

Estimación del impacto en el empleo regional de la implementación de un Plan de Inversiones Públicas para la Región de Valparaíso

1. Introducción y principales hallazgos

Durante el año 2026, el desempleo en la Región de Valparaíso rompió por primera vez (excluyendo el año de la pandemia) la barrera de las 100.000 personas desempleadas. Al trimestre móvil mayo – julio de este año, el total de desocupados asciende a 106.600 personas. Con ello, la tasa de desempleo se ubica en 10,4%, por sobre la media nacional de 9,5%.

En este informe, se estima el efecto en empleo resultante de la aplicación de un **Plan de Inversiones Públicas para la Región de Valparaíso**, que se implemente a partir de distintos mecanismos disponibles. En primer lugar, se considera el impulso a inversiones públicas directas en salud, educación y el gobierno regional. En segundo lugar, la reactivación de importantes obras de conectividad para la región a cargo del MOP, en particular, el tren Santiago – Valparaíso y el teleférico Valparaíso – Placilla. En tercer lugar, la aplicación de una tasa o Royalty portuario de US\$ 1 por tonelada de carga, que se destine íntegramente a financiar inversión pública regional. En cuarto lugar, alcanzar mejoras a la conectividad de algunos de los principales centros urbanos de la región mediante la aceleración del recambio de flota de buses por máquinas eléctricas, incluyendo la construcción de un electroterminal en San Antonio, pudiendo éstas estar a cargo de EFE.

Para cuantificar el impacto en el empleo regional de dicho paquete, se utiliza un multiplicador de empleo de 31,01 puestos anuales de trabajo por cada millón de dólares de inversión pública, que reproduce el parámetro utilizado recientemente en un informe de Bohme (2026). Esta estimación usa como base un estudio de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal), realizado por Livert (2022), hecha a partir de la Matriz Insumo – Producto publicada por el Banco Central de Chile.

La tabla 1 muestra los resultados esperado de la implementación de dicho plan, para aquellos componentes en donde es posible realizar una estimación, junto con su costo y mecanismos de financiamiento. **Se estima una creación neta de 7.532 empleos anuales en la Región de Valparaíso**, de las cuales más de 4.000 provendrían de la reactivación de grandes proyectos de inversión en conectividad regional. **La creación de estos puestos de trabajo permitiría reducir la tasa de desempleo regional en 0,7 puntos porcentuales. Con los niveles de desocupación actual, ello permitiría que el desempleo vuelva a ubicarse por debajo del 10% y que el total de desocupados no supere las 100.000 personas.**

El costo total anual estimado de este plan es de alrededor de \$220.000 millones. Sin embargo, el costo fiscal anual directo es de \$58.243 millones, menos del 27% del monto total, puesto

que la mayoría de las inversiones la financian privados a través de concesiones o a través del pago de una tasa o Royalty portuario que compensa por el uso del borde costero y las externalidades económicas de la actividad.

Tabla 1. Creación de empleo anual, costo y fuente de financiamiento Plan de Inversiones Públicas para la Región de Valparaíso

	Empleos anuales	Costo anual (MM \$)	Fuente de financiamiento
Inversión pública directa	1.731	50.243	Presupuesto nacional
<i>Inversión pública en educación</i>	54	1.574	
<i>Inversión pública en salud</i>	949	27.551	
<i>Inversión Gore</i>	728	21.118	
Obras de conectividad regional	4.404	127.832	Vía concesiones
<i>Tren Santiago - Valparaíso</i>	2.923	84.857	
<i>Teleférico Valparaíso - Placilla</i>	1.480	42.975	
Inversiones financiadas con una tasa o Royalty portuario	1.122	32.572	Implementación tasa o Royalty portuario
Electroterminal San Antonio	276	8.000	Presupuesto nacional
Total	7.532		

Fuente: elaboración propia

2. Metodología: multiplicadores de empleo utilizando la Matriz Insumo - Producto estimada por el Banco Central

En este informe se estima el efecto empleo de realizar determinadas inversiones públicas en la Región de Valparaíso. La metodología, utilizada recientemente por Bohme (2026) para estimar el efecto en el empleo de los recortes a la inversión pública durante el año 2026, utiliza como base un estudio de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (Cepal), realizado por Livert (2022).

Livert (2022) utiliza como base la Matriz Insumo – Producto publicada por el Banco Central de Chile para 2017. Este instrumento muestra la interdependencia entre los distintos sectores de la economía, registrando para cada sector económico qué insumos utiliza provenientes de otros sectores, y a qué sectores destina su producción.

A partir de la Matriz Insumo – Producto, Livert (2022) estima que la demanda en el sector construcción tiene un multiplicador de 1,81, lo que significa que por cada peso gastado en el sector construcción, se generan encadenamientos productivos en la economía que generan un aumento final de actividad equivalente a 1,81 pesos.

Siguiendo a Bohme (2026), y dado el alto componente de construcción que conlleva la inversión pública, en este informe se supone que el multiplicador de la inversión pública

equivale al del sector construcción, ascendiendo a 1,81. También, se asume que el multiplicador en la Región de Valparaíso es igual a la media nacional.

A partir de las estadísticas de empleo, Livert estima el multiplicador del empleo asociado a este impulso de actividad. Para el año 2019, estima que cada millón de dólares nominales en la construcción generan 35,25 puestos de trabajo. Bohme (2026) actualiza este parámetro considerando la evolución del tipo de cambio y el nivel de precios entre 2019 y 2026, llegando a un multiplicador de la inversión ajustado para el año 2026 de 31,01.

En este informe se utiliza el multiplicador del empleo derivado en Bohme (2026). El parámetro debe interpretarse de la siguiente manera: **por cada millón de dólares anuales de inversión pública en la Región de Valparaíso, se crean 31,01 puestos de trabajo anuales en la región.** Si, por ejemplo, un proyecto invierte un millón de dólares cada año por cinco años, se asume que por cinco años se originaron los 31,01 puestos de trabajo. Este efecto contabiliza tanto el impacto directo que el proyecto de inversión tiene sobre el empleo, como los efectos indirectos derivados de la mayor actividad económica que se incentiva en la región y que genera puestos de trabajo en otros sectores. Finalmente, se supone un tipo de cambio de \$900 por dólar.

3. Efecto en empleo de la implementación de un Plan de Inversiones para la Región de Valparaíso

a. Inversiones en salud, educación y gobierno regional

En esta sección, se estima el efecto en empleo de realizar un plan de inversiones públicas directas a través de los servicios de salud y educación de la región, junto con el gobierno regional. Además, se estima, allí donde existe información disponible, su efecto en el distrito 7. La fuente de financiamiento de este plan serían recursos fiscales obtenidos a través de rentas generales de la nación.

Como referencia, se utiliza la **diferencia entre la ejecución de la inversión pública a julio de 2026, con respecto a su ejecución a julio de 2025.** Desde esa perspectiva, esta estimación constituye una **cota inferior del impacto en empleo de un plan de inversiones en los mencionados sectores**, puesto que solamente implica volver a los niveles ejecutados a julio de 2025, sin contemplar un impulso adicional.

La tabla 2 muestra una significativa reducción en la ejecución de la inversión pública a julio de 2026. El sector de la salud concentra la mayor contracción de la inversión. Considerando conjuntamente los servicios de salud de Valparaíso – San Antonio, Viña del Mar – Quillota y Aconcagua, **la reducción en la inversión pública en salud regional asciende a \$27.551 millones a julio.**

La inversión pública ejecutada por el Gobierno Regional de Valparaíso también ha mostrado una significativa reducción, con \$21.118 millones menos que a la misma fecha del año 2025. Finalmente, la inversión pública en educación, tomando en cuenta solamente los ocho Servicios Locales de Educación (SLEP) de la región, se ha reducido en \$1.574 millones.

Si un Plan de Inversiones en estos sectores tan solo recupera los niveles de inversión del año 2025, ello tendría el potencial de crear 1.731 puestos de trabajo anuales directos e indirectos en la región.

Tabla 2. Efecto en empleo de un plan de inversiones en salud, educación y los gobiernos regionales

	Reducción a julio (MM \$)	Efecto en empleo
Inversión pública en educación	-1.574	54
Inversión pública en salud	-27.551	949
Inversión Gore	-21.118	728
Total	-50.243	1.731

Fuente: OPES en base a información publicada por Dipres

Nota: considera subtítulos 29, 31 y 33. Educación considera presupuesto de 8 SLEP de la Región de Valparaíso, mientras que salud a los tres servicios de salud de la región. Para ver metodología de estimación del efecto en empleo, ver sección 2.

El mismo ejercicio puede realizarse, en el caso de los sectores de salud y educación, para las comunas que componen el distrito 7, tomando como referencia los servicios de salud y educación presentes en las comunas del distrito¹. En el distrito, la reducción de la inversión pública en los servicios de salud equivale a \$26.661 millones a julio, mientras que la baja en los SLEP del distrito asciende a \$1.575 millones. **Recuperar los niveles de inversión pública del año 2025, solamente en salud y educación, tiene el potencial de crear 973 empleos anuales directos e indirectos** (tabla 3).

Tabla 3. Efecto en empleo de un plan de inversiones en salud y educación en el distrito 7

	Reducción a julio (MM \$)	Efecto en empleo
Inversión pública en educación	-1.575	54
Inversión pública en salud	-26.661	918
Total	-28.235	973

Fuente: OPES en base a información publicada por Dipres

Nota: considera subtítulos 29, 31 y 33. Educación considera SLEP Valparaíso, Costa Central, Litoral y Hanga Roa. Salud considera servicios de salud de Viña del Mar – Quillota y Valparaíso – San Antonio.. Para ver metodología de estimación del efecto en empleo, ver sección 2.

¹ No es posible diferenciar los montos de inversión en el presupuesto del Gobierno Regional, puesto que el mismo no posee apertura comunal.

b. Inversiones en transporte público y conectividad regional

i. Reactivación del proyecto de tren Valparaíso – Santiago

La reactivación del proyecto de tren Valparaíso – Santiago implicaría una inversión inicial de US\$1.320 millones, proceso liderado por el MOP. El proyecto, que utiliza el trazado ferroviario existente entre Quinta Normal y El Salto en Viña del Mar, se encuentra en fase de estudios. Si bien el Estudio Integral se licitó en noviembre de 2024, su adjudicación fue retirada de la Contraloría en marzo de 2026.

En base a los tiempos de construcción de otros proyectos ferroviarios, se estima que su construcción podría demorar del orden de siete años, lo que implica una inversión anual promedio de \$169.714 millones. Al ser un proyecto que involucra tanto las regiones Metropolitana como la de Valparaíso, en este informe se asume que cada región recibe la mitad del beneficio en términos de empleo, con un efecto equivalente a una inversión anual de \$84.857 millones para la Región de Valparaíso. **Este monto tendría el potencial de generar, directa e indirectamente, 2.923 empleos anuales en la región mientras se ejecuta la fase de construcción del proyecto.**

ii. Acelerar el proyecto de teleférico Valparaíso - Placilla

Este teleférico, parte de la cartera de concesiones del Ministerio de Obras Públicas, tiene un costo proyectado de US\$191 millones. Su objetivo es conectar el plan de Valparaíso con los sectores altos y Placilla mediante 9,8 kilómetros y siete estaciones. El Estudio Integral del anteproyecto se licitó en agosto de 2025, aunque las ofertas fueron rechazadas por incumplimientos formales.

Utilizando los plazos de proyectos comparables, el proyecto podría ejecutarse en unos cuatro años, con una inversión anual promedio de \$42.975 millones. Esto implica el **potencial de generar 1.480 empleos directos e indirectos anuales mientras dura la fase de construcción del proyecto.**

c. Inversiones apalancadas por la implementación de una tasa o Royalty portuario

El diputado Luis Cuello ha propuesto la implementación de una tasa o Royalty portuario de US\$1 por tonelada de carga transferida, que funcione como una compensación económica por el uso del borde costero y las externalidades generadas por la actividad portuaria. Dicha tasa sería de beneficio íntegramente local, repartiéndose en un 50% a los gobiernos regionales y en un 50% a los municipios donde se ubica el puerto.

En el caso de la región de Valparaíso, utilizando información de la carga movilizada durante el año 2025, este instrumento recaudaría \$32.572 millones anuales, los que se utilizarían en infraestructura educacional, de salud, de transporte y productiva.

Suponiendo que los recursos se utilizan íntegramente en inversión pública, **la implementación de esta tasa o Royalty podría generar 1.122 puestos de trabajo directos e indirectos**. En este caso, **la creación de puestos de trabajo serían de carácter permanente**, pues el instrumento permitiría financiar distintas inversiones cada año.

d. Incorporación de 150 buses eléctricos en la región y construcción de un electroterminal en San Antonio, a cargo de la empresa EFE.

Se evalúa la incorporación de 150 buses eléctricos adicionales a las adquisiciones en curso, en las ciudades de San Antonio y el Gran Valparaíso, que estarían a cargo de la empresa EFE. De ellos, 80 de los buses se destinarían a la provincia de San Antonio, y lo restante a Valparaíso/Viña del Mar. Junto con ello, se evalúa la construcción de un electroterminal en la ciudad de San Antonio que habilite la operación de los buses eléctricos en dicha ciudad.

Esto traería beneficios directos en la conectividad de cada una de las ciudades, disminuyendo tiempos de traslado y mejorando el estándar de los viajes. Basado en licitaciones recientes, el costo total de la **adquisición de buses podría rondar los \$35.000 millones**. Asimismo, considerando la experiencia en otras ciudades del país, la construcción del **electroterminal rondaría los \$8.000 millones**, los que se supondrá que se financian con recursos fiscales.

En el caso de la compra de buses, no existe un beneficio inmediato en empleo del proceso de inversión, puesto que se trata de la adquisición de maquinaria mayormente importada. Sin embargo, la mejora en la conectividad y la disminución de tiempos de traslado tiene efectos positivos sobre la economía y el empleo de cada una de las ciudades beneficiadas: al reducir el tiempo y el costo de llegar a los centros de actividad, se amplía el conjunto de vacantes que un trabajador puede considerar y mejora el emparejamiento entre puestos de trabajo y sus candidatos. Este efecto se ha observado en otras ciudades latinoamericanas que vivieron mejoras en sus sistemas de transporte, como Bogotá, Medellín y Lima.

Finalmente, la **construcción del electroterminal en San Antonio podría generar 276 puestos de trabajo directos e indirectos**, suponiendo un período de construcción de un año.

4. Referencias

Banco Central de Chile (2021). *Matriz de Insumo-Producto 2017*. Cuentas Nacionales.

Bohme, N. (2026). *El ajuste fiscal sobre la inversión pública y su efecto sobre crecimiento y empleo*. Nota temática Observatorio de Políticas Económicas (OPES).

Livert, F. (2022). *Efectos socioeconómicos de la construcción de viviendas en la reactivación pos-COVID-19. Inversión y empleo sectorial en Chile, Colombia, el Ecuador, México, el Perú y la República Dominicana*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

Dirección de Presupuestos (2025 y 2026). *Informes de Ejecución Presupuestaria: Resumen Presupuesto de Partida a julio de 2025 y a julio de 2026*.