



FICHA

Principales características

Nombre del contrato: Concesión Internacional Sistema Oriente Poniente
Sociedad concesionaria: Costanera Norte S.A.
Controlador: Grupo Costanera, ligado a Mundys (50,01%) y CPP Investments (49,99%)
Decreto de adjudicación: D.S. MOP N° 375 del 24-02-2000
Inicio de concesión: 01-07-2003
Plazo de servicio: Variable
Puesta en servicio provisoria: 12-04-2005
Inversión oferta inicial: 13.026.867 UF
Convenios complementarios: 9.901.215 UF

116,3 km de vías expresas, accesos, ramales y túneles.

14 túneles/trincheras con una longitud de 9,6 kilómetros de los cuales 7,6 km son en trincheras

600.000 m² de áreas verdes construidas y en mantención.

48 pasos bajo nivel y enlaces

23 puentes y viaductos

8 pasarelas peatonales

Las dos décadas de Costanera Norte, la autopista que unió el oriente y el poniente de la capital y se levantó en solo cinco años

El 12 de abril de 2005 se inauguró la carretera urbana concesionada. Un hito urbano e ingenieril que incluyó construir bajo el Mapocho. Era considerada una obra clave para mejorar la velocidad de desplazamiento en la ciudad, pero vecinos de barrios aledaños se opusieron inicialmente a su diseño, por el impacto vial.

INFORMACIÓN | Marco Gutiérrez V. INFOGRAFÍA | Natalia Herrera G.



Gestión de tráfico

La mirada de los urbanistas

Patricia Galilea, académica de la Facultad de Ingeniería UC: "Toda la gestión de la autopista tuvo mucha participación ciudadana, pero un poco a la fuerza, ya que vecinos de los barrios Bellavista y Providencia se opusieron a que fuera por la calle y finalmente (lograron) que fuera soterrada para que el barrio no muriera".

Uwe Rohwedder, decano de la Facultad de Ingeniería y Arquitectura U. Central: "Ha sido una obra de alto impacto desde todo punto de vista urbano, una muy buena obra. Dio una conectividad transversal a la ciudad, que no teníamos".

Sergio Baeriswyl, expresidente del Consejo Nacional de Desarrollo Urbano (CNDU), premio nacional de Urbanismo 2014: "Tengo una buena impresión de lo que ha significado esta obra. Hay siempre una interrogante sobre cuántos más de este tipo se necesitan, o si era la necesaria. Ahora hay que mover otros modos de transporte más sustentable".

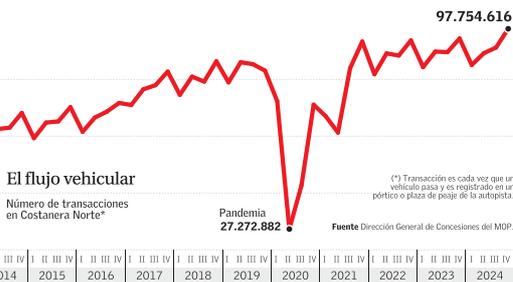
Los tres peajes más caros de la ruta para vehículos livianos

Pórtico	Eje Costanera	Longitud en km	Tarifa Base (tarifa baja)	Tarifa Base (tarifa media)	Tarifa Base (tarifa alta)	TS: Tarifa Saturación Fija (tarifa alta)
P3	Poniente oriente - poniente	6,72	\$ 692,16	\$ 1.337,28	\$ 2.029,44	n/a
P5	Vivaceta - Carrascal	6,69	\$ 689,07	\$ 1.331,31	\$ 2.020,38	n/a
P5	Sentido Poniente - Oriente	6,69	\$ 689,07	\$ 1.331,31	\$ 2.020,38	n/a

\$5.669 puede costar un viaje en día hábil a las 7.30 am entre ingreso La Dehesa y salida 5 Sur

\$3.270 puede costar un viaje en día hábil a las 7.30 am entre entrada Manuel Rodríguez y salida La Barnechea-Rail Labbé

Fuente: Costanera Norte



Hubo vecinos que se opusieron a la realización de este proyecto, argumentando el impacto que podría provocar en ciertos sectores habitacionales de la capital. Los hechos demuestran que tales temores eran infundados y hoy podemos asegurar que obras como la Costanera Norte simbolizan el éxito del modelo de concesiones implementado por mi gobierno".

"Sin ninguna duda (su construcción en esta época) habría tardado muchos años más en materializarse y tal vez, quizá aún no estaría lista como ha sucedido con otros proyectos en diversos sectores productivos".

Eduardo Frei Expresidente de la República y presidente del Consejo de Políticas de Infraestructura

No había distintas voces desde el Estado. Había un objetivo estratégico y todos canalizaban sus esfuerzos hacia eso. No era como ahora, que cada entidad tiene una visión distinta de cómo desarrollar el país, de cómo tiene que desarrollarse la infraestructura".

Estoy convencido de que, sin perjuicios de las polémicas que hubo durante su construcción, el Sistema Oriente-Poniente cumplió ampliamente con las expectativas de los que concibieron la idea y de los que participaron en el proceso de licitación y luego, nos acompañaron durante el proceso de construcción. Un punto a relevar es que el tiempo de su materialización gracias a la existencia de concesiones fue muy expedito: el proyecto se adjudicó el 20 de abril del año 2000, se inició la construcción en noviembre de 2001 y se inauguró el 12 de abril de 2005".

Diego Savino Gerente general de Costanera Norte

Oposiciones previas, traspie de primera licitación y las expansiones de la concesión

1960-1997
 El proyecto Costanera Norte es consistente con la infraestructura vial definida en el Plan Intercomunal de 1960 y Plan Regulador Metropolitano de Santiago de 1994. Expertos señalaban que la demora en su construcción postergaba el desarrollo urbano de zonas de la capital, especialmente del poniente.



1995
Marzo: Los ministros de Obras Públicas, Ricardo Lagos, de Vivienda y Urbanismo, Edmundo Hermosilla, y de Transportes y Telecomunicaciones (S), Claudio Holmman, anuncian licitación de 16 concesiones viales en la RMI para 1995-2000, entre ellas, la Costanera Norte.

Diciembre: Comerciantes de Patronato, Bellavista, La Vega y La Pérgola de Las Flores se oponen al trazado que tenía la autopista.

1996
Agosto: Tras una reunión con los locatarios de la Vega Central (el 16 de agosto), el ministro de OO.PP., Ricardo Lagos, anunció que la mayor parte del trazado de la autopista correrá subterráneamente.

1999
Febrero: El MOP declaró desierto el primer proceso de licitación de la Costanera Norte, luego de rechazar la oferta técnica presentada por el único oferente, el consorcio francés Bouygues-Transroute Consortium.

Mayo: En medio de la crisis económica, el Gobierno reactivó la licitación de la autopista Costanera Norte. Se reformularon condiciones económicas de la concesión, aumentando la rentabilidad.

Diciembre: El consorcio italiano Impegro—junto a las chilenas Fe Grande y Tessa—ganó la concesión de la autopista Costanera Norte.

2000
Abril: Se publica el decreto de adjudicación de la Concesión Sistema Oriente—Poniente (Costanera Norte).

2001
 Ante sucesivas demandas y oposición de la comunidad por el trazado en el tramo centro del proyecto, el concesionario propone un nuevo a lo largo y bajo el río Mapocho, que evitaba interver barrios aledaños al proyecto. La iniciativa es aprobada por el MOP.

Noviembre: Se inicia la construcción del tramo centro de Costanera Norte con el cambio de trazado (túneles costado y bajo río Mapocho)

2003
Enero: En la avenida Comodoro A. Merino Benítez se instala el primer pórtico de telepeaje de la Costanera Norte.



2005
Abril: El 12 de abril, con la presencia del Presidente Ricardo Lagos, se inaugura la autopista Costanera Norte.

Julio: Costanera Norte cambió de dueño. El consorcio formado por las italianas Autostrade y Sias anunció que adquiere el 100% de la autopista urbana.

2006
Marzo: Con un recurso de protección contra de Costanera Norte y el MOP, el senador Pablo Longueira (UDI) buscó impedir la tarifa de congestión que entraría en vigencia a partir de abril para quienes utilicen la autopista en horarios de mayor saturación.

2007
Marzo: Costanera Norte habilitó el nuevo puente San Francisco oriente, que permitiría conectar Rail Labbé y el Camino Turístico, en Lo Barnechea, con la avenida Las Condes.

2014
Septiembre: En un acto al cual asistió la Presidenta Michelle Bachelet, se habilitó el túnel Costanera Norte—A. Central.

2016
Abril: El río Mapocho se desbordó por temporal. Se atribuyó inicialmente a Costanera Norte, pero una sentencia de 2023 de la Corte Suprema determinó que la autopista no tuvo responsabilidad.

2019
Octubre: Las autopistas concesionadas, incluida Costanera Norte, acuerdan con el MOP aumentar las tarifas solo considerando la inflación anual y dejan atrás el factor adicional de reajuste fijo, que era de 3,5%.

2025
Abril: Desde 2005 a la fecha, decenas de cartas al director han publicado "El Mercurio", en las que se denuncian carreras clandestinas o nocturnas en la ruta.

