferroviario sigue estando excluido de esta coordinación más próxima porque está bajo la responsabilidad del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) pero, sin duda, deben ser incorporados más estrechamente a ese proceso de coordinación estratégica.

se identifiquen nuevas iniciativas, será fundamental incorporar las lecciones aprendidas en materia de distribución de riesgos. En este ámbito, resultan especialmente relevantes los procesos de evaluación ambiental —incluida la obtención de las denominadas licencias sociales—, la ocurrencia de eventos imprevisibles, como la pandemia de Covid-19, y la exigencia de garantías a los proveedores sin límites temporales. Estas consideraciones también deberían ser incorporadas en los procesos de mediación y arbitraje.

En el caso de los permisos sectoriales, la reciente Ley N°. 21.770 aún no ha entrado en operaciones e incluye elementos para procesar permisos en paralelo, para operar sobre declaraciones juradas y compromisos de cumplimiento que debieran reducir los plazos para iniciar las obras. Bajo la ley, se debe crear una oficina especial para evaluar y perfeccionar permanentemente el sistema de permisos sectoriales. En esta materia no hay tiempo que perder.

Si se avanza en la resolución de los temas pendientes en materia de marco institucional, el desafío será recuperar prontamente niveles de inversión mediante concesiones del orden de 1,2 puntos porcentuales del PIB y establecer como meta de política pública alcanzar el 1,5% del PIB en un futuro cercano. Como se señaló en las secciones III y IV, para alcanzar el 1,2% del PIB, el monto total de inversión debería situarse en torno a los US\$4.000 millones anuales, cifra equivalente a aproximadamente cuatro veces la inversión efectivamente ejecutada en 2025.

Elevar los montos invertidos vía concesiones parece una meta razonable, consistente con “metas ambiciosas pero posibles”. Esto requiere fortalecer la DGC para identificar, priorizar y evaluar los proyectos en carpeta y revitalizar el mecanismo de iniciativas privadas.

Un espacio que ha sido poco explorado en cuanto a inversión en infraestructura es la inversión en regiones por medio de concesiones. Allí pueden confluir las necesidades de las regiones con la rentabilidad privada. Por ejemplo, los sistemas de extracción y procesamiento de desechos domiciliarios, sistemas de riego para la agricultura, sistemas de transporte público (tranvías y trenes metropolitanos) y privado (autopistas urbanas) y un largo etcétera en que hay disposición a pagar por parte de la ciudadanía, sobre todo si se ofrecen servicios hasta ahora no disponibles o mejora la calidad del servicio.

Para avanzar en esta dirección, es necesario fortalecer las unidades de inversión de los Gobiernos Regionales, de modo que puedan trabajar coordinadamente con el sector privado y con la DGC del MOP en la identificación y priorización de los proyectos más apropiados¹⁸.

Uno de los principales desafíos que enfrentan los proyectos de infraestructura corresponde a los procesos de evaluación ambiental. Estos incorporan temas que no son propiamente ambientales, pero que son claves a la hora de obtener las aprobaciones

¹⁸ Por ejemplo, según la Dipres el Gobierno Regional de Valparaíso, a junio de 2025, tenía 153 personas contratadas para asumir todas las responsabilidades asignadas. Con ese número de personas es imposible sostener una unidad que pueda identificar, estudiar y desarrollar nuevos proyectos de infraestructura.

para las inversiones y, en particular, las Resoluciones de Calificación Ambiental (RCA). Además de los aspectos propiamente ambientales —como la conservación y protección de la flora y fauna—, estos procesos consideran las observaciones del Consejo de Monumentos Nacionales, relacionadas con la conservación del patrimonio, la arquitectura y la arqueología, así como las opiniones de diversas organizaciones ciudadanas e indígenas que manifiestan verse afectadas por el proyecto de inversión¹⁹.

La Ley sobre Bases Generales del Medio Ambiente (Ley N.º 19.300), promulgada en 1994 y posteriormente modificada, que creó el Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA), requiere una revisión profunda. Como se mostró en la Sección VI, los plazos entre licitación, la adjudicación de obras y hasta el “inicio de obras”, ha ido aumentando sistemáticamente a lo largo de los años e impone costos reales y financieros que se trasladan a las tarifas que se cobran a los usuarios. Hay proyectos que se dejan de ejecutar porque las condiciones impuestas por los diversos organismos públicos o exigencias privadas lo encarecen al punto que dejan de ser rentables.

En este tipo de situaciones, el resultado termina perjudicando al conjunto de la sociedad: las mayorías, que son potenciales beneficiarias de los proyectos, pueden quedar supeditadas a intereses minoritarios que utilizan el SEIA para defender sus propias posiciones, sin necesariamente representar los intereses de las comunidades en las que estos proyectos se desarrollan²⁰.

Luego de superadas las etapas anteriores y adjudicada la concesión, sigue la etapa de “inicio de obras”, que se formaliza con la aceptación por parte de la inspección fiscal y la DGC de la primera factura correspondiente al proyecto. En general, el plazo que media entre la adjudicación y el inicio de la obra, corresponde al tiempo necesario para obtener la RCA que habilita la ejecución del proyecto, así como los permisos sectoriales requeridos para comenzar las faenas. En el caso de las obras de infraestructura concesionada, reducir este plazo se encuentra entre los objetivos explícitos de la nueva ley de permisos sectoriales.

¹⁹ Un caso reciente fue la paralización temporal del proceso de evaluación ambiental por la oposición de una comunidad diaguita a la ruta de la extensión del tren Valparaíso-La Calera.

²⁰ Además, hay que considerar el período que transcurre en que se presenta por primera vez el proyecto al SEIA y el momento en que se inicia la obra. El mandante, generalmente el Estado o alguna de sus instituciones o empresas, puede asumir el riesgo de obtener la RCA o puede traspasarlo al futuro concesionario, que es lo más habitual. En cualquiera de estos dos casos hay una interacción entre el proponente del proyecto y el SEIA en el que, por su intermedio, otras instituciones y grupos de interés pueden solicitar información adicional y modificaciones al proyecto. Si bien el SEIA puede cumplir con los plazos que exige la ley, las solicitudes de información adicional pueden requerir estudios adicionales, rediseño del proyecto y negociaciones que pueden tardar meses. Este proceso es recursivo y judicializable por lo que puede tardar años antes de contar con una RCA que permita iniciar las obras.





Túnel Lo Ruíz (Región Metropolitana). Fuente: MOP

IX. CONCLUSIONES

A tres décadas de la implementación del sistema de concesiones en Chile²¹ no cabe duda de que éste ha sido exitoso en dotar al país de más y mejor infraestructura, con efectos positivos para la economía y la ciudadanía. En la historia del mundo, la disponibilidad de recursos públicos para financiar grandes obras de infraestructura ha sido siempre limitada. Desde las pirámides de Egipto y los acueductos y caminos romanos, hasta los grandes puentes, como el Golden Gate de San Francisco, y los túneles que atraviesan importantes obstáculos geográficos, como el Mont Blanc y el Eurotúnel bajo el Canal de la Mancha, este tipo de proyectos ha suscitado debates y controversias en torno a su relación costo-beneficio.

Los gobiernos, más allá de su postura política, deben compatibilizar el gasto operacional y la provisión de bienes públicos ya establecidos en la legislación, con nuevas iniciativas e inversiones de interés de cada gobierno. En este sentido, en Chile, la Asociación Público-Privada ha constituido una herramienta eficaz para mitigar las restricciones de financiamiento público.

En general, en el país parece existir un grado de aceptación, e incluso de satisfacción, con un sistema que ha provisto al país de importantes servicios de infraestructura, brindando un nivel de servicio altamente satisfactorio en algunas áreas, como autopistas de alta categoría, aeropuertos de clase mundial, más y mejores hospitales públicos y recintos penitenciarios, además de obras de uso cultural –como el Centro Cultural La Moneda o el

Movistar Arena–, entre otras. De no existir el sistema de concesiones estas obras no hubieran sido posibles sin restringir el gasto público en otras áreas, posiblemente más allá de límites prudenciales.

Sin embargo, aún tenemos carencias que se reflejan en rezagos de infraestructura en ciudades y sectores específicos, como el ferroviario, así como en algunas regiones donde la infraestructura de uso público es relativamente escasa. También, existen algunos cuestionamientos asociados a los “cobros por uso” –principalmente en las autopistas y en particular las urbanas– y a las formas de modificar contratos al momento de hacer cambios necesarios. Estos temas pendientes han creado bolsones de resistencia al mayor uso de concesiones que han impedido que se desplieguen con la profundidad que sería posible.

El dilema que enfrentamos es, por una parte, que la economía crece con lentitud, lo que limita el aumento de los ingresos fiscales y, por tanto, la capacidad del Estado para enfrentar los desafíos sociales y a la vez invertir en infraestructura. Por otra parte, los indicadores internacionales muestran que nos estamos quedando atrás en infraestructura y en competitividad logística. La solución a este dilema pasa en parte por hacer un uso más intensivo del mecanismo de concesiones.

Oportunidades hay. Proyectos de transporte urbano, renovación urbana, infraestructura social, son aspiraciones reiteradas de parte de las regiones. Lo mismo ocurre con proyectos de autopistas urbanas en las principales ciudades regionales²². Además, es

²¹ En estas conclusiones, como el texto en general, no se consideran las concesiones portuarias que son objeto de una ley especial y no son parte del sistema de concesiones administrado por la DGC del MOP. Este es el caso también con la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE), que incluye entre sus filiales a Merval de Valparaíso y el Biotren de Concepción. El Metro de Santiago también opera sobre la base de una ley específica.

²² Ciudades como Antofagasta, las conurbaciones de Coquimbo-La Serena y Concepción-Talcahuano son buenos candidatos para obras en la que se podría cobrar a los usuarios por el uso de autopistas urbanas e infraestructura de transporte público. Además, en esos tres casos el acceso a los puertos que cobijan ya es un serio problema.



posible identificar proyectos facilitando, por ejemplo, la presentación de iniciativas privadas a partir de un cambio en los incentivos para desarrollar proyectos de esta procedencia.

Una posibilidad que habría que reconsiderar es que el Estado ofrezca garantías, ya sea pecuniarias o mediante variaciones de plazo, a proyectos que aparentemente no se autofinanciarían. En el pasado, la mayor parte de las garantías del Estado no se hicieron efectivas porque finalmente los proyectos excedieron las proyecciones de demanda e ingreso. Las garantías estatales no constituyen gasto público mientras no se haga efectivo su pago y, en el caso de proyectos financiados mediante pagos de los usuarios, bien puede ocurrir que nunca lleguen a ejecutarse.

Posiblemente, los proyectos más rentables y fáciles de identificar ya han sido ejecutados, por lo que el desafío actual consiste en perfeccionarlos y adaptarlos a las nuevas necesidades del país. En este sentido, la industria de las concesiones podría estar entrando en una etapa de “rendimientos decrecientes”.

El desafío consiste, entonces, en explorar nuevas formas de colaboración público-privada que permitan abordar las necesidades existentes, mediante esquemas adecuados de participación, financiamiento y recuperación de las inversiones, de manera de aprovechar plenamente las capacidades y potencialidades del sector privado. Mientras el país siga en una situación de estrés fiscal, no será posible lograr los objetivos de competitividad y mejoramiento de la calidad de vida a los que el país aspira sin aumentar significativamente las concesiones de obras públicas. Un número creciente de las concesiones vigentes están próximas a su fin lo que brinda la posibilidad de incorporar las lecciones aprendidas y abordar los desafíos pendientes para beneficio de las grandes mayorías.





ANEXOS

ANEXO 1

Tabla Total Inversión en Concesiones por Año, en UF, en Miles de Pesos Corrientes, Miles de Pesos de 2025, Millones de Dólares Corrientes, Millones de Dólares de 2025, PIB en Millones de Pesos y multiplicadores.

Datos Originales			Inversión Concesiones Calculada					Multiplicadores			
Año	Inversión UF	PIB (miles de millones pesos)	Año	Inversión Miles de Pesos Corrientes	Inversión Miles de Pesos 2025	Inversión Millones de Dólares Corrientes	Inversión Millones Dólares 2025	Año	Dólar (\$)	UF (\$)	Fact Exp
1993	82.025	20.186	1993	\$810.103	\$3.199.726	USD 2,0	USD 3,4	1993	404,26	9.876,33	3,95
1994	594.384	24.139	1994	\$6.572.235	\$23.293.362	USD 15,6	USD 24,5	1994	420,25	11.057,22	3,54
1995	2.373.897	29.291	1995	\$28.403.961	\$93.012.176	USD 71,6	USD 97,7	1995	396,78	11.965,12	3,27
1996	5.257.383	32.394	1996	\$67.640.964	\$206.315.453	USD 164,1	USD 216,8	1996	412,22	12.865,90	3,05
1997	9.639.666	35.947	1997	\$131.565.442	\$378.102.731	USD 313,8	USD 397,3	1997	419,25	13.648,34	2,87
1998	14.325.367	37.742	1998	\$205.608.695	\$562.165.795	USD 446,7	USD 590,7	1998	460,32	14.352,77	2,73
1999	21.765.350	38.462	1999	\$323.620.717	\$856.256.538	USD 635,9	USD 899,8	1999	508,90	14.868,62	2,65
2000	24.981.195	42.215	2000	\$384.931.982	\$980.783.634	USD 714,3	USD 1.030,6	2000	538,87	15.408,87	2,55
2001	33.441.079	45.409	2001	\$534.746.263	\$1.315.548.203	USD 842,9	USD 1.382,4	2001	634,43	15.990,70	2,46
2002	26.095.255	48.429	2002	\$427.444.448	\$1.026.029.256	USD 620,2	USD 1.078,2	2002	689,24	16.380,16	2,40
2003	27.589.306	52.897	2003	\$466.044.358	\$1.088.106.014	USD 673,9	USD 1.143,4	2003	691,54	16.892,21	2,33
2004	40.857.494	60.392	2004	\$695.818.650	\$1.607.619.756	USD 1.141,5	USD 1.689,3	2004	609,55	17.030,38	2,31
2005	32.110.392	68.468	2005	\$562.767.376	\$1.261.703.592	USD 1.005,2	USD 1.325,8	2005	559,86	17.526,02	2,24
2006	22.051.247	81.578	2006	\$400.503.577	\$868.455.978	USD 755,3	USD 912,6	2006	530,26	18.162,40	2,17
2007	14.222.311	90.159	2007	\$267.227.276	\$554.995.241	USD 511,3	USD 583,2	2007	522,69	18.789,30	2,08
2008	11.545.205	93.867	2008	\$235.858.032	\$450.572.422	USD 452,0	USD 473,5	2008	521,79	20.429,09	1,91
2009	4.859.010	96.138	2009	\$102.075.167	\$192.150.651	USD 182,4	USD 201,9	2009	559,67	21.007,40	1,88
2010	9.101.362	110.778	2010	\$192.692.216	\$357.296.141	USD 377,5	USD 375,5	2010	510,38	21.171,80	1,85
2011	11.650.223	121.509	2011	\$254.515.190	\$456.677.528	USD 526,5	USD 479,9	2011	483,36	21.846,38	1,79
2012	13.822.412	129.973	2012	\$312.370.606	\$544.140.653	USD 641,8	USD 571,8	2012	486,75	22.598,85	1,74
2013	14.849.040	137.309	2013	\$341.244.306	\$583.942.069	USD 689,4	USD 613,6	2013	495,00	22.980,90	1,71
2014	17.305.047	147.951	2014	\$414.639.318	\$677.596.839	USD 727,4	USD 712,0	2014	570,01	23.960,60	1,63
2015	16.692.727	158.623	2015	\$417.685.425	\$654.116.644	USD 638,4	USD 687,4	2015	654,25	25.022,00	1,57
2016	21.016.597	168.765	2016	\$546.907.967	\$825.251.293	USD 808,0	USD 867,2	2016	676,83	26.022,67	1,51
2017	21.604.215	179.315	2017	\$574.065.689	\$847.736.564	USD 884,1	USD 890,8	2017	649,33	26.571,93	1,48
2018	15.091.041	189.435	2018	\$409.959.434	\$590.999.499	USD 640,3	USD 621,0	2018	640,29	27.165,75	1,44
2019	15.086.451	195.548	2019	\$420.223.898	\$590.694.141	USD 598,1	USD 620,7	2019	702,63	27.854,39	1,41
2020	17.829.351	201.307	2020	\$511.324.575	\$697.485.210	USD 645,4	USD 732,9	2020	792,22	28.678,81	1,36
2021	20.977.503	239.556	2021	\$625.191.045	\$815.915.591	USD 823,4	USD 857,4	2021	759,27	29.802,93	1,31
2022	20.978.125	262.954	2022	\$693.267.035	\$810.401.602	USD 794,7	USD 851,6	2022	872,33	33.047,14	1,17
2023	19.656.557	282.097	2023	\$707.132.238	\$768.357.242	USD 842,8	USD 807,4	2023	839,07	35.974,37	1,09
2024	18.695.670	310.681	2024	\$701.241.293	\$730.784.170	USD 743,2	USD 767,9	2024	943,58	37.508,22	1,04
2025	22.113.008	339.978	2025	\$865.878.375	\$865.878.375	USD 909,9	USD 909,9	2025	951,64	39.156,97	1,00
TOTAL	568.259.894		TOTAL	\$12.829.977.855	\$22.285.584.089	USD 19.839,6	USD 23.418,1				

Inversión por tipología de proyecto y año
(millones de dólares de 2025)

AÑO	Aero- puertos	Autop. Urbanas	Embalses	Hospitales	Otra Infraestructura de Servicios	Ruta 5	Rutas transversales	Sistema Penitenciario	Transporte Público	TOTAL
1993	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$3,4	\$0,0	\$0,0	\$3,4
1994	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$24,5	\$0,0	\$0,0	\$24,5
1995	\$0,1	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$97,6	\$0,0	\$0,0	\$97,7
1996	\$4,6	\$2,3	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$54,6	\$155,3	\$0,0	\$0,0	\$216,8
1997	\$10,4	\$5,9	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$153,3	\$227,8	\$0,0	\$0,0	\$397,3
1998	\$33,4	\$5,4	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$401,2	\$150,7	\$0,0	\$0,0	\$590,7
1999	\$129,0	\$0,3	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$626,5	\$144,0	\$0,0	\$0,0	\$899,8
2000	\$110,6	\$10,9	\$0,0	\$0,0	\$0,0	\$742,0	\$167,1	\$0,0	\$0,0	\$1.030,6
2001	\$75,2	\$182,7	\$1,5	\$0,0	\$0,0	\$891,8	\$231,2	\$0,0	\$0,0	\$1.382,4
2002	\$3,3	\$432,4	\$6,2	\$0,0	\$0,0	\$387,1	\$242,4	\$6,8	\$0,0	\$1.078,2
2003	\$10,3	\$732,6	\$1,8	\$0,0	\$0,0	\$142,5	\$195,6	\$60,6	\$0,0	\$1.143,4
2004	\$26,7	\$1.284,1	\$0,2	\$0,0	\$3,0	\$161,9	\$108,5	\$100,5	\$4,3	\$1.689,3
2005	\$11,9	\$825,9	\$6,7	\$0,0	\$26,6	\$136,3	\$68,1	\$228,6	\$21,7	\$1.325,8
2006	\$9,4	\$345,7	\$43,3	\$0,0	\$68,7	\$120,5	\$77,2	\$124,3	\$123,6	\$912,6
2007	\$0,0	\$232,7	\$54,0	\$0,0	\$0,0	\$66,9	\$89,1	\$21,1	\$119,3	\$583,2
2008	\$7,8	\$163,5	\$45,2	\$0,0	\$0,0	\$47,8	\$74,4	\$86,1	\$48,6	\$473,5
2009	\$28,4	\$37,5	\$7,8	\$0,0	\$0,0	\$55,8	\$60,8	\$7,5	\$4,0	\$201,9
2010	\$23,8	\$17,7	\$0,3	\$9,3	\$0,4	\$189,7	\$130,6	\$2,5	\$1,0	\$375,5
2011	\$34,8	\$6,9	\$1,2	\$55,4	\$6,0	\$173,3	\$198,2	\$4,0	\$0,0	\$479,9
2012	\$41,7	\$21,0	\$1,4	\$111,3	\$2,4	\$131,1	\$257,6	\$5,2	\$0,1	\$571,8
2013	\$87,3	\$34,2	\$3,8	\$77,4	\$6,2	\$146,3	\$245,0	\$12,8	\$0,5	\$613,6
2014	\$84,7	\$92,6	\$11,8	\$66,0	\$6,3	\$204,4	\$242,5	\$3,8	\$0,0	\$712,0
2015	\$92,7	\$143,6	\$13,6	\$100,3	\$16,5	\$149,1	\$164,4	\$7,2	\$0,0	\$687,4
2016	\$137,5	\$161,0	\$18,0	\$200,0	\$14,4	\$166,7	\$163,6	\$5,9	\$0,0	\$867,2
2017	\$235,2	\$145,3	\$25,4	\$100,4	\$19,5	\$138,9	\$226,1	\$0,0	\$0,0	\$890,8
2018	\$253,5	\$90,1	\$9,0	\$61,3	\$26,6	\$76,0	\$104,3	\$0,3	\$0,0	\$621,0
2019	\$248,4	\$171,0	\$2,5	\$53,0	\$6,6	\$62,2	\$77,0	\$0,0	\$0,0	\$620,7
2020	\$195,0	\$322,9	\$0,0	\$52,4	\$0,0	\$31,9	\$130,7	\$0,0	\$0,0	\$732,9
2021	\$75,4	\$460,8	\$4,7	\$105,5	\$0,0	\$39,5	\$171,4	\$0,0	\$0,0	\$857,4
2022	\$80,4	\$235,4	\$6,3	\$118,1	\$3,3	\$91,6	\$315,0	\$1,4	\$0,0	\$851,6
2023	\$128,6	\$116,4	\$0,9	\$119,0	\$0,0	\$94,9	\$345,5	\$2,1	\$0,0	\$807,4
2024	\$33,4	\$170,0	\$0,0	\$220,1	\$25,1	\$108,4	\$210,8	\$0,0	\$0,0	\$767,9
2025	\$109,2	\$253,9	\$0,0	\$250,9	\$42,8	\$124,7	\$128,5	\$0,0	\$0,0	\$909,9
TOTAL	\$2.322,8	\$6.704,8	\$265,7	\$1.700,4	\$274,5	\$5.916,9	\$5.228,8	\$680,9	\$323,2	\$23.418,1

Tabla Inversión por Región y Año
(millones de dólares de 2025)

Región	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Arica y Parin.	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,803	\$9,272	\$9,421	\$0,000	\$0,000
Tarapacá	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,316	\$6,861	\$0,131	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$2,266	\$17,379	\$13,998	\$28,869	\$2,489	\$0,000	\$14,885
Antofagasta	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$1,131	\$4,084	\$1,650	\$9,435	\$0,015	\$4,287	\$17,402	\$3,122	\$2,710	\$0,018	\$0,000
Atacama	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,577	\$9,311	\$25,500	\$2,643	\$0,000	\$0,000	\$0,000
Coquimbo	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$50,553	\$129,569	\$168,778	\$103,699	\$52,070	\$32,875	\$32,876	\$16,784	\$35,609	\$45,814	\$54,043	\$56,590
Valparaíso	\$3,362	\$24,477	\$44,519	\$57,058	\$58,982	\$78,640	\$85,365	\$114,506	\$165,283	\$143,522	\$132,466	\$85,361	\$44,141	\$88,527	\$44,326	\$37,031
RM	\$0,000	\$0,000	\$6,915	\$47,699	\$60,247	\$110,857	\$255,817	\$218,870	\$484,624	\$611,947	\$845,514	\$1,389,218	\$1,025,417	\$610,330	\$415,957	\$299,988
O'Higgins	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,101	\$58,895	\$12,724	\$98,077	\$57,103	\$38,755	\$63,737	\$60,405	\$31,800	\$12,729	\$25,937
Maule	\$0,000	\$0,000	\$0,020	\$27,304	\$35,264	\$37,973	\$69,442	\$21,986	\$112,536	\$61,682	\$23,077	\$50,102	\$39,243	\$34,515	\$17,621	\$16,301
Ñuble	\$0,000	\$0,000	\$0,020	\$27,304	\$35,286	\$41,444	\$22,945	\$61,330	\$50,948	\$21,368	\$1,701	\$0,364	\$8,929	\$6,381	\$11,202	\$1,953
Biobío	\$0,000	\$0,000	\$46,165	\$52,872	\$146,594	\$82,375	\$25,794	\$77,580	\$36,634	\$15,496	\$4,229	\$17,402	\$5,569	\$5,164	\$6,684	\$0,556
La Araucanía	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,022	\$41,824	\$71,255	\$253,190	\$214,854	\$112,381	\$33,804	\$4,137	\$21,253	\$13,221	\$6,309	\$0,215
Los Ríos	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$42,414	\$91,650	\$105,083	\$90,877	\$12,994	\$0,000	\$2,252	\$18,276	\$31,087	\$7,034	\$7,865
Los Lagos	\$0,000	\$0,000	\$0,101	\$4,247	\$3,507	\$24,274	\$45,744	\$57,244	\$57,257	\$5,102	\$0,000	\$2,252	\$23,071	\$31,130	\$7,275	\$12,148
Aysén	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000
Magallanes	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$2,761	\$9,804	\$0,840	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000
Total gral.	\$3,362	\$24,477	\$97,739	\$216,800	\$397,316	\$590,733	\$899,768	\$1.030,623	\$1.382,399	\$1.078,168	\$1.143,399	\$1.689,313	\$1.325,819	\$912,588	\$583,198	\$473,469

Región	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Arica y Parin.	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$3,693	\$5,182	\$26,439	\$27,866	\$15,939	\$1,214	\$4,529
Tarapacá	\$10,931	\$1,698	\$10,250	\$13,147	\$67,285	\$67,497	\$29,105	\$5,151	\$0,000	\$3,463	\$12,295	\$22,479	\$9,524	\$13,833	\$17,076	\$8,203	\$2,525
Antofagasta	\$0,000	\$57,194	\$73,195	\$131,516	\$105,808	\$85,450	\$63,687	\$118,360	\$33,788	\$16,068	\$10,341	\$8,189	\$36,104	\$72,907	\$84,223	\$48,569	\$4,429
Atacama	\$9,967	\$133,510	\$115,974	\$27,612	\$29,353	\$67,051	\$43,557	\$20,302	\$4,329	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$27,312	\$30,491	\$0,116
Coquimbo	\$7,825	\$0,331	\$1,250	\$25,561	\$44,707	\$117,374	\$95,113	\$121,023	\$159,325	\$60,561	\$11,284	\$18,964	\$0,396	\$3,084	\$24,605	\$11,308	\$120,636
Valparaíso	\$16,839	\$15,068	\$17,185	\$10,416	\$7,434	\$9,020	\$30,762	\$62,542	\$110,349	\$56,426	\$50,883	\$64,740	\$82,926	\$108,026	\$56,964	\$27,226	\$24,989
RM	\$83,279	\$76,132	\$96,240	\$154,171	\$136,523	\$153,923	\$287,057	\$437,905	\$534,270	\$413,882	\$452,152	\$544,873	\$595,364	\$395,723	\$290,425	\$315,617	\$450,371
O'Higgins	\$14,461	\$9,453	\$2,567	\$5,072	\$3,999	\$8,454	\$7,782	\$11,275	\$3,647	\$6,278	\$5,965	\$3,197	\$9,341	\$1,989	\$1,174	\$9,648	\$12,337
Maule	\$14,907	\$12,386	\$3,990	\$5,120	\$3,999	\$7,746	\$7,782	\$9,670	\$4,338	\$15,269	\$9,441	\$3,197	\$17,410	\$18,621	\$53,636	\$131,146	\$82,272
Ñuble	\$0,972	\$5,371	\$11,710	\$7,478	\$24,537	\$54,137	\$39,036	\$32,214	\$9,191	\$17,089	\$3,875	\$0,758	\$1,058	\$6,499	\$0,984	\$0,964	\$0,978
Biobío	\$25,251	\$40,620	\$70,815	\$110,137	\$90,809	\$92,545	\$56,615	\$45,554	\$27,954	\$25,196	\$42,482	\$35,062	\$28,706	\$94,331	\$147,390	\$94,643	\$68,751
La Araucanía	\$0,526	\$3,982	\$23,281	\$22,130	\$37,838	\$25,349	\$0,572	\$2,214	\$3,386	\$3,935	\$12,814	\$15,219	\$23,982	\$79,981	\$64,944	\$69,441	\$39,262
Los Ríos	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,595	\$2,861	\$0,367	\$0,000	\$0,183	\$2,519	\$0,901	\$1,785	\$17,574	\$13,222	\$6,643	\$25,487
Los Lagos	\$16,956	\$18,003	\$44,818	\$56,374	\$61,239	\$22,889	\$23,284	\$0,611	\$0,073	\$2,518	\$2,897	\$10,168	\$22,620	\$9,151	\$4,877	\$7,726	\$38,922
Aysén	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,000	\$0,861	\$0,999	\$2,316	\$2,540	\$17,137
Magallanes	\$0,000	\$1,703	\$8,610	\$3,057	\$0,086	\$0,000	\$0,145	\$0,000	\$0,165	\$0,164	\$0,069	\$0,000	\$0,861	\$0,999	\$2,316	\$2,540	\$17,137
Total gral.	\$201,915	\$375,453	\$479,884	\$571,792	\$613,616	\$712,030	\$687,356	\$867,187	\$890,815	\$621,032	\$620,711	\$732,929	\$857,377	\$851,583	\$807,402	\$767,920	\$909,879

INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA PÚBLICA
VÍA CONCESIONES
1993-2025



CPI CONSEJO POLÍTICAS
DE INFRAESTRUCTURA

www.infraestructurapublica.cl