



Outlook Infraestructura 2025: Nuevos proyectos a la vista



Ya sea a regañadientes o con gusto, los gobiernos latinoamericanos recurrirán cada vez más al sector privado para impulsar la infraestructura en 2025, con efectos prometedores.



Índice

Introducción: nuevos proyectos a la vista	3
Brasil: El gigante avanza	7
Chile: Los dilemas del pionero	13
Perú: Resurgimiento de licitaciones	18
México: será necesaria la participación privada	23
Argentina: privatizaciones a raudales	25
Colombia: la próxima ola de 5G	27
Ecuador: licitaciones versus elecciones	29
Centroamérica: la logística del nearshoring	30
Conclusión: visión optimista	33

Descubra más

- ▶ Proyectos de infraestructura y eléctricos en Centroamérica: el camino a la participación privada
- ▶ Encuesta Infraestructura 2024: Confianza en la economía con atención a los riesgos locales
- ▶ Infraestructura en Brasil: aceleración de las inversiones y creciente optimismo

[VER REPORTES](#)



Introducción: nuevos proyectos a la vista

Pese los adelantos registrados en materia de infraestructura en la mayoría de los países de Latinoamérica, la región sigue presentando un importante déficit en cuanto a competitividad en este frente. Según el índice de desempeño logístico publicado por el Banco Mundial, América Latina y el Caribe se encuentra por debajo de la media mundial, con un 2,69 frente al 3,3 del mundo, donde 1 es un bajo desempeño logístico y 5 un alto desempeño logístico. Brasil es el país de la región con la mejor posición, con un índice de 3,3, seguido de Chile, Colombia y Uruguay con 3,1 y México con 3,0.

Este rezago tiene un costo. En México, por ejemplo, las deficiencias logísticas representan un sobrecosto equivalente al 4% del PIB, señaló Luis Méndez Jaled, presidente de la cámara de la industria de la construcción CMIC.

Hay ámbitos —como puertos y aeropuertos— en los que estas brechas se han ido cerrando significativamente en las últimas décadas, mientras que en otros frentes --como el vial y el de infraestructura social—se han registrado notables avances, pero siguen presentando la necesidad de mejorar. En el sector con menos avances es el de ferrocarriles, un frente clave para mejorar la logística intermodal que requiere la región y que parece estar tomando impulso por fin.

Esos últimos años han sido complejos para el sector. Las presiones inflacionarias y los problemas en el suministro de algunos equipos y materiales, y la subida de las tasas de interés, han sido complicaciones de peso que frenaron el avance de las obras. Pero la economía global está entrando en una nueva etapa, con índices inflacionarios que comienzan a estar bajo control, reducción paulatina en las tasas de interés y una relativa normalización en el suministro de materiales y equipos.

Este nuevo escenario se combina en América Latina con cambios políticos, como en Argentina, país que está navegando un radical cambio de modelo económico, o México, donde asumió un nuevo gobierno que, si bien es del mismo movimiento político que la administración saliente, ha generado expectativas de cambio. También observamos la implementación de nuevos programas para la inversión, como en Brasil con el Novo PAC, o la revisión de marcos y regulaciones que estaban trabando la inversión, como la discusión sobre la compleja cadena de permisos y autorizaciones que enfrentan los proyectos en Chile.



¿Cómo está conformada la inversión en infraestructura en Latinoamérica y el Caribe? Según datos del [BID](#), el 90% del financiamiento para el sector está concentrado en cinco países: Brasil, México, Chile, Perú y Colombia. Los tres primeros concentran en conjunto más de las dos terceras partes de la inversión. Hay una clara concentración de la inversión en carreteras (53%), seguido de aeropuertos (19%) y puertos (13%). También podemos ver una clara preponderancia del sector privado en el financiamiento de los proyectos, con dos terceras partes del total. Esto refleja la consolidación de las distintas variaciones de las modalidades de asociaciones público-privadas (APP) que funcionan en la región desde hace más de dos décadas.

CARTERA DE LICITACIONES DE PROYECTOS

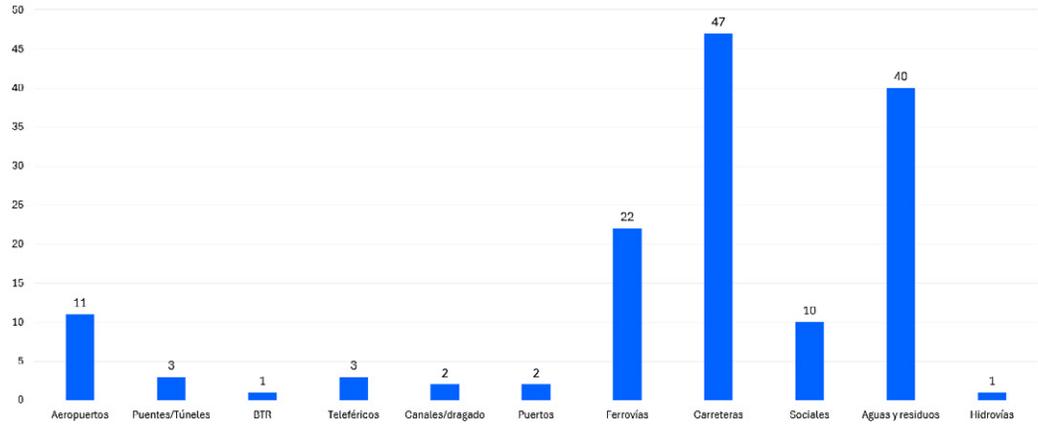
La base de datos de perfiles de proyectos de BNamericas identifica 142 proyectos en América Latina y el Caribe que debieran entrar en etapas de licitación para fines de 2025. El área con más oportunidades es la de obras viales, con 47 proyectos (un tercio del total), seguida por aguas y residuos con 40 (28%). A continuación se encuentra el segmento ferroviario, en el que 22 proyectos entrarán en etapas de licitación el próximo año.

Los países que encabezan la lista son Brasil, Chile y Perú. Los dos primeros se inclinan por las obras viales, mientras que en Perú el segmento que tendrá mayor actividad licitatoria en 2025 es el de aguas y residuos.

Notas: estas cifras y los gráficos y tablas asociados que aparecen en todo el informe cubren proyectos que se espera que entren en una o más de las siguientes fases a finales de 2025: licitación, nueva licitación, preparación de documentos licitatorios, precalificación. Algunos pueden haber estado programados para ingresar a la etapa en cuestión el 4T24 y al cierre de este informe aún no lo habían hecho. Las cifras excluyen los proyectos cuyos perfiles en la base de datos de BNamericas se clasifican como básicos (automatizados). Todos los proyectos contemplados en estas cifras figuran en tablas repartidas a lo largo del informe.

Foto de portada: obras en el canal Santa Marta en Santiago de Chile. Fuente: Ministerio de Obras Públicas

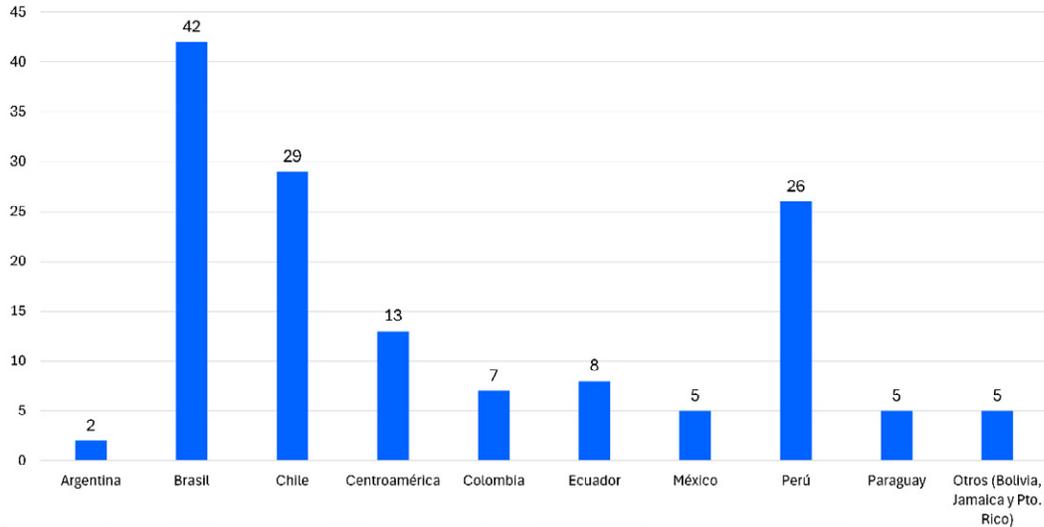
Infraestructura en Latinoamérica Proyectos cuya licitación está prevista en 2025, por tipo



Consulte las notas relativas a estas cifras en el capítulo de introducción de este informe.
Fuente: Base de perfiles de proyectos de BNamericas



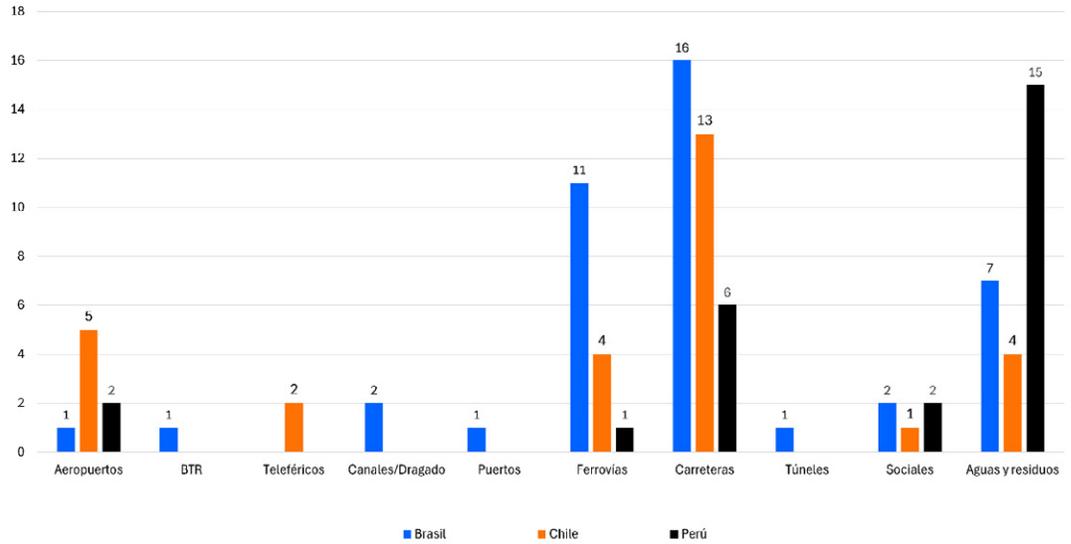
Infraestructura en Latinoamérica Proyectos cuya licitación está prevista en 2025, por país



Consulte las notas relativas a estas cifras en el capítulo de introducción de este informe.
Fuente: Base de perfiles de proyectos de BNamericas



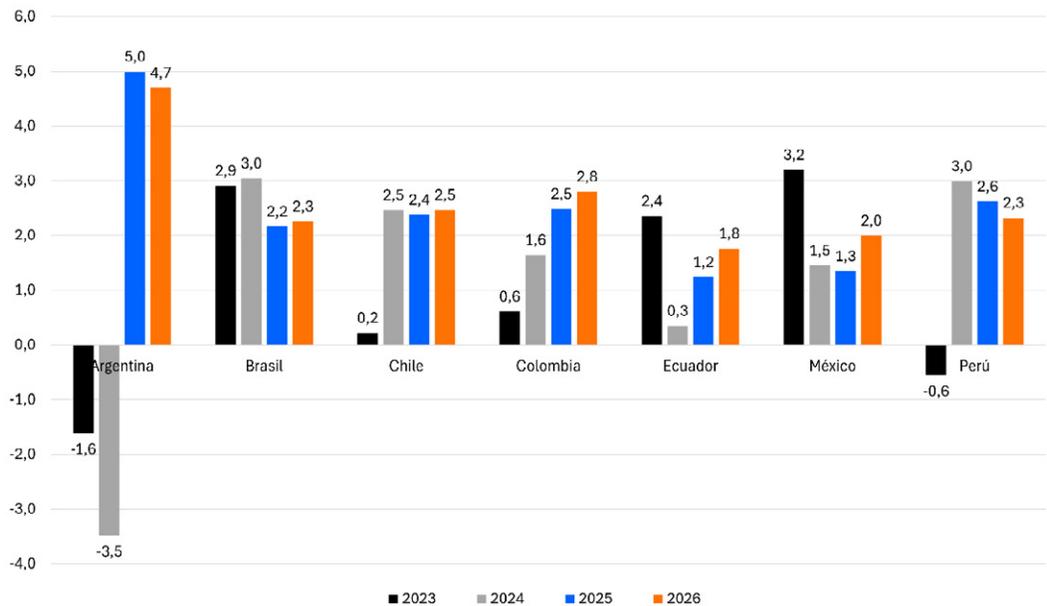
Los 3 países con más licitaciones en 2025



Consulte las notas relativas a estas cifras en el capítulo de introducción de este informe.
Fuente: Base de perfiles de proyectos de BNamericas



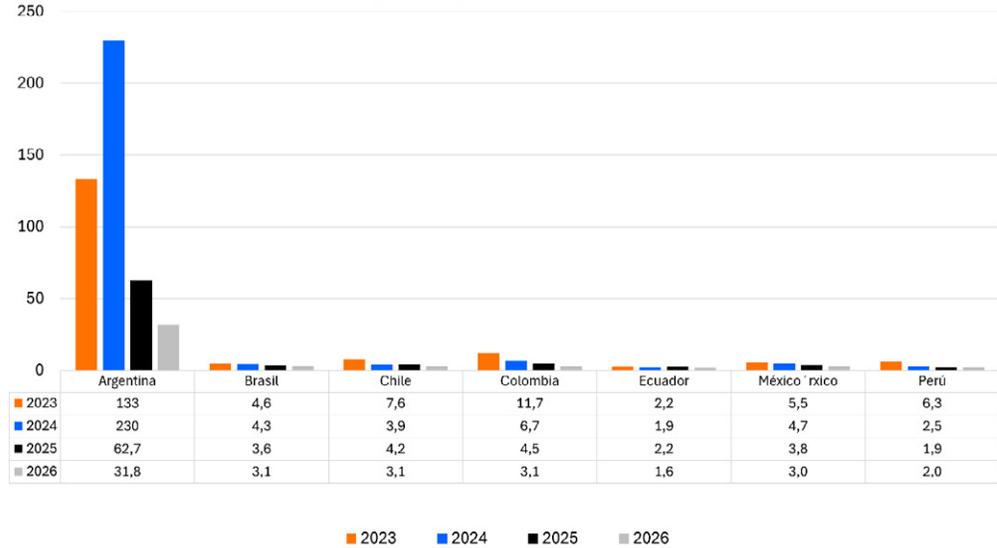
Perspectivas del PIB para las principales economías



Fuente: FMI



Perspectivas de inflación para las principales economías



Fuente: FMI



Brasil: El gigante avanza

Brasil seguirá siendo la estrella del sector de infraestructura en Latinoamérica, a pesar de una desaceleración prevista del PIB en 2025. El continuo crecimiento de su producción agroindustrial —es el mayor productor de soya del mundo, con un volumen estimado de 169 millones de toneladas (Mt) en la campaña 2024/2025, lo que representa un crecimiento de 18% respecto al promedio de las cinco campañas anteriores, según el Departamento de Agricultura de Estados Unidos— es un factor de presión para expandir la infraestructura de transporte del país. Los cuellos de botella son evidentes: se estima que solo un 13% de la red carretera está pavimentada y la red ferroviaria es de solo 31.000km, comparado con los 225.000km en EE.UU. (y el territorio brasileño es mayor que el continental estadounidense).

Con este escenario, el Gobierno brasileño celebró siete nuevas licitaciones de carreteras en el último trimestre del 2024, incluida la concesión de la autopista [Sorocabana](#) por parte del estado de São Paulo, un proyecto de US\$1.740 millones; y la Rota do Cebu, de US\$870 millones; además de Rodovías de Paraná, por US\$2.000 millones, entre otras.

Estos proyectos son parte del llamado Novo PAC, una nueva versión del programa de aceleración del crecimiento que se implementó en 2007 durante el segundo gobierno del presidente Lula. “Se trata de un programa coordinado por el Gobierno Federal en asociación con el sector privado, los estados, las municipalidades y los movimientos sociales”, dijo Leonardo Coelho Ribeiro, socio del área de infraestructura y regulación de Braz, Coelho, Veras, Lessa, Bueno e Advogados, en Río de Janeiro.

En el caso de infraestructura de transporte, la mayor diferencia con la anterior versión del PAC, es que no está tan enfocado en el gasto público, sino que está organizado alrededor de una serie de medidas que buscan facilitar la inversión, según Coelho. De acuerdo con el Gobierno brasileño, alrededor del 36% de las inversiones consideradas en el plan del Novo PAC —que además de infraestructura de transporte incluye otros ocho ejes— corresponderá al sector privado, mientras que el 22% provendrá del presupuesto público, otro 22% de financiación y un 20% corresponderá a inversiones de los estados. Adicionalmente, hay mayor experiencia en su gobernanza, seleccionando proyectos e inversiones prioritarias, añadió Coelho.

Para muchos de estos proyectos, el modelo de estructura legal adoptado es el de concesiones de servicio público, remunerado a través de tarifas, y el de APP. Para infraestructura de transporte, el Novo PAC considera proyectos por casi US\$62.000 millones, de los que unos US\$33.000 millones corresponden a proyectos carreteros y US\$17.000 millones a ferrocarriles.

A estos grandes proyectos se suman programas para la construcción y mejora de carreteras locales, a cargo principalmente de los gobiernos estatales. En septiembre de 2024, por ejemplo, el Banco Mundial aprobó un crédito de US\$150 millones para el programa de rehabilitación de carreteras locales en el estado de Bahía, que se organizará alrededor de contratos de desempeño. El préstamo forma parte de un programa más amplio del banco, de US\$1.662 millones, para la rehabilitación de carreteras en Brasil.

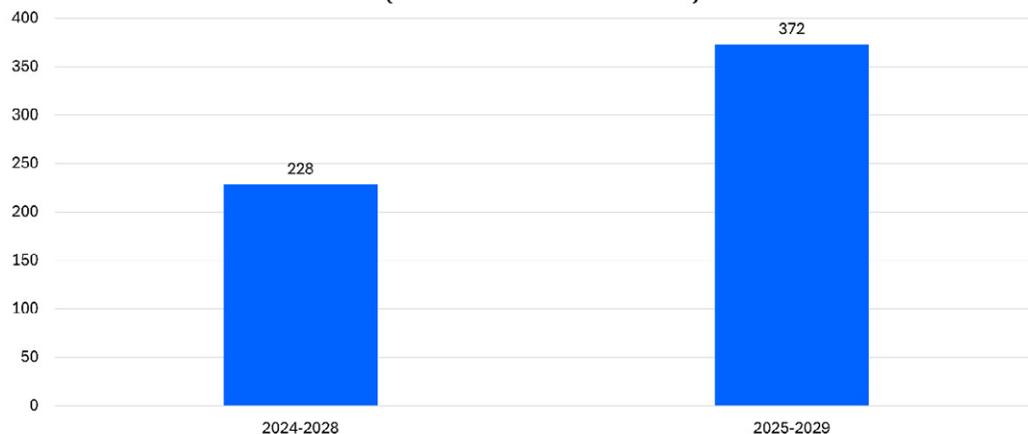
En el sector ferroviario, los proyectos más importantes son el Ferrocarril de Integración Centro-Oeste ([FICO](#)) y el Ferrocarril de Integración Oeste-Este ([FIOL](#)), que conectarán las zonas de producción agrícola con el recién concluido Ferrocarril Norte-Sur, formando una red estratégica desde el interior del país hasta los puertos de Itaqui, en el norte, y Santos, en el sur. Los proyectos se están ejecutando en tramos mediante concesiones, las primeras de las cuales han sido adjudicadas a empresas mineras, lo que demuestra el valor de las redes ferroviarias más allá del sector agrícola.

El primer tramo de FICO está entregado en concesión a la minera [Vale](#) y debería estar operativo en 2027, mientras que el primer tramo de FIOI se adjudicó a [Bamin](#), filial de un grupo kazajo, Eurasian Resources Group, que ha sido puesta a la venta en Brasil. (Vale ya explota una red ferroviaria que transporta carga general, así como productos minerales).

El plan del gobierno es ir adjudicando concesiones de forma gradual para los diferentes tramos de los proyectos. “Creo que habrá interés en esas concesiones y que tendremos licitaciones competitivas”, indicó Coelho Ribeiro. En la financiación de este ambicioso plan de construcción de infraestructuras, los bancos multilaterales y el banco estatal de desarrollo [BNDES](#) participan activamente en la estructuración y financiación de los proyectos. Sin embargo, el BNDES no tendrá un papel tan fuerte como en el pasado. “No hay suficiente liquidez para todos los proyectos, por eso es muy importante la adopción de mecanismos de financiación privados”, añadió el abogado.

En esa línea, las autoridades brasileñas crearon a principios de este año un nuevo marco para la emisión de deuda para proyectos de infraestructura, con nuevos beneficios tributarios para los llamados debentures de infraestructura, que se suman a los debentures incentivados. La nueva norma —la ley 14.801— ha sido bien recibida por el mercado y es interpretada como un esfuerzo para desarrollar el mercado de deuda para proyectos de infraestructura. La idea es que BNDES cumpla un papel ancla para el desarrollo de los proyectos, más centrado en la facilitación y estructuración de financiamiento que en la provisión de fondos como en el pasado.

Proyección quinquenal de inversión privada en infraestructura (Miles de millones de reales)



Nota: La inclusión de Sabesp debido a su privatización representa 66.000 millones de reales (46%) del aumento
Fuente: Abdib

Brasil: inversión privada proyectada en concesiones y APP federales, estatales y municipales

(Miles de millones de reales)	2025	2026	2027	2028	2029	Total
Carreteras	20,7	18,1	29,5	24,3	23,6	116
Ferrovías	7,6	8,8	6,3	10,8	13,1	46,6
Puertos	4,2	5,3	6	3,7	2,1	21,3
Aeropuertos	2,7	3,1	1,8	1,3	0,6	9,5
Metro/trenes urbanos	6,1	8,1	4,7	4,6	3,4	26,9
Saneamiento	24,7	28,8	28	31,7	30,4	144
Sociales	2,2	2,3	1,4	1,3	1,1	8,3
Total	68,2	74,5	77,7	77,7	74,3	372

Fuente: Abdib



Proyectos de carreteras cuya licitación está prevista para fines de 2025

Proyecto	Etapas futuras	Capex (millones de US\$)
Nueva circunvalación metropolitana de Belo Horizonte	Licitación (4T24)	0
Concesión: Carreteras federales - Lotes Centro - Oeste y Norte (Lote CN1, Rota Verde)	Licitación (4T24), en construcción (4T25) y en operación (4T26)	246
Concesión: Circunvalación en región metropolitana de Recife (RMR)	Licitación (4T24)	0
Concesión: Carretera BR-262, tramo Betim-Uberaba (Ruta de Zebu)	Licitación (4T24)	0
Concesión: Carreteras Federales - Lotes Centro - Oeste y Norte (Lote CN3, Rota Agro Central)	Licitación (4T24)	0
Concesión: Carreteras Federales - Lotes Centro - Oeste y Norte (Lote CN2, Rota do Agro)	Licitación (4T24)	0
Concesión: Lote Rodoviário 7 - Ouro Preto	Licitación (4T24)	0
Concesión: Circuito das Águas	Licitación (1T25)	0
Concesión: Ruta Mogiana	Licitación (1T25)	0
Concesión: carreteras federales - 6.700km (Lote de Rio Grande do Sul)	Preparación de documentos licitatorios (4T4) y licitación (1T25)	0
Zona da Mata del estado de Minas Gerais	Licitación (1T25)	0



Concesión: Vector norte del estado de Minas Gerais	Licitación (4T24)	0
Concesión: Región noroeste del estado de Minas Gerais	Licitación (1T25)	0
Concesión: Carreteras de Paraná - Lote 5, BR-158/163/369/467/PR y PR-317	Licitación (4T25) y en operación (4T29)	0
Concesión: Carreteras de Paraná - Lote 4, BR-272/369/376/PR y PR-182/272/317/323/444/862/897/986	Licitación (4T25), en construcción (2T25) y en operación (4T29)	0

bnamericas

Proyectos de ferrovías cuya licitación está prevista para fines de 2025

Proyecto	Etapas futuras	Capex (millones de US\$)
Concesión: Líneas 11 (Coral), 12 (Safira) y 13 (Jade) de compañía paulista de trenes metropolitanos (CPTM)	Licitación (4T24)	0
Tren Interurbano São Paulo - Trem Intercidades (TIC) Eje Oeste	Preparación de documentos licitatorios (2T25), licitación (3T25) y en espera de decisión de construcción (2T26)	0
Tren Ligero de Brasilia - Segunda Etapa	Licitación (4T25)	62
Ferrovia EF-118 (Rio - Vitória)	Licitación (4T25) y puesta en marcha (4T30)	1.690
Mejoramiento de tramo ferroviario Corumbá-Santos (Ferrovia TransAmericana) (Malha Oeste)	Licitación (1T25)	3.552
Tren ligero (VLT) Curitiba-São José dos Pinhais (VLT Expresso Metropolitano)	Preparación de documentos licitatorios (1T25), licitación (2T25), en construcción (3T25) y en operación (3T27)	493
Nova Ferroeste, Ferrovia Maracaju-Puerto de Paranaguá, tramo Cascavel-Foz do Iguazú	Preparación de documentos licitatorios (4T24) y licitación (4T25)	403
Nova Ferroeste, Tren Granelero Maracaju-Puerto de Paranaguá, Tramo Cascavel-Maracaju	Preparación de documentos licitatorios (4T24) y licitación (4T25)	0
Nova Ferroeste, Tren Granelero Maracaju-Puerto de Paranaguá, Tramo Paranaguá-Cascavel	Preparación de documentos licitatorios (4T24) y licitación (4T25)	0

Nova Ferroeste, Ferrovia Cascavel - Chapeco	Preparación de documentos licitatorios (4T24), licitación (4T25) y operación (4T29)	1.080
Concesión: Líneas 10 (Turquesa) y 14 (Onix) de la Compañía Paulista de Trenes Metropolitanos (CPTM)	Licitación (1T25)	0

 bnamericas

Proyectos de aguas y residuos cuya licitación está prevista para fines de 2025

Proyecto	Etapas futuras	Capex (millones de US\$)	Tipo
Concesión de saneamiento en Río Grande del Norte	Licitación (4T25)	0	Agua y saneamiento
Concesión de saneamiento en Goiás	Licitación (3T25)	0	Agua y saneamiento
Concesión de saneamiento en Pará	Licitación (1T25)	0	Agua y saneamiento
Concesión de saneamiento en Pernambuco	Licitación (1T25)	0	Agua y saneamiento
Concesión de saneamiento en Rondônia	Licitación (4T24)	0	Agua y saneamiento
Central de tratamiento de residuos Consimares	Licitación (2T25) y en operación (4T28)	100	Residuos sólidos
Concesión de saneamiento en Paraíba	Licitación (4T24)	0	Agua y saneamiento

 bnamericas

Chile: Los dilemas del pionero

Chile y México fueron los primeros países de la región en lanzar el esquema de concesiones y APP, que les permitió dar un fuerte impulso a la modernización de su infraestructura. En los 30 años de vigencia de estos modelos, Chile privatizó carreteras, aeropuertos, terminales portuarias, autopistas urbanas, cárceles y otras obras de infraestructura. Ha debido renegociar contratos y enfrentar diferentes crisis que han servido para mejorar y consolidar el modelo.

Ahora, el sistema de concesiones, que viene pisando fuerte y se está ampliando a nuevos servicios como la desalación de agua de mar para consumo público, coexiste con la inversión en infraestructura pública, que está a cargo de ministerios y empresas estatales [Metro de Santiago](#) y Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE), y que ha registrado inversiones sostenidas equivalentes a poco más del 2% del PIB.

En cuanto a las inversiones con fondos públicos, los planes de expansión de Metro son los más ambiciosos, con US\$7.400 millones en nuevas líneas en etapa de construcción o ingeniería. El presupuesto de inversión del Ministerio de Obras Públicas para 2024 fue de aproximadamente US\$3.780 millones, divididos en varios cientos de licitaciones, mientras que los proyectos de EFE incluyen los ferrocarriles [Santiago-Melipilla](#) (US\$1.880 millones, en construcción) y [Santiago-Batuco](#) (US\$950 millones, en etapa inicial de construcción).

En materia de concesiones, el plan 2024-2028 considera 43 contratos con una inversión estimada de US\$17.600 millones. Entre los proyectos cuya licitación está prevista para 2025 se encuentran el tren [Santiago-Valparaíso](#) (US\$3.800 millones) y la [planta desalinizadora de Coquimbo](#) (US\$305 millones).

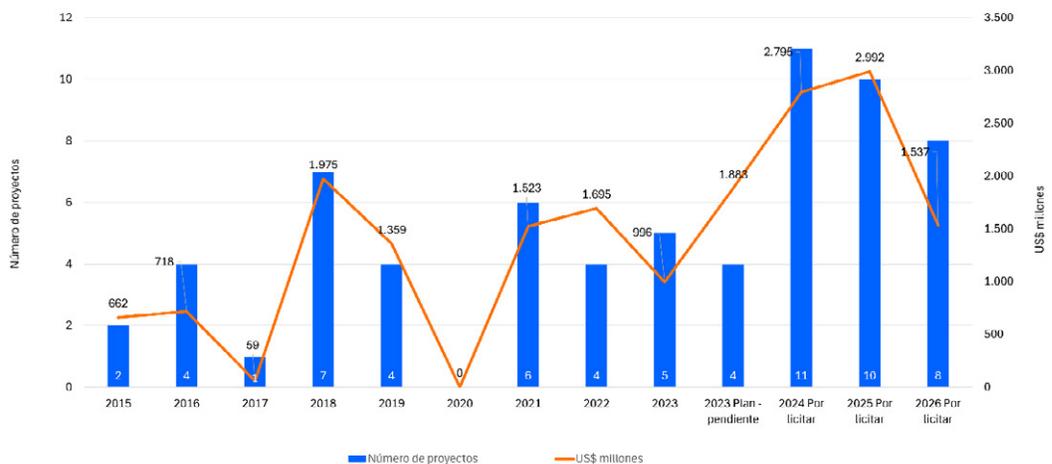
Pese al nutrido portafolio en el área de concesiones, el impulso de la inversión en infraestructura bajo este modelo se ha debilitado en los últimos años, con una gran cantidad de proyectos que no se han traducido en inversión efectiva. “En 2023 la inversión efectiva fue de solo US\$600 millones,” manifestó Carlos Cruz, exministro de Obras Públicas y actual director ejecutivo del Consejo de Políticas de Infraestructura. “Hay un desacople entre las oportunidades, las adjudicaciones y la materialización,” agregó.

Una de las principales razones es la complejidad que ha tomado el proceso de permisos y autorizaciones en la última década, un problema que está afectando a todos los grandes proyectos de inversión en general en Chile. “Ha hecho más complejo la ejecución del sistema concesional,” dijo Cruz.

Esto, junto con algunas debilidades en los contratos de concesión –como la controversia surgida a raíz de la fuerza mayor durante la pandemia de Covid-19– y una mayor imprecisión en los contratos que se subastan, ha aumentado la incertidumbre en los mismos. “Antes las concesiones se licitaban con proyectos no definitivos, pero muy avanzados; hoy eso se ha trasladado al privado, lo que hace que tenga mucho mayor incertidumbre,” explicó Cruz.

El problema de los permisos está sobre la mesa en el Congreso a través de un proyecto de ley para crear un sistema inteligente que agilice y simplifique los trámites. La moción parlamentaria fue aprobada por la Cámara de Diputados y ahora se encuentra en segundo trámite constitucional en el Senado con la promesa de reducir en un 30% en promedio los tiempos necesarios para obtener los permisos en el sistema nacional de evaluación ambiental.

Proyectos de infraestructura e inversiones en concesión



Fuente: Copsa (datos para 2023) y BNAmericas



Proyectos de carreteras cuya licitación está prevista para fines de 2025

Proyecto	Etapas futuras	Capex (millones de US\$)
<u>Corredor de transporte Concepción-Coronel</u>	Licitación (4T24), diseño avanzado e ingeniería (4T25), en construcción (3T26), puesta en marcha (3T31) y en operación (2T31)	170
<u>Concesión Ruta 5, Tramo Caldera-Antofagasta</u>	Licitación (4T24), evaluación ambiental y social (3T25), diseño e ingeniería avanzados (4T25), en espera de decisión de construcción (4T26), en construcción (1T29) y en operación (1T32)	931
<u>Mejoramiento Ruta 7 Sector Hornopirén-Pichanco, tramo Puente El Blanco-Puente Cholgo</u>	Licitación (4T25)	60
<u>Ampliación de Ruta 5, tramo Iquique-Antofagasta</u>	Licitación (4T24), diseño avanzado e ingeniería (4T26), en construcción (4T27) y en operación (4T31)	720
<u>Ruta Periférica Valparaíso (Eje Metropolitano)</u>	Licitación (4T25)	616
<u>Ruta 5, tramo Collipulli-Temuco (2da. concesión)</u>	Licitación (3T25) y en espera de decisión de construcción (3T26)	320
<u>Reposición de Ruta R-86, Tramo Traiguén-Los Sauces</u>	Licitación (4T24)	57
<u>Concesión de rutas de accesos a Valdivia</u>	Licitación (4T24), diseño e ingeniería avanzados (4T25), en construcción (4T29), puesta en marcha (4T29) y en operación (2T34)	675
<u>Segunda concesión de Ruta 5, Tramo Río Bueno-Puerto Montt</u>	Licitación (4T24), puesta en marcha (3T29) y en operación (4T33)	310
<u>Corredores de transporte público Ruta 150 y Autopista Concepción-Talcahuano, Tramo II</u>	Licitación (4T24), diseño e ingeniería avanzados (4T24), evaluación ambiental y social (4T25), en construcción (1T30), puesta en marcha (2T32) y en operación (3T32)	187
<u>Ruta 57: Tramo Santiago-Colina-Los Andes (segunda concesión)</u>	Licitación (4T24), en construcción (2T30) y en operación (4T34)	766

<u>Concesión Orbital Norponiente</u>	Licitación (2T25), en construcción (2T31), puesta en marcha (3T34) y en operación (4T34)	1.357
<u>Conexión vial Copiulemu-Hualqui-Coronel</u>	Licitación (4T25), evaluación ambiental y social (4T26), diseño e ingeniería avanzados (4T26), en construcción (4T29) y en operación (4T32)	134



Otros proyectos cuya licitación está prevista para fines de 2025

Proyecto	Etapas futuras	Capex (millones de US\$)	Tipo
<u>Ampliación de aeródromo de Mocopulli</u>	Licitación (4T24), en construcción (2T25) y en operación (4T26)	0	Aeropuerto
<u>Nueva ampliación de aeropuerto El Tepual en Puerto Montt</u>	Licitación (4T24), en espera de decisión de construcción (4T25), en construcción (2T28), puesta en marcha (2T30) y en operación (4T31)	110	Aeropuerto
<u>Expansión de aeródromo de Viña del Mar (Torquemada/Concón)</u>	Licitación (2T25), en construcción (4T25) y en operación (4T27)	84	Aeropuerto
<u>Concesión de red aeroportuaria Sur: Tepual (5a), Cañal Bajo, Mocopulli y Pichoy</u>	Licitación (2T25), en construcción (2T28), puesta en marcha (2T30) y en operación (4T31)	273	Aeropuerto
<u>Normalización de aeródromo Robinson Crusoe</u>	Licitación (4T25), en construcción (4T26) y en operación (4T29)	52	Aeropuerto
<u>Teleférico de Valparaíso</u>	Diseño e ingeniería avanzados (4T24), licitación (4T25) y en operación (4T29)	80	Teleférico
<u>Teleférico Iquique-Alto Hospicio</u>	Licitación (4T24), diseño avanzado e ingeniería (4T27), en construcción (4T28) y en operación (2T30)	108	Teleférico



Tren de alta velocidad Valparaíso - Santiago	Evaluación ambiental y social (4T25), diseño e ingeniería avanzados (4T25), licitación (4T25), en construcción (4T28) y puesta en marcha (4T30)	3.820	Ferrovía
Tranvía Viña del Mar-Reñaca	Licitación (4T24)	203	Ferrovía
Metrotren de Araucanía (Tren Temuco-Gorbea)	Licitación (4T24) y en operación (4T26)	153	Ferrovía
Tranvía Coquimbo-La Serena	Licitación (4T25)	313	Ferrovía
Concesión de nuevo establecimiento penitenciario de Copiapó (El Arenal)	Licitación (4T24), en operación (4T30)	251	Social



Otros proyectos cuya licitación está prevista para fines de 2025

Proyectos	Etapas futuras	Capex (millones de US\$)	Tipo
Planta desaladora para Coquimbo	Preparación de documentos licitatorios (4T24), licitación (4T24), En espera de decisión de construcción (4T25), en construcción (3T26), puesta en marcha/puesta en servicio (3T29) y en operación (1T31)	260	Desalinización
Proyecto de Relaves Espesados Talabre	Licitación (4T24), en construcción (4T25), puesta en marcha (2T27), en funcionamiento (1T29), cierre (1T64)	48	Residuos industriales
Embalse de Chillán	Diseño e ingeniería avanzados (4T25), licitación (4T30)	319	Embalse
Embalse de Zapallar	Licitación (4T24), en construcción (4T25)	215	Embalse



Perú: Resurgimiento de licitaciones

Perú registra un resurgimiento de las APP tras un período de muy baja actividad entre 2019 y 2022, cuando solo se adjudicaron US\$710 millones en total. En 2023 hubo un claro repunte, con la adjudicación de proyectos por US\$2.300 millones, y entre enero y agosto de 2024 se adjudicaron APP por US\$6.000 millones. Entre ellas destacan la [circunvalación de Lima](#), por US\$3.800 millones, la rehabilitación del ferrocarril [Huancayo-Huancavelica](#), por US\$555 millones, y la terminal portuaria [de Marcona](#), por US\$405 millones.

En el segundo semestre de 2024, el Estado peruano se encontraba en proceso de adjudicación de otros cuatro proyectos, entre ellos el [Tramo 4](#) de la carretera Longitudinal de la Sierra, un proyecto de 1.500 millones de dólares que ha despertado el interés de seis constructoras internacionales. Este proyecto dominará las inversiones en el sector vial en 2025, según Ositran, el organismo que supervisa las obras del sector transporte.

ProInversión está en camino de adjudicar proyectos por un valor récord de US\$9.000 millones este año, frente a una proyección [anterior](#) de US\$8.090 millones.

Las inversiones en infraestructura de transporte en proyectos supervisados por Ositran alcanzaron los US\$914 millones en enero-octubre de 2024 y se esperaba que alcanzaran un récord de US\$1.000 millones en todo el año. El gasto hasta octubre ya es superior al récord anual anterior de US\$898 millones establecido en 2016.

En noviembre de 2024, la presidenta Dina Boluarte y el líder chino Xi Jinping inauguraron la primera fase del [puerto de Chancay](#), proyecto que costará US\$1.400 millones y que tiene como objetivo consolidar al Perú como un polo clave del Pacífico Sur, con acceso directo a Asia, y dar un impulso significativo al PBI del país andino.

El ferrocarril será un punto focal para los próximos años. La construcción comenzó en 2024 en el ramal de la línea 4 de 7km del metro de Lima que conecta con el aeropuerto Jorge Chávez (el resto de la [Línea 4](#), de 30km, sigue en etapas iniciales), mientras que en marzo se licitará un estudio de perfil que se espera cueste US\$21 millones por el proyecto ferroviario Lambayeque-Cajamarca, de US\$5.000 millones.



El Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) trabaja para obtener presupuesto para las actividades preliminares relacionadas con la construcción de la Línea 3 del metro de Lima, que se espera que se construya bajo un acuerdo G2G, y tiene varios proyectos ferroviarios adicionales previstos para su desarrollo en 2026-2032.

Como se señaló anteriormente en este informe, Perú se destaca en la región por su sólida cartera de concesiones de agua y saneamiento a gran escala; proyectos por un total de inversiones de US\$1.300 millones se subastarán en 2025.

“Tenemos una brecha de alrededor de 100.000 millones de soles [US\$26.205 millones] en infraestructura de agua y saneamiento al 2030, y la inversión pública anual en el sector es apenas de 6.500 millones de soles. Necesitamos de la articulación con el sector privado para que nos acompañen en este proceso y nos permitan dar sostenibilidad a los servicios de agua y saneamiento que se promueven”, planteó el director ejecutivo de [ProInversión](#), José Salardi.

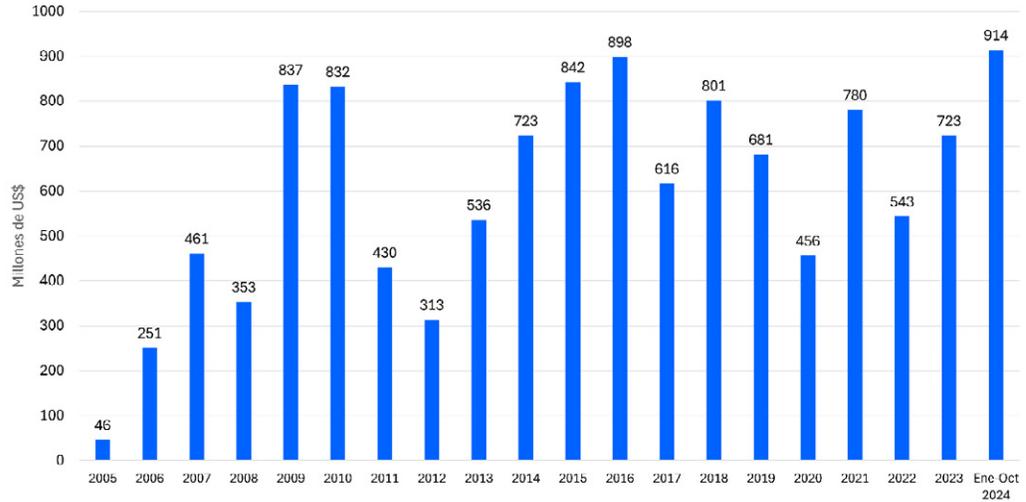
El gobierno trabaja en una ley para universalizar el acceso al agua potable a través de la promoción de medidas como la reactivación del Fondo de Inversión en Agua Segura, creado en 2016 y dotado con hasta 1.600 millones de soles. Para reactivar el fondo, el Ministerio de Vivienda, Construcción y Saneamiento (MVCS) está coordinando con los gobiernos locales y regionales y las empresas prestadoras de servicios.

Un desafío que persistirá, particularmente en el área metropolitana de Lima, es el acceso a los terrenos necesarios para la construcción de proyectos. El proyecto de la Línea 2 del metro de Lima ha enfrentado retrasos significativos debido a este problema, y los actores del sector han solicitado al Estado mejorar los procesos de cesión de terrenos.

“Sin la liberación de terrenos no vas a poder construir a pesar de tener un buen contrato, maquinaria, etc. Esto se tiene que arreglar de cara a las futuras líneas de metro –puede ser con una transferencia de riesgos–, pero estoy convencida de que quien debe asumir dichas funciones es el Estado. Esto tiene que anticiparse de manera que cuando llegue el privado ya se cuente con un buen porcentaje liberado”, resaltó Carmen Deulofeu, gerente general de la constructora de la Línea 2 del Metro.

Otro punto a tener en cuenta en 2025 es la propuesta de crear un Ministerio de Infraestructura, que supervisaría, entre otras, la [recién creada](#) autoridad de infraestructura [ANIN](#), el Organismo de Estudios y Proyectos de Inversión y la agencia [ProInversión](#). En 2024 se elaboró un proyecto de ley, pero desde entonces el gobierno ha guardado silencio al respecto.

Inversión anual en concesiones de infraestructura de transporte



Fuente: Ositrón



Proyectos de aguas y residuos cuya licitación está prevista para fines de 2025

Proyecto	Etapas futuras	Capex (millones de US\$)	Tipo
Tratamiento de aguas residuales para disposición final o reúso, provincia de Cusco (PTAR Cusco)	Licitación (4T24)	53	Agua potable/ aguas residuales
Proyecto 96 AA.HH. Piura	Nueva licitación (4T24)	156	Agua potable/ aguas residuales
Tratamiento de aguas residuales para disposición final o reúso, provincia de Chincha (PTAR Chincha)	Precalificación (4T24), licitación (4T24) y en construcción (4T26)	97	Agua potable/ aguas residuales
Ampliación y mejoramiento de sistemas de agua potable y alcantarillado en distritos de Comas e Independencia	Preparación de documentos licitatorios (4T24)	77	Agua potable/ aguas residuales
Desaladora Ilo	Licitación (1T25) y en espera de decisión de construcción (3T25)	171	Desalinización



PTAR Trujillo	Licitación (4T24) y en espera de decisión de construcción (2T25)	398	Agua potable/ aguas residuales
Obras de cabecera y conducción para el abastecimiento de agua potable para Lima	Nueva licitación (2T25) y en operación (3T28)	330	Agua potable/ aguas residuales
Planta de agua potable Huachipa II - Fase I	Licitación (2T25) y en operación (4T29)	330	Agua potable/ aguas residuales
PTAR de Tarapoto (PTAR Tarapoto/PTAR San Martín)	Licitación (4T24)	106	Agua potable/ aguas residuales
PTAR Cajamarca	Licitación (4T24)	66	Agua potable/ aguas residuales
Servicio de saneamiento en provincias de Tumbes y Contralmirante Villar	Licitación (3T25) y en construcción (3T26)	0	Agua potable/ aguas residuales
Servicios de saneamiento en las ciudades de Chanchamayo y Concepción	Licitación (3T25) y en construcción (4T26)	0	Agua potable/ aguas residuales
Servicio de saneamiento para la ciudad de Iquitos, Loreto (PTAR Iquitos)	Licitación (3T25)	104	Agua potable/ aguas residuales
PTAR para un Chiclayo sustentable (PTAR Chiclayo/PTAR Lambayeque)	Licitación (4T25)	109	Agua potable/ aguas residuales
Sistemas de desalinización y alcantarillado de Talara y Paíta (Desaladora Paíta y Talara, PTAR Talara)	Licitación (2T25)	150	Desalinización y aguas residuales



Otros proyectos cuya licitación está prevista para fines de 2025

Proyecto	Etapas futuras	Capex (millones de US\$)	Tipo
Modernización de aeropuerto de Piura	Licitación (4T25) y en construcción (4T28)	187	Aeropuerto
Modernización de aeropuerto regional Francisco Carlé	Diseño e ingeniería avanzados (4T24) y licitación (4T25)	93	Aeropuerto
Ferrocarril Lima-Ica (Tren de Cercanías)	Licitación (4T25), en espera de decisión de construcción (2T27), en construcción (4T27), puesta en marcha (4T31) y en operación (4T32)	6.500	Ferrovía

<u>Nueva Carretera Central Daniel Alcides Carrión</u>	En construcción (1T25), Licitación (4T25) y en operación (1T31)	6.295	Carretera
<u>Mejoramiento de carretera Checca-Mazocruz</u>	Nueva licitación (4T24)	104	Carretera
<u>Teleférico de Choquequirao</u>	Licitación (4T24) y en espera de decisión de construcción (3T25)	220	Carretera
<u>Tramo III de mejoramiento de carretera Oyón-Ambo: División Chacayán-Ambo</u>	Licitación (1T25), En construcción (3T25) y en operación (4T27)	0	Carretera
<u>Rehabilitación y mejoramiento de carretera Patahuasi Yauri Sicuani, Tramo: Colpahuayco a Langui</u>	Nueva licitación (4T24) y en operación (2T26)	12	Carretera
<u>Mejoramiento de carretera Oyón-Ambo: Oyón-Cerro de Pasco (Tramo I)</u>	Preparación de documentos licitatorios (4T24), en construcción (4T25) y en operación (4T26)	107	Carretera
<u>Ampliación y mejora de hospital Goyeneche</u>	Licitación (4T024), en construcción (4T024) y en operación (4T028)	152	Social
<u>Nuevo Hospital Militar Central</u>	Licitación (1T25), en construcción (4T25), diseño e ingeniería avanzados (4T25) y en operación (4T29)	250	Social



México: será necesaria la participación privada

Uno de los primeros proyectos de infraestructura anunciados por la nueva presidenta de México, Claudia Sheinbaum, a tan solo una semana de haber asumido el cargo el pasado 1 de octubre, fue la construcción de un [ferrocarril](#) que unirá el Aeropuerto Felipe Ángeles (AIFA), de Ciudad de México, con la ciudad de Pachuca. El proyecto, de 64km, lo construirá el Ejército mexicano y forma parte del paquete de inversiones en infraestructura de transporte anunciado por el nuevo gobierno. Este incluye inversiones por US\$7.700 millones para proyectos ferroviarios, con un fuerte énfasis en el transporte de pasajeros, y US\$200 millones en proyectos carreteros.

La decisión de mantener al Ejército a cargo del proyecto ferroviario AIFA-Pachuca es una muestra de continuidad con las políticas del gobierno anterior de Andrés Manuel López Obrador, que puso a la Secretaría de la Defensa ([Sedena](#)) a cargo de la construcción de obras emblemáticas, como el propio AIFA, además de otorgar al Ejército la operación del Tren Maya y a la Secretaría de Marina ([Semar](#)) la administración del proyecto del tren [Transístmico](#).

Sedena tiene una cartera de dos docenas de proyectos de infraestructura (incluidos proyectos en operación, construcción o en estudio), mientras que Semar tiene siete proyectos, según la base de datos de proyectos de BNamericas.

Sin embargo, probablemente todavía habrá oportunidades para la participación del sector privado en estos proyectos porque los ministerios de Defensa y Marina a menudo no tienen toda la experiencia específica requerida para ejecutarlos, según Sergio Chagoya, experto en inversión en infraestructura de la firma de abogados [Santamarina + Steta](#).

Un [problema que persistirá](#), sin embargo, es la continua falta de transparencia resultante de que las entidades clasifiquen sus obras como de seguridad nacional.

El énfasis de la nueva presidenta en impulsar proyectos de infraestructura logística ha sido visto con buenos ojos por el sector privado, pero existen dudas sobre la disponibilidad de recursos financieros para ejecutarlo. El nuevo gobierno tendrá que concluir grandes obras iniciadas durante la administración anterior, como el [tren México-Toluca](#), nuevos tramos del [Tren Maya](#) y la [Refinería de Dos Bocas](#).

La falta de recursos para financiar la cartera de obras de infraestructura del nuevo gobierno podría llevar a la administración a resucitar esquemas de asociación público-privada para la construcción, financiamiento y operación de los proyectos. Ésta es una de las medidas que propone la Cámara Mexicana de la Construcción (CMIC), que propone crear un instituto especializado en planeación de infraestructura de largo plazo, promover la coinversión público-privada en proyectos de infraestructura y priorizar proyectos que fortalezcan las cadenas globales de valor y los corredores económicos interoceánicos, entre otras medidas.

El presidente de la CMIC, Luis Méndez Jaled, también ha [pedido cambios](#) para permitir que las empresas privadas compitan en igualdad de condiciones y construyan los proyectos que el país necesita. “En la ley de asociaciones público-privadas habría que actualizar unas cosas. Necesitamos más transparencia, menos opacidad, más reglas claras, piso parejo para todos los participantes [de las licitaciones], y que se esté vigilando de manera continua la evolución de todas estas obras”, señaló Méndez Jaled a los periodistas a fines de octubre.

México: proyectos de infraestructura, aguas y residuos cuya licitación está prevista para fines de 2025

Proyecto	Etapas futuras	Capex (millones de US\$)	Tipo
Autopista Guanajuato - San Miguel de Allende (Silao - San Miguel de Allende)	Licitación (4T24), en construcción (2T25), en operación (2T27)	220	Carretera
Sistema El Batán Agua Para Todos	Licitación (4T24), en operación (4T26)	251	Agua potable/ aguas residuales
Hospital General Regional en Santa Catarina (Hospital “Tesla”)	Licitación (4T24), en construcción (4T24)	193	Sociales
Planta Desaladora Playas de Rosarito	Evaluación ambiental adicional (4T24), licitación (1T25), en construcción (2T26)	591	Desalinización
Planta de separación y procesamiento de residuos sólidos en Chihuahua	Licitación (1T25), en construcción (3T25)	47	Residuos sólidos

Argentina: privatizaciones a raudales

En Argentina, la administración del presidente Javier Milei se prepara para entrar en su segundo año de gobierno con un radical plan de ajuste económico que ha supuesto la paralización de gran parte de los proyectos de infraestructura, tanto federales como provinciales, que han visto drásticamente reducidas las transferencias financieras del gobierno federal. La desaceleración del gasto en obra pública ha sido contundente. Según datos de la consultora Analytica, el gasto devengado en obra pública había caído un 71% en septiembre de 2024 respecto al mismo mes de 2023.

¿Qué podemos esperar del sector? El plan es un sistema de concesiones. En octubre, el gobierno anunció que comenzaría a transferir al sector privado la gestión, operación y mantenimiento de las rutas nacionales concesionadas, que actualmente están en gran parte en manos de la estatal [Corredores Viales](#).

El proceso se desarrollará en dos etapas. En la primera se lanzará a licitación dos tramos del Corredor 18, cuya concesión vence el 9 de abril de 2025. Este corredor incluye principalmente la ruta nacional (RN) 12 y la RN 14, y el Puente Rosario-Victoria, y atraviesa las provincias de Buenos Aires, Entre Ríos, Santa Fe y Corrientes. El llamado a licitación de esta etapa está previsto para diciembre de 2024, mientras que la adjudicación e inauguración está prevista para abril de 2025.

En la segunda etapa se licitarán 5.513 kilómetros de rutas que actualmente gestiona Corredores Viales, más otras rutas que hasta ahora no estaban concesionadas, como la RN 33, en Santa Fe; la RN 18, en Entre Ríos; y la variante RN 19, en Córdoba. Esta etapa estará dividida en diez tramos. El llamado a licitación para esta segunda etapa se realizará en febrero de 2025, con la adjudicación prevista para julio. En total se licitarán 8.648km, distribuidos en 12 tramos que representan el 20% de la red vial nacional, pero concentran el 80% del tránsito.

Los planes de privatización también incluyen a la empresa de agua y saneamiento [Agua y Saneamiento Argentinos](#) (AYSA), el operador ferroviario estatal [Sofse](#) y [Belgrano Cargas y Logística](#), el operador estatal de los ferrocarriles de carga Belgrano, San Martín y Urquiza.



La red de agua potable de AySA cubre una superficie de 20.700 km y atiende a casi 10 millones de usuarios de la ciudad de Buenos Aires y de otros 23 partidos del Gran Buenos Aires. Esta opera 3 plantas potabilizadoras, 10 plantas de tratamiento de aguas subterráneas y 18 estaciones de bombeo.

Sofse opera seis de las ocho líneas de pasajeros que circulan por el Área Metropolitana de Buenos Aires: Sarmiento, Mitre, Roca, San Martín y Belgrano Sur y el Tren de la Costa. Las dos líneas restantes ya están bajo gestión privada: Belgrano Norte, gestionada por la empresa Ferrovías SA del Grupo Emepa, y la línea Urquiza, concesionada a Metrovías SA del Grupo Roggio.

Las seis líneas a cargo de Sofse representan el 85% de la demanda total de pasajeros, que en 2023 totalizó 335 millones de pasajeros que pagan (la evasión tarifaria estimada para 2023 fue del 31,7%), un 0,6% más que en 2022, aunque por debajo de los cuatro años previos a la pandemia. La empresa también es responsable de los servicios de larga distancia desde Buenos Aires a diversas ciudades del interior, como Rosario, Córdoba, San Miguel de Tucumán, Palmira (Mendoza), o al interior de la Provincia de Buenos Aires, como Mar del Plata, Bahía Blanca, Pinamar, Junín, Bragado y Pehuajó.

Belgrano Cargas y Logística, por su parte, es una de las principales redes de transporte de la producción agropecuaria de Argentina. Abarca 17 provincias del noroeste y centro del país y, con una extensión de casi 7.600 kilómetros, representa la mitad de la red ferroviaria de carga del país.

En cuanto al muy promocionado programa de incentivos para grandes proyectos RIGI, si bien los beneficios son atractivos, el gasto de capital mínimo de US\$200 millones significa que muchos proyectos puramente de infraestructura pueden no ser lo suficientemente grandes para acceder a ellos, según la cámara nacional de la construcción, Camarco.

“Este valor mínimo dificultará que surjan propuestas que serían llevadas a cabo por un vehículo de propósito especial destinado a la inversión privada en un solo proyecto de infraestructura pública, especialmente cuando el régimen de inversión privada tiene pocos precedentes en el país”, [dijo Camarco a BNamericas](#) a principios de este año.

Sin embargo, se espera que el RIGI genere inversiones en otros sectores, como la minería y la energía, donde es probable que los proyectos tengan componentes de infraestructura que crearán oportunidades para los contratistas de infraestructura, agregó la cámara.

Argentina: proyectos de infraestructura cuya licitación está prevista para fines de 2025

Proyecto	Etapas futuras	Capex (millones de US\$)	Tipo
Hidrovía Río Paraguay - Río Paraná	Licitación (4T24)	7.600	Hidrovía
Puente Binacional Pilar (Paraguay) - Colonia Cano (Argentina)	Licitación (1T25), en construcción (4T25), en operación (4T28)	200	Puente

 bnamericas

Colombia: la próxima ola de 5G

Colombia se encuentra en el período de transición entre las llamadas concesiones 4G, cuya ejecución está en etapa final, y el inicio de las obras y adjudicaciones de las correspondientes a la quinta generación, o 5G. Estas concesiones 5G consideran 18 proyectos viales, 7 aeroportuarios, 3 ferroviarios y 2 fluviales, con especial foco en el desarrollo de obras que favorezcan el transporte intermodal. El programa contempla inversiones por alrededor de US\$11.700 millones.

La primera ola de concesiones 5G comenzó en 2021 bajo el expresidente Iván Duque. El actual mandatario, de tendencia izquierdista, Gustavo Petro, quien asumió en 2022, ha mantenido la continuidad del programa de infraestructura de Colombia. A octubre de 2024, había 12 proyectos en marcha en diferentes etapas de avance, mientras que el corredor ferroviario [La Dorada-Chiriquaná](#), que considera una inversión de US\$644 millones para la rehabilitación de 526km de vía, está previsto para licitación para fines de 2024, la primera APP del sector ferroviario colombiano.

Para 2025 se tiene prevista la licitación de la rehabilitación del [Tren Suburbano del Valle del Cauca](#) y del Ferrocarril del Pacífico.

De hecho, una característica importante del programa de infraestructura de Petro es la rehabilitación y expansión de la red ferroviaria del país. El gobierno planea desembolsar unos 60 billones de pesos (US\$14.000 millones) en proyectos ferroviarios en los próximos dos años, hasta el final del mandato de Petro. El objetivo es alcanzar una capacidad de transporte de carga de 40Mt/a.

El Ejecutivo presentó en septiembre a la legislatura un proyecto de ley actualizado sobre el ferrocarril, después de que una versión anterior no fuera aprobada. El proyecto de ley pretende modernizar el marco legal existente para el segmento, que tiene un siglo de antigüedad, e incluye incentivos diseñados para atraer inversiones y modernizar la infraestructura ferroviaria.

En transporte urbano, el proyecto de mayor envergadura es la [Línea 1 del metro de Bogotá](#), que demanda una inversión de US\$4.800 millones y está siendo financiado por la alcaldía de Bogotá. Al cierre de este informe, presentaba un avance de alrededor del 40%. En Medellín, por su parte, se adelantan las primeras obras de la [Línea E](#) del metro de dicha ciudad, que demanda una inversión de US\$556 millones.

Colombia: proyectos de infraestructura, agua y residuos cuya licitación está prevista para fines de 2025

Proyecto	Etapas futuras	Capex (millones de US\$)	Tipo
Aeropuerto Internacional del Café	Licitación (1T25), preconstrucción (3T25), en construcción (2T26), puesta en marcha (2T28)	303	Aeropuerto
Tren de cercanías Valle del Cauca	Licitación (3T25), en construcción (4T26), puesta en marcha (4T28), en funcionamiento (4T35)	2.435	Carretera
Rehabilitación Corredor Férreo del Pacífico (Tren del Pacífico)	Viabilidad (4T24), licitación (4T25), en construcción (4T26), puesta en marcha (4T30), en funcionamiento (4T34)	4.083	Ferrovía
Corredor Pasto-Popayán: variante El Estanquillo - Timbío	Viabilidad (4T24), licitación (4T25), en construcción (2T26)	1.831	Carretera
Doble Calzada Villeta - Guaduas	Licitación (4T24), en construcción (4T25), en operación (4T26)	771	Carretera
Planta de Tratamiento de Aguas Residuales de Pereira y Dosquebradas (El Paraíso)	Licitación (2T25), en construcción (3T26), en operación (4T29)	88	Aguas residuales
Mejoramiento Planta de Tratamiento de Aguas Residuales Cañaveralejo	Nueva licitación (4T25)	516	Aguas residuales

Ecuador: licitaciones versus elecciones

Ecuador tiene varios proyectos de infraestructura y agua en licitación o en preparación para subastar en 2025. El mayor desafío para el avance de los proyectos de infraestructura en 2025 se relaciona con la política. A principios de año se celebrarán elecciones presidenciales y en mayo asumirá el nuevo líder.

De hecho, la incertidumbre política ya ha mantenido al sector en gran medida estancado desde el tumultuoso cambio de presidente en 2023 y los planes para nuevas elecciones en 2025. Sin embargo, en 2024 se creó un nuevo registro de APP que incluye siete proyectos iniciales por un valor de US\$2.300 millones. Tres de ellos se incluyeron en un acuerdo de estructuración con la Corporación Financiera Internacional (IFC): los corredores viales [Manta-Quevedo](#), [Montecristi-Jipijapa-La Cadena](#) y Pifo-Y de Baeza. Los dos primeros están programados para salir a licitación a fines de 2025, según la base de datos de perfiles de proyectos de BNamericas. Pifo-Y de Baeza está en un estudio de factibilidad de ocho meses y podría estar listo para licitación a fines de 2025 o en 2026.

Entre los proyectos en etapas temprana que avanzarán en 2025 se encuentran la carretera [Loja-Catamayo](#), para la cual Canadian Commercial Corporation (CCC) [firmó un memorando de entendimiento](#) en noviembre para elaborar una propuesta de estudios; y los corredores [Guayaquil-Quito](#) y [Guayaquil-Cuenca](#), cuyos estudios [se están negociando](#) con [Korea Expressway Corporation](#) (KEC).

Según el Consejo Estratégico de Infraestructura (CEI), un grupo del sector privado vinculado a la Cámara Nacional de la Construcción, Ecuador necesita una inversión de US\$5.000 millones en los próximos 15 a 20 años para la rehabilitación integral de carreteras y mejoras. La entidad también afirma que el país necesita US\$6.000 millones invertidos en aguas residuales.

Está prevista una licitación en 2025 para la planta de tratamiento de aguas residuales del [Valle de Tinallo](#), de US\$65 millones, mientras que la empresa de aguas de Quito, [Epmaps](#), está aceptando propuestas hasta el 20 de enero para la preparación de estudios para el proyecto de US\$293 millones de la [planta de tratamiento de aguas residuales de Quito](#).

Ecuador: proyectos de infraestructura, agua y residuos cuya licitación está prevista para fines de 2025

Proyecto	Etapas futuras	Capex (millones de US\$)	Tipo
Nuevo aeropuerto internacional de Guayaquil (Daular)	Diseño e ingeniería avanzados (1T25), preparación de documentos licitatorios (3T25), puesta en marcha (4T27), puesta en funcionamiento (4T29)	800	Aeropuerto
Viaducto Sur de Guayaquil (Quinto puente)	Licitación (4T25)	961	Puente
Rehabilitación Tren Mixto Quito - Guayaquil	Licitación (4T24)	2.500	Ferrovía
Vía Manta-Quevedo	Viabilidad (4T24), licitación (4T25)	349	Carretera
Mantenimiento y Conservación de la Carretera Balbanera-Pallatanga-Cumandá	Licitación (4T24), en espera de decisión de construcción (4T24), en construcción (2T25)	30	Carretera
Rehabilitación Carretera Montecristi - La Cadena (La Cadena - Jipijapa)	Licitación (4T25)	128	Carretera
Complejo Ambiental de Gestión de Residuos Sólidos de Quito	Licitación (4T24), en construcción (2T25), diseño e ingeniería avanzados (2T25), en operación (2T27)	180	Residuos sólidos
Planta de Tratamiento de Aguas Residuales Valle de Tinallo (PTAR Calderón)	Licitación (2T25), en construcción (2T26)	65	Aguas residuales



Centroamérica: la logística del nearshoring

Con el fenómeno del nearshoring ad portas, Centroamérica, una región muy activa en la cadena de transformación de productos —especialmente textiles—, enfrenta el reto de mejorar su competitividad logística para aprovechar la nueva reorganización de los flujos comerciales y manufactureros. Una serie de proyectos en ese sentido se encuentran en planificación y ejecución en la subregión.

El Banco Centroamericano de Integración Económica ([BCIE](#)) ha identificado un potencial de inversión de US\$7.800 millones en infraestructura vial, US\$800 millones en el sector portuario y US\$2.400 millones en el ferroviario para 2030. El banco está financiando una serie de proyectos en estos sectores, como la ampliación y mejoramiento del Corredor Vial [San José-San Ramón](#), en Costa Rica (US\$770 millones, en etapa de aprobación); el programa de carreteras resilientes en Honduras (US\$703 millones); el viaducto y ampliación de la carretera Los Chorros, en El Salvador (US\$430 millones); y el proyecto de mejoramiento del [puerto de Corinto](#), en Nicaragua (US\$186 millones), entre otros.

El banco ha destinado US\$3.200 millones dentro del Plan Maestro Regional de Movilidad y Logística 2035: 13 proyectos carreteros, 3 proyectos aeroportuarios, cuatro para estudios de factibilidad de proyectos ferroviarios, además de estudios para otras 40 potenciales iniciativas a mediano y largo plazo.

Lea también: [Proyectos de infraestructura y energía eléctrica en Centroamérica: el camino hacia la participación privada](#)

Centroamérica: proyectos de infraestructura y aguas cuya licitación está prevista para fines de 2025

Proyecto	Etapas futuras	Capex (millones de US\$)	Tipo
Teleférico de San Miguelito (Metrocable)	Licitación (1T25)	90	Teleférico
Represa multipropósito Morolica III	Preparación de documentos licitatorios (4T24), licitación (1T25), en construcción (4T25)	629	Presa/embalse
Presa de usos múltiples El Tablón	En construcción (4T25), Licitación (4T25), En operación (4T28)	268	Presa/embalse
Proyecto de Abastecimiento de Agua para la Cuenca Media del Río Tempisque y Comunidades Costeras	Licitación (2T25), en construcción (4T25), puesta en marcha (4T29), en funcionamiento (4T30)	457	Presa/embalse
Modernización Puerto Caldera	Preparación de documentos de licitación (4T24), licitación (4T24), en construcción (4T29), puesta en marcha/ puesta en servicio (4T31)	251	Puerto
Tren Eléctrico Limonense de Carga (TELCA)	Licitación (24T25), en construcción (4T26), en operación (1T28)	500	Ferrovía

Tren Panamá - David - Frontera	Preparación de documentos licitatorios (4T24), licitación (4T25)	5.000	Ferrovía
Tren urbano de la ciudad de Guatemala (MetroRiel - Línea Blanca)	Licitación (1T25)	930	Ferrovía
Construcción del bypass Apopa	Licitación (4T24), en construcción (2T25), en operación (3T27)	103	Carretera
Ampliación Carretera Barranca - Limonal y Ampliación de La Angostura	Nueva licitación (4T24), en operación (2T26)	270	Carretera
Ampliación Autopista Florencio del Castillo (Corredor Vial San José - Cartago)	Licitación (1T25), en construcción (2T26)	220	Carretera
Corredor San José - San Ramón	Nueva licitación (4T24), en operación (4T30)	780	Carretera
Nuevo Hospital de Trauma en Tegucigalpa	Precalificación (4T24), licitación (1T25)	99	Sociales

 bnamericas

Otros países: proyectos de infraestructura, agua y residuos cuya licitación está prevista para fines de 2025

Proyecto	Etapas futuras	Capex (millones de US\$)	Tipo	País
Rehabilitación del Aeropuerto Internacional Rafael Hernández en Aguadilla	Preparación de documentos de licitación (4T24)	91	Aeropuerto	Puerto Rico
Ampliación y Mejoramiento Ruta PY 01 (Ytororó - Quiindy)	Licitación (4T24), en construcción (4T25)	430	Carretera	Paraguay
Asfaltado corredor vial Pedro Juan Caballero - General Díaz: tramo Pozo Colorado-General Díaz	Licitación (4T25)	153	Carretera	Paraguay
Hospital Nacional de Itauguá	Licitación (1T25), en construcción (4T25), en operación (4T27)	150	Sociales	Paraguay
Hospital General de San Estanislao	Licitación (4T24), en construcción (4T25)	60	Sociales	Paraguay
AGUA Y RESIDUOS				
Planta Potabilizadora y Embalse Valenciano	Precalificación (4T24)	400	Embalse, agua potable	Puerto Rico

Ampliación Planta de Tratamiento de Aguas Soapberry	Preparación de documentos de licitación (4T24), licitación (2T26)	85	Aguas residuales	Jamaica
Túnel Bauta	Licitación (1T26)	257	Tuberías de agua	Puerto Rico
Sistema de Agua Potable para el Área Norte de Asunción	Nueva licitación (4T24)	228	Agua potable/ aguas residuales	Paraguay

Conclusión: visión optimista

Pese a sus altibajos, la inversión en infraestructura en América y Latina presenta un futuro promisorio, con una nutrida cartera de proyectos y un sistema de APP dominando el desarrollo de los grandes proyectos.

El sector vial es el que más oportunidades presenta en la región en los próximos años. Desde los proyectos del Novo PAC y de los gobiernos estatales en Brasil a las concesiones 5G en Colombia, la tercera concesión de la Ruta 68 en Chile o los planes de privatización de carreteras en Argentina, este tipo de infraestructura acapara la mayor cantidad de proyectos e inversiones. Pese a los avances de las últimas décadas, la red carretera en América Latina presenta todavía importantes déficits. Esto es especialmente importante en una región donde los camiones son por lejos el principal sistema de transporte de carga.

Al mismo tiempo, algunos países están considerando al ferrocarril como una pieza clave en el rompecabezas de la competitividad y, tras años de desinversión, el segmento parece estar ganando impulso. Como en otros sectores, Brasil lidera el camino, pero hay iniciativas en otros países. En Argentina, la reprivatización de los principales ejes ferroviarios va de la mano de la necesidad de modernizar su red logística para acompañar la expansión de su producción agroindustrial. En Chile hay un nuevo impulso estatal a los ferrocarriles (aunque centrados principalmente en el transporte de pasajeros), mientras que Colombia apuesta por la expansión de la red ferroviaria a través de APP. México también se ha sumado a esta tendencia, aunque la construcción y operación de estos sigue en manos de las Fuerzas Armadas.



En puertos se ha registrado una importante expansión de la capacidad recientemente y hay más proyectos en camino. Con el fenómeno del nearshoring y la reconfiguración de las cadenas de suministro, la región ha pasado en pocos años de tener sobrecapacidad portuaria a avizorar la necesidad de mayor capacidad y de mejorar la eficiencia de sus operaciones. En 2024 se finalizaron tres importantes proyectos greenfield: Chancay, en Perú (Cosco Shipping, US\$1.300 millones en su primera etapa); Puerto Antioquia, en el Caribe colombiano (PiO, US\$760 millones); y T-Mec Puerto del Norte, en Matamoros-Tamaulipas, México (Mota Engil, US\$290 millones). A esto hay que sumar los importantes desarrollos portuarios que se están realizando en Brasil y la ampliación de la Terminal Cuenca del Plata, operada por la belga Katoen Natieen, el puerto de Montevideo, con una inversión de US\$600 millones. A estas inversiones se agregan proyectos en etapa de aprobación o evaluación, como Puerto Barú, en Panamá; Colon Container Port, en la salida al Atlántico del Canal de Panamá; y Copiaport-E, en la costa norte de Chile, además del gran proyecto del puerto a gran escala en San Antonio o la nueva terminal de Valparaíso.

Otro ámbito donde se abren oportunidades es el de agua y saneamiento. Además de la privatización de Aysa, en Argentina, y de una nutrida cartera de proyectos a subastar en Perú, en Brasil se dictó en 2020 una nueva ley de aguas y saneamiento que abrió el sector a inversiones privadas y estableció que para 2033 el 99% de la población debe tener acceso a agua potable y el 90% a servicios de desagüe y tratamiento. Esto ha despertado gran interés por parte de inversionistas. El BNDES prevé nuevos contratos de APP y de concesiones de agua potable y alcantarillado por US\$15.000 millones hasta el 2026. El banco se encuentra estructurando un importante número de contratos en varios estados brasileños.

“El nuevo marco regulatorio establece plazos estrictos para la universalización y mejora de estos servicios y ha habido progresos en el establecimiento de asociaciones con privados. Pero también ha habido resistencia de parte de empresas de saneamiento de los estados, que buscan renovar los contratos con los municipios y no dejar espacio para la entrada de privados”, destacó Coelho Ribeiro.

En Chile la novedad es la inclusión en la agenda de concesiones de dos proyectos de desalinización para suministro público de agua (para Coquimbo y Rancagua), iniciativas de US\$300 millones y US\$170 millones, respectivamente. Aquí, hay temas pendientes, de todas formas. “El tema del costo del agua y la tarificación no está resuelto para los proyectos de desalinización,” afirmó Carlos Cruz, del CIP.



En aeropuertos, las terminales aéreas de Santiago de Chile y de Lima están poniendo en operación en 2024 las etapas finales de sus proyectos de expansión. En otros países de la región destacan el proyecto para el nuevo aeropuerto de Cartagena y el grupo de aeropuertos del Suroccidente, en Colombia, parte de la primera ola de concesiones 5G. El nuevo aeropuerto de Cartagena considera una inversión de US\$690 millones y se encuentra en etapa de pre-construcción, mientras que la concesión de Aeropuertos del Suroccidente (que involucra los aeropuertos de Palmira-Cali, Buenaventura y Neiva) está en etapa de evaluación e involucraría una inversión de US\$275 millones.

¿Qué podría amenazar este panorama? Los principales riesgos son regulatorios y políticos. El congelamiento de los peajes en Colombia y Chile, en 2023 y 2019, respectivamente, generó mucho ruido en el mercado y, aunque el congelamiento ya se resolvió, los efectos de esta señal negativa perduran. Esto, junto con los retrasos relacionados con los permisos, introduce un grado de incertidumbre que no solo afecta el interés de los desarrolladores de proyectos, sino que también impacta en su acceso a financiamiento. Pero por ahora, el panorama es optimista: un sector con una importante cartera de proyectos, una participación dinámica del sector privado y un apoyo activo y crucial de la banca multilateral en la estructuración de proyectos.



Descubre más

- ▶ Proyectos de infraestructura y eléctricos en Centroamérica: el camino a la participación privada
- ▶ Encuesta Infraestructura 2024: Confianza en la economía con atención a los riesgos locales
- ▶ Infraestructura en Brasil: aceleración de las inversiones y creciente optimismo

[VER REPORTES](#)