itaú Corporate

Índices accionarios por sector 13/10/2026

Variación %	Diaria	Mensual	Anual
Consumo-Básico	-0,84	-0,12	2,49
Financiero	1,36	-0,74	12,24
Gol*	0,00	-1,85	8,41
Industrial	-1,15	-1,03	-0,35
Materiales	-2,05	-1,87	-4,84
Salud	0,00	-3,37	-14,02
Servicios Básicos	-0,19	5,05	10,28
Tecnología	0,00	1,07	-17,49
Telecomunicaciones	0,00	7,32	-10,20

Fuente Bolsa Electrónica de Chile *Azul Azul, Cruzados y B/N

MSCI IPSA -0,21% 11.020,01 (Var. diaria / Puntos) FERIADO
Fuente Bolsa de Comercio

DOW JONES -0,35% 51670,10 (Var. diaria / Puntos)
Fuente Bloomberg

COBRE -0,55% 6,68 (Var. diaria / US$/libra)
Fuente Cochilco

PETRÓLEO BRENT -0,49% 106,13 (Var. diaria / US$/barril)
Fuente Bloomberg

MOP y expertos analizan sistema de compensación:

Autopista Central sumaría casi cinco años de extensiones de contrato y esa fórmula abre debate

La concesionaria fue compensada en 2019 y 2024 por cambio en sistema de tarifas e inversiones en obras. Industria alerta también por congestión y morosidad.

MARCO GUTIÉRREZ V.

Cerca de cinco años de extensiones de contratos sumará Autopista Central —ligada a Abertis—, una vez que se oficialice el recién anunciado acuerdo con el Gobierno para reducir en 10% la tarifa base y 25% en los horarios punta y de saturación, para los usuarios que paguen sus cuentas dentro de los primeros 60 días. Esto comenzaría a operar en 2027 y la negociación implicará la extensión del contrato de la concesionaria en 20 meses.

La concesión de Autopista Central comenzó en julio de 2001 por un período de 30 años, por lo que debería haber culminado su contrato en 2031. Pero en 2019 ese plazo se extendió en 12 meses —a julio de 2032—, luego de la firma de un convenio con el Ministerio de Obras Públicas (MOP), que estableció esa compensación —plazo extra— por la eliminación del reajuste anual de 3,5%, adicional al IPC, y dejó la actualización de las tarifas solo por la inflación.

Luego en 2024, la autopista y el MOP suscribieron otro acuerdo que compensó las obras por cerca de 10 millones de UF del Nudo Quilicura, y se amplió en 25 meses la concesión, hasta agosto de 2034. Ahora se añadirían los 20 meses —hasta abril de 2036— por la rebaja tarifaria. Así, todas las extensiones sumarán 57 meses.

La fórmula de extensión de contratos para las concesiones —a cambio de obras o reducciones tarifarias— abrió un debate en el sector. El biministro de Obras Públicas y de Transportes y Telecomunicaciones, **Louis de Grange**, sostuvo que "es una buena herramienta, porque permite al Estado enfocar sus recursos en necesidades más urgentes como educación, salud, pensiones, vivienda, y fortalece el sistema de concesiones".

Para **Ronald Fischer**, académico de Ingeniería Industrial de la Universidad de Chile, "la extensión del plazo significa que nos beneficiamos ahora, pero seguiremos pagando por el mismo proyecto durante más tiempo. Se parece un poco a cuando no elevamos la cuenta de la luz y después subió, porque debíamos devolver lo que no quisimos pagar en su momento".

Fischer añadió que "el problema es que usuarios de otras concesiones también quieren estos descuentos y será difícil explicarles por qué en muchos casos no se podría realizar. La dificultad son las concesiones a las que les quedan muchos años, porque es inviable la reducción de tarifas a cambio de mayor plazo".

Rafael Delpiano, doctor en Transportes y académico de la Universidad de los Andes, afirmó que el plazo de 20 meses que se extenderá el contrato a Autopista Central por la rebaja de tarifas "es poco". Indicó que este tipo de negociaciones "bien hecho, bien gestionado, es un buen mecanismo para que salgan todos ganando".

Riesgo de congestión

Otro aspecto que comentaron expertos es el impacto en la mayor congestión del acuerdo MOP-Autopista Central. **Carlos Cruz**, director ejecutivo del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI) y exministro de OO.PP. y Transportes, señaló que "puede ser una buena medida desde el punto de vista de los usuarios, en el uso frecuente, en el corto plazo, porque eso va a significar un alivio a lo que tienen que pagar mensualmente. Sin embargo, creo que en el mediano plazo va a significar un aumento en la congestión de la Autopista Central, un incentivo al uso del automóvil y un desincentivo al uso del transporte público, con todas las externalidades que eso significa".

Fischer coincidió en señalar que "menores peajes atraen tráfico y congestión, que es justo lo que uno intenta evitar, por eso (existen) las tarifas de punta".

De Grange indicó que la congestión en la autopista "podría ocurrir, pero hicimos el análisis y estimamos que el efecto es muy pequeño".

Millonaria morosidad

En la industria de las concesiones también indicaron que se deben tomar medidas para reducir la morosidad. **Gloria Hutt**, presidenta de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública (Copsa) y exministra de Transportes, comentó que "los niveles de incobrabilidad nos preocupan porque han venido aumentando. Actualmente, la morosidad se sitúa cerca del 15%, una situación que afecta progresivamente la sostenibilidad financiera de los proyectos y puede comprometer la capacidad del sistema para atraer nuevas inversiones. Si bien las cifras son aproximadas, dado que los procesos de cobranza y pago son dinámicos, el monto total supera ampliamente los US$ 1.000 millones".


DAVID VELÁSQUEZ

Con la rebaja de tarifas en Autopista Central, una cuenta de $100.000 con solo tránsitos fuera de horarios punta disminuiría a $90.000. Una boleta del mismo monto, asociada únicamente a horarios punta o de saturación, podría reducirse a $75.000.

Impacto de la inflación y otras negociaciones

Si bien el Gobierno logró un acuerdo para la reducción de los precios de los peajes en Autopista Central a partir de 2027, de entre 10% y 25%, aún no alcanza el mismo convenio con Costanera Norte, Vespucio Sur o Vespucio Norte. A la vez, el sistema en general de carreteras concesionadas se encamina a registrar un incremento de tarifas a partir del 1 de enero próximo de acuerdo con el IPC acumulado a noviembre de este año —últimos 12 meses—, que rondaría el 4%. El biministro de Obras Públicas y de Transportes y Telecomunicaciones, Louis de Grange, señaló que siguen avanzando en las conversaciones con las otras concesionarias viales de la RM, pero advirtió que no es un tema rápido. "Estamos trabajando, pero no me puedo comprometer a que haya un resultado dentro de este mismo año".

Encuesta del Banco Central:

Suben las expectativas inflacionarias de octubre

Los economistas consultados reducen a 0,2% las proyecciones de crecimiento de 2026 y suben a 3% las de 2027.

LINA CASTAÑEDA

El consenso entre los especialistas consultados por el Banco Central es que la inflación de octubre será de 0,4%, una décima más que la previsión. El IPC que excluye precios volátiles, en cambio, sería de 0,2%.

Para diciembre de este año, la mediana de los 49 expertos incluidos en la Encuesta de Expectativas Económicas (EEE) proyecta que la inflación anual se ubicará en 4,6%, en lugar del 4,4% a que apuntaban en el sondeo de septiembre.

La mayor expectativa inflacionaria hace que cualquier atisbo de recorte de la tasa de interés de política monetaria (TPM) se prolongue. Los encuestados amplían en 18 meses el período estimado para un recorte de tasa y la sitúan en 4,25% recién en 35 meses más.

Los sondeados elevan sus previsiones de tipo de cambio en comparación a las que tenían en el sondeo del 3 al 9 de septiembre. Ahora lo estiman en $950 por dólar dentro de 2 meses versus $910; y en $910 dentro de 11 meses versus $880.

La encuesta baja drásticamente el pronóstico de inversión en capital fijo para ese año, desde un aumento de 5,5% a uno de 0,3%.

Para el PIB 2026 esperan una expansión de 0,2% en lugar de 0,7%; elevan su cálculo desde 2,9% a un crecimiento de 3% en 2027 y lo sitúan en 2,7% en 2028, una décima más alta que en el sondeo anterior. Para el Imacec de septiembre, la mediana de los economistas prevé una variación anual de 0,1% y una expansión de 1% en el caso del sector no minero.

Bajan a 0,6% este año:

El FMI reduce sus proyecciones de crecimiento para Chile

Pese a que la entidad multilateral proyecta una recuperación de la actividad el próximo año, prevé un alto desempleo.

VALOR FUTURO

El Fondo Monetario Internacional (FMI) rebajó sus proyecciones de crecimiento económico para Chile a un 0,6% para este año, y prevé un 2,6% en 2027.

La estimación de julio proyectaba una expansión de 1,8%.

En su actualización de proyecciones, el FMI proyectó que la tasa de desempleo chilena llegará a 9,5% este año, frente al 8,5% de 2025. Para 2027 anticipa un nuevo aumento, hasta 9,6%, pese a la recuperación económica prevista.

En tanto, "en América Latina y el Caribe, el crecimiento está proyectado que se rebaje al 2,3% en 2026 y repunte modestamente al 2,5% en 2027".

El caso argentino

La directora gerente del FMI, Kristalina Georgieva, destacó este martes la disciplina fiscal de Argentina y aseguró que los equipos del organismo y del Gobierno avanzan para finalizar la tercera revisión del programa de facilidades extendidas.

"Celebramos las mejoras en los fundamentos económicos y la resiliencia, sustentadas en la disciplina fiscal, en un contexto en el que muchos países enfrentan elevados déficits", afirmó Georgieva tras reunirse en Bangkok con el ministro de Economía, Luis Caputo, y el presidente del Banco Central, Santiago Bausili.

En la Ley de Presupuestos 2027:

Medio Ambiente focaliza recursos en servicios relacionados con permisos

El Servicio de Evaluación Ambiental (SEA) tendrá un crecimiento de 4% respecto de la ley vigente para este año.

J.P.P.

En el proyecto de Ley de Presupuestos 2027, los recursos destinados a la partida del Ministerio del Medio Ambiente registran un aumento de solo 0,3% al compararlo con la ley vigente de 2026 y una baja de 0,7% respecto de la ley inicial aprobada para este año.

Para la operación del próximo año la cartera optó por priorizar los fondos para los servicios relacionados con la permisología.

El Servicio de Evaluación Ambiental (SEA) tendrá un presupuesto de $23.064 millones, con un crecimiento de 4% respecto de la ley vigente 2026 y de 5,2% al compararlo con la ley inicial.

Por su parte, el presupuesto del Servicio de Biodiversidad y Áreas Protegidas (SBAP) alcanza los $22.304 millones, con un incremento de 20,7% respecto de la ley vigente y de 24,6% comparado con la ley inicial.

Desde la cartera detallan que habrá un ajuste en la Superintendencia del Medio Ambiente: el presupuesto del fiscalizador será de unos $16.990 millones, una variación de -1,8% respecto de la ley vigente.

"Los esfuerzos el 2027 estarán puestos en fortalecer nuestros servicios como, por ejemplo, el Servicio de Evaluación Ambiental (SEA), el que verá un aumento del 4% en el presupuesto, porque Chile necesita una evaluación ambiental ágil, rigurosa, que entrega certeza técnica y jurídica a las inversiones", explicó la ministra del Medio Ambiente, Francisca Toledo.

SBAP
Los fondos destinados para la operación de ese servicio subirán un 20,7% en 2027.

La secretaria de Estado enfatizó que también "aseguraremos la operación de las áreas protegidas a través del Servicio de Biodiversidad y Áreas Protegidas (SBAP), cuyo presupuesto aumenta el 20,7%. Desde la subsecretaría, no eliminaremos programas y seguiremos con las funciones regulatorias y ambientales".


MARCELO HERNÁNDEZ/AGENCIAUNO

Francisca Toledo es la ministra del Medio Ambiente.

Señal de alerta

El economista y docente de la Facultad de Economía y Negocios (FEN) de la Universidad de Chile, Jorge Valverde, coincide con que suben los recursos para temas relacionados con la gestión de permisos. "En Economía están los recursos para implementar la Ley Marco de Autorizaciones Sectoriales, lo que es muy bueno", dice.

Valverde advierte que "la única señal de alerta son los recursos para la evaluación de operaciones y fiscalización, que caen en el Ministerio del Medio Ambiente". Añade que "agilizar debe ir de la mano con una fiscalización robusta".