



Ministerio de  
Transportes y  
Teleunicaciones

Gobierno de Chile

PLAN NACIONAL DE DESARROLLO PORTUARIO

# ACCESIBILIDAD TERRESTRE A PUERTOS

# 2025

# CONTENIDO PNATP 2025

PRESENTACIÓN	02
AGRADECIMIENTO	06
ESTADÍSTICAS GENERALES	08
ESTRUCTURA FICHAS PNATP	10
DESCRIPCIÓN COMPONENTES FICHAS	11
SIMBOLOGÍA DE ÍCONOS	13
 1. PUERTO DE ARICA	14
 2. PUERTO DE IQUIQUE	23
 3. PUERTO DE ANTOFAGASTA	33
 4. PUERTO DE COQUIMBO	43
 5. PUERTO DE VALPARAÍSO	54
 6. PUERTO DE SAN ANTONIO	62
 7. PUERTOS DE TALCAHUANO Y SAN VICENTE	78
 8. PUERTO DE PUERTO MONTT	94
 9. PUERTO DE CHACABUCO	100
 10. PUERTOS DE PUERTO NATALES Y PUNTA ARENAS	104
INICIATIVAS FINALIZADAS	111
GLOSARIO	114

# PRESENTACIÓN

Mejorar la competitividad del sistema portuario nacional, ha sido un tema central en la agenda del desarrollo logístico de Chile durante las últimas décadas. En este contexto, la conectividad vial y ferroviaria con el hinterland emerge como un factor crucial, no solo para mejorar la eficiencia operativa de los puertos, sino también para garantizar la integración coherente de estos con el territorio nacional y con los flujos comerciales internacionales.

En 2013, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en conjunto con las Empresas Portuarias estatales, dio un paso significativo al desarrollar el Plan Nacional de Desarrollo Portuario. Este documento, visionario en su concepción, tenía como principal objetivo consolidar en una herramienta única de planificación la cartera de proyectos que el sistema portuario estatal impulsaba en su conjunto. Además, apuntaba a avanzar hacia una integración coherente entre el desarrollo de infraestructura portuaria y su accesibilidad vial y ferroviaria. Esta iniciativa, aunque ambiciosa, representaba solo el comienzo de un esfuerzo sostenido por mejorar la competitividad de los puertos chilenos y su capacidad para responder a los desafíos del comercio global.

Reconociendo la importancia de actualizar y expandir los alcances de este esfuerzo inicial, en 2017 se publicó el Plan Nacional de Accesibilidad Vial Portuaria (PNATP). Este

plan, desarrollado en colaboración entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), el Ministerio de Obras Públicas (MOP) y las Empresas Portuarias estatales, tenía como propósito no solo actualizar el inventario de proyectos, sino también reordenar y priorizar las inversiones en accesibilidad vial. La promulgación del Decreto Supremo N° 92 de 2017, que estableció la metodología de trabajo entre estas instituciones, fue un paso clave para dar continuidad institucional a este esfuerzo colaborativo y garantizar que la actualización anual de la cartera de proyectos refleje fielmente las necesidades y oportunidades emergentes del sistema portuario.

A lo largo de los años, el PNATP se ha consolidado como una herramienta indispensable para la planificación y gestión de la accesibilidad portuaria en Chile. Los avances recientes reflejan su impacto: en 2023 se registraban 15 proyectos detenidos y 8 en construcción; en 2024, 13 detenidos y 9 en construcción; mientras que en 2025 se cuenta con 9 detenidos y 11 en ejecución. Además, el plan ya cuenta con 15 proyectos finalizados a lo largo de su desarrollo.

Estos resultados evidencian la importancia de una revisión constante de las iniciativas, lo que ha permitido descartar proyectos no factibles y concentrar esfuerzos en aquellos que sí han logrado materializarse. De este modo, se refuerza la necesidad de seguir mejorando la coordinación entre actores y de impulsar soluciones innovadoras frente a los desafíos persistentes. En este contexto, se plantea una mejora progresiva del PNATP en tres ejes de trabajo prioritarios para desarrollar hasta 2026:

#### 1. PRIORIZACIÓN DE CARTERA Y VINCULACIÓN CON ACTORES REGIONALES:

El avance del PNATP ha demostrado que priorizar proyectos de alto impacto es fundamental para materializar obras estratégicas para el país. En esta etapa, resulta clave reforzar la identificación y jerarquización de iniciativas con alcance nacional, como el Corredor Bioceánico Vial, la ampliación de Puerto Valparaíso y la Red Logística asociada al Puerto de San Antonio, asegurando que cuenten con una visión integrada y de largo plazo. Este proceso debe ir de la mano con un trabajo activo en las diferentes regiones, fortaleciendo la vinculación con gobiernos regionales y municipios, de modo que la planificación territorial incorpore las necesidades locales y al mismo tiempo contribuya a los objetivos nacionales de competitividad logística.

#### 2. PROCESO DE REVISIÓN DE AVANCES:

Si bien el plan ha evidenciado mejoras en su ejecución y seguimiento, persisten tiempos excesivamente largos entre la propuesta de proyectos y su materialización. Este desafío exige un análisis profundo de los cuellos de botella administrativos, normativos y de gestión que ralentizan el avance, con el fin de identificar medidas concretas que permitan acortar plazos sin comprometer la calidad técnica ni la sustentabilidad de las iniciativas. Una revisión de los marcos metodológicos vigentes puede abrir la puerta a integrar variables estratégicas, como el impacto en empleo, seguridad, equidad de género y resiliencia ante emergencias, ampliando así el valor del PNATP como instrumento integral de planificación.

#### 3. GESTIÓN Y MONITOREO DE INICIATIVAS:

El desafío hacia adelante es evolucionar desde la gestión de proyectos aislados hacia un modelo más innovador y articulado de seguimiento. La incorporación de tecnologías digitales de monitoreo y plataformas unificadas permitirá tener una visión integral de las cadenas logísticas y de sus proyectos asociados, evitando la dispersión en intervenciones puntuales (como cruces o accesos menores) y asegurando que cada iniciativa se inserte en un plan coherente y de mayor escala regional y nacional. Esto no solo optimizará recursos, sino que también consolidará el PNATP como un instrumento de gobernanza logística moderna, capaz de responder con eficacia a los desafíos del comercio internacional y del desarrollo territorial del

# AGRADECIMIENTOS

Este libro no solo documenta el progreso alcanzado hasta la fecha, sino que también traza una hoja de ruta para el futuro, invitando a todos los actores involucrados a contribuir activamente en la construcción de un sistema logístico más eficiente, resiliente y sostenible.

El Programa de Desarrollo Logístico del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones expresa su especial agradecimiento a las autoridades y funcionarios del Ministerio de Obras Públicas, a las Empresas Portuarias estatales y a las empresas ferroviarias —públicas y privadas— por su valiosa colaboración en la actualización y levantamiento de los distintos proyectos, así como en el fortalecimiento de este instrumento de coordinación.



En este sentido, se reconoce la participación de los siguientes profesionales en la elaboración de este documento:

**JORGE CÁCERES GODOY**

Gerente General  
Empresa Portuaria Arica

**BARBARA RINGLER GONZÁLEZ**

Encargada de obra y mantenimiento  
Empresa Portuaria Arica

**RUBÉN CASTRO HURTADO**

Gerente General  
Empresa Portuaria Iquique

**MIGUEL MARTÍNEZ BRAVO**

Gerente de Logística y Operaciones  
Empresa Portuaria Iquique

**CARLOS ESCOBAR OLGUÍN**

Gerente General  
Empresa Portuaria Antofagasta

**CINDY MUÑOZ MATELUNA**

Jefe de Desarrollo  
Empresa Portuaria Antofagasta

**ERNESTO PIWONKA CARRASCO**

Gerente General  
Empresa Portuaria Coquimbo

**RICARDO GUITAL PARADA**

Jefe de Ingeniería y Proyectos  
Empresa Portuaria Coquimbo

**FRANCO GANDOLFO COSTA**

Gerente General  
Empresa Portuaria Valparaíso

**MARCELO MUÑOZ PÉREZ**

Jefe Desarrollo de Infraestructura  
Empresa Portuaria Valparaíso

**RAMÓN CASTAÑEDA PONCE**

Gerente General  
Empresa Portuaria San Antonio

**RODRIGO URZÚA ÁLVAREZ**

Gerente de Planificación y Desarrollo  
Empresa Portuaria San Antonio

**CRISTIAN WULF SOTOMAYOR**

Gerente General  
Empresa Portuaria Talcahuano – San Vicente

**GUACOLDA VARGAS CRUZ**

Gerente de Desarrollo y Sostenibilidad  
Empresa Portuaria Talcahuano – San Vicente

**EDMUNDO SILVA MARTEL**

Gerente General  
Empresa Portuaria Puerto Montt

**JORGE BLAKE**

Gerente de Proyectos  
Empresa Portuaria Puerto Montt

**FELIPE CANDIA ARAYA**

Gerente General  
Empresa Portuaria Chacabuco

**ORIEL VARELA BARRÍA**

Gerente de Explotación  
Empresa Portuaria Chacabuco

**MIGUEL PALMA MORALES**

Gerente General  
Empresa Portuaria Austral

**JOSÉ SUAZO BASUALTO**

Jefe de Estudios y Mantenimiento  
Empresa Portuaria Austral

**RODRIGO MEDINA GONZÁLEZ**

Secretario Ejecutivo Programa de Vialidad y  
Transporte Urbano – SECTRA  
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

**JOSÉ MOORE MUÑOZ**

Coordinador Área Macrozonales SECTRA Norte Grande  
Programa de Vialidad y Transporte Urbano – SECTRA  
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

**ITALO SAN NICOLÒ BISSO**

Coordinador Área SECTRA Austral  
Programa de Vialidad y Transporte Urbano – SECTRA  
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

**CHRISTIAN LÓPEZ GARNICA**

Jefe Departamento de Estudios y Políticas  
Ministerio de Obras Públicas

**JOSÉ SOLORZA ESTÉVEZ**

Gerente General  
Empresa de los Ferrocarriles del Estado

**CARLOS MELLA CARIMAN**

Gerente de Planificación y Desarrollo  
Empresa de los Ferrocarriles del Estado

**VERÓNICA ÁLVAREZ CANCINO**

Directora de Estudios Logísticos  
Empresa de los Ferrocarriles del Estado

**ANTONIO DOURTHÉ CASTRILLÓN**

Coordinador General Programa de Desarrollo Logístico  
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

**HANS VOIGT ALARCÓN**

Jefe de Departamento de Transporte Terrestre  
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

**DAVID MEDRANO MOYA**

Coordinador Unidad Desarrollo Portuario  
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

**VÍCTOR PÉREZ GUTIÉRREZ**

Coordinador Planificación y Procesos  
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

**DIEGO MORAGA AGUSTO**

Profesional Unidad Desarrollo Portuario  
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

**SEBASTIÁN VARELA FERNÁNDEZ**

Profesional Unidad Desarrollo Portuario  
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

**JONATHAN OTEIZA ACEVEDO**

Profesional Unidad Desarrollo Portuario  
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

**ISADORA CÂNEPA LABARCA**

Profesional Departamento de Transporte Terrestre  
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

**MARÍA FRANCISCA ACEVEDO GOENAGA**

Profesional Departamento de Transporte Terrestre  
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

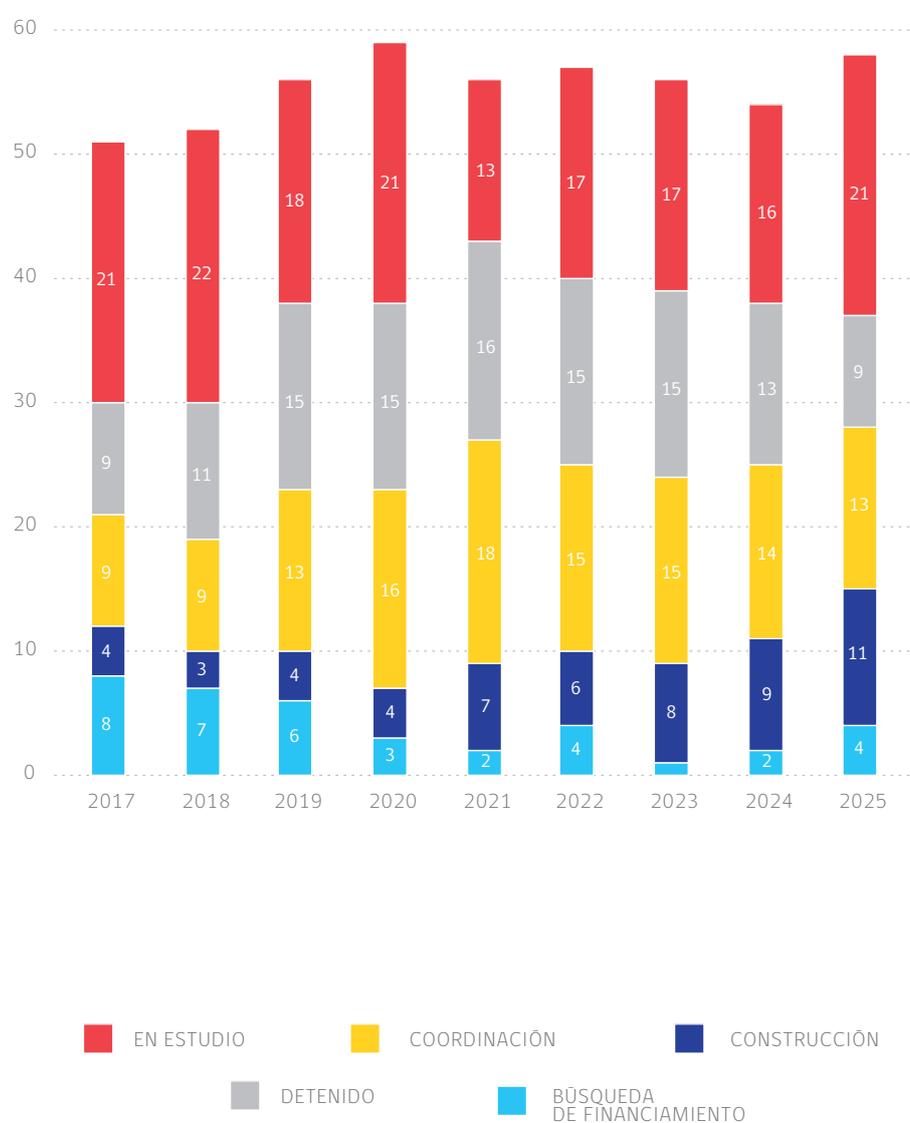
**PABLO PEDRAZA CABRERA**

Profesional Transporte por Camión y Facilitación  
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones



# ESTADÍSTICAS GENERALES

INICIATIVAS POR ESTADO EN PNATP



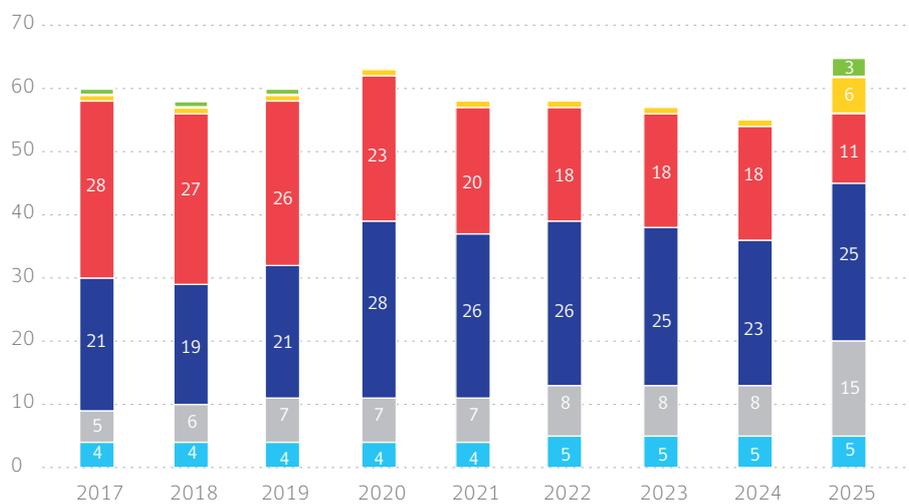


### DURACIÓN PROMEDIO POR ETAPA (2017- 2024)

AÑOS EN ESTADO DE CADA PROYECTO / CANTIDAD DE PROYECTOS CON ESE ESTADO

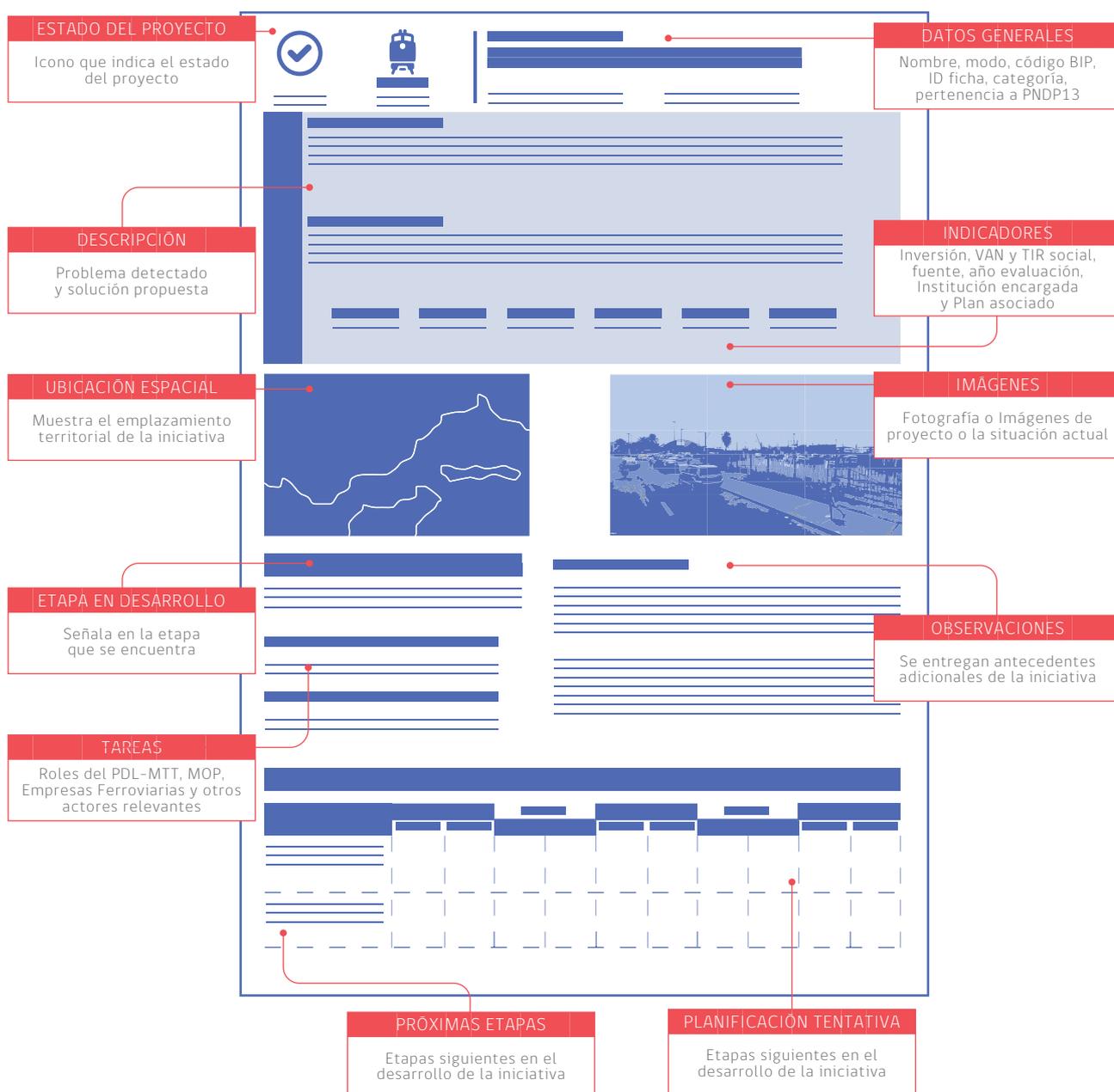


### CANTIDAD DE INICIATIVAS POR INSTITUCIÓN





# ESTRUCTURA FICHAS PNATP 2025





# DESCRIPCIÓN DE COMPONENTES FICHAS PNATP 2025

CAMPO	DESCRIPCIÓN
ID FICHA	Identificador de la ficha. PAF refiere a Proyecto de Accesibilidad Ferroviaria, mientras PAV refiere a Proyecto de Accesibilidad Vial.
NOMBRE DEL PROYECTO	Nombre asociado al proyecto.
CÓDIGO BIP	Identificador único que es asignado por el sistema del Banco Integrado de Proyectos al momento de registrarse la información de una iniciativa de inversión pública <sup>1</sup> .
¿PERTENECE A PNDP?	Indica si el proyecto pertenece al Plan Nacional de Desarrollo Portuario del año 2013.
CATEGORÍA	Indica la categoría en la cual se enmarca la solución propuesta del proyecto:  <b>Proyectos Viales:</b> MEJ: Mejoras operacionales, geométricas de carpeta, entre otras (vial). NOV: Construcción de nuevas obras viales. GTR: Proyectos de gestión de tránsito (vial).  <b>Proyectos Ferroviarios:</b> MEJ-V: Mejoras operacionales, geométricas de la vía férrea, entre otras. MEJ-MR: Mejoras asociadas al Material Rodante (locomotoras y/o carros). NOF: Construcción de nuevas obras ferroviarias.  <b>Proyectos Logísticos:</b> ZAL: Zona de Apoyo Logístico.
PROBLEMA DETECTADO	Descripción del problema que se busca resolver y su impacto en la actividad portuaria.
SOLUCIÓN PROPUESTA	Presentación de propuesta(s) que da(n) solución al problema descrito.
INVERSIÓN PRIVADA <sup>2</sup>	Monto privado estimado destinado a la materialización del proyecto. El mismo se presenta en millones de pesos (MM\$), dólares estadounidenses (USD) o unidades de fomento (UF), según sea la información de base.

<sup>1</sup> Fuente: <http://bip.ministeriodesarrollosocial.gob.cl>

<sup>2</sup> Los montos de inversión privada (expresados en millones de pesos) e indicadores de rentabilidad social de los proyectos son comparables, si y solo si, la evaluación económica se desarrolló en el mismo año, y poseen el mismo horizonte de evaluación.



CAMPO	DESCRIPCIÓN
VAN SOCIAL [MM\$]	Valor actualizado neto social del proyecto, expresado en millones de pesos.
TIR SOCIAL	Tasa interna de retorno social del proyecto.
FUENTE	Documento desde el cual fueron obtenidos los antecedentes e indicadores de inversión y/o rentabilidad.
AÑO EVALUACIÓN	Año en el cual se desarrolló el documento mencionado en el campo "Fuente".
¿QUIÉN EVALÚA?	Institución que mandató el desarrollo del documento mencionado en el campo "Fuente".
¿QUIÉN INVIERTE?	Institución que destinaría recursos para materializar la ejecución del proyecto.
PLAN DE DESARROLLO	Nombre del instrumento de planificación al cual se encuentra asociado el proyecto.
OBSERVACIONES	Se presentan observaciones y/o antecedentes adicionales del proyecto.
ETAPA EN DESARROLLO	Etapa que se encuentra actualmente en desarrollo.
ÍCONO	Representación visual de la etapa actual del proyecto.
ROL PDL - MTT	Tareas a desarrollar por el Programa de Desarrollo Logístico del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
ROL MOP/ EMPRESAS FERROVIARIAS	Tareas a desarrollar por el Ministerio de Obras Públicas y/o por las Empresas Ferroviarias.
ROL EMPRESA PORTUARIA / CONCESIONARIOS	Tareas a desarrollar por la Empresa Portuaria y/o sus concesionarios .
ROL DE OTROS ACTORES	Tareas a desarrollar por otros actores relevantes.
PLANIFICACIÓN TENTATIVA	Planificación propuesta de la carta Gantt del proyecto.



# SIMBOLOGÍA DE ÍCONOS

---

		EN BÚSQUEDA DE FINANCIAMIENTO.
		PROYECTO EN ESTUDIO.
		PROYECTO EN ETAPA DE COORDINACIÓN ENTRE ACTORES.
		EJECUCIÓN DE OBRAS Y/O EXPROPIACIONES.
		PROYECTO DETENIDO.
		PROYECTO DESCARTADO DEFINITIVAMENTE.
		PROYECTO FINALIZADO Y EN OPERACIÓN.
		PROYECTO DE ACCESIBILIDAD VIAL (PAV).
		PROYECTO DE ACCESIBILIDAD FERROVIARIA (PAF).



ACCESIBILIDAD  
TERRESTRE A PUERTO DE

---

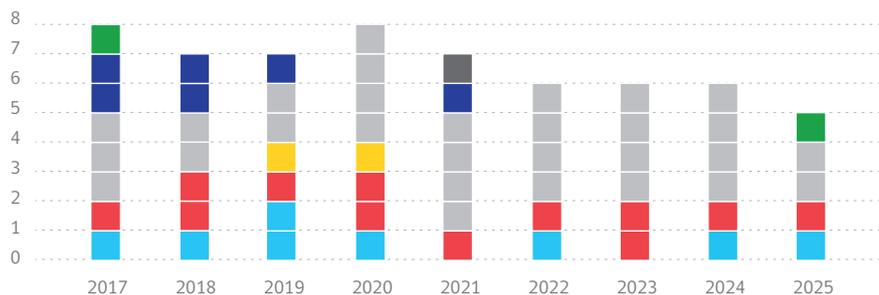
# ARICA



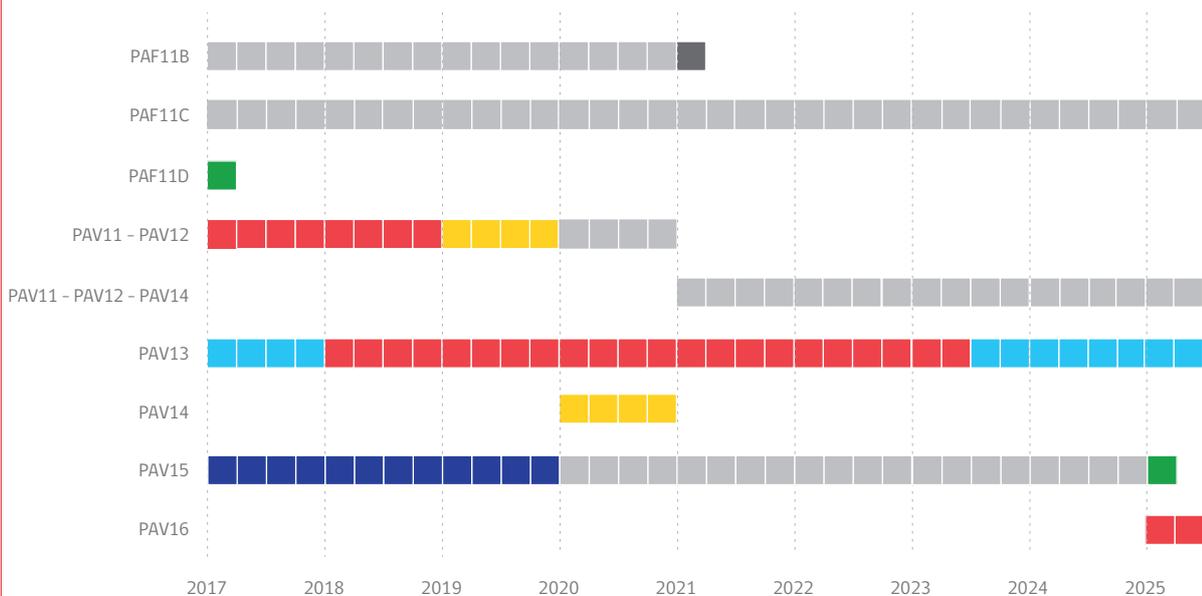
# PUERTO DE ARICA



## INICIATIVAS



## COMPORTAMIENTO DE INICIATIVAS



# PUERTO DE ARICA

## Iniciativas Activas 2025

### PROYECTOS DE ACCESIBILIDAD VIAL (PAV)

INICIATIVA	OBJETIVO	SITUACIÓN 2025
<b>MEJORAMIENTO ACCESO PUERTO ARICA</b> <b>PAV 11 - 12 - 14</b> Proyecto Detenido	Disminuir la congestión en la intersección Av. Máximo Lira con el acceso al Puerto de Arica, mediante la construcción de una pista exclusiva de acceso y la modificación de la semaforización, señalización y demarcación del cruce.	El proyecto se encuentra detenido a la espera de la formulación de proyecto para obtención de RS de diseño. No obstante, EPA ha implementado una serie de medidas para mejorar la gestión de los flujos de acceso, Solo se manifiestan espacios de congestión a causa de vehículos menores estacionados en la pista que debiera ser exclusiva de ingreso de camiones al puerto.
<b>MEJORAMIENTO COSTANERA SECTOR PORTUARIO Y CONEXIONES AL SECTOR PLAYA CHINCHORRO</b> <b>PAV 13</b> Proyecto en Construcción	Mejoramiento de la Costanera de Arica, mediante la reordenación de la plataforma urbana del eje, continuidad al paseo peatonal y áreas verdes aledañas al parque Vicuña Mackenna, manteniendo capacidad adecuada para los flujos asociados al puerto.	Finalmente se optó por dividir el proyecto en etapas, Etapa I se encuentra en etapa de diseño desde el 2025 a cargo de la EPA (Tramo Acceso Puerto - Maipú) y se está gestionando el financiamiento de la ingeniería de detalle del resto del proyecto (Etapas II y III) con el Gobierno Regional de Arica y Parinacota.
<b>ZONA DE EXTENSIÓN DE ACTIVIDADES PORTUARIAS (ZEAP)</b> <b>PAV 15</b> Proyecto Finalizado	Evitar la congestión de camiones en el entorno urbano, mediante el desarrollo de la Zona de Extensión de Actividades Portuarias (ZEAP), con 3 etapas: <ol style="list-style-type: none"><li>1. Antepuerto con 4 ha,</li><li>2. Zona de Respaldo 6,5 ha,</li><li>3. Ampliación Antepuerto con casi 10 ha</li></ol>	La Fase 1 de Antepuerto entró en operaciones en mayo del 2015, mientras que la Fase 2 de Zona de Respaldo entró en operaciones en abril del 2017. Para la ampliación del Antepuerto, se ejecutó la nivelación y compactación de 20.000 m <sup>2</sup> , la cual entró en operación en enero del 2023. La Fase 3 no logro una aprobación positiva por parte de MDSF, por las condiciones de la demanda. Por lo que se da por finalizada la iniciativa y para la etapa de ampliación se crea una nueva ficha de estudio técnico (PAV 16)
<b>ESTUDIO REGULACIÓN DE FRECUENCIAS DE ACCESO AL PUERTO</b> <b>PAV 16</b> Proyecto en Estudio	Optimizar las operaciones de acceso y salida de camiones del puerto, mediante la identificación de soluciones tecnológicas que mejoren la eficiencia y seguridad de los usuarios y transportistas, aprovechando la infraestructura física existente.	La Empresa Portuaria esta a cargo de realizar el levantamiento y diagnóstico del puerto, evaluando la situación actual y generar propuestas de mejora tecnológica.

### PAV PUERTO DE ARICA 2025

Los proyectos de acceso vial al Puerto de Arica tienen como objetivo mejorar la relación de los flujos de carga con el resto de movimientos urbanos asociados a las principales vías de acceso al puerto, dotando al sistema de áreas externas y coordinaciones para una mayor eficiencia de las operaciones.

# PUERTO DE ARICA

## Iniciativas Activas 2025

### PROYECTOS DE ACCESIBILIDAD FERROVIARIA (PAF)

#### INICIATIVA

**PROPUESTA DE REDISEÑO DE LA ACTUAL VÍA FÉRREA AL INTERIOR DEL PUERTO**

**PAF 11 C**

**Proyecto Detenido**

#### OBJETIVO

Rediseñar la red ferroviaria interior existente de tal forma que permita el ingreso y egreso de trenes al puerto, ajustando su trazado y definiendo condiciones estructurales y costos.

#### SITUACIÓN 2025

Detenido a la espera de proyecto de transporte que amerite su implementación.

### PAF PUERTO DE ARICA 2025

La mejora de la infraestructura ferroviaria para el transporte de carga asociada al puerto se ha visto limitada por la ausencia de demanda en el corto y mediano plazo que justifique las inversiones necesarias. El desarrollo de proyectos para el transporte de pasajeros puede ser una oportunidad para apalancar recursos que impulsen un mayor potencial para el transporte de carga por ferrocarril.



Proyecto Detenido



PAV11-12-14  
BIP:30122002-0

# PUERTO DE ARICA MEJORAMIENTO ACCESO PUERTO ARICA

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí

Categoría MEJ

DESCRIPCIÓN

## Problema o Requerimiento

Congestión en la intersección Av. Máximo Lira con el acceso al Puerto de Arica, producido por los camiones que ingresan al Puerto.

## Solución Propuesta

Aumento de capacidad de ingreso al Puerto con un mayor número de garitas de acceso, construcción de una pista exclusiva de entrada al puerto desde Av. Máximo Lira, semaforización, señalización y demarcación del enlace, lo que permite además solucionar las demoras en el egreso.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién valúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
1,124 MM\$	160 MM\$	7,6%	2016	Estudio de "Ingeniería de Detalle Proyecto Mejoramiento Accesos Puerto Arica"	Empresa Portuaria Arica (EPA)	Empresa Portuaria Arica (EPA)	Plan Mestre Empresa Portuaria Arica



Plano Ubicación



Imágenes de Proyecto

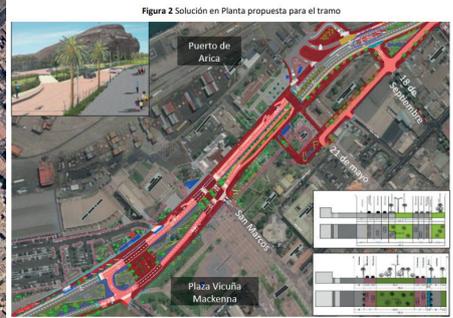


Figura 2 Solución en Planta propuesta para el tramo

## ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

### Proyecto Detenido (\*)

Siendo el objetivo del proyecto "ampliar el acceso físico del recinto portuario", el proyecto se considera como detenido, independientemente a que otras iniciativas mejoren la capacidad de acceso.

## ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

### PDL MTT

----

### Empresa Portuaria Arica:

Etapa de diseño tramo 1.

• Colaboración con SECTRA, BIP:30122002-0.

## OBSERVACIONES

El proyecto se mantiene detenido. Se considera que desarrollar el análisis de otra alternativa implica intervenir terrenos de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE), organismo que no está disponible para su canje o negociación por afectar la operatividad del tren. Respecto al mejoramiento del acceso al recinto portuario, se han iniciado reuniones técnicas con SECTRA, organismo que cuenta con un proyecto de factibilidad que contempla el borde costero que incluye el acceso al puerto. Apoyados en un convenio de asistencia técnica y de asesoría para hacer compatible con los requerimientos de EPA, se avanzará en la formulación del proyecto para la etapa de diseño el 2025. EPA ha implementado una serie de medidas para mejorar la gestión de los flujos de acceso como el desarrollo de un sistema RFID para su medición y una mejora en la coordinación ZEAP-Puerto, trabajo conjunto con el concesionario TPA. El problema de congestión es controlado con la secuenciación y coordinación del flujo de camiones hacia el puerto realizada en la ZEAP. Solo se manifiestan espacios de congestión a causa de vehículos menores estacionados en la pista que debiera ser exclusiva de ingreso de camiones al puerto.

## PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
Formulación de proyecto para obtención de RS de diseño										
Desarrollo de estudios de diseño del proyecto.										

En búsqueda de  
Financiamiento



PAV13  
BIP:40006014-0

# PUERTO DE ARICA MEJORAMIENTO COSTANERA SECTOR PORTUARIO Y CONEXIONES AL SECTOR PLAYA CHINCHORRO

¿Proyecto PNDP 2013? - No

Categoría MEJ - NOV

DESCRIPCIÓN

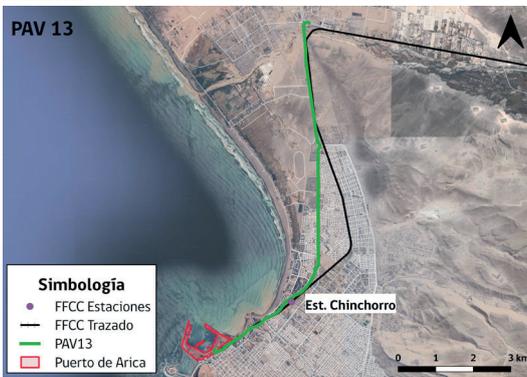
## Problema o Requerimiento

Los camiones con destino al puerto de Arica utilizan vías estructurantes de la trama urbana de la ciudad, las que se encuentran con altos niveles de congestión. Lo anterior dificulta la operación de los camiones asociados al puerto y a los depósitos y áreas logísticas vinculados a la actividad portuaria.

## Solución Propuesta

Estudio contempla un mejoramiento de la Costanera de Arica, reordenando la plataforma urbana del eje, dándole continuidad al paseo peatonal y áreas verdes aledañas al parque Vicuña Mackenna, además de dar continuidad a los circuitos peatonales a través y a lo largo del eje. Respecto al acceso del puerto se genera una pista exclusiva para el acceso de los camiones, segregándola con elementos físicos de las pistas destinadas a los vehículos livianos. En el caso de la salida de los camiones del puerto, se genera una pista de incorporación en Avenida Chile de tal forma de que los camiones puedan incorporarse al eje de forma segura.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
74.427 MM\$	15.490 MM\$	9,7%	2024	Ficha IDI Diseño Tramo 1	MTT-SECTRA	Por definir	PMTU Arica



Plano Ubicación



Imágenes de Proyecto



## ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

## OBSERVACIONES

Etapas I (tramo puerta sur - Maipú): diseño en desarrollo. (EPA)  
Etapas II (resto de vías) y III (túnel): en búsqueda de financiamiento, incluido en Plan Especial de Zonas Extremas (GORE)

## ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

### PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.
- Apoyo a Empresa Portuaria Arica en las instancias requeridas.

### Dirección de Vialidad MOP:

- Desarrollo del estudio de Ingeniería de Detalle (tramos II y III)

### Empresa Portuaria Arica:

- Desarrollo del estudio de Ingeniería de Detalle (tramo I).

### SECTRA Norte Grande (SNG) - MTT :

- Seguimiento y apoyo en la gestión para obtener RS

### Gobierno Regional:

- Financiar ingeniería de detalle de tramos II y III.

## PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
Desarrollo Ingeniería de Detalle										
Obtención RS y financiamiento de Ejecución de Obra*										
Ejecución de obras*										

\* Sujeto a etapa anterior



**Proyecto Finalizado**



**PAV15**  
BIP:40069081-0

## PUERTO DE ARICA CONSTRUCCIÓN AMPLIACIÓN ANTEPUERTO ZONA DE EXTENSIÓN DE ACTIVIDADES PORTUARIAS (ZEAP)

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí

Categoría ZAJ

### DESCRIPCIÓN

#### Problema o Requerimiento

El crecimiento del parque automotriz y la falta de infraestructura para el descanso de los transportistas (en su mayoría bolivianos) con carga en tránsito generaban un alto impacto vial en la ciudad de Arica, en especial en las áreas urbanas cercanas al Puerto, con un alto número de camiones transitando por sus calles. Para dar solución a esta situación, desde el 2012 la Empresa Portuaria Arica ha llevado adelante el desarrollo de una Zona de Extensión de Actividades Portuarias (ZEAP) junto a la Ruta 11-CH (kilómetro 2 del Valle de Lluta), donde actualmente se desarrollan tareas relacionadas con la regulación del flujo de camiones que accede al radio urbano con destino al Puerto y el almacenamiento de cargas de rebalse.

#### Solución Propuesta

El proyecto consta de las siguientes etapas:

1. Antepuerto: Área pavimentada de aproximadamente 4 ha, que cuenta con 220 espacios asignados para el estacionamiento de camiones de exportación provenientes de Bolivia.
2. Zona de Respaldo: Consta de una explanada de 6,5 ha, junto a una bodega de 1.500 m<sup>2</sup>; tiene por objeto proveer mayores áreas de almacenamiento, así como acoger parcialmente a camiones vacíos a la espera de carga para retorno a Bolivia.
3. Ampliación Antepuerto: Esta tercera etapa (no desarrollada aún a la fecha) poseerá una superficie de casi 10 ha, y está proyectada para la ampliación de las áreas destinadas a la atención de camiones vacíos que están a la espera de carga para poder retornar a Bolivia. En forma paralela.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
3,956 MM\$	12.465 MM\$	N/A	2025	EPA	Empresa Portuaria Arica (EPA)	Empresa Portuaria Arica (EPA)	Plan Mestre Empresa Portuaria Arica



Plano Ubicación



Imágenes de Google Earth (2/2015)

### ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Proyecto finalizado y en operación.

### ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

#### Empresa Portuaria Arica:

- Mantener en operación las fases 1 y 2 de la ZEAP.
- Planificar el desarrollo de las fases posteriores.

#### Concesionario TPA:

- Facilitar información para la coordinación de las operaciones entre este recinto y el puerto, así como la mejora continua de las regulación de flujos para el uso eficiente de las áreas disponibles.

#### Cancillería de Chile:

- Velar por el cumplimiento del Tratado de Paz y Amistad de 1904.

### OBSERVACIONES

La Fase 1 de Antepuerto entró en operaciones en mayo del 2015, mientras que la Fase 2 de Zona de Respaldo entró en operaciones en abril del 2017. Ambas fases continúan operativas a la fecha. Para la ampliación del Antepuerto, cuyo objetivo es la planificación y coordinación del flujo de camiones vacíos que arriban en busca de carga, en el año 2022 se ejecutó la nivelación y compactación de 20.000 m<sup>2</sup>, la cual entró en operación en enero del 2023. La Fase 3 no logró una aprobación positiva por parte de MDSF, debido a su menor rentabilidad social ante la demanda proyectada en el mediano plazo. Por lo que se da por finalizada la iniciativa y para la etapa de ampliación se crea una nueva ficha de estudio técnico (PAV 16)

### PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
Finalizado*										



Proyecto en Estudio



PAV16 Sin BIP

# PUERTO DE ARICA ESTUDIO REGULACIÓN DE FRECUENCIAS DE ACCESO AL PUERTO

¿Proyecto PNDP 2013? -

Categoría

DESCRIPCIÓN

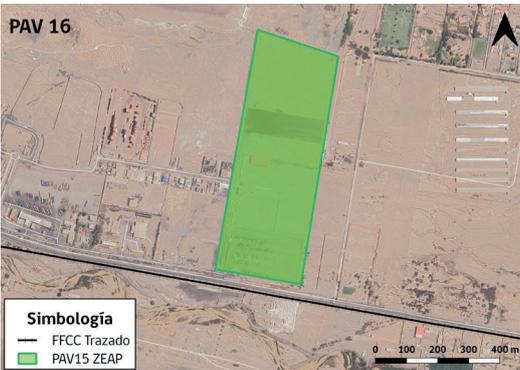
## Problema o Requerimiento

Identificar soluciones tecnológicas que optimicen el acceso y operación del puerto sin requerir obras físicas.

## Solución Propuesta

Optimizar las operaciones de acceso y salida de camiones del puerto, mediante la identificación de soluciones tecnológicas que mejoren la eficiencia y seguridad de los usuarios y transportistas, aprovechando la infraestructura.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
---	---	---	---	---	---	Empresa Portuaria Arica (EPA)	---



Plano Ubicación



Imágenes de Proyecto

## ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Estudio preliminar

## ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

Empresa Portuaria Arica:

- Ejecutar levantamiento

## OBSERVACIONES

El informe debe tener los siguientes puntos:

- 1) Diagnóstico Actual: Sistemas de control de acceso existentes, Nivel de digitalización en procesos logísticos, Capacidad de trazabilidad de carga y vehículos y Coordinación entre actores portuarios (EPA, TPA, Aduana, transportistas).
- 2) Propuestas de Mejora Tecnológica:
  - a) Inteligencia de Datos: Análisis predictivo de congestión con datos históricos, Alertas automatizadas para desvíos o saturación.
  - b) Coordinación Interinstitucional: Plataforma compartida entre EPA, TPA y Aduana para sincronizar accesos.
  - c) Comunicación y Transparencia: Tablero público en línea con estado de accesos y tiempos estimados, Notificaciones automáticas a transportistas sobre condiciones de ingreso.

## PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
Levantamiento diagnóstico	[Shaded]									
Diseño soluciones propuestas					[Shaded]					



Proyecto Detenido



PAF 11 C Sin BIP

# PUERTO DE ARICA PROPUESTA DE REDISEÑO DE LA ACTUAL VÍA FÉRREA AL INTERIOR DEL PUERTO

¿Proyecto PNPD 2013? - Sí

Categoría NOF

DESCRIPCIÓN

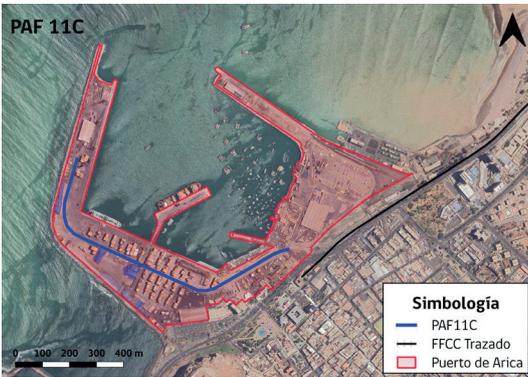
## Problema o Requerimiento

Independientemente de que en la actualidad el tren no opere al interior del puerto, la red ferroviaria existente, empotrada en el pavimento (rieles y durmientes), funciona de manera parcial, es decir, si bien es posible que un tren pueda operar, las deformaciones geométricas y daños que presenta, requiere de la mantención y rehabilitación de algunos sectores, incluyendo readecuar trazados que hagan la transferencia de carga al tren más eficiente y competitiva.

## Solución Propuesta

Rediseñar la red ferroviaria interior de tal forma que permita el ingreso y egreso de trenes hasta el Sitio N° 5 (sector sur), ajustando su trazado y, definiendo condiciones estructurales y costos.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
67.221 UF	---	---	2013	"Proyecto de Diseño y Mejoramiento de la vía férrea para la Operación de FCALP en el Puerto de Arica"	Ferrocarril Arica La Paz (FCALP)	Empresa Portuaria Arica (EPA) - Terminal Puerto Arica	---



Plano Ubicación



## ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Detenido a la espera de proyecto de transporte que amerite su implementación.

## ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

### PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto, una vez que exista proyecto específicos de transporte de carga que posibilite su implementación.

### EFE Arica - La Paz (Empresa de los Ferrocarriles del Estado):

- Desarrollo de acciones comerciales coordinadas con la Empresa Portuaria que faciliten la utilización del tren.

## OBSERVACIONES

La Empresa Portuaria Arica ve factible usar tren en el tramo de 200 m. del área denominada Sector Romana, decisión avalada por la exitosa prueba técnica que movilizó bobinas de acero de 9 ton c/u a Bolivia y reactivó el transporte ferroviario al interior del recinto portuario luego de más de 10 años, demostrando que una coordinación logística operacional y documental posibilita el despacho de convoyes. Como aún no se activan acciones comerciales que viabilice un transporte ferroviario continuo, el rediseño de la red ferroviaria en el Sector Romana u otra posible área al interior del puerto continúa dependiendo de demanda de transporte de carga que lo haga rentable, incluyendo la coordinación de acciones con EFE Arica - La Paz.

Hasta la fecha no se percibe cambios. No obstante, dada la demanda de espacios para el almacenamiento de carga, EPA estima que un eventual ingreso del ferrocarril al recinto portuario sólo se limitaría al sector identificado en la etapa de prueba técnica (Sector Romana), dado el impacto que genera el tren en la logística interna del terminal en caso de ingresar más al interior del recinto puerto.

## PLANIFICACIÓN TENTATIVA

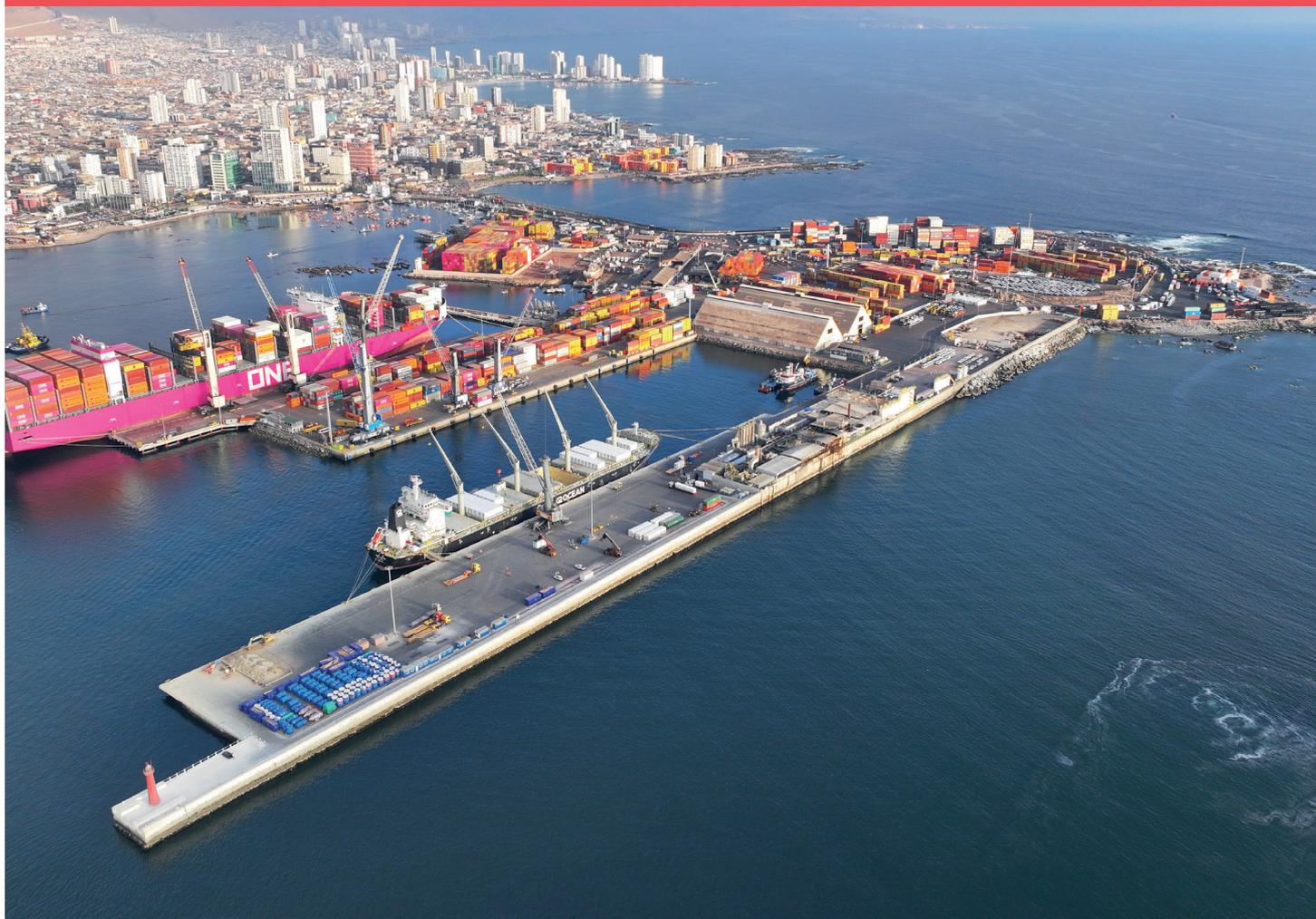
ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
*Proyecto Detenido										



ACCESIBILIDAD  
TERRESTRE A PUERTO DE

---

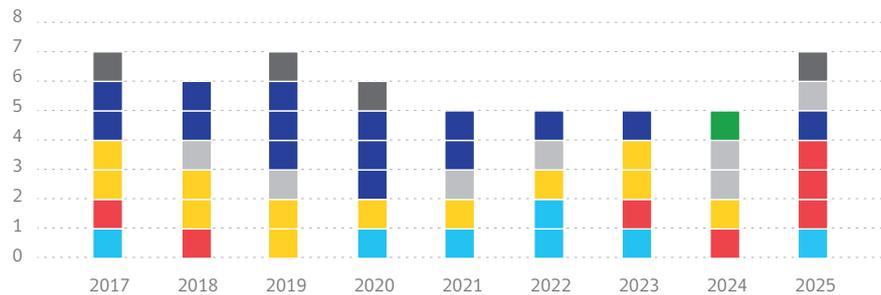
# IQUIQUE



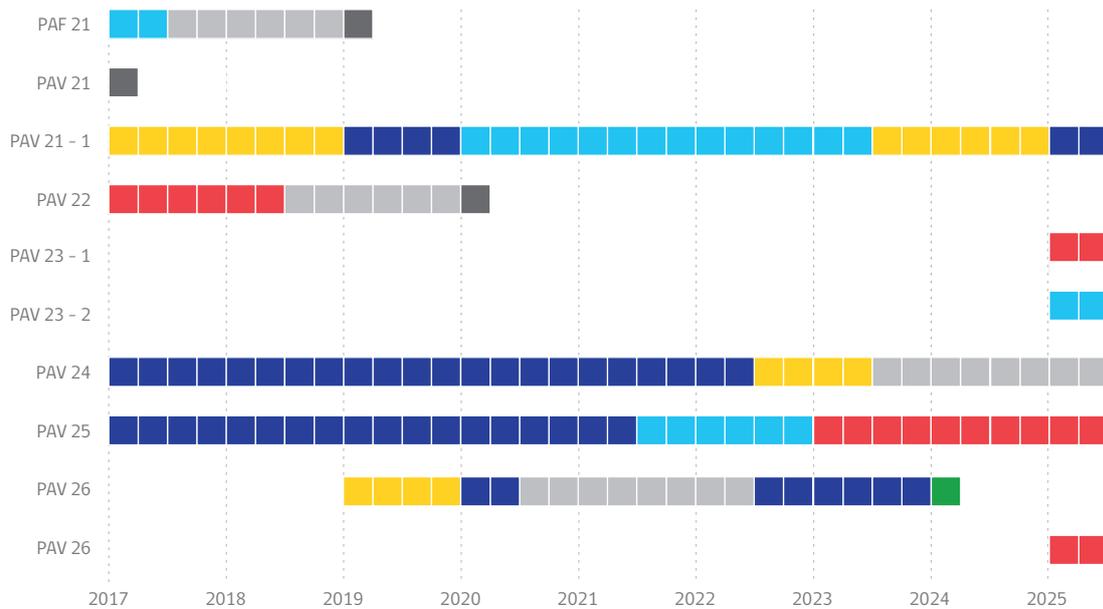
# PUERTO DE IQUIQUE



## INICIATIVAS



## COMPORTAMIENTO DE INICIATIVAS



# PUERTO DE IQUIQUE

## Iniciativas Activas 2025

### PROYECTOS DE ACCESIBILIDAD VIAL (PAV)

INICIATIVA	OBJETIVO	SITUACIÓN 2025
<b>GESTIÓN DE TRÁFICO EN ACCESO AL PUERTO</b>  <b>PAV 21 - 1</b>  <b>Proyecto en Construcción</b>	<p>Mejoramiento de fiscalización de uso indebido de estacionamientos en calzada en vía de acceso al Puerto y mejoras en intersección semaforizada en salida desde el puerto.</p>	<p>Durante el año 2025, SECTRA y SEREMITT gestionó la implementación del proyecto de modificación de la semaforización existente en el acceso al puerto. En el mismo marco, SEREMITT y Fiscalización estimaron el costo de ampliar el equipo de fiscalizadores para tener mayor presencia en la vía de acceso al Puerto, para la cual aun no hay financiamiento.</p>
<b>CONSTRUCCION CONEXIÓN VIAL RUTA 16 - ACCESO PUERTO DE IQUIQUE</b>  <b>PAV 23 - 1</b>  <b>Proyecto en Estudio</b>	<p>Construir un paso bajo nivel que permita la conectividad entre Av. Las Cabras y Av. Circunvalación.</p>	<p>Actualmente se postulará a prefectibilidad el estudio, el QUE se encuentra consignado en el Pre B1 Ajustado, dicha iniciativa esta siendo gestionada po NC. Departamento de proyectos viales urbanos, de la SDD. Las medidas previstas en la iniciativa PAV 23 se incorporan a esta.</p>
<b>DIAGNÓSTICO Y MEJORA-MIENTO ACCESIBILIDAD INTEGRAL SECTOR PORTUARIO Y ZONA FRANCA, IQUIQUE</b>  <b>PAV 23 - 2</b>  <b>Busqueda de Financiamiento</b>	<p>Construir un paso bajo nivel que permita la conectividad entre Av. Las Cabras y Av. Circunvalación.</p>	<p>Estudio básico en formulación (MTT-SECTRA), considera el análisis de la operación y estándar de la red vial y espacio público en el sector aledaño a la Zona Franca de Iquique y la accesibilidad al Puerto de Iquique. Actualmente iniciativa fue ingresada al Plan Especial de Zonas Extremas (PEDZE) del Gobierno Regional de Tarapacá y se encuentra en etapa de formulación.</p>
<b>MEJORAMIENTO ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD EN LA CIUDAD DE IQUIQUE</b>  <b>PAV 24</b>  <b>Proyecto Detenido</b>	<p>Construir una nueva vía estructurante de circunvalación a la ciudad de Iquique y de conexión con Alto Hospicio, que permita reducir los altos niveles de congestión existentes en la Ruta 16 y Ruta 1.</p>	<p>Las obras de la Conexión Tadeo Haenke se encuentran materializadas y con recepción desde 2023. Respecto a la Conexión Pérez Opazo, resulta necesario llevar a cabo una nueva licitación, a la espera de la posesión oficial de los terrenos, sin haber actualmente avances al respecto. El Plan Regulador Comunal de Iquique reconoce la conexión entre los ejes de Pérez Opazo y el Tramo 2 del Segundo Acceso entre Iquique y Alto Hospicio, y la faja de dicha conexión como de utilidad pública.</p>
<b>MEJORAMIENTO CONEXIÓN VIAL RUTA 1 - RUTA 16 EN IQUIQUE</b>  <b>PAV 25</b>  <b>Proyecto en Estudio</b>	<p>Construcción de un paso desnivelado que mejore el nivel de servicio de la Rotonda El Pampino, reduciendo los tiempos de espera asociados a la congestión producida en los accesos de entrada y salida.</p>	<p>Esta iniciativa, en conjunto con los Tramos 1 y 5B de la PAV24, se abordarán a través de la ficha BIP 40030506-0 que obtuvo su RS en 2021 para el nuevo estudio de actualización de la ingeniería básica, adjudicada en 2022, y que actualmente se encuentra en desarrollo la Etapa del estudio.</p>
<b>DESARROLLO DE ZONA DE REGULACIÓN DE FRECUENCIA Y EXTENSIÓN LOGÍSTICA (Sector "Huantajaya", Alto Hospicio)</b>  <b>PAV 27</b>  <b>Proyecto en Estudio</b>	<p>Desarrollo de una zona de regulación y extensión logística en terrenos de propiedad de EPI, destinada a ordenar y programar el flujo de camiones hacia el puerto. Con ello, se busca mitigar la congestión, optimizar los tiempos de operación y mejorar la seguridad vial en el entorno portuario, asegurando una integración armónica con la red vial urbana.</p>	<p>Actualmente se encuentra en elaboración los términos de referencia y recopilación de antecedentes técnicos y logísticos para la modelación de flujos vehiculares y evaluación de alternativas de diseño.</p>

# PUERTO DE IQUIQUE

## Iniciativas Activas 2025

### **PAV PUERTO DE IQUIQUE 2025**

Las iniciativas viales asociadas al puerto de Iquique requieren de una amplia coordinación con otros organismos públicos, dada su relación directa con la vialidad estructurante de la conurbación Iquique-Alto Hospicio, al tiempo que se desarrollan áreas logísticas y de regulación de frecuencias que permitan dar cuenta de las demandas proyectadas

### **PROYECTOS DE ACCESIBILIDAD FERROVIARIA (PAF)**

#### **PAF PUERTO DE IQUIQUE 2025**

Pese a que actualmente no hay servicio ferroviario de carga hasta el puerto, se apunta a estructurar iniciativas de futuro que permitan desarrollar el modo ferroviario tanto para pasajeros como para carga en la ciudad de Iquique, impulsando la competitividad futura de este modo de transporte.



Proyecto en  
Construcción



PAV 21-1  
Sin BIP

## PUERTO DE IQUIQUE GESTIÓN DE TRÁFICO EN ACCESO AL PUERTO

¿Proyecto PNDP 2013? - No

Categoría GT

### DESCRIPCIÓN

#### Problema o Requerimiento

Congestión vial en la Av. Arturo Prat Chacón ocasionada por el flujo de vehículos pesados en dirección desde/hacia al puerto.

#### Solución Propuesta

Mejoramiento de fiscalización de uso indebido de estacionamientos en calzada en vía de acceso al Puerto y mejoras en intersección semaforizada en salida desde el puerto.

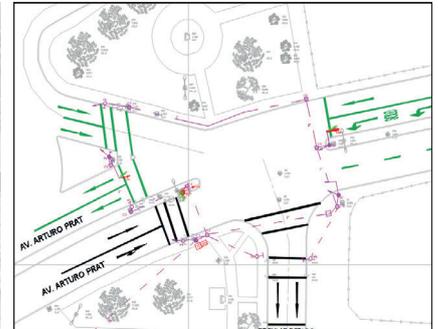
Inversión Privada	VAN Social	Social TIR	Evaluación Año	Fuente	¿Quién Evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
10.000.000	---	---	---	---	---	MTT-SECTRA	CBV



Plano Ubicación



Imágenes de Proyecto



### ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Implementación de ajuste semáforos acceso puerto de Iquique y gestión de recursos para mejorar labores de fiscalización.

### ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

#### PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.
- Apoyar a Empresa Portuaria Iquique en el desarrollo de las medidas complementarias.

#### Empresa Portuaria Iquique:

- Apoyar en la búsqueda de financiamiento para la ejecución de las obras de Semaforización.
- Evaluar la necesidad de ejecutar estudio de gestión de tránsito al acceso el primer semestre del 2026.

#### SECTRA:

- Desarrollar las proyecto de modificación de semaforización.
- Apoyar en la búsqueda de financiamiento para la ejecución de las obras de Semaforización.

#### SEREMITT:

- Gestionar financiamiento de ejecución de semaforización y contratación de fiscalizadores para apoyo en acceso al Puerto.

### OBSERVACIONES

Las medidas orientadas a descongestionar el acceso al puerto :

- 2018, prohibir estacionar en pista poniente de Av. Arturo Prat frente a Caleta Riquelme
- 2019, implementar una Zona de Extensión Logística (ZEL) en Alto Hospicio y un parqueadero de camiones en el ex astillero Marco (de 11.800 m<sup>2</sup>)
- 2021, materializar por parte de la Dirección de Vialidad Regional del MOP, apoyada por la SEREMITT Región de Tarapacá, el proyecto piloto que deja como exclusiva para el tráfico de camiones, la pista poniente de Av. Arturo Prat de acceso al Puerto. Para potenciar el efecto positivo de esta pista, EPI solicitó a la I. M. de Iquique instalar un semáforo en la intersección de la Av. Arturo Prat con Aníbal Pinto, iniciativa que permitiría a los vehículos particulares provenientes de ZOFRI con dirección al sur, virar a la izquierda, evitando su paso obligatorio por Av. Arturo Prat poniente.
- 2023, se está a la espera de la respuesta del municipio respecto a la semaforización. Dado que EPI llevará a cabo un estudio de demanda, el cual es un insumo para el estudio de gestión de tráfico previsto desarrollar, este último ha sido postergado.
- 2024, como parte de los compromisos del Corredor Bioceánico Vial (CBV), el MTT a través de la SECTRA, elaboró y gestionó la aprobación del proyecto de modificación de la semaforización existente en el acceso al puerto, además, junto a SEREMITT se gestionó su implementación durante el año 2025 como parte de las medidas de mitigación para un proyecto en ejecución por parte de la DOP-MOP. En el mismo marco, SEREMITT y Fiscalización estimaron el costo de ampliar el equipo de fiscalizadores para tener mayor presencia en la vía de acceso al Puerto, para la cual aun no hay financiamiento.

### PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
Acciones de fiscalización en Av. Arturo Prat										
Ejecución de modificación de la semaforización*										



Proyecto en  
Estudio



PAV 23 - 1  
BIP: 40070447-0

# PUERTO DE IQUIQUE CONSTRUCCION CONEXION VIAL RUTA 16 - ACCESO PUERTO DE IQUIQUE

¿Proyecto PNDP 2013? - No

Categoría MEJ

## DESCRIPCIÓN

### Problema o Requerimiento

En la actualidad no existe una conexión entre la Av. Las Cabras con Av. Circunvalación, por lo que los movimientos vehiculares se concentran en la intersección de Luis Jaspard con Av. Circunvalación, generando altos niveles de congestión. En esta zona existen altos flujos de camiones asociados a la actividad de la Zona Franca de Iquique y a la operación portuaria.

### Solución Propuesta

Construir un paso bajo nivel que permita la conectividad desde Av. Circunvalación hacia Av. Las Cabras y mejorar el diseño de la intersección de la calle Luis Jaspard con la Av. Circunvalación.

Inversión Privada	VAN Social	Social TIR	Evaluación Año	Fuente	¿Quién Evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
6.770 MM\$	2.307 MM\$	11,9%	2016	Estudio de Diseño de Ingeniería "Mejoramiento de conexión Puerto de Iquique, Av. Circunvalación"	Dirección de Vialidad MOP	Dirección de Vialidad MOP / GORE Tarapacá	PRIGRH Región de Tarapacá - Proy. No 112



Plano Ubicación



Axonometrica PAV 23-1

## ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Prefactibilidad.

## ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

### PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto de mejoramiento de la conexión Ruta 1 - Ruta 16.

### Dirección de Vialidad MOP:

- Finalizar estudios de mejoramiento de conexión de Ruta 1-Ruta 16.
- Obtener RS para actualizar la ingeniería básica del proyecto.

## OBSERVACIONES

Actualmente se postulará a prefactibilidad el estudio, el cual se encuentra consignado en el Pre B1 Ajustado, dicha iniciativa esta siendo gestionada po NC. Departamento de proyectos viales urbanos, de la SDD. Se suma la iniciativa PAV 23 a esta iniciativa.

## PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
Prefactibilidad	[Barra]									
Diseño	[Barra]								[Barra]	
Ejecución (2032 - 2035)	[Barra]									



Busqueda de  
Financiamiento



PAV 23 - 2  
BIP: 40073258-0

# PUERTO DE IQUIQUE DIAGNÓSTICO Y MEJORAMIENTO ACCESIBILIDAD INTEGRAL SECTOR PORTUARIO Y ZONA FRANCA, IQUIQUE

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí

Categoría MEJ

## DESCRIPCIÓN

### Problema o Requerimiento

En la actualidad no existe una conexión entre la Av. Las Cabras con Av. Circunvalación, por lo que los movimientos vehiculares se concentran en la intersección de Luis Jaspard con Av. Circunvalación, generando altos niveles de congestión. En esta zona existen altos flujos de camiones asociados a la actividad de la Zona Franca de Iquique y a la operación portuaria.

### Solución Propuesta

Construir un paso bajo nivel que permita la conectividad desde Av. Circunvalación hacia Av. Las Cabras y mejorar el diseño de la intersección de la calle Luis Jaspard con la Av. Circunvalación.

Inversión Privada	VAN Social	Social TIR	Evaluación Año	Fuente	¿Quién Evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
---	---	---	---	---	MTT -SECTRA	MTT -SECTRA	N/A



Plano Ubicación



Imágenes de Google Earth (11/2015)



## ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Formulación de estudio básico.

### ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto de mejoramiento de la conexión Ruta 1 - Ruta 16.

Dirección de Vialidad MOP:

- Finalizar estudios de mejoramiento de conexión Ruta 1-Ruta 16.
- Obtener RS para actualizar la ingeniería básica del proyecto.

## OBSERVACIONES

Estudio básico en formulación (MTT-SECTRA), considera el análisis de la operación y estándar de la red vial y espacio público en el sector aledaño a la Zona Franca de Iquique y la accesibilidad al Puerto de Iquique, de modo de generar una cartera de proyectos y medidas con énfasis en los modos no motorizados, el transporte público y la gestión de tránsito, que permita mejorar el estándar del espacio público y la operación de la red vial, disminuyendo las brechas existentes en el área de estudio. Actualmente iniciativa fue ingresada al Plan Especial de Zonas Extremas (PEDZE) del Gobierno Regional de Tarapacá y se encuentra en etapa de formulación.

## PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
Formulación y obtención RS										
Estudio Básico										
Desarrollo Estudio Básico										
FGestión Financiamiento										
Ingeniería de Detalle										
Desarrollo Ingeniería de detalle										
Gestión Financiamiento										
Ejecución										
Ejecución del proyecto										



Proyecto  
Detenido



PAV 24  
BIP:30080833-0

# PUERTO DE IQUIQUE MEJORAMIENTO ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD EN LA CIUDAD DE IQUIQUE

¿Proyecto PNDP 2013? - No

Categoría NOV

## DESCRIPCIÓN

### Problema o Requerimiento

Altos niveles de congestión en los ejes estructurantes de conectividad de las ciudades de Iquique y Alto Hospicio (Ruta 16 y Ruta 1), dificultando la conexión a Zona Franca y Puerto de Iquique para camiones provenientes del sector sur de la ciudad de Iquique.

### Solución Propuesta

Construir una nueva vía estructurante de circunvalación a Iquique y acceso a Alto Hospicio, la cual permita mejorar las condiciones de accesibilidad y conectividad vial entre ambas ciudades.

Inversión Privada	VAN Social	Social TIR	Evaluación Año	Fuente	¿Quién Evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
75.515 MM\$	2.173 MM\$	6,48%	2012	Estudio de preinversión "Mejoramiento accesibilidad y conectividad en la ciudad de Iquique"	Dirección de Vialidad MOP	Dirección de Vialidad MOP / GORE Tarapacá	PRIGRH Región de Tarapacá - Proj. No 85



Plano Ubicación



Axonometrica PAV 24 conexión Pérez Opazo

## ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Detenido a la espera de nueva licitación Conexión Pérez Opazo.

## OBSERVACIONES

Las obras de la Conexión Tadeo Haenke se encuentran materializadas y con recepción definitiva en Julio 2023. Respecto a la Conexión Pérez Opazo, resulta necesario llevar a cabo una nueva licitación, a la espera de la posesión oficial de los terrenos, sin haber actualmente avances respecto ello.

## ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

### PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

### Dirección de Vialidad MOP:

- Finalizar la ejecución de obras del proyecto.
- Ejecutar las conexiones urbanas de T. Haenke y P. Opazo
- Finalizar obras Tramo 1 y Tramo 5B en 2025-2026.

En términos normativos se publicó en el Diario Oficial el Plan Regulador Intercomunal Costero Región de Tarapacá, Comunas de Iquique, Alto Hospicio y Huara, el cual, reconoce la conexión entre los ejes de Pérez Opazo y el Tramo 2 del Segundo Acceso entre Iquique y Alto Hospicio. Además, el estudio de actualización del PRC de Iquique, reconoce la faja de dicha conexión como de utilidad pública. En cuanto, a las fases Tramo 1 y Tramo 5B, en el PNATP 2022 se fusionaron con el proyecto "Mejoramiento Rotonda el Pampino en Iquique" (PAV25), creándose la Ficha BIP Código 40030506-0 (Mejoramiento Conexión Vial Ruta 1 - Ruta 16 en Iquique).

## PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
En posesión oficial de los terrenos.										
Licitación de obras Conexión Pérez Opazo**										
Ejecución de obras Conexión Pérez Opazo*										

\* Sujeto a posesión de terrenos

\*\* Sujeto a etapa anterior



Proyecto  
En Estudio



PAV 25  
BIP:40030506-0

## PUERTO DE IQUIQUE MEJORAMIENTO CONEXIÓN VIAL RUTA 1 - RUTA 16 EN IQUIQUE

¿Proyecto PNDP 2013? - No

Categoría MEJ

DESCRIPCIÓN

### Problema o Requerimiento

Congestión en horas punta en Rotonda El Pampino, debido a alta demanda de vehículos livianos, camiones y transporte público, dificultando el acceso a Zona Franca y Puerto de Iquique.

### Solución Propuesta

Construcción de un paso desnivelado que mejore el nivel de servicio de la Rotonda El Pampino, reduciendo los tiempos de espera asociados a la congestión producida en los accesos de entrada y salida.

Inversión Privada	VAN Social	Social TIR	Evaluación Año	Fuente	¿Quién Evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
12,966 MM\$	10 M\$	10%	2021	Ficha IDI de la iniciativa en el Banco Integrado de Proyectos (BIP)	Dirección de Vialidad MOP	Dirección de Vialidad MOP / GORE Tarapacá	PRIGRH Región de Tarapacá - Proy. No 114



Plano Ubicación



Imágenes de Google Earth (11/2015)

### ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Ejecución Etapa 3 Ingeniería Básica.

### ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

#### PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

#### Dirección de Vialidad MOP:

- Procurar la obtención de RS por parte del MDSyF para la etapa de ejecución.
- Licitar la ejecución de las obras.

### OBSERVACIONES

Esta iniciativa, en conjunto con los Tramos 1 y 5B de la PAV24, se abordarán a través de la ficha BIP 40030506-0 (Mejoramiento Conexión Vial Ruta 1 - Ruta 16 en Iquique), que obtuvo su RS en diciembre de 2021 para el nuevo estudio de actualización de la ingeniería básica. Tras lo anterior, se postuló a licitación pública, la cual fue declarada desierta por falta de oferentes. Se realizó nuevo proceso de licitación en el segundo semestre de 2022, y actualmente se encuentra en desarrollo la Etapa del estudio.

Sobre la base del punto anterior, se determina renombrar esta iniciativa (MEJORA-MIENTO ROTONDA EL PAMPINO EN IQUIQUE) y Código BIP (30080044-0), denominándose MEJORAMIENTO CONEXIÓN VIAL RUTA 1 - RUTA 16 EN IQUIQUE y Código BIP 40030506-0.

### PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
Ejecución Etapa 3 de la ingeniería básica	█		█		█		█		█	
Obtención de RS para ejecución de obras*					█					
Licitación y ejecución de obras.*							█			

\* Sujeto a etapa anterior



Proyecto  
En Estudio



PAV 27  
Sin BIP

## PUERTO DE IQUIQUE DESARROLLO DE ZONA DE REGULACIÓN DE FRECUENCIA Y EXTENSIÓN LOGÍSTICA (Sector "Huantajaya", Alto Hospicio)

¿Proyecto PNDP 2013? - No

Categoría MEJ

### DESCRIPCIÓN

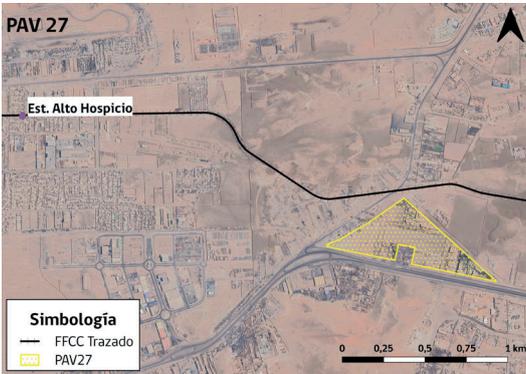
#### Problema o Requerimiento

El Puerto de Iquique presenta episodios recurrentes de congestión vehicular en las vías de acceso, provocados por la alta afluencia de camiones que arriban sin una programación eficiente de ingreso. Esta situación genera demoras en la operación portuaria, saturación de la infraestructura vial urbana y riesgos de seguridad para la comunidad.

#### Solución Propuesta

Desarrollo de una zona de regulación y extensión logística en terrenos de propiedad de la Empresa Portuaria Iquique (EPI), destinada a ordenar y programar el flujo de camiones hacia el puerto. El proyecto contempla áreas de espera con sistemas de control y gestión de accesos, infraestructura para maniobras seguras, señalización, iluminación y servicios básicos para transportistas. Con ello, se busca mitigar la congestión, optimizar los tiempos de operación y mejorar la seguridad vial en el entorno portuario, asegurando una integración armónica con la red vial urbana.

Inversión Privada	VAN Social	Social TIR	Evaluación Año	Fuente	¿Quién Evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
70 MM USD	---	---	---	---	Empresa Portuaria Iquique	Empresa Portuaria Iquique	---



Plano Ubicación



Imágenes de Proyecto

### ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Etapa de prefactibilidad.

#### ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

##### PDL MTT

- Supervisar la coherencia del proyecto con las políticas nacionales de accesibilidad portuaria.
- Asesorar en la definición de indicadores de desempeño logístico y reducción de tiempos de espera.

##### Empresa Portuaria Iquique:

- Responsable de la ejecución, licitación y operación del proyecto.
- Coordinación con concesionarios y operadores logísticos.

##### MOP:

- Apoyo técnico en obras y coordinación con vialidad urbana y rural.

##### Municipalidad de Iquique y Alto Hospicio:

- Coordinación urbana y mitigaciones viales.

### OBSERVACIONES

La zona de regulación de frecuencia de camiones es clave para optimizar la operación terrestre del Puerto de Iquique, reduciendo la congestión en las avenidas de acceso y mejorando la seguridad vial.

El proyecto se enmarca en el Plan de Desarrollo Portuario y se articula con el Plan Maestro de la Empresa Portuaria Iquique.

La solución considera áreas de espera y maniobra, control de accesos mediante sistemas automatizados, y zonas de servicios básicos para transportistas. Permitirá descongestionar las vías urbanas adyacentes y optimizar la programación de ingreso de camiones al puerto, integrando tecnología de gestión logística. Actualmente se encuentra en la elaboración de términos de referencia y recopilación de antecedentes técnicos y logísticos para la modelación de flujos vehiculares y evaluación de alternativas de diseño.

### PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
Evaluación, Prefactibilidad	█									
Proyecto y Licitación		█								
Ejecución y Puesta en servicio			█							
Habilitación 1 Quinta y Cuarta Región										
Habilitación 2, Tercera, Segunda y Primera Región.										



ACCESIBILIDAD



TERRESTRE A PUERTO DE



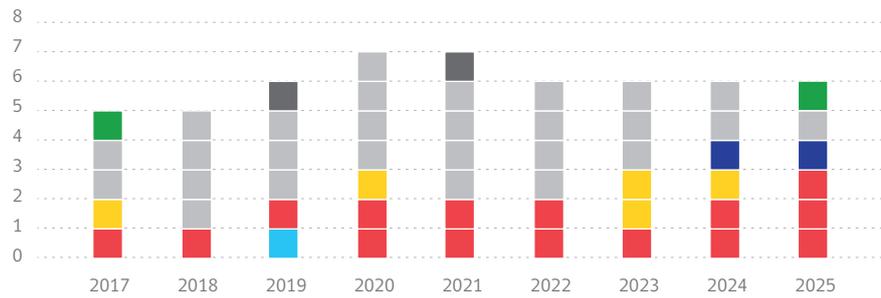
# ANTOFAGASTA



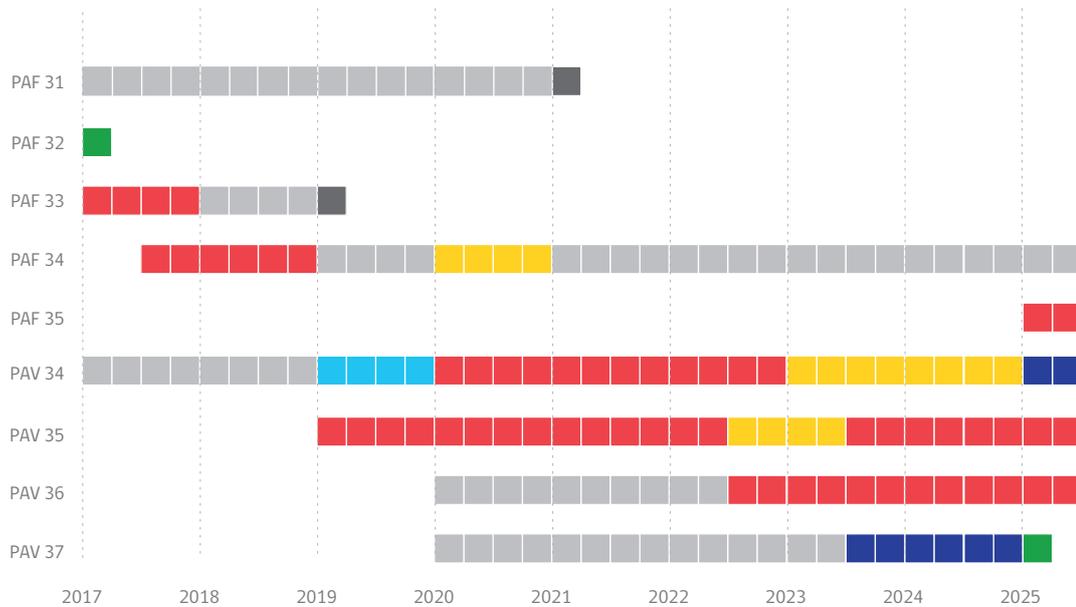
# PUERTO DE ANTOFAGASTA



## INICIATIVAS



## COMPORTAMIENTO DE INICIATIVAS



# PUERTO DE ANTOFAGASTA

## Iniciativas Activas 2025

### PROYECTOS DE ACCESIBILIDAD VIAL (PAV)

INICIATIVA	OBJETIVO	SITUACIÓN 2025
<b>GESTIÓN DE TRÁFICO EN ACCESO AL PUERTO DE ANTOFAGASTA</b>  <b>PAV 34</b>  Proyecto en Construcción	Resolución de la congestión vial en Av. Grecia, en sector de ingreso al puerto, mediante la mejora de la regulación semafórica.	A partir del 2do semestre de 2024 SECTRA elaboró y gestionó la modificación de sentido de tránsito en calle Coquimbo, y la ejecución de obras asociadas. Junto con ello se realizaron gestiones para optimizar la operación de la rotonda de salida del puerto a través de un proyecto desarrollado por la EPA, actualmente en proceso de licitar obras.
<b>MEJORAMIENTO RUTA 1 SECTOR: INTERSECCIÓN CALLE SALVADOR REYES - LA CHIMBA</b>  <b>PAV 35</b>  Proyecto en Estudio	Mejoramiento de la Av. Edmundo Pérez Zujovic (Costanera), entre la calle Salvador Reyes y la rotonda La Chimba.	Actualmente, la iniciativa se encuentra con RATE OT del MDSyF para la Etapa de Diseño de Ingeniería, por lo que la Dirección de Vialidad está en proceso de subsanación de las observaciones. El proyecto en su etapa de factibilidad, fue priorizado en el presupuesto sectorial de Vialidad Urbana MOP para año 2025.
<b>ACCESIBILIDAD VIAL ZONA DE DESARROLLO LOGÍSTICO LA NEGRA</b>  <b>PAV 36</b>  Proyecto en Estudio	Diseñar y construir una caletera para la conexión vial de la Zona de Desarrollo Logístico La Negra con la Ruta 5, mejorando las condiciones de fluidez y seguridad.	El 2024 se obtuvo RS, pero aun estan pendientes los respectivos permisos del MOP, se esperan su aprobación para 2026 y una vez aprobados formalizar los convenios con el GORE para dar inicio a la ejecución de la obra.
<b>ZONA DE DESARROLLO LOGÍSTICO LA NEGRA</b>  <b>PAV 37</b>  Proyecto Finalizado	Implementación de una Zona de Desarrollo Logístico en el Barrio Industrial La Negra, donde se llevarán a cabo tareas relacionadas con el almacenamiento, acondicionamiento, transporte y distribución de cargas, así como regular el flujo de camiones que accede al radio urbano con destino al Puerto.	Respecto a proceso de licitación de obras, a fines de 2023 se llevó a cabo el proceso de la primera etapa de la ZDL, correspondiente a la urbanización, que fue concluida en el primer trimestre de 2025. En 2025 se inicia el proceso de arriendo.

### PAV PUERTO DE ANTOFAGASTA 2025

Los proyectos asociados a la mejora del acceso al Puerto y la nueva Zona de Desarrollo Logístico La Negra han avanzado de manera clara, impulsados por su relación con las iniciativas del Corredor Bioceánico Vial. La mejora integral de la Costanera de Antofagasta es motivo de análisis y de coordinación para los próximos años

# PUERTO DE ANTOFAGASTA

## Iniciativas Activas 2025

### PROYECTOS DE ACCESIBILIDAD FERROVIARIA (PAF)

INICIATIVA	OBJETIVO	SITUACIÓN 2025
<b>ACCESIBILIDAD FERROVIARIA ZONA DE DESARROLLO LOGÍSTICO – LA NEGRA</b>  <b>PAF 34</b>  <b>Proyecto Detenido</b>	Diseño y posterior construcción de una conexión ferroviaria en la Zona de Desarrollo Logístico La Negra, que permita desarrollar el intercambio modal y hacer más eficiente y resiliente el transporte de cargas desde y hacia el hinterland del Puerto.	El Modelo de Negocios definió que se arrendará la ZDL por paños, donde el operador de estos sea quien ejecute las inversiones y operación incluyendo la opción de poder contar con acceso ferroviario. Actualmente esperando que finalice el proceso de arriendo para coordinar la iniciativa con los actores.
<b>ACCESIBILIDAD FERROVIARIA ANTEPUERTO PORTEZUELO</b>  <b>PAF 35</b>  <b>Proyecto en Estudio</b>	Modernizar y ampliar esta infraestructura, especialmente en lo que respecta a sus accesos viales, para garantizar su funcionamiento óptimo a largo plazo	Proyecto en análisis, perarando para lograr obtener RS a fines de 2025.

#### PAF PUERTO DE ANTOFAGASTA 2025

El Puerto de Antofagasta mantiene un alto porcentaje de carga movilizada por ferrocarril, lo que da cuenta de la importancia de este modo de transporte para el mercado regional. El impulso de estas iniciativas permitirá seguir mejorando la eficiencia de este modo en las próximas décadas



Proyecto  
En Construcción



PAV 34  
Sin BIP

# PUERTO DE ANTOFAGASTA GESTIÓN DE TRÁFICO EN ACCESO AL PUERTO DE ANTOFAGASTA

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí

Categoría MEJ

## DESCRIPCIÓN

### Problema o Requerimiento

Congestión vial en Avenida Grecia, en sector ingreso al Puerto, ocasionada por el crecimiento del parque vehicular en la ciudad de Antofagasta.

### Solución Propuesta

Solución de corto plazo:

- Desarrollo de gestión operacional con la UOCT para asignar un mayor tiempo de verde en el semáforo que regula la salida del Puerto en horarios valle.

Solución de mediano plazo:

- Evaluación de los efectos del cierre de la calle Coquimbo, medida propuesta por la Empresa Portuaria Antofagasta en 2015 en estudio "Mejoramiento Ruta 1 Sector: Intersección calle Salvador Reyes - La Chimba" de la Dirección de Vialidad del MOP (PAV35).

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
\$40.000.000	---	---	---	MTT - SECTRA	---	EPA - SECTRA	CBV



Plano Ubicación



Fotografía Terreno

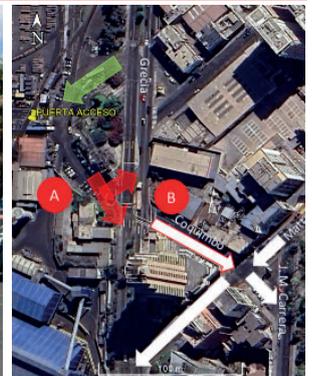


Foto Aérea Proyecto

### ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Gestión de financiamiento para ejecución de obras (entorno a Puerto) y licitación de obras (terrenos del Puerto)

### ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

#### PDL MTT

- Monitorar la ejecución, avances y etapas del proyecto
- Monitorar tiempos de semáforo en horario valle.

#### SECTRA MTT

- Coordinación y seguimiento de medidas en terreno del Puerto
- Desarrollo de proyectos de semaforización, señalización y demarcación en cuadrante Coquimbo-Matta-Grecia.
- Gestión para la ejecución de obras en entorno del puerto.

#### Dirección de Vialidad MOP:

- Realizar análisis táctico de la operación del sector de acceso al Puerto, para coordinación con la iniciativa PAV35.

#### Empresa Portuaria Antofagasta:

- Aportar con antecedentes para el análisis de la problemática.

### OBSERVACIONES

En diciembre del 2023 la Empresa Portuaria Antofagasta realizó el "Estudio de Tránsito y Flujo Vehicular, Puerto Antofagasta", el que tuvo como objetivo determinar el impacto vehicular del Puerto de Antofagasta en la ciudad, pudiendo de esta forma identificar medidas orientadas a mitigar su impacto en el entorno urbano. Algunas medidas de mitigación identificadas fueron el cierre de la abertura de la mediana existente frente al acceso principal de camiones del puerto, y la ampliación a tres pistas de sur a norte del tramo de Av. Grecia, comprendido entre las calles Manuel Antonio Matta y 21 de Mayo.

A partir del 2do semestre de 2024 SECTRA elaboró y gestionó la modificación de sentido de tránsito en calle Coquimbo, incorporando con ello ajustes en dos intersecciones semaforizadas con las aprobaciones correspondientes. El proyecto fue ingresado a la I. M. de Antofagasta para implementar cambio de sentido y ejecutar obras asociadas. Junto con ello se realizaron gestiones con la EPA para implementar medidas para optimizar la operación de la rotonda de salida del puerto a través de un proyecto desarrollado por la EPA, actualmente en proceso de licitar obras.

### PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
Socializar resultados con actores relevantes y desarrollar acciones de corto plazo										
Búsqueda financiamiento para ejecución medidas de gestión*										
Ejecución medidas de gestión*										

\* Sujeto a etapa anterior



# PUERTO DE ANTOFAGASTA MEJORAMIENTO RUTA 1 SECTOR: INTERSECCIÓN CALLE SALVADOR REYES - LA CHIMBA

¿Proyecto PNDP 2013? - No

Categoría MEJ

**DESCRIPCIÓN**

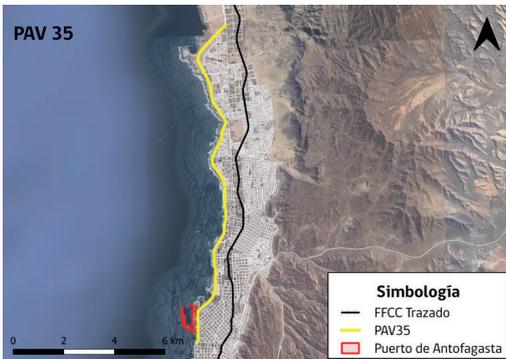
## Problema o Requerimiento

La Ruta 1, entre Salvador Reyes y el sector La Chimba, presenta un alto nivel de congestión vehicular, debido a la gran cantidad de viajes locales, dado el creciente desarrollo urbano que presenta el sector norte de la ciudad y un alto flujo de transporte de carga con destino al barrio industrial y al Puerto de Antofagasta. Además, existen conflictos operacionales, destacándose los virajes a izquierda, retornos, continuidad de calles de servicio y falta de conectividad con la vialidad transversal que posee la ciudad.

## Solución Propuesta

Estudiar el mejoramiento de la avenida Edmundo Pérez Zujovic (Costanera) de la ciudad de Antofagasta, que corresponde a la pasada urbana de la Ruta 1, entre la calle Salvador Reyes y la rotonda La Chimba, recorrido de aproximadamente de 14 km, mediante el desarrollo de un proyecto vial.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
S/I	S/I	9,8%	2025	Ficha IDI Diseño	Dirección de Vialidad MOP	Dirección de Vialidad MOP	---



## ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Obtención RS para etapa de Diseño de Ingeniería.

### ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

#### PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto
- Apoyar a la Dirección de Vialidad en el desarrollo del proyecto.

#### Dirección de Vialidad MOP:

- Obtener RS para etapa siguiente y liderar estudios respectivos.

#### Empresa Portuaria Antofagasta:

- Aportar con antecedentes para el desarrollo del proyecto.

## OBSERVACIONES

El estudio de prefactibilidad, finalizado el segundo semestre de 2022, consistió en evaluar el problema de la accesibilidad al puerto de Antofagasta, planteándose diferentes alternativas de mejoramiento en el marco del estudio de la Ruta 1, entre las cuales se incluyó la solución propuesta por la Empresa Portuaria Antofagasta en las fichas PAV31 - PAV32 - PAV33 y PAV34.

Actualmente, la iniciativa se encuentra con RATE OT del MDSyF para la Etapa de Diseño de Ingeniería, por lo que la Dirección de Vialidad está en proceso de subsanación de las observaciones, entre las cuales se encuentra convocar, a través del MDSyF, a la UCVU, para contar con las aprobaciones de las contrapartes técnicas. El proyecto en su etapa de factibilidad, fue priorizado en el presupuesto sectorial de Vialidad Urbana MOP para año 2025.

## PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
Obtención RS para etapa de Diseño	█									
Búsqueda financiamiento y licitación estudio Ingeniería*			█							
Ejecución de Diseño de Ingeniería y obtención RS*					█					
Búsqueda financiamiento para ejecución obras*							█			
Ejecución expropiaciones y obras*								█		



Proyecto  
En Estudio



PAV 36  
BIP:30341330-0

## PUERTO DE ANTOFAGASTA ACCESIBILIDAD VIAL ZONA DE DESARROLLO LOGÍSTICO LA NEGRA

¿Proyecto PNDP 2013? - No

Categoría NOV

DESCRIPCIÓN

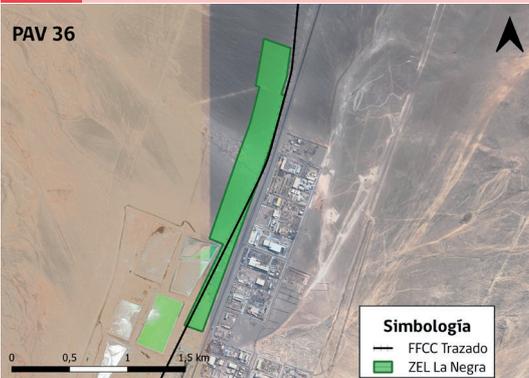
### Problema o Requerimiento

Como parte del desarrollo del proyecto de una Zona de Desarrollo Logístico en el Barrio Industrial La Negra, se requiere abordar el diseño y posterior construcción de una conexión vial con la Ruta 5 en condiciones de fluidez y seguridad, así como también la caletería de acceso.

### Solución Propuesta

Las obras de conexión corresponden a la construcción de 2 empalmes a nivel con la Ruta 5, los que consideran pistas de desaceleración y mediana. Adicionalmente, se considera la pavimentación de la caletería de acceso en aproximadamente 1,8 km.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
70.000 UF	0	6,0%	2017	Estimación de inversiones: Estudio de acceso vial - ARME 2017.	Empresa Portuaria Antofagasta	Empresa Portuaria Antofagasta - GORE de Antofagasta	---



Plano Ubicación



Imágenes de Proyecto

### ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

En definición de financiamiento y permisos sectoriales de construcción.

### ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

#### PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto
- Apoyar en la coordinación con las entidades ejecutoras.

#### Dirección General de Concesiones MOP:

- Apoyar la coordinación con las entidades ejecutoras del proyecto.

#### GORE de Antofagasta:

- Apoyar ejecución, avances y etapas del proyecto.

### OBSERVACIONES

Dado que por temas normativos no es posible ejecutar los 2 empalmes a nivel con la Ruta 5, solo se considerará 1 empalme de conexión, para lo cual la Empresa Portuaria Antofagasta desarrolló un Estudio de Impacto al Sistema de Transporte Urbano (EISTU), entregado en el 2do semestre de 2021 para la evaluación por parte de la SEREMITT Región de Antofagasta, y aprobado en junio de 2022. Asimismo, se definió que la entidad responsable de ejecutar la conexión con Ruta 5 será Empresa Portuaria Antofagasta y las obras de pavimentación de la caletería de acceso se gestionará con el GORE de Antofagasta.

Con la ingeniería de detalle finalizada y en proceso de aprobación por parte de la Dirección de Vialidad Central, para la ejecución del proyecto la Empresa Portuaria Antofagasta se encuentra en búsqueda de financiamiento mediante convenios de programación del GORE. El 2024 se obtuvo RS, pero aun estan pendientes los respectivos permisos del MOP, se esperan su aprobación para 2026 y una vez aprobados formalizar los convenios con el GORE para dar inicio a la ejecución de la obra.

### PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
Ingeniería de detalle y definición de financiamiento	█									
Licitación obras de conexión con Ruta 5 y pavimentación*			█							
Ejecución obras de conexión con Ruta 5 y pavimentación*				█						



**Proyecto Finalizado**



**PAV 37**  
BIP:40046037-0

## PUERTO DE ANTOFAGASTA ZONA DE DESARROLLO LOGÍSTICO LA NEGRA

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí

Categoría MEJ

### DESCRIPCIÓN

#### Problema o Requerimiento

El crecimiento del parque automotriz y la falta de infraestructura para el descanso de los transportistas, han provocado un aumento de la congestión vial en la ciudad de Antofagasta, lo que se ha visto agravado por el gran número de vehículos pesados que circulan por la ciudad (aunque aproximadamente sólo el 10% puede atribuirse directamente a la actividad portuaria).

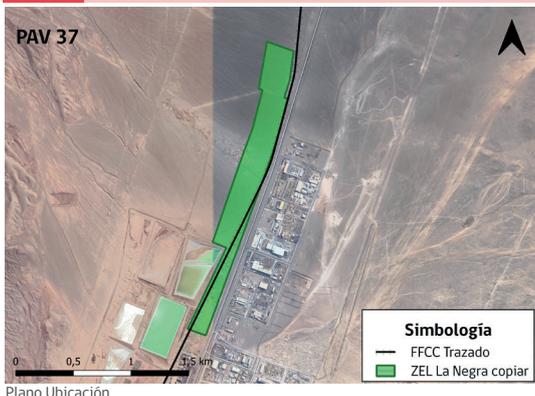
Ante esta situación, la Empresa Portuaria Antofagasta ha impulsado la implementación de una Zona de Desarrollo Logístico en el Barrio Industrial La Negra, donde se llevarán a cabo tareas relacionadas con el almacenamiento, acondicionamiento, transporte y distribución de cargas, así como regular el flujo de camiones que accede al radio urbano con destino al Puerto.

#### Solución Propuesta

El proyecto consta de 4 zonas específicas:

1. Zona de respaldo portuario: Contempla instalar, entre otros; una zona extra portuaria, zonas de almacenes comerciales, áreas para depósitos de contenedores y maestranzas, todo esto como una red de extensión de los servicios que requiere el Puerto de Antofagasta.
2. Zona de servicios y descanso de camiones: Tiene por objeto brindar servicios a los transportistas y gestionar los flujos de camiones que actualmente deben ingresar a la ciudad en dirección al Puerto.
3. Zona Franca Paraguaya: Tiene por objeto dar cumplimiento a los compromisos y acuerdos recientemente firmados entre los Estados de Chile y Paraguay, destinando áreas para la reactivación del comercio exterior entre ambos países y potenciar el Corredor Bioceánico Vial.
4. Zona de apoyo Pymes Logísticas: Desarrollo de condiciones específicas para que pequeñas y medianas empresas del rubro logístico y tecnológico puedan instalarse en el complejo, y así potenciar la prestación de servicios a la industria minera y portuaria de la región.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
760.000 UF	2,02	18,0%	2020	Estudio Modelo de Negocios - Asesor IKONS	Empresa Portuaria Antofagasta	Empresa Portuaria Antofagasta	ZDL Puerto Antofagasta



Plano Ubicación



Imágenes de Proyecto

### ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Finalizado.

### OBSERVACIONES

El proceso de licitación pública de la Etapa 1 del proyecto, informado el 2021, fue declarado desierto. Esta condición motivó a la Empresa Portuaria a realizar una adecuación del Modelo de Negocios que estaba definido para la Zona de Desarrollo Logístico La Negra. Actualmente, se está desarrollando Ingeniería de Detalles de la conexión con la Ruta 5 y de la caletera.

### ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

#### Empresa Portuaria Antofagasta:

- Realizar las licitaciones y adjudicar arriendos.

#### Comunidad Logística de Antofagasta:

- Promoción del proyecto con actores relevantes.

El Modelo de Negocios informado en la actualización del plan el año 2023, definió que se arrendará la ZDL por paños, donde el operador de estos sea quien ejecute las inversiones y operación, En 2025 se inicia el proceso de arriendo. Respecto a proceso de licitación de obras, a fines de 2023 se llevó a cabo el proceso de la primera etapa de la ZDL, correspondiente a la urbanización, que fue concluida en el primer semestre de 2025.

### PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
Finalizado*										



Proyecto  
Detenido



PAF 34  
Sin BIP

## PUERTO DE ANTOFAGASTA ACCESIBILIDAD FERROVIARIA ZONA DE DESARROLLO LOGÍSTICO - LA NEGRA

¿Proyecto PNPD 2013? - No

Categoría NOF

DESCRIPCIÓN

### Problema o Requerimiento

Como parte del desarrollo del proyecto de una Zona de Desarrollo Logístico (ZDL) en el Barrio Industrial La Negra, se requiere abordar el diseño y posterior construcción de una conexión ferroviaria que permita desarrollar el intercambio modal y hacer más eficiente y resiliente el transporte de cargas desde y hacia el hinterland del Puerto.

### Solución Propuesta

Posibilitar el acceso del modo ferroviario de carga hacia y desde la ZDL La Negra, constituyendo esta iniciativa en una oportunidad para disminuir el tránsito de camiones asociados al Puerto en la ciudad de Antofagasta.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
73,323 UF	---	---	2018	Empresa Portuaria Antofagasta	Empresa Portuaria Antofagasta	Empresa Portuaria Antofagasta, posible asociación público-privada	Zona de Desarrollo Logístico Puerto Antofagasta



### ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Proyecto detenido a la espera de la celebración de contratos de arrendamiento con opción de acceso ferroviario.

### OBSERVACIONES

En el marco del Programa de Gestión Anual 2018, la Empresa Portuaria analizó la opción de contar con tren al interior la Zona de Desarrollo Logístico La Negra, estableciendo un trazado preliminar de aproximadamente 378 m largo de vía férrea apta para carga y descarga, que requeriría una inversión aproximada de MM\$ 1.960.

### ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

---

Empresa Portuaria Antofagasta:

---

El Modelo de Negocios definió que se arrendará la ZDL por paños, donde el operador de estos sea quien ejecute las inversiones y operación incluyendo la opción de poder contar con acceso ferroviario. Actualmente esperando que finalice el proceso de arriendo para coordinar la iniciativa con los actores.

### PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
*Proyecto Detenido										



Proyecto  
En Estudio



PAF 35  
Sin BIP

# PUERTO DE ANTOFAGASTA ACCESIBILIDAD FERROVIARIA ANTEPUERTO PORTEZUELO

¿Proyecto PNDP 2013? - No

Categoría NOF

DESCRIPCIÓN

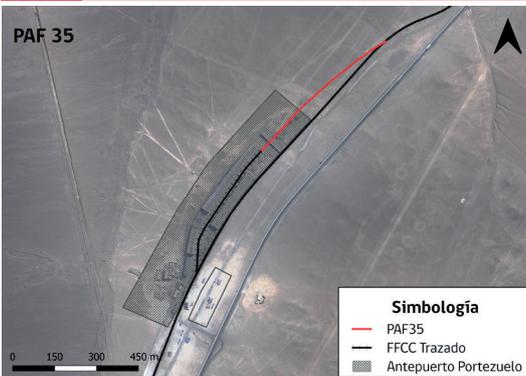
## Problema o Requerimiento

El crecimiento del comercio y la demanda de exportaciones han generado la necesidad de modernizar y ampliar esta infraestructura, especialmente en lo que respecta a sus accesos viales, para garantizar su funcionamiento óptimo a largo plazo.

## Solución Propuesta

El Antepuerto Portezuelo es una infraestructura clave para el funcionamiento logístico del Puerto de Antofagasta, desempeñando un papel fundamental en la recepción, almacenamiento y transferencia de carga minera y comercial. Su ubicación estratégica en la Región de Antofagasta permite la conexión eficiente entre el sistema ferroviario y las instalaciones portuarias, optimizando el flujo de exportaciones e importaciones.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
\$MM 2830	1.081.495	15%	2025	Empresa Portuaria Antofagasta	Empresa Portuaria Antofagasta	Empresa Portuaria Antofagasta	Antepuerto Portezuelo



Plano Ubicación



Fotografía Terreno

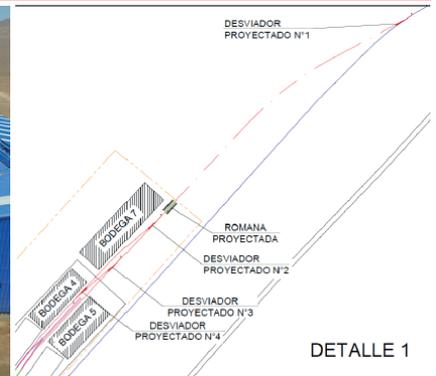


Imagen de Proyecto

## ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Proyecto en análisis.

## OBSERVACIONES

Actualmente se encuentra en la búsqueda de la aprobación de RS por parte del MDSyF, para posteriormente continuar con la coordinación de financiamiento para la iniciativa.

## ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

-----

Empresa Portuaria Antofagasta:

-----

## PLANIFICACIÓN TENTATIVA

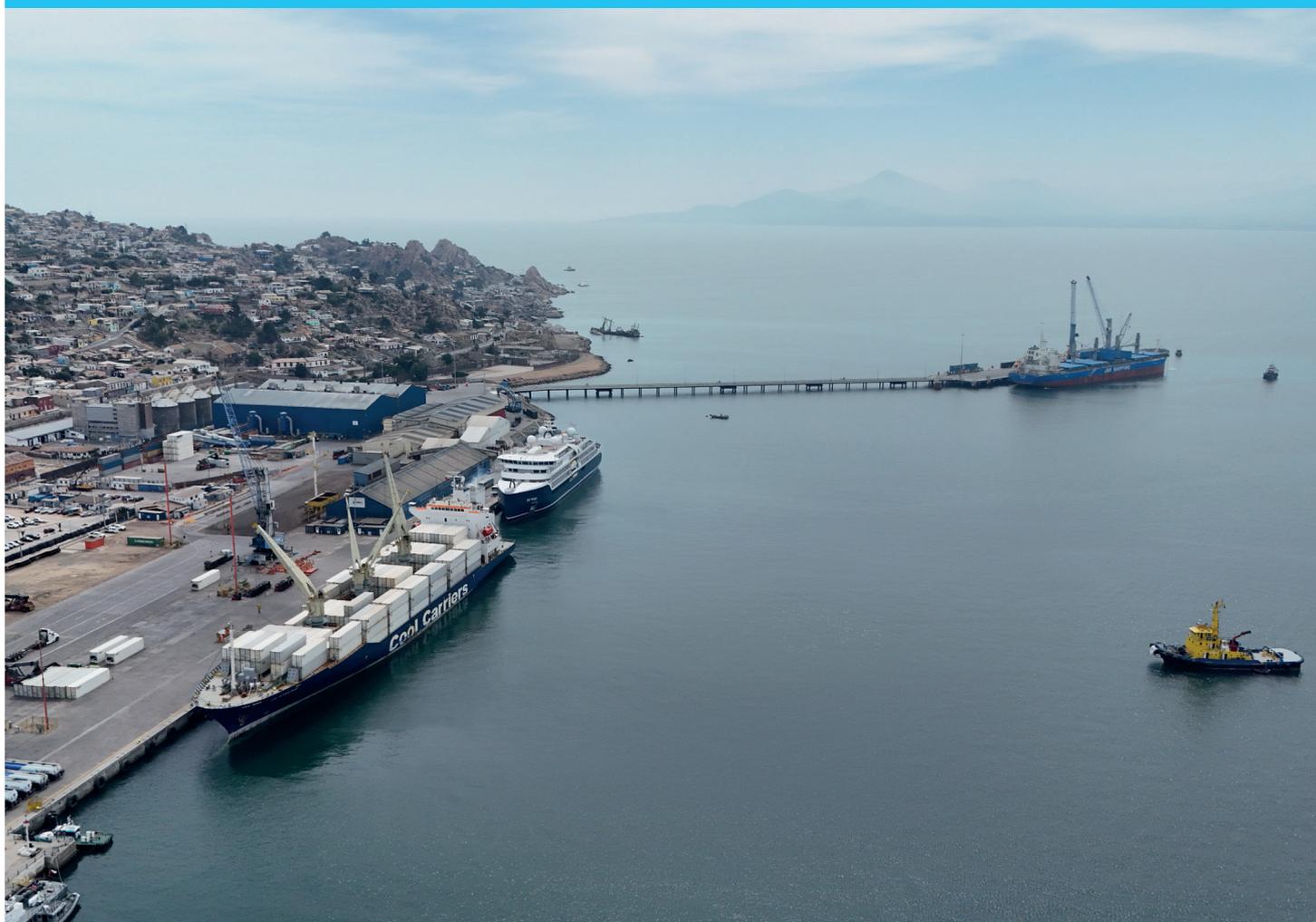
ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
Obtención RS										
Búsqueda Financiamiento										
Ejecución de Obras										



ACCESIBILIDAD  
TERRESTRE A PUERTO DE

---

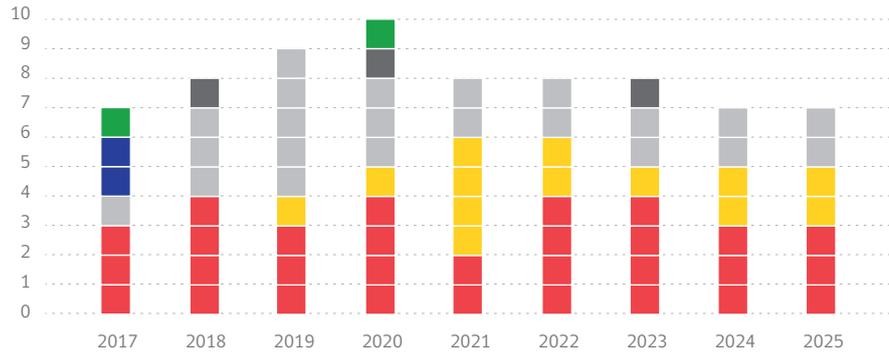
# COQUIMBO



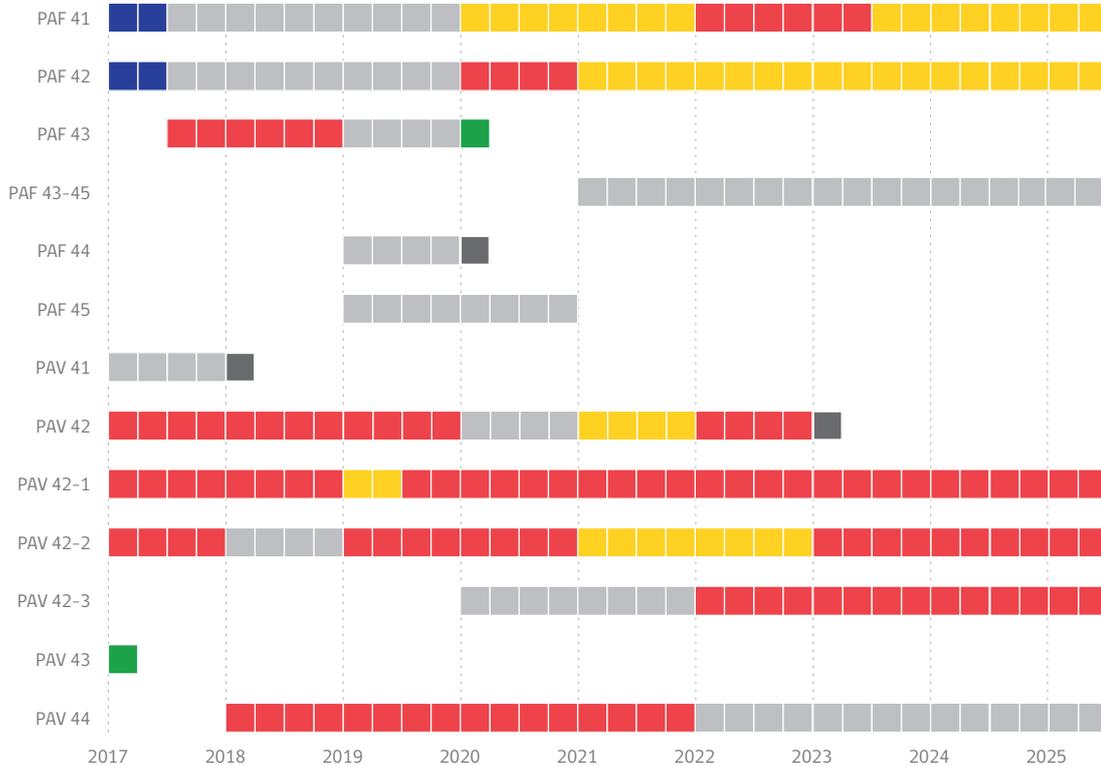
# PUERTO DE COQUIMBO



## INICIATIVAS



## COMPORTAMIENTO DE INICIATIVAS



# PUERTO DE COQUIMBO

## Iniciativas Activas 2025

### PROYECTOS DE ACCESIBILIDAD VIAL (PAV)

INICIATIVA	OBJETIVO	SITUACIÓN 2025
<b>CONCESIÓN DE RUTA 5 NORTE – CONURBACIÓN LA SERENA COQUIMBO</b>  <b>PAV 42 – 1</b>  Proyecto en Estudio	Mejorar la capacidad de transporte de carga por camión, mediante la ampliación de la capacidad del tramo urbano de la Ruta 5 Norte, entre las ciudades de Coquimbo y La Serena, en una extensión de 16 km aproximadamente, mediante calzadas expresas de 3 pistas por sentido más calles locales, sin cruces a nivel (By Pass).	<ol style="list-style-type: none"><li>1. Estudio de Alternativa del tramo urbano se encuentra terminado.</li><li>2. Estudio de Impacto Ambiental se encuentra aprobado. Falta su ingreso a SEIA, por la sociedad concesionaria, posterior de las recomendaciones del Panel Técnico y Consejo de Concesiones.</li><li>3. Estudio de Evaluación Social se encuentra aprobado. Posterior a la recomendación favorable de Panel Técnico, consejo informe a Ministra sobre la conveniencia de las nuevas inversiones, seguido de cambios contractuales.</li></ol>
<b>ACCESO INTEGRAL AL PUERTO DE COQUIMBO</b>  <b>PAV 42 – 2</b>  Proyecto en Estudio	Desarrollar un acceso integral al Puerto de Coquimbo que considere la coordinación y complementariedad de los distintos proyectos que se encuentran planificados para ese efecto: Acceso Bimodal (camión y tren), Paseo Borde Costero y Mejoramiento Acceso a Puerto Coquimbo desde Ruta 5 Norte (PAV42-3).	Se planifica la realización de estudio de medición de flujos de tránsito, el cual sera ingresado al Banco Integrado de Proyectos para obtención de RATE RS del MDSyF, para solicitar financiamiento. Se planifica la obtención del RS para el estudio para 2026 y contar con el informe de avance para 2026 – 2027.
<b>CONSTRUCCIÓN CONEXIÓN VIAL RUTA 5 – ZONA PORTUARIA, CIUDAD DE COQUIMBO</b>  <b>PAV 42 – 3</b>  Proyecto en Estudio	Desarrollar una conexión vial de mejor estándar entre la ciudad y el puerto, que garantice condiciones de fluidez, seguridad y sustentabilidad, tanto para vehículos de pasajeros como de carga.	Dada la no rentabilidad de la alternativa analizada, DIRPLAN MOP plantea actualizar la Metodología de Evaluación Diferenciada (Costo/Eficiencia) para accesos a pasos fronterizos, incluyendo Agua Negra. Esto permitiría justificar una inversión relevante. Sugiriendo solicitar una excepcionalidad para el puerto de Coquimbo y así aplicar el mínimo costo (costo/beneficio) entre alternativas no rentables, habilitando una etapa de factibilidad previa al diseño.
<b>CONSTRUCCIÓN INTERCONEXIÓN VIAL RUTA 41–CHBORDE COSTERO PROV. ELQ</b>  <b>PAV 44</b>  Proyecto Detenido	Ampliar la capacidad vial en la provincia de Elqui y conexión con el paso Agua Negra, considerando el posible paso de vehículos de carga.  Preliminarmente, se han establecido dos alternativas: • Por el norte, en el tramo Chapilca–Punta Colorada. • Por el sur, en el tramo Chapilca–Tongoicillo.	Avance de los estudios en etapa de prefactibilidad para la mejora de condiciones del paso fronterizo y conexión con la ruta, para posteriormente realizar la comparación y evaluación económica de las dos alternativas propuestas.

### PAV PUERTO DE COQUIMBO 2025

El avance de las iniciativas asociadas al puerto de Coquimbo requiere mayor análisis de las proyecciones asociadas al paso fronterizo de Agua Negra y coordinación de los diversos proyectos de mejora del borde costero de la comuna de Coquimbo, de manera de permitir un desarrollo armónico con la ciudad y las proyecciones de crecimiento futuro.

# PUERTO DE COQUIMBO

## Iniciativas Activas 2025

### PROYECTOS DE ACCESIBILIDAD FERROVIARIA (PAF)

INICIATIVA	OBJETIVO	SITUACIÓN 2025
<b>CONSTRUCCIÓN MERCADO DEL MAR, COQUIMBO</b>  PAF 41  Coordinacion Entre Actores	Mantener la accesibilidad ferroviaria al puerto de Coquimbo, mediante la relocalización de los puestos de venta actualmente existentes en la faja vía en el Mercado del Mar, en condiciones de mejor estándar y seguridad.	El proyecto ha sido considerado admisible por MDSyF, bajo reevaluación (RATE RE), según la ficha IDI de 2023. El Municipio esta trabajando para resolver las observaciones realizadas al proyecto. Actualmente la Municipalidad reingresó, a principio de agosto, el expediente con actualización en base a dichas observaciones, de manera de obtener RS a fines de 2025.
<b>RESERVA Y PROTECCIÓN FAJA VÍA DE ACCESO AL PUERTO</b>  PAF 42  Proyecto Detenido	Mantener la accesibilidad ferroviaria al puerto de Coquimbo, mediante la relocalización de los puestos de venta actualmente existentes en la faja vía en el Mercado del Mar, en condiciones de mejor estándar y seguridad.	Un estudio realizado el 2023 no le dio la rentabilidad social positiva al proyecto. Dada esta condición la Empresa Portuaria planificó el desarrollo de un análisis de flujos viales, que permita identificar las brechas de capacidad existentes. Esta iniciativa se vincula, además, de manera clara con el avance de la construcción del Mercado del Mar, de manera de disponer de la vía libre para la actuación sobre ella.
<b>REHABILITACIÓN RED FERROVIARIA INTERIOR PUERTO DE COQUIMBO</b>  PAF 43-45  Proyecto Detenido	Optimizar la red ferroviaria al interior de las áreas operativas del puerto, en coherencia con las mejoras del Corredor Bimodal en el sector no concesionado del recinto portuario.	En 2018, la Empresa Portuaria Coquimbo, estudió a nivel de perfil un nuevo trazado ferroviario al interior del puerto (LOGSIS - 2018). El estudio analizó diferentes escenarios de participación del tren, definiendo un layout, geometría, áreas de acopio, capacidad, modelo operacional, inversiones y plazos de ejecución. Según se materialice el despeje de la línea férrea y, consecuentemente, con ello el Corredor Bimodal (PAF42), se deberá avanzar con la Ingeniería Básica.

### PAF PUERTO DE COQUIMBO 2025

El avance de las iniciativas de acceso ferroviario al puerto de Coquimbo se relaciona de forma directa con la adaptación del borde costero y la construcción del Mercado del Mar, de manera de mantener disponible a futuro el potencial de este modo de transporte.



**Proyecto  
En Estudio**



**PAV 42-1  
Sin BIP**

## PUERTO DE COQUIMBO CONCESIÓN DE RUTA 5 NORTE - CONURBACIÓN LA SERENA COQUIMBO

¿Proyecto PNDP 2013? - No

Categoría NOV

**DESCRIPCIÓN**

### Problema o Requerimiento

La Ruta 5 Norte, principal vía estructurante de la Región de Coquimbo, permite la conectividad del puerto de Coquimbo con el sector norte y sur del país. El tramo urbano comprendido entre las ciudades de Coquimbo y La Serena presenta altos niveles de congestión, dificultando el acceso de los camiones al puerto.

### Solución Propuesta

Ampliar la capacidad del tramo urbano de la Ruta 5 Norte, entre las ciudades de Coquimbo y La Serena, en una extensión de 16 km aproximadamente desde el acceso al vertedero municipal de Coquimbo hasta la pasarela Brasil en La Serena. El proyecto, mediante concesión, considera calzadas expresas de 3 pistas por sentido, sin cruces a nivel (construcción de enlaces desnivelados para dejar semaforizada sólo las calles locales). Se plantea además, calles locales en la mayor parte del tramo, por lo general de 2 pistas por sentido (una oriente y otra poniente, aledañas a las calzadas expresas).

Este tramo se agrega a la Relicitación del tramo interurbano Concesión Ruta 5 Tramo Los Vilos - La Serena, configurándose un proyecto con una longitud aproximada de 245 km.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
16.658.810 UF (Totalidad del proyecto relicitado)	4.800 MM\$	20,7%	2019	Contrato de concesión Ruta 5 tramo Los Vilos - La Serena	Dirección General de Concesiones MOP	Dirección General de Concesiones MOP: asociación público-privada	Agenda de Infraestructura, Desarrollo e Inclusión, Chile 30.30 (MOP)



Plano Ubicación



Imágenes actuales (Google Earth - 3/2025)



### ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

### OBSERVACIONES

**Realización del estudio de Prefactibilidad y Obtención RS para postular a Factibilidad**

### ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

#### PDL MTT:

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.
- Apoyo continuo a EP Coquimbo durante todo el proceso.

#### Dirección General de Concesiones MOP:

- Fiscalizar Diseño de Ingeniería, construcción y operación obra.
- Invitar a a la Comunidad Logística Portuaria a las instancias de coordinación de definición del diseño final del proyecto.

#### Sociedad Concesionaria:

- Desarrollar estudios de diseño de Ingeniería y construcción
- Llevar adelante la tramitación ambiental del proyecto.

La R.E. DGC N°84 suspende transitoriamente todas las actividades y obligaciones relacionadas con las obras del Sector Urbano del contrato de concesión, regulando la contratación de la Concesionaria Ruta del Elqui S.A. para elaborar estudios para evaluar nueva alternativa vial del paso de la Ruta 5 por la Conurbación Coquimbo - La Serena.

Avances: **1.** Estudio de Alternativa del tramo urbano se encuentra terminado y cerradas todas las fases de 1 a 6. **2.** Estudio de Impacto Ambiental se encuentran aprobadas fases 1 a 3. Falta su ingreso a SEIA, que lo debe hacer la sociedad concesionaria, quién es la titular del estudio. Ello se haría a posteriori de las recomendaciones del Panel Técnico y Consejo de Concesiones. **3.** Estudio de Evaluación Social se encuentran aprobadas todas las fases de 1 a 3.

Siguientes acciones luego de recomendación favorable de Panel Técnico: **1.** Corresponde que el Consejo de Concesiones informe a la Ministra sobre la conveniencia de las nuevas inversiones. **2.** Luego de lo anterior, corresponde la elaboración de Decreto Supremo con sus validaciones respectivas (Hacienda, Fiscalía MOP y CGR).

### PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
Desarrollo Estudios de Ingeniería de Detalle (concesionario)										
Tramitación Ambiental*										
Construcción tramo urbano*										
Expropiaciones y construcción obras tramo interurbano*										

\* Sujeto a etapa anterior



**Proyecto  
En Estudio**



**PAV 42-2  
Sin BIP**

## PUERTO DE COQUIMBO ACCESO INTEGRAL AL PUERTO DE COQUIMBO

¿Proyecto PNDP 2013? - No

Categoría NOV-GT

**DESCRIPCIÓN**

### Problema o Requerimiento

El Puerto de Coquimbo está inserto dentro de una zona eminentemente urbana y patrimonial. Esto genera que los camiones que circulan en dirección al Puerto de Coquimbo experimenten importantes roces con flujos urbanos y peatonales en el tramo Puerto - Ruta 5 Norte.

Sumado a lo anterior, el Puerto de Coquimbo ha desarrollado un proyecto urbano de Paseo Borde Costero, que busca potenciar el desarrollo de actividades recreativas en el borde costero, para recuperar y mejorar el espacio portuario otorgado para uso público y recreacional. Producto de lo anterior, se espera una mayor afluencia de peatones y vehículos particulares al sector.

### Solución Propuesta

Desarrollar un acceso integral al Puerto de Coquimbo que considere la coordinación y complementariedad de los distintos proyectos que se encuentran planificados para ese efecto: Acceso Bimodal (camión y tren) desde la intersección de Av. Maipú con Av. Costanera hasta la zona de transferencia de carga, Paseo Borde Costero y Mejoramiento Acceso a Puerto Coquimbo desde Ruta 5 Norte (PAV42-3).

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
1.207 MM\$	1.313 MM\$	23,4%	2020	Proyecto Armonización de Estudio Paseo Costero y Corredor Bimodal	Empresa Portuaria Coquimbo	Por definir	Plan Maestro Empresa Portuaria Coquimbo



Plano Ubicación



Imagen actual (Google Earth-1/2025)

### ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Realización del estudio de medición de flujos

### ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

#### PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.
- Apoyo continuo a Empresa Portuaria Coquimbo durante todo el proceso.

#### Empresa Portuaria Coquimbo:

- Elaborar diseño del proyecto y liderar su ejecución.

### OBSERVACIONES

El "Estudio de prefactibilidad del proyecto Corredor Bimodal", realizado por Empresa Portuaria Coquimbo durante el año 2023, determinó una baja rentabilidad, con valores negativos en VAN en todas las alternativas; por tanto se ha solicitado un estudio de campo para actualizar los datos y que se incorpore la operación del sitio 3 en este estudio.

Se planifica la realización de estudio de medición de flujos de tránsito que permita contar con datos actualizados para evaluar adecuadamente los proyectos "Corredor Bimodal" y "Zona de Regulación de Frecuencias", el cual será ingresado al Banco Integrado de Proyectos para obtención de RATE RS del MDSyF, para solicitar financiamiento. Se planifica la obtención del RS para el estudio para 2026 y contar con el informe de avance para 2026 - 2027.

### PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
Obtención RS para estudio de Flujo.										
Ejecución del estudio de actualización de Flujos*										

\* Sujeto a etapa anterior



Proyecto  
En Estudio



PAV 42-3  
BIP:40020339-0

## PUERTO DE COQUIMBO

# CONSTRUCCIÓN CONEXIÓN VIAL RUTA 5 - ZONA PORTUARIA, CIUDAD DE COQUIMBO

¿Proyecto PNDP 2013? - No

Categoría NOV

### DESCRIPCIÓN

#### Problema o Requerimiento

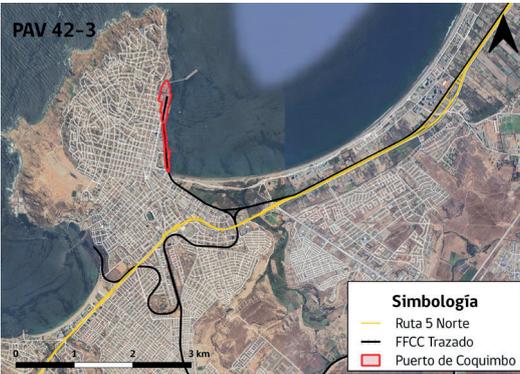
El Puerto de Coquimbo está inserto dentro de una zona eminentemente urbana y patrimonial. Esto genera que los camiones en dirección al Puerto de Coquimbo experimenten importantes roces con flujos vehiculares urbanos y peatonales en el tramo Puerto - Ruta 5 Norte.

Además, dado que en el mediano plazo la Ruta 5 mejorará su estándar de autopista urbana en la conurbación La Serena - Coquimbo, es pertinente estudiar nuevas alternativas de conexión vial con el Puerto de Coquimbo, que permitan el desarrollo armónico con la ciudad de las actividades portuarias.

#### Solución Propuesta

Desarrollar una conexión vial de mejor estándar, que garantice condiciones de fluidez, seguridad y sustentabilidad, tanto para vehículos de pasajeros como de carga.

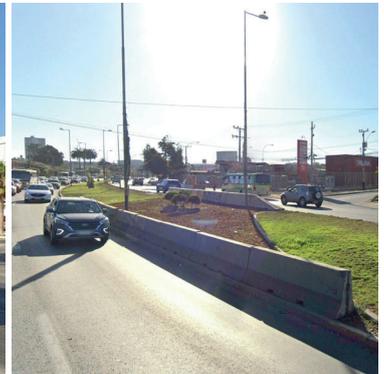
Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
8.407 MM\$	4.605 MM\$	23,4%	2020	Ficha IDI de la iniciativa en el Banco Integrado de Proyectos (BIP)	Dirección de Vialidad MOP	Dirección de Vialidad MOP	---



Plano Ubicación



Imágenes actuales (Google Earth - 1/2025)



### ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Revisión estudio de Prefactibilidad y alternativas al proyecto.

#### ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

##### PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

##### Dirección de Vialidad MOP:

- Procurar que las alternativas estudiadas en la Prefactibilidad sean compatibles con los proyectos de PAV42-2.

##### Empresa Portuaria Coquimbo:

- Actuar de Contraparte Técnica en el desarrollo de los últimos 1.000 m. de la extensión de estudio de Prefactibilidad.
- Entregar al MOP los antecedentes necesarios para el desarrollo del estudio de Prefactibilidad, incluyendo los PAV42-2.

### OBSERVACIONES

El estudio de prefactibilidad concluyó definiendo como alternativa la situación base optimizada, lo que no satisface a todos los actores. Ante esto, se plantearon dos líneas de acción:

La primera consistía en postular la etapa de factibilidad 2025 con una Alternativa No Rentable (soterramiento de Avda. Varela), esperando que al ampliar el área de influencia se capturen mayores beneficios. Sin embargo, esta opción fue rechazada por contravenir las NIP vigentes.

La segunda línea de acción, que debe liderar DIRPLAN MOP, busca actualizar la Metodología de Evaluación Diferenciada (Costo/Eficiencia) para accesos a pasos fronterizos, incluyendo Agua Negra. Se considera clave vincular la carga de estos pasos con los puertos públicos, especialmente Coquimbo, sumando así la nueva demanda de carga. Esto permitiría justificar una inversión relevante bajo el criterio Costo/Eficiencia. Aunque aún no se ha gestionado, se sugiere solicitar una excepcionalidad para el puerto de Coquimbo y así aplicar el mínimo costo (costo/beneficio) entre alternativas no rentables, habilitando una etapa de factibilidad previa al diseño.

### PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
Revisión estudio de Prefactibilidad y alternativas al proyecto	█									
Obtención RS para etapa de Factibilidad y su financiamiento*			█							
Obtención RS para etapa de Diseño y su financiamiento*					█					

\* Sujeto a etapa anterior



Proyecto  
Detenido



PAV 44  
BIP:30485976-0

## PUERTO DE COQUIMBO

# CONSTRUCCIÓN INTERCONEXIÓN VIAL RUTA 41-CH- BORDE COSTERO PROV. ELQ

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí

Categoría MEJ

### DESCRIPCIÓN

#### Problema o Requerimiento

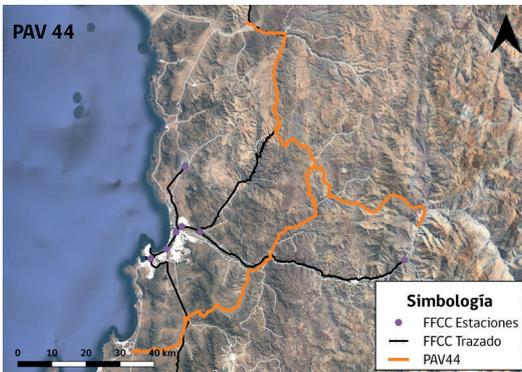
La implementación del Paso Agua Negra generará que el transporte de carga circule por zonas urbanas, como el sector del Valle del Elqui, donde la red vial presenta un bajo estándar para el paso de vehículos de carga.

#### Solución Propuesta

Desarrollar una nueva conectividad entre la Ruta 41 - CH con Ruta 5. Preliminarmente, se han establecido dos alternativas:

- Por el norte, en el tramo Chapilca-Punta Colorada.
- Por el sur, en el tramo Chapilca-Tongoicillo.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
74.416 MM\$	27.736 MM\$	10,4%	2017	Estudio de perfil "Construcción Interconexión Vial Ruta 41 CH - Borde Costero Prov. Elqui"	Dirección de Vialidad MOP	Dirección de Vialidad MOP	Agenda Infraestructura Desarrollo e Inclusión, Chile 30.30 (MOP)



Plano Ubicación

### ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Proyecto detenido a la espera de los resultados del estudio de Prefactibilidad Construcción Conectividad Integral Coquimbo - San Juan

### OBSERVACIONES

La iniciativa se encuentra Detenida, a la espera de definiciones respecto del proyecto Túnel Agua Negra en el Sector Llano Las Liebres.

Respecto de la nueva prefactibilidad "Conectividad Integral Coquimbo - San Juan", que tiene como finalidad buscar una alternativa económicamente más conveniente para los intereses fiscales respecto del actual Proyecto del Túnel Agua Negra en Llano Las Liebres, cabe señalar que el Estudio de Prefactibilidad fue adjudicado mediante Resolución D.V. N°31 de fecha 30 de abril de 2024, al Consorcio I2S, conformado por las empresas IDOM Consulting, Engineering, Architecture S.A. Agencia en Chile; Ingerop Chile S.A y Subterra Ingeniería, con un plazo de ejecución de 480 días corridos, y su monto es de US\$ 1,5 millones.

Actualmente se encuentra terminado el diagnóstico (etapa 1A y 1B). Sin embargo, el GORE Coquimbo ha presentado descontento por estar analizando alternativas viales alejadas del valle del Elqui. En términos preliminares las alternativas que cumplen con las condiciones de borde establecidas en los TDR del estudio, se sitúan en el Valle de Mostazal, comuna de Monte Patria. En las etapas futuras se deberán realizar las comparaciones y evaluaciones económicas entre la alternativa seleccionada y el proyecto Túnel Agua Negra en el Sector Llano Las Liebres, comuna de Vicuña.

### ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

| ---

Dirección de Vialidad MOP:

| ---

Empresa Portuaria Coquimbo:

| ---

### PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
Ingeniería de detalle y definición de financiamiento										
Proceso de licitación obras de conexión con Ruta 5 y pavimentación de caletería*										
Ejecución obras de conexión con Ruta 5 y pavimentación de caletería*										

\* Sujeto a etapa anterior



**Coordinación  
Entre Actores**



**PAF 41  
BIP:30065234-0**

## PUERTO DE COQUIMBO CONSTRUCCIÓN MERCADO DEL MAR, COQUIMBO

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí

Categoría NOF

**DESCRIPCIÓN**

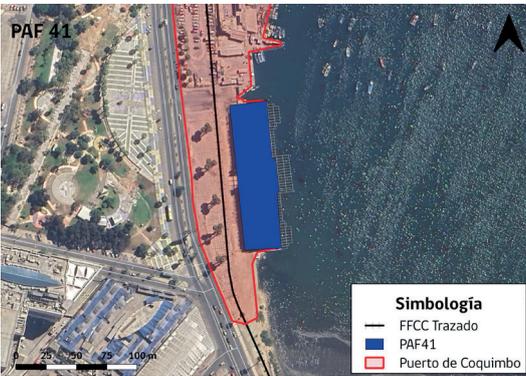
### Problema o Requerimiento

Ante el aumento potencial de la demanda de transporte de carga minera, que implica optimizar la transferencia de grandes volúmenes de carga en el Puerto de Coquimbo, poder utilizar el tren como modo alternativo al rodoviario es una oportunidad que se ve limitada por la existencia de puestos de ventas de productos del mar sobre la línea férrea.

### Solución Propuesta

Para permitir el acceso del tren al puerto es necesario desocupar la línea férrea, condición que posibilita la construcción del Mercado del Mar, establecimiento que tendrá como función agrupar y ordenar a todos los locatarios de cocinerías y puestos de ventas de productos del mar, liberando de este uso la faja vía férrea existente. El convenio vigente suscrito entre la Empresa Portuaria Coquimbo y la I. Municipalidad de Coquimbo que propicia trasladar los locales instalados sobre parte del recinto portuario, reubicándolos en el Mercado del Mar y zonas aledañas al Borde Costero, incluye modificar el emplazamiento actual de la faja ferroviaria que enfrenta al Mercado, Zona 5, a una nueva ubicación que permita ejecutar el corredor bimodal dejando una faja libre de 6 m en toda su extensión.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
239.540 UF	---	---	2020	Ficha IDI de la iniciativa en el Banco Integrado de Proyectos	Ilustre Municipalidad de Coquimbo	Ilustre Municipalidad de Coquimbo - GORE de Coquimbo	---



Plano Ubicación



Imagen de EPC

### ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Ejecución IMIV, Reevaluación del proyecto, ingreso de expediente a MDSyF.

### OBSERVACIONES

Actualmente el proyecto ha sido considerado admisible por MDSyF, bajo reevaluación (RATE RE), según la ficha IDI ingresada en junio de 2023.

### ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

#### PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

#### Ilustre Municipalidad de Coquimbo:

- Licitación de la ejecución de las obras restantes y velar por su materialización en tiempo y en forma.

El Municipio está trabajando para resolver las observaciones realizadas al proyecto, las que pueden ser agrupadas de la siguiente manera: Estado del Edificio (incompleto); Revisor Independiente (requerido para nuevas infraestructuras); Concesión Marítima (aprobar su ampliación) y Línea de alta marea; Presupuesto de obras (requiere respaldo adicional); Servidumbre de paso (autorización); Servicios básicos (actualización de factibilidades de agua, alcantarillado, y electricidad).

Actualmente, la Municipalidad contempla reingresar a principios de agosto de 2025 el expediente, con el que se espera obtener la RS hacia fines del mismo año.

### PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
Re-evaluación del proyecto, ingreso de expediente a MDSyF.	█									
Licitación de las obras del Mercado del Mar*			█							
Ejecución y evaluación IMIV complementario*				█						
Ejecución de obras *					█					

\* Sujeto a etapa anterior



Proyecto Detenido



PAF 42 Sin BIP

## PUERTO DE COQUIMBO

# RESERVA Y PROTECCIÓN FAJA VÍA DE ACCESO AL PUERTO

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí

Categoría NOF

### DESCRIPCIÓN

#### Problema o Requerimiento

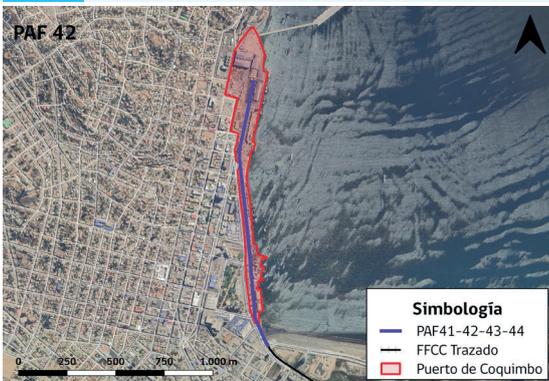
Dar acceso al tren ante un potencial aumento de demanda de carga, requiere recuperar y proteger la faja de vía férrea existente.

#### Solución Propuesta

Diseño de un proyecto de corredor a nivel bimodal (camión -tren), que utilice para su materialización el uso de la faja vía férrea existente propiedad de puerto de Coquimbo.

Esta vía ferroviaria debe ser compatible con el Proyecto de Paseo Borde Costero que impulsa la Empresa Portuaria Coquimbo y con el proyecto de Construcción Vial Ruta 5 - Zona Portuaria (PAV42-3) que está desarrollando la Dirección de Vialidad del MOP.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
42.104 UF	1.313 MM\$	23,4%	2020	Proyecto Armonización de Estudio Paseo Costero y Corredor Bimodal	Empresa Portuaria Coquimbo (EPCO)	Empresa Portuaria Coquimbo	Plan Maestro Empresa Portuaria Coquimbo



Plano Ubicación



Imagen actual (Google Earth - 1/2025)

### ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

**Definición de Términos de Referencia para Prefactibilidad Corredor Bimodal**

#### ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

##### PDL PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.
- Apoyo continuo a EPCO durante todo el proceso.

##### Dirección de Vialidad Nacional:

- Procurar la complementariedad con la iniciativa PAV42-3.

##### Empresa Portuaria Coquimbo:

- Procurar la complementariedad con el proyecto PAV42-3
- Presentar al SNI para desarrollar un estudio de Prefactibilidad.
- Socializar proyecto presentado al SNI con autoridades regionales a fin de buscar financiamiento para ejecución.

### OBSERVACIONES

La iniciativa fue sometida a estudio durante el año 2023 sin obtener rentabilidad social positiva. Dada esta condición a la Empresa Portuaria Coquimbo consideró necesario ejecutar un estudio de campo que permita identificar los flujos de vehiculares presentes, el cual esta a la espera de obtener RATE RS.

En este contexto, la mesa de trabajo que reúne a la Empresa Portuaria Coquimbo, el concesionario TPC, la Ilustre Municipalidad de Coquimbo y la Dirección de Obras Portuarias del MOP, desarrolló un proyecto que armoniza el Borde Costero del tramo anterior al acceso del terminal portuario, el cual, incorporando una superficie que resguarda una faja destinada al corredor bimodal, desarrolló una propuesta que ordena el espacio público, potenciando el Mercado del Mar, la Caleta de Pescadores y pesca semi industrial, entre otros. A partir de esta propuesta, se iniciará un análisis técnico que permitirá avanzar hacia la etapa de ejecución, la cual se desarrollará de manera programada por etapas.

### PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
Definición de Términos de Referencia para Prefactibilidad Corredor Bimodal										
Licitación y ejecución del estudio de Prefactibilidad y Obtener RS para Factibilidad*										
Licitación y ejecución del estudio de Factibilidad y Obtención RS (para Diseño)*										
Licitación y ejecución de Diseño y obtención de RS para postular a Ejecución.*										
Búsqueda financiamiento, licitación y ejecución de proyecto*										

\* Sujeto a etapa anterior



Proyecto  
Detenido



PAF 43-45  
Sin BIP

## PUERTO DE COQUIMBO

# REHABILITACIÓN RED FERROVIARIA INTERIOR PUERTO DE COQUIMBO

¿Proyecto PNPD 2013? - Sí

Categoría NOF

### DESCRIPCIÓN

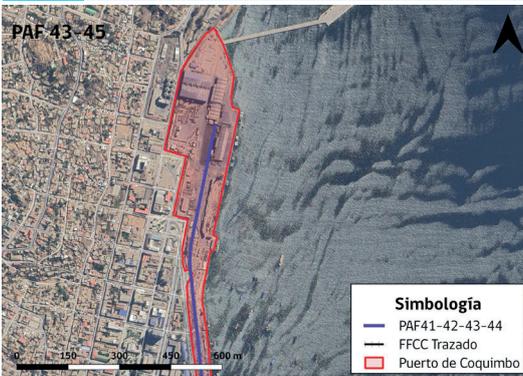
#### Problema o Requerimiento

Una vez materializado el proyecto del Corredor Bimodal, que recuperará la faja de la vía férrea en terreno Portuario, permitirá dar acceso del tren al puerto. La rehabilitación de la red ferroviaria al interior del puerto se convierte en prioridad para mejorar la accesibilidad de puntos más lejanos de carga.

#### Solución Propuesta

Materializar el mejoramiento del trazado ferroviario al interior del puerto de Coquimbo que, además de incluir el nuevo acceso ferroviario, considere espacios apropiados para el estacionamiento de carros y el uso de tecnologías de transferencia acordes a distintas tipologías de carga (minera o contenedores).

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
---	---	---	2018	"Estudio Alternativas de Trazado Ferroviario al Interior de La Zona De Transferencia de Carga de Puerto Coquimbo"	Empresa Portuaria Coquimbo	Por definir	---



Plano Ubicación



Imagen actual (Google Earth - 1/2025)

### ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Detenido a la espera de finalización de proyectos PAF41 - PAF42, y factibilidad económica privada positiva.

### ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

#### PDL MTT

· Hacer el seguimiento anual a la recuperación de la faja ferroviaria, iniciativa que permitiría materializar este proyecto.

#### Empresa Portuaria Coquimbo:

· ---

### OBSERVACIONES

Mediante el Plan de Gestión Anual 2018, la Empresa Portuaria Coquimbo, estudió a nivel de perfil un nuevo trazado ferroviario al interior del puerto (LOGSIS - 2018). El estudio analizó diferentes escenarios de participación del tren, definiendo un layout, geometría, áreas de acopio, capacidad, modelo operacional, inversiones y plazos de ejecución. Según se materialice el despeje de la línea férrea y, consecuentemente, con ello el Corredor Bimodal (PAF42), se deberá avanzar con la Ingeniería Básica. Considerando que los proyectos definidos en las Fichas PAF43 y PAF45 del PNATP - 2020 tienen similar objetivo, en la actualización del PNATP - 2021 éstas se fusionan. Para la actualización del PNATP - 2025 el proyecto sigue detenido.

### PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
* Proyecto detenido										



ACCESIBILIDAD  
TERRESTRE A PUERTO DE



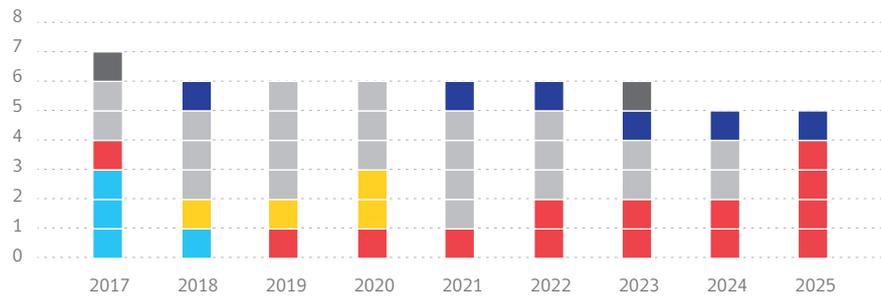
# VALPARAÍSO



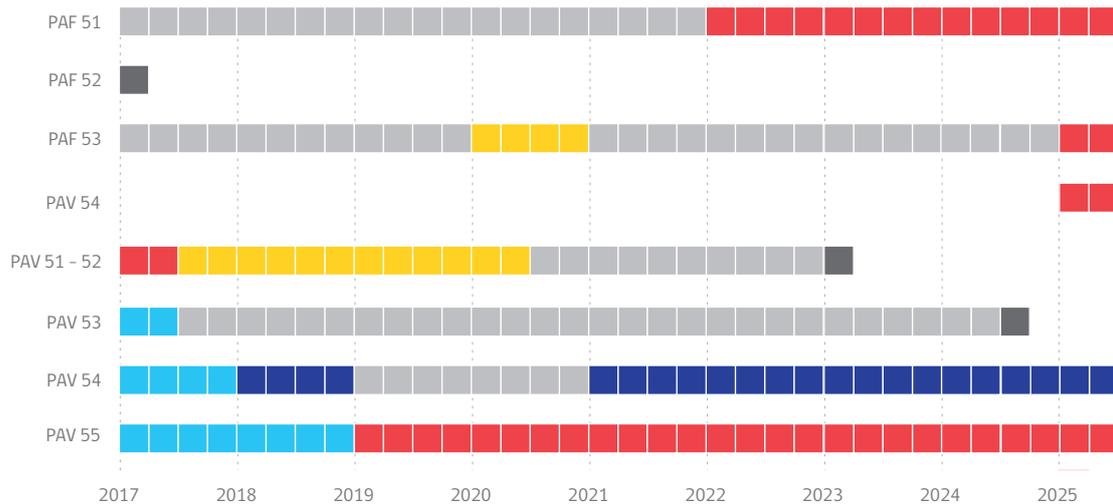
# PUERTO DE VALPARAÍSO



## INICIATIVAS



## COMPORTAMIENTO DE INICIATIVAS



# PUERTO DE VALPARAÍSO

## Iniciativas Activas 2025

### PROYECTOS DE ACCESIBILIDAD VIAL (PAV)

INICIATIVA	OBJETIVO	SITUACIÓN 2025
<b>PAV 54</b> Proyecto en Construcción	Aumentar el nivel de seguridad de la ruta, implementando las siguientes obras: <ul style="list-style-type: none"> <li>Mejorar el estándar del camino para una velocidad de operación de 70 a 80 km/h.</li> <li>Modificación geométrica y conexión enlace Las Cenizas.</li> <li>Modificación geométrica de los enlaces con conexión.</li> <li>Creación de vías de servicio o caleteras.</li> <li>Mejoramiento conexiones Placilla Oriente - Poniente y enlace Cardenal Samoré.</li> </ul>	El proyecto Enlace el Vergel se encuentra ejecutado. Se avanzará en la ejecución del resto de obras que aumentan el nivel de seguridad de la ruta 60 - CH (La Pólvara).
<b>MEJORAMIENTO DE RUTA 68</b>	En el contexto de la 2º licitación de la Ruta 68, se realizarán ampliaciones de capacidad en los sectores que sea socialmente rentable y se construirán nuevos túneles compatibles con este aumento de capacidad, además del mejoramiento de estándares y de calidad de servicio.	El traspaso de la concesión entre sociedades concesionarias tuvo lugar el 1 de julio de 2025, con el objetivo de dar inicio a las obras a partir de marzo de 2029.
<b>PAV 55</b> Proyecto en Estudio		

#### PAV PUERTO DE VALPARAISO 2025

La operación eficiente del puerto de Valparaíso requiere de una accesibilidad terrestre adecuada, que permita, a través del modelo logístico existente, comunicar de manera eficiente y segura al puerto con la ZEAL y el resto del hinterland.

### PROYECTOS DE ACCESIBILIDAD FERROVIARIA (PAF)

INICIATIVA	OBJETIVO	SITUACIÓN 2025
<b>NUEVO TRAZADO FERROVIARIO SANTIAGO VALPARAÍSO</b>	El puerto moviliza el 1% de su carga en tren, MTT que incentiva una movilización del 30% de la carga en ferrocarril. Esta meta se dificulta: por temas como la ventana de operación nocturna de sólo 6 horas, la altura del túnel de calle Álvarez que impide la doble estiba y la mayor distancia de la ruta ferroviaria que la rodoviaria entre Valparaíso y Santiago. Analizar un nuevo trazado ferroviario Santiago - Valparaíso, que incluya año óptimo de inversión.	La primera licitación del estudio fue declarada desierta, por lo que en noviembre de 2024 la DGC efectuó un segundo llamado, en mayo de 2025 se cerró el proceso de evaluación donde el mejor resultado fue obtenido por el Consorcio WSP-Ineco, quienes se adjudicaron el estudio. La Rex. 35 que acepta la oferta y adjudica la consultoría fue ingresada a Contraloría General de la República en junio de 2025.
<b>PAF 51</b> Proyecto en Estudio		
<b>ESTACIÓN DE TRANSFERENCIA FERROVIARIA EN SECTOR YOLANDA (TIV)</b>	Desarrollo de un terminal intermodal ferroviario asociado a las operaciones del puerto, de manera de hacer un uso óptimo de la ventana temporal disponible en la noche para el transporte de carga por ferrocarril.	En 2016 y 2017, EPV desarrolló un estudio integral, que si bien los resultados iniciales proyectaban rentabilidad para el proyecto, estos dependían de condiciones operacionales que en la práctica no se han cumplido. En 2024, EPV retomó el trabajo con EFE para impulsar una nueva etapa de estudios. Actualmente, ambas entidades se encuentran gestionando la licitación de un nuevo estudio que se realizará entre 2025 y 2026.
<b>PAF 53</b> Proyecto en Estudio		
<b>ESTUDIO BÁSICO DIAGNÓSTICO PARA EL PLAN DE DESARROLLO FERROVIARIO DE EFE DE LA REGIÓN DE VALPARAÍSO</b>	Elaborar una hoja de ruta ferroviaria para la Región de Valparaíso, basada en un diagnóstico integral del sistema de transporte y de las actividades regionales, que permita definir una cartera de inversiones de mediano y largo plazo para el desarrollo del ferrocarril de carga y pasajeros durante los próximos 30 años, contribuyendo a mejorar la movilidad, la logística y la competitividad territorial.	A julio de 2025, el proyecto Estudio se encuentra en proceso de licitación. Los Términos de Referencia ya fueron elaborados y publicados, y se espera que la adjudicación se concrete hacia finales de 2025, con inicio de la ejecución del estudio planificado para noviembre de ese mismo año.
<b>PAF 54</b> Proyecto en Estudio		

#### PAF PUERTO DE VALPARAÍSO 2025

La coexistencia del transporte ferroviario de carga con servicios de pasajeros disminuye la capacidad de este modo de transporte a la ventana nocturna. Sin poder alcanzar cotas similares a las de otros puertos, es clave seguir avanzando en la mejora de la eficiencia de las operaciones, de manera de hacer un uso óptimo de la capacidad disponible en la línea



En  
Construcción



PAV 54  
BIP:30093221-0

## PUERTO DE VALPARAÍSO MEJORAMIENTO Y HABILITACIÓN RUTA 60-CH (LA PÓLVORA) SECTOR CONEXIÓN R-68 – ACCESO A PUERTO

¿Proyecto PNPD 2013? - Sí

Categoría MEJ - NOV

DESCRIPCIÓN

### Problema o Requerimiento

Riesgo de seguridad vial para la conducción de los usuarios de la Ruta 60 CH, también conocida como Camino La Pólvora, entre la Ruta 68 y el Puerto de Valparaíso, dado que es un camino sinuoso con marcadas pendientes y se generan de manera recurrente fenómenos de niebla densa.

### Solución Propuesta

Aumentar el nivel de seguridad de la ruta, implementando las siguientes obras:

- Mejorar el estándar del camino para una velocidad de operación de 80 km/hr en tramo Laguna Verde-Placilla y de 70 km/h en tramo de fin de calzada de 4 pistas y salida del túnel 1.
- Modificación geométrica y conexión sector enlace Las Cenizas (incluye conexión Avenida Décima-con Camino La Pólvora).
- Modificación geométrica de los enlaces con conexión El Vergel, acceso al cementerio y al vertedero, sector ZEAL-Laguna Verde, camino costero y conexión ZEAL-Camino La Pólvora.
- Creación de vías de servicio o caleterías sector Placilla hasta sector Cementerio. Lado sur.
- Mejoramiento conexiones Placilla Oriente - Poniente y enlace Cardenal Samoré.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
61.030 MM\$	14.803 MM\$	8,82%	2013	Estudio de Preinversión "Mejoramiento y habilitación Ruta 60CH, Ruta 68 -Acceso puerto"	Dirección de Vialidad MOP	Dirección de Vialidad MOP	PRIGRH Región de Valparaíso - Sin No Asignado



Plano Ubicación



Imágenes actuales (Google Earth - 4/2022)



### ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Obras del Enlace El Vergel ejecutadas. Se espera avanzar en la ejecución del resto de obras que aumentan el nivel de seguridad de la ruta 60 - CH.

### OBSERVACIONES

La Dirección de Vialidad MOP finalizó en agosto 2016 el estudio de Ingeniería de Detalle del Enlace el Vergel (BIP 30483803-0), emplazado entre los kilómetros 7,2 y 8,9 de la Ruta 60 CH.

Respecto al proyecto Enlace el Vergel informado el a actualización del PNATP - 2023 se encuentra ejecutado. Se avanzará en la ejecución del resto de obras que aumentan el nivel de seguridad de la ruta. 60 - CH (La Pólvora).

### ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

#### ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

#### PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

#### Dirección de Vialidad MOP:

- Monitorear la ejecución de las obras Enlace El Vergel.

### PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
Ejecución del resto de obras que aumentan el nivel de seguridad de la ruta.*										

\* Sujeto a etapa anterior



**Proyecto  
En Estudio**



**PAV 55  
Sin BIP**

## PUERTO DE VALPARAÍSO MEJORAMIENTO DE RUTA 68

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí

Categoría MEJ - NOV

**DESCRIPCIÓN**

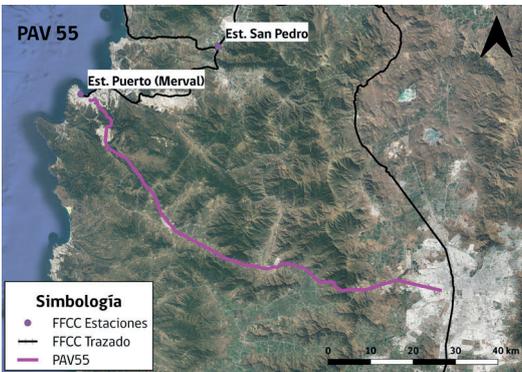
### Problema o Requerimiento

Congestión vial en la principal ruta de acceso al Puerto de Valparaíso, Ruta 68, provocada principalmente por vehículos livianos, problema que se acentúa en fechas críticas de vacaciones y feriados.

### Solución Propuesta

En el contexto de la 2ª licitación de la Ruta 68, se realizarán ampliaciones de capacidad en los sectores que sea socialmente rentable y se construirán nuevos túneles compatibles con este aumento de capacidad, además del mejoramiento de estándares y de calidad de servicio.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
35.970.000 UF	39.650.000 UF	16%	2019	Estudio de Preinversión "Mejoramiento y habilitación Ruta 60CH, Ruta 68 -Acceso puerto"	Dirección General de Concesiones MOP	Dirección General de Concesiones MOP: Asociación Público - Privada	Cartera de Concesiones MOP 2024-2026



Plano Ubicación

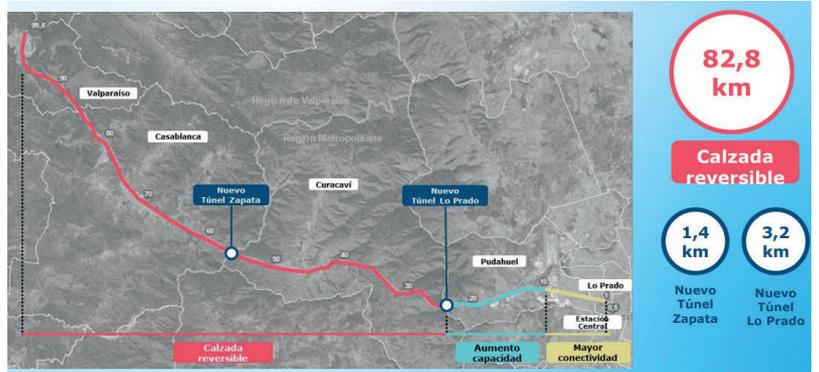


Imagen Proyecto

### ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Proyecto adjudicado.

### ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

#### PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.
- Apoyar el desarrollo del proyecto en las materias que se requiera.

#### Dirección General de Concesiones MOP:

- Desarrollar estudios integrales para la 2ª concesión de la Ruta 68.
- Continuar proceso de 2ª licitación de la Ruta 68, iniciado en 2021.

#### Empresa Portuaria Valparaíso:

- Apoyar el desarrollo del proyecto en las materias que se requiera.

### OBSERVACIONES

La ejecución de los estudios integrales para la 2a Concesión de la Ruta 68 está terminada. El D.S. Nº 6 del 17.01.2025 adjudica el contrato de concesión y fue publicado el 09.05.2025, dando con ello inicio al contrato. La entrega de infraestructura existente, con lo que termina la operación de la sociedad concesionaria saliente e inicia la operación de la sociedad concesionaria entrante, tuvo lugar en junio de 2025. La nueva concesión abordará un conjunto de mejoras para la Ruta 68, dentro de las que se incluye la construcción de una tercera calzada reversible entre peaje Lo Prado y Placilla, y la construcción de nuevos túneles Lo Prado y Zapata. En Placilla prolonga la calle décima con lo cual facilita el tránsito de camiones mejorando la seguridad vial en el sector.

### PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
Licitación y adjudicación de 2ª concesión de la Ruta 68*										
Desarrollo estudios Ingeniería de Detalle (nuevo Concesionario)*										
Expropiaciones y ejecución obras*										

\* Sujeto a etapa anterior



**Proyecto  
En Estudio**



**PAF 51  
BIP:30343122-0**

## PUERTO DE VALPARAÍSO

# NUEVO TRAZADO FERROVIARIO SANTIAGO VALPARAÍSO

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí

Categoría NOF

### DESCRIPCIÓN

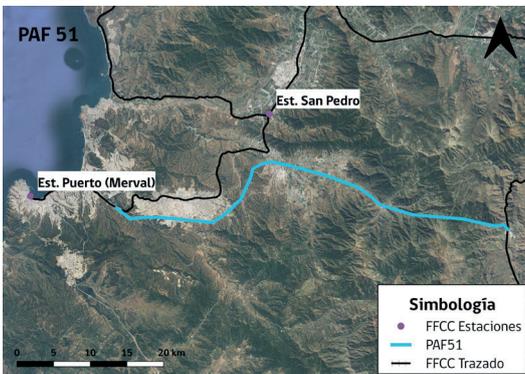
#### Problema o Requerimiento

El puerto de Valparaíso actualmente moviliza el 1% de su carga en tren, porcentaje reducido comparado con la meta aspiracional del MTT que incentiva el transporte de al menos el 30% de la carga transferida por el puerto en ferrocarril. Alcanzar la meta propuesta se dificulta, principalmente debido a la existencia de una ventana de operación nocturna de sólo 6 horas de extensión, debido a que debe compartir la vía férrea con el servicio ferroviario de transporte de pasajeros realizado por Metro Valparaíso, la altura del túnel de calle Álvarez que impide la doble estiba y la mayor distancia de la ruta ferroviaria que la rodoviaria entre Valparaíso y Santiago.

#### Solución Propuesta

Analizar un nuevo trazado ferroviario Santiago - Valparaíso, que incluya año óptimo de inversión.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
101.163.837 UF (Alternativa "IV")	---	---	2016	"Estudio de Prefactibilidad Corredor Ferroviario Santiago - Valparaíso para carga y pasajeros"(Alternativa "IV")	Empresa de los Ferrocarriles del Estado	Por definir	---



Plano Ubicación

### ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Nueva Licitación Consultoría "Proyecto Ferroviario Tren Valparaíso - Santiago"

#### ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

##### PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.
- Apoyo continuo a la DGC-MOP y EFE durante el proceso.

##### Dirección General de Concesiones MOP:

- Desarrollar los estudios integrales.
- Definido el proyecto, liderar el proceso de licitación.

##### Empresa de los Ferrocarriles del Estado:

- Colaborar y coordinar acciones que posibiliten el desarrollo del proyecto seleccionado.

### OBSERVACIONES

La Dirección General de Concesiones MOP desarrollará la iniciativa pública del "Proyecto Ferroviario Tren Valparaíso - Santiago". Para ello llamó a licitación de los estudios necesarios para definir las obras que permitan recuperar e impulsar la conectividad ferroviaria entre Valparaíso y Santiago, privilegiando la infraestructura ferroviaria existente. Propondrá un desarrollo gradual y vinculando comunas con deficiente accesibilidad como Tiltil, La Calera y Llay Llay con las capitales regionales, determinando las condiciones técnicas y económicas para materializar el proyecto, definiendo condiciones operativas que compatibilicen el servicio de transporte de pasajeros y de carga. La primera licitación del estudio fue declarada desierta, por lo que el 14.11.2024 la DGC efectuó un segundo llamado. El 06.05.2025 se cerró el proceso de evaluación donde el mejor resultado fue obtenido por el Consorcio WSP-Ineco, quienes deberán desarrollar el estudio. Las Res.35 que acepta la oferta y adjudica la consultoría está en la Contraloría General de la República desde el 19.06.2025.

### PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
Nueva Licitación Consultoría "Proyecto Ferroviario Tren Valparaíso - Santiago"										
Adjudicación y desarrollo de la consultoría *										
Desarrollo estudios Ingeniería de Detalle (nuevo Concesionario)*										

\* Sujeto a etapa anterior



**Proyecto  
En Estudio**



**PAF 53  
Sin BIP**

# PUERTO DE VALPARAÍSO ESTACIÓN DE TRANSFERENCIA FERROVIARIA EN SECTOR YOLANDA (TIV)

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí

Categoría NOF

**DESCRIPCIÓN**

## Problema o Requerimiento

Actualmente, el ferrocarril mueve menos del 1% de la carga que moviliza el Puerto de Valparaíso. Esto se debe parcialmente a que comparte la vía con el servicio de pasajeros realizado por Metro Valparaíso, el cual sólo le permite operar en una ventana nocturna de aproximadamente 6 horas de extensión. Adicional a esto, las restricciones de altura del túnel de calle Álvarez que impiden la doble estiba y las ventajas del modo rodoviario en cuanto a flexibilidad y mayor cobertura hacen difícil aumentar su participación en las operaciones de transferencia del puerto. No obstante EFE cuenta con instalaciones en el sector de Patio Yolanda que podrían ser utilizadas en forma más eficiente de tal manera de aprovechar de manera óptima la ventana nocturna.

## Solución Propuesta

El año 2023, como una forma de reconocer el potencial del ferrocarril para la logística portuaria, se firmó un convenio de colaboración entre la Empresa Portuaria de Valparaíso EPV, EFE Matriz y EFE Valparaíso de tal manera de fortalecer e incrementar la participación del modo ferroviario en las operaciones del Puerto.

En este sentido, se espera a través del desarrollo de un estudio básico, el realizar un diagnóstico de la infraestructura disponible de EFE en el sector de Patio Yolanda que permitiría proponer mejoras a la operación actual de transferencia y reducir así los costos logísticos de carga con vocación ferroviaria. Se espera además estudiar las condiciones actuales de operación del modo rodoviario y proponer escenarios con proyectos que permitan al ferrocarril incrementar su participación en las actividades del Puerto de Valparaíso en la capacidad disponible.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
---	---	---	2025	---	Empresa Portuaria Valparaíso (EPV) - EFE	EPV - EFE	---



Plano Ubicación

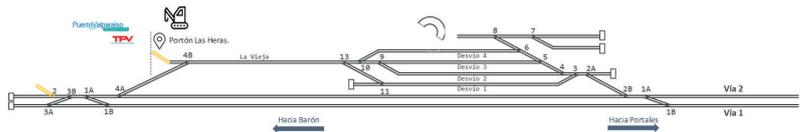


Imagen Proyecto

## ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

**Perfil y Desarrollo de TdR para estudio básico**

## ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

### PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.
- Apoyo continuo a EPV durante todo el proceso.

### Empresa Portuaria Valparaíso:

- Liderar el proyecto.
- Buscar financiamiento para desarrollo de estudios.
- Buscar con el convenio de Colaboración con EFE, herramientas que permitan el avance del proyecto.
- Colaborar y coordinar acciones que posibiliten el desarrollo del proyecto seleccionado.

### Empresa de los Ferrocarriles del Estado:

- Colaborar y coordinar acciones que posibiliten el desarrollo del proyecto seleccionado.

## OBSERVACIONES

Entre los años 2016 y 2017, EPV desarrolló un estudio integral a través de la consultora IDOM, que incluyó modelos operacionales, de concesión y de negocio, así como análisis de riesgos y evaluación privada. Si bien los resultados iniciales proyectaban rentabilidad para el proyecto, estos dependían de condiciones operacionales que en la práctica no se han cumplido debido, principalmente a la caída en los volúmenes de carga movilizada por tren, cambios de mercado, cambios macroeconómicos y cambios operacionales.

Posteriormente, en el año 2018, se evaluó el sector Barón como emplazamiento alternativo para la Terminal Intermodal, incorporando un uso mixto del área. Sin embargo, a partir de 2019 el terreno fue destinado a uso urbano, lo que implicó la suspensión de avances en los estudios del proyecto.

Durante el año 2024, EPV retomó el trabajo conjunto y colaborativo con EFE para impulsar una nueva etapa de estudios. Actualmente, ambas entidades se encuentran gestionando la licitación de un nuevo estudio que abordará el modelo de operaciones, de negocio y la evaluación privada, cuyo financiamiento será compartido y se realizará entre 2025 y 2026.

## PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
Licitación Consultoría "Estudio Básico"										
Etapas de prefactibilidad o factibilidad*										

\* Sujeto a etapa anterior



**Proyecto  
En Estudio**



**PAF 54  
BIP: 40072274**

## PUERTO DE VALPARAÍSO

# ESTUDIO BÁSICO DIAGNÓSTICO PARA EL PLAN DE DESARROLLO FERROVIARIO DE EFE DE LA REGIÓN DE VALPARAISO

¿Proyecto PNDP 2013? -

Categoría

### DESCRIPCIÓN

#### Problema o Requerimiento

La región de Valparaíso cuenta con más de 2 millones de habitantes (10,04% del país) y un PIB de MM\$18.365,4 (2022), siendo la tercera mayor contribuyente nacional. Además, concentra tres puertos clave: San Antonio, Valparaíso y Ventanas, lo que implica una alta demanda logística y de movilidad, tanto de personas como de mercancías. Esto plantea la necesidad de comprender el sistema de transporte regional y su relación con las zonas colindantes, para definir soluciones e inversiones que mejoren el desplazamiento y optimicen la logística. En particular, se requiere una hoja de ruta ferroviaria para así generar una cartera de inversiones de largo plazo que proporcione la hoja de ruta del desarrollo del ferrocarril en la región por los siguientes 30 años.

#### Solución Propuesta

Se propone un estudio diagnóstico del sistema de transporte y actividades de la región para generar una cartera de inversiones ferroviarias de mediano y largo plazo. El estudio incluirá revisión bibliográfica, catastros, indicadores macroeconómicos, encuestas, participación ciudadana, modelación de redes, propuestas de inversión y evaluaciones preliminares. También se incorporarán modelos de negocio para cada iniciativa.

Inversión Privada	VAN Social	Social TIR	Evaluación Año	Fuente	¿Quién Evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
21.960 UF	---	---	---	---	EFE	EFE	---



Imagen Proyecto

**LEYENDA**  
TONELADAS CARGA

- Menos de 500 M
- Entre 500 M y 1 MM
- Entre 1 MM y 2 MM
- Entre 2 MM y 2,9 MM
- Entre 2,9 MM y 3,6 MM
- Entre 3,6 MM y 5 MM
- Entre 5 MM y 7 MM
- Más de 7 MM
- No aplica
- NO OP.

### ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

A julio 2025 se encuentra en proceso de licitación. Fecha planificada de inicio de estudio: noviembre 2025.

### ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

#### PDL MTT

• Monitorear la ejecución, avances y etapas del estudio junto con apoyo continuo durante todo el proceso.

#### Empresa de los Ferrocarriles del Estado:

• Ejecutor y líder del estudio y encargado de la elaboración del plan de desarrollo ferroviario

#### GOPE:

• Apoyar en las gestiones del estudio y entrega de antecedentes.

### OBSERVACIONES

El alto volumen de carga hacia puertos requiere de mejoras, con la necesidad de reactivar el corredor ferroviario de carga hacia el puerto de Valparaíso y el PTLA. Al mismo tiempo, el crecimiento sostenido de pasajeros en Puerto Limache, que se extenderá hacia La Calera, presenta un alto potencial de expansión tanto en servicios urbanos como interurbanos.

Una vez finalizado el estudio, las iniciativas levantadas a nivel de perfil continuarán su ciclo de desarrollo respectivo. En julio de 2025, el proyecto fue publicado para su licitación, previéndose que el estudio se inicie a finales de 2025.

### PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
Licitación de consultoría	[Barra]									
Desarrollo del Estudio		[Barra]								
Etapas de prefactibilidad, u otra.					[Barra]					



ACCESIBILIDAD  
TERRESTRE A PUERTO DE

---

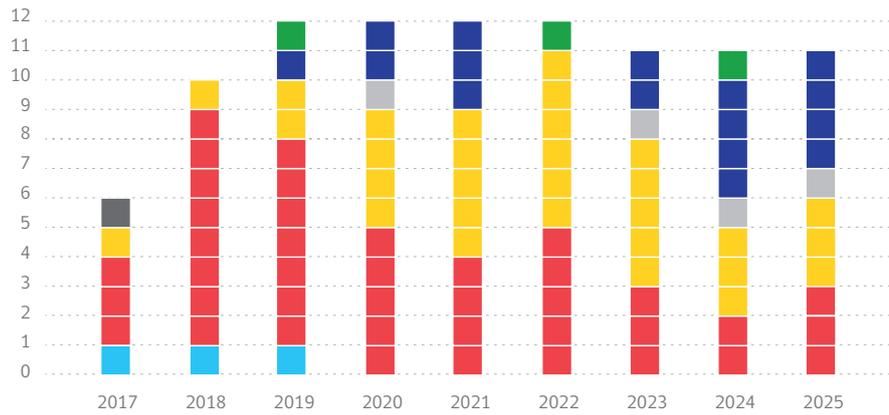
# SAN ANTONIO



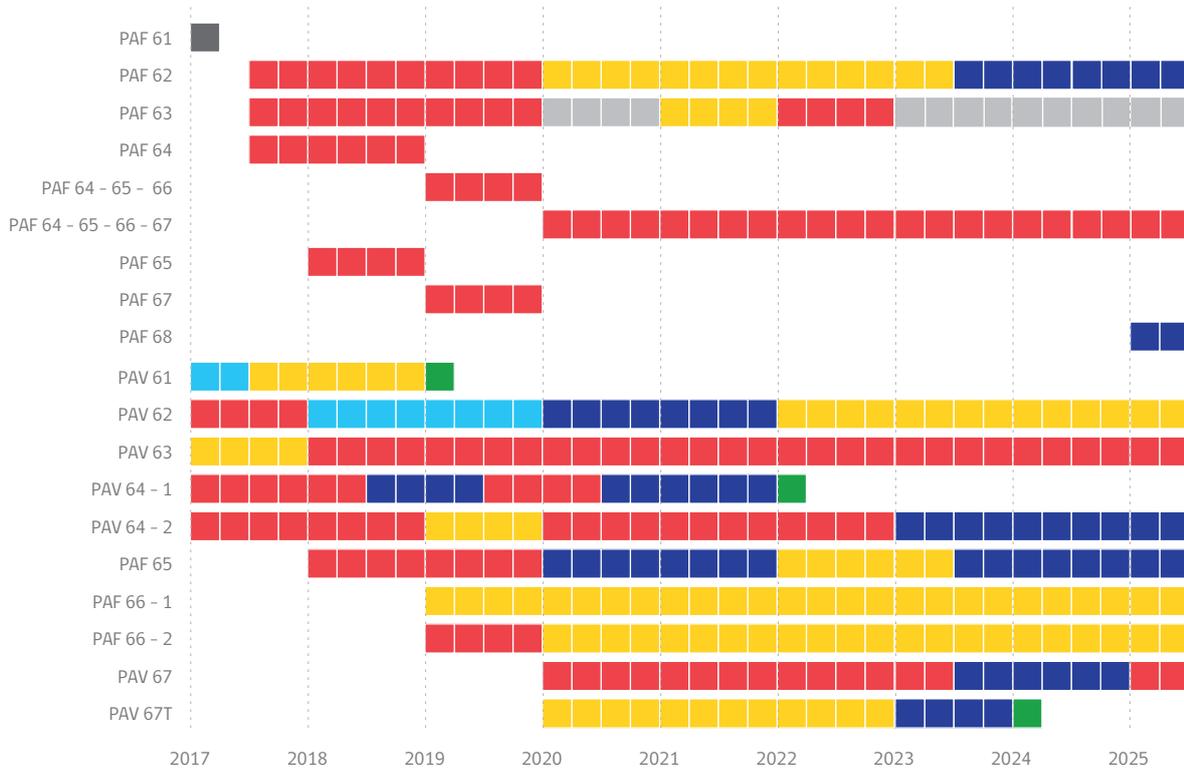
# PUERTO DE SAN ANTONIO



## INICIATIVAS



## COMPORTAMIENTO DE INICIATIVAS



# PUERTO DE SAN ANTONIO

## Iniciativas Activas 2025

### PROYECTOS DE ACCESIBILIDAD VIAL (PAV)

INICIATIVA	OBJETIVO	SITUACIÓN 2025
<b>CONSTRUCCIÓN CONEXIÓN VIAL ACCESO NORTE A SAN ANTONIO</b>  <b>PAV 62</b>  <b>Cordinacion Entre Actores</b>	Disminuir el impacto vial de las operaciones de los terminales graneleros del puerto, en el sector norte, mediante el tránsito de los camiones a través del nuevo acceso norte a la ciudad de San Antonio.	El Tramo N°1 fue descartado. tramo N°2, se cuenta con los diseños terminados y a la espera de la definición de fecha para desarrollar las expropiaciones. En el tramo N°3 se trabaja para poder reconsiderar el trazado ya estudiado y con el Estudio de Ingeniería ya terminado; en caso de no ser posible su materialización se hace necesario reestudiar un nuevo eje vial. La adjudicación de obras del tramo 4 se encuentra en reevaluación ante MDSyF
<b>MEJORAMIENTO ACCESO SUR DEL PUERTO DE SAN ANTONIO</b>  <b>PAV 63</b>  <b>Proyecto en Estudio</b>	Ampliar la capacidad vial del acceso al puerto, con terceras pistas desde el enlace Reuss hasta la salida de la trinchera cubierta. Desde ese punto el acceso se dividirá en dos: · Una vía de doble calzada con dos pistas por sentido, que vaya hacia al Puerto Exterior. · Otra vía de doble calzada con dos pistas por sentido, que se dirija a los terminales existentes.	Se está trabajando en el borrador del Acto Administrativo que modifica el contrato de concesión actual, definiendo un nuevo proyecto para el Acceso Vial a Puertos, Subsector G, Sector 2 y un nuevo EIA, estimándose ser ingresado a evaluación del SEA a mediados de 2025, esperando obtener RCA favorable a mediados del 2026. Por lo que, se estima el inicio de obras para fines del segundo semestre del 2026 y la puesta en servicio provisoria para fines del 2029.
<b>MEJORAMIENTO DE RUTA 66</b>  <b>PAV 64-2</b>  <b>Proyecto en Construcción</b>	Mejorar la capacidad, seguridad y relación con el entorno de la Ruta 66, Camino de la Fruta, mediante la construcción de variantes al trazado actual.	Sectores B3 y B4 con puesta en servicio provisoria parcial desde 25.04.2025. El subsector B5 comenzó sus obras el 25 de marzo de 2024 y registra un avance de 26,37% al 01.05.2025. Las obras del tramo B5 se esperan concluir en el primer trimestre de 2027. El proceso de expropiaciones concluyó el 1° semestre de 2025.
<b>AMPLIACIÓN PUENTE LO GALLARDO EN RUTA 66, PROVINCIA DE SAN ANTONIO</b>  <b>PAV 65</b>  <b>Proyecto en Construcción</b>	Construcción de un nuevo puente paralelo al actual Puente Lo Gallardo, de manera que ambos puentes funcionen como un par vial. Para mejorar la conectividad para las localidades de las comunas de San Antonio y Santo Domingo, permitiendo la disminución de los tiempos de viaje, costos de operación y la disminución de accidentes, otorgando mayor seguridad vial en la ruta, tanto para vehículos, peatones y ciclistas que transiten por el puente.	Los ajustes al final de la Etapa de Diseño del Proyecto consideraron mejorar los diseños de los accesos del nuevo puente como del actual, para que ambos sean utilizados como un par vial. A solicitud del MDSyF, la Dirección de Vialidad Regional reformuló el proyecto bajo la metodología de vialidad urbana estructurante, siendo postulada al SNI y obteniéndose en 2019 el RS para ejecución.  La licitación pública fue adjudicada y la obra se encuentra en ejecución, con un avance del 50%.
<b>AMPLIACIÓN DE VÍAS ACCESO PLISA</b>  <b>PAV 66-1</b>  <b>Coordinacion entre Actores</b>	Mejora de la capacidad de la vialidad existente mediante las siguientes medidas de solución: · Aumento de capacidad de calle Aníbal Pinto Poniente a doble pista de entrada con una pista de salida. · Aumento de capacidad a tres pistas en calle 1° de Enero, y ampliación de radios de giro en el mismo tramo. · Habilitación de flujos de salida de Terminal STI por 1° Enero, Aníbal Pinto Poniente y Nuevo Acceso.	1. Las expropiaciones alcanzan al 95% 2. El estudio de ingeniería de detalle se encuentra concluido. Aprobado por SERVIU, falta la aprobación MOP para el empalme con la Ruta 78. 3. Las bases de licitación y especificaciones técnicas se encuentran desarrolladas. Pendiente el inicio de obras producto de la espera de aprobación de conexión con la Ruta 78. 4. Se reprograma inicio de operaciones para primer semestre 2026. Inicio de obras segundo semestre 2025.
<b>PAVIMENTACIÓN AV. LA PLAYA</b>  <b>PAV 66-2</b>  <b>Coordinacion entre Actores</b>	Mejora del estándar de la vialidad actual en el sector de Av. La Playa, entre 1° de Enero y O'Higgins.	EPSA ha generado un Convenio con la I. Municipalidad de San Antonio para realizar mantención periódica de la vialidad, mientras se determina el futuro de las obras definitivas. Actualmente la segunda etapa asociado al convenio con la Municipalidad se encuentra pendiente de aprobación de las partes.

# PUERTO DE SAN ANTONIO

## Iniciativas Activas 2025

### PROYECTOS DE ACCESIBILIDAD VIAL (PAV)

INICIATIVA	OBJETIVO	SITUACIÓN 2025
<b>ZONA DE REGULACIÓN DE FRECUENCIA ALTO SAN ANTONIO (ASA)</b>  <b>PAV 67</b>  <b>Proyecto en Estudio</b>	Dotar al sistema logístico del puerto de un área de regulación de frecuencia, se realizara en dos etapas: 1. Alto San Antonio (ASA) Fase 1, iniciativa diseñada como provisión de solución física y operación del servicio de regulador de frecuencia, para ser implementada de forma rápida (2024) 2. Alto San Antonio (ASA) Fase 2, proyecto de inversión de EPSA dirigido a ampliar la capacidad de la Fase 1 y prestar los servicios de regulación de frecuencia y control de tránsito.	Las instalaciones de Alto San Antonio Tránsito se encuentran en operación desde enero de 2024, mediante un proceso de marcha blanca y aumento progresivo de uso, obligatorio desde marzo de 2025.

### PAV PUERTO DE SAN ANTONIO 2025

Los proyectos de accesibilidad vial asociados al puerto de San Antonio avanzan en línea con las necesidades tanto del puerto actual como de las futuras expansiones de capacidad, en coordinación con las autoridades municipales para aquellas obras de mayor impacto urbano

# PUERTO DE SAN ANTONIO

## Iniciativas Activas 2025

### PROYECTOS DE ACCESIBILIDAD FERROVIARIA (PAF)

INICIATIVA	OBJETIVO	SITUACIÓN 2025
<b>MEJORAMIENTO TERMINAL INTERMODAL BARRANCAS</b>  <b>PAF 62</b>  Proyecto en Construcción	Desarrollar un nuevo terminal de transferencia de contenedores en parte del actual Patio Barrancas, propiedad de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE). El proyecto, denominado "Terminal Intermodal Barrancas" (TIB), aumentará la capacidad de transferencia de contenedores, otorgando conectividad funcional a los terminales portuarios que operan DP World y STI.	Actualmente EFE adjudicó la ejecución de obras del TIB, se comenzo las obras en el segundo semestre de 2024, con un plazo de 18 meses para su construcción. Paralelamente EPSA gestiona con el Servicio Nacional de Aduanas, la extensión de la zona primaria al TIB.
<b>MODIFICACIÓN CRUCE FERROVIARIO PABLO NERUDA</b>  <b>PAF 63</b>  Proyecto Detenido	Adecuación del cruce ferroviario en calle Pablo Neruda, para evitar los problemas de congestión por los camiones asociados tanto al puerto como a las áreas logísticas del entorno.	En 2022 propuso cerrar el cruce Pablo Neruda y redistribuir el tráfico en el sector. Respecto a esta propuesta, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado analizará una solución de cruce desnivelado, la que sería estudiada en la Ingeniería del tramo Llole-Barrancas, considerada de ser iniciada aproximadamente el segundo semestre del 2025.
<b>MEJORAMIENTO CORREDOR FERROPORTUARIO SANTIAGO - SAN ANTONIO</b>  <b>PAF 64-65-66-67</b>  Proyecto en Estudio	A partir de la ejecución de un estudio de Ingeniería, materializar progresivamente el proyecto Corredor Ferroportuario Santiago - San Antonio, con un aumento de velocidades de operación, cambio en el sistema de movilización de trenes y la implementación de un Centro de Intercambio Modal (CIM) en las afueras de Santiago, requiriendo además que cualquier proyecto de pasajeros se realice por vías férreas independientes a las definidas para la carga.	Los estudios de ingeniería Básica del tramo del acceso ferroviario a Puerto Exterior está finalizado. EFE ejecuta adecuaciones al diseño del CIM derivadas de la coordinación con el proyecto Orbital Sur, obra liderada por MOP. La primera etapa de adquisición de terrenos esta finalizada y la etapa 2 se realizará en años posteriores. Se encuentra en desarrollo el EIA del Corredor y del CIM, así como la re-evaluación de la Ficha IDI del Corredor y licitación de la Ingeniería y construcción de los desvíos de 600 m.
<b>CONSTRUCCIÓN DESVÍOS PARA TRENES DE 600 M Y SALAS TÉCNICAS TRAMO ALAMEDA BARRANCAS</b>  <b>PAF 68</b>  Proyecto en Construcción	Ampliar la capacidad de transporte de carga por ferrocarril, mediante desvíos de 600 metros y salas técnicas que permitan la circulación de trenes de mayor longitud.	Rehabilitación de la vía en tramos de los desvíos, suministro y construcción de 6 desvíos respectivamente para trenes de 600 m., y construcción de 6 salas técnicas, asociadas a un nuevo sistema de movilización, complementarias en cada uno de los desvíos.

### PAF PUERTO DE SAN ANTONIO 2025

El transporte de carga por ferrocarril en el puerto de San Antonio sigue aumentando progresivamente, en servicios complementarios al camión y en línea con los desafíos de levantar las restricciones de capacidad existentes y hacer frente a las demandas de mediano y largo plazo.

**DESCRIPCIÓN**

**Problema o Requerimiento**

Para acceder al terminal granelero del Puerto de San Antonio, Terminal Panul, los camiones deben transitar obligatoriamente por el centro de San Antonio, implicando una constante interacción con peatones y roces con flujos urbanos y transporte público.

**Solución Propuesta**

Construcción de un nuevo acceso a la ciudad, por el que puedan circular los camiones asociados al terminal granelero por el norte de la ciudad de San Antonio.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
20.617 MM\$	5383,8 MM\$	9,7%	2020	Ficha IDI de la iniciativa en el Banco Integrado de Proyectos (BIP)	Dirección de Vialidad MOP	Dirección de Vialidad MOP	PRIGRH Región de Valparaíso - Sin No Asignado



**ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO**

Continúa en proceso la Licitación de Obras (Tramo N°4)

**ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES**

PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

**Dirección de Vialidad MOP:**

- Llevar a cabo las expropiaciones.
- Licitación de la construcción de las obras.

**Empresa Portuaria San Antonio:**

- Asegurar la operación del parqueadero al norte del Sitio N° 9 y Puerto Panul no sea interferido por la ejecución de obras.

**OBSERVACIONES**

Esta iniciativa fue sectorizada en 4 tramos, sin embargo, por motivos de rentabilidad del proyecto, se descartó el Tramo N°1 (entre Terminal Panul y estacionamiento de camiones), definiéndose solo considerar obras para los Tramos N°2, N°3 y N°4. Se licita la obra del tramo 4 el año 2024. Se encuentra en proceso de reevaluación técnico-económica la ficha IDI para poder realizar la adjudicación del Contrato. En cuanto al Tramo N°3, se trabaja para poder reconsiderar el trazado ya estudiado y con el Estudio de Ingeniería ya terminado. En caso de no ser posible su materialización se hace necesario reestudiar un nuevo eje vial, el que se abordará en el marco de la iniciativa de inversión "Construcción conexión vial acceso norte a San Antonio etapa 2, Región de Valparaíso". En cuanto al Tramo N°2, se cuenta con los diseños terminados, y a la espera de la definición de fecha para desarrollar las expropiaciones.

**PLANIFICACIÓN TENTATIVA**

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
Licitación de Obras (Tramo N°4)	[Barra]									
Ejecución de obras (Tramo N°4)*			[Barra]							
Determinación nuevo eje vial (Tramo N°3)										[Barra]
Ejecución de expropiaciones y obras (Tramo N°2)							[Barra]			

\* Sujeto a etapa anterior



Proyecto  
En Estudio



PAV 63  
BIP: 40010577

# PUERTO DE SAN ANTONIO MEJORAMIENTO ACCESO SUR DEL PUERTO DE SAN ANTONIO

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí

Categoría NOV

## DESCRIPCIÓN

### Problema o Requerimiento

Falta de gestión vial y capacidad del acceso actual a los distintos terminales portuarios, lo cual se agravaría con el aumento de demanda portuaria que proyecta el Puerto de San Antonio con la construcción del nuevo Puerto Exterior y las ampliaciones de los terminales existentes.

### Solución Propuesta

Ampliar la capacidad vial del acceso al puerto, con terceras pistas desde el enlace Reuss hasta la salida de la trinchera cubierta. Desde ese punto el acceso se dividirá en dos:

- Una vía de doble calzada con dos pistas por sentido, que vaya hacia al Puerto Exterior.
- Otra vía de doble calzada con dos pistas por sentido, que se dirija a los terminales existentes.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
65,5 MM USD	51.664.819 UF	28%	2021	EIA Ruta 78 - Fase 1: Acceso Sur a San Antonio (Ingresado al SEIA)	Dirección General de Concesiones MOP	Dirección General de Concesiones MOP: Asociación Público - Privada	Cartera de Concesiones MOP 2018-2023



Plano Ubicación



Imágenes actuales (Google Earth - 12/2024)



## ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Nuevo Estudio de Impacto Ambiental (EIA) tramo "Acceso Vial a Puertos, Subsector G, Sector 2" y obtención RCA.

### ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

#### PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.
- Apoyo a EPSA y MOP en instancias con otros actores.

#### Dirección General de Concesiones MOP:

- Obtener RCA
- Procurar la construcción del proyecto de acceso vial a puertos.

#### Empresa Portuaria San Antonio:

- Aportar con los antecedentes que sean requeridos.

## OBSERVACIONES

A fines de septiembre de 2021, la Dirección General de Concesiones ingresó el EIA para el tramo "Acceso Vial a Puertos" al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA). El 13.08.2024 la Dirección General de Concesiones solicitó el retiro del estudio al SEIA, lo que fue aceptado el 14.08.2024.

En junio de 2025 se ingresó a Contraloría el decreto de modificación del contrato de concesión, redefiniendo un nuevo proyecto para el Acceso Vial a Puertos (Sector 2, Subsector G), con el objeto de mejorar el diseño y servicio proyectado del sector de acceso al puerto de San Antonio. Esta modificación suspende transitoriamente el desarrollo de obras y establece plazos máximos para desarrollo de proyecto de reingeniería de sector 2, y nuevo estudio de impacto ambiental sector 2; lo que está reflejados en cronograma.

## PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
Evaluación nuevo EIA tramo "Acceso Vial a Puertos, Subsector G, Sec. 2" y obtención RCA										
Estudio de expropiaciones										
Estudios de Ingeniería definitivos (nuevo concesionario)										
Ejecución de expropiaciones, tramo "Acceso Vial a Puertos"										
Ejecución obras R78, tramo "Acceso Vial a Puertos"										

\* Sujeto a etapa anterior



En  
Construcción



PAV 64-2  
Sin BIP

## PUERTO DE SAN ANTONIO MEJORAMIENTO DE RUTA 66

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí

Categoría NOV

### DESCRIPCIÓN

#### Problema o Requerimiento

Estándar bajo de uno de los principales corredores de transporte. La Ruta 66 o Camino de la Fruta tiene sectores con alta fricción lateral, intersecciones a nivel restrictivas, sectores de fuertes pendientes, con una velocidad promedio de 50 km/hr. Esto produce una alta congestión y problemas de seguridad vial, lo que redonda en mayores tiempos de viaje, pérdidas de vidas humanas y recursos materiales.

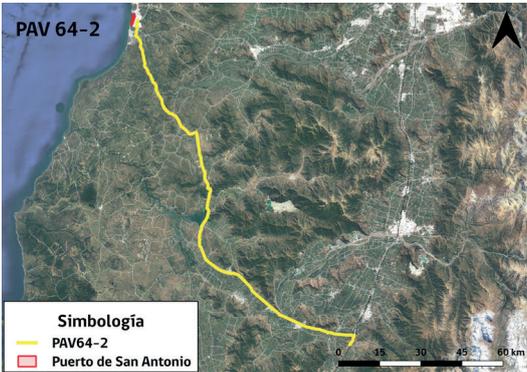
#### Solución Propuesta

Generar una ruta con mayores niveles de seguridad e incremento de la velocidad de circulación, a través del sistema de concesión de obra pública. La obra incorporará cuatro variantes, 16 pasarelas, 39 paraderos, 22 km de ciclovías, 61 pasos desnivelados, entre otros, a lo largo de su extensión de 142 km, dividido en los siguientes Subsectores:

- Subsector A1: Variante Pelequén - Limahue, Ruta 66 Sector Limahue - Corcolén y Variante San Vicente - Peumo
- Subsector A2: Variante Peumo - Las Cabras - El Manzano
- Subsector B3: Ruta 66 Puente El Durazno - Enlace Las Arañas
- Subsector B4: Ruta 66 Enlace Las Arañas - Brisas de Santo Domingo y Ruta 66 Brisas Santo Domingo - Planta Avícola Vista Hermosa
- Subsector B5: Variante San Juan (VSJ)

Con el nuevo diseño habrá tramos de 100 - 120 km/hr, y otros donde la velocidad máxima sea de 80 km/hr.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
13.425.000 UF	1.706.707 UF	7,09%	2017	Bases de Licitación "Concesión Ruta 66 - Camino de la Fruta" (Circular Aclaratoria N°6)	Dirección General de Concesiones MOP	Dirección General de Concesiones MOP: Asociación Público - Privada	Agenda Infraestructura Desarrollo e Inclusión, Chile 30.30 (MOP)



### ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Ejecución de obras Viaductos Subsector B5 (VSJ) y Ejecución expropiaciones Subsector B5 (VSJ).

### ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

#### PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.
- Favorecer en la coordinación en las materias que sean requeridas.

#### Dirección General de Concesiones MOP:

- Fiscalizar el contrato de concesiones.
- Procurar la construcción del proyecto en tiempo y forma.

#### Empresa Portuaria San Antonio:

- Apoyar el desarrollo del proyecto en las materias que se requiera.

#### Sociedad Concesionaria (Sacyr):

- Desarrollar los proyectos de ingeniería, tramitación ambiental y construcción Variante San Juan y resto de sectores de la concesión.

### OBSERVACIONES

Sectores B3 y B4 con puesta en servicio provisoria parcial desde 25.04.2025. El subsector B5 comenzó sus obras el 25 de marzo de 2024 y registra un avance de 26,37% al 01.05.2025. Las obras del tramo B5 se esperan concluir en el primer trimestre de 2027. El proceso de expropiaciones concluyó el 1º semestre de 2025.

### PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
Ejecución de Obras Subsector B5 (VSJ)										
Ejecución expropiaciones Subsector B5 (VSJ)										

\* Fecha inicio sujeto a etapa anterior. Límite PSP mayo 2028.



En

Construcción



PAV 65

BIP:40017172-0

# PUERTO DE SAN ANTONIO AMPLIACIÓN PUENTE LO GALLARDO EN RUTA 66, PROVINCIA DE SAN ANTONIO

¿Proyecto PNDP 2013? - No

Categoría NOV

DESCRIPCIÓN

## Problema o Requerimiento

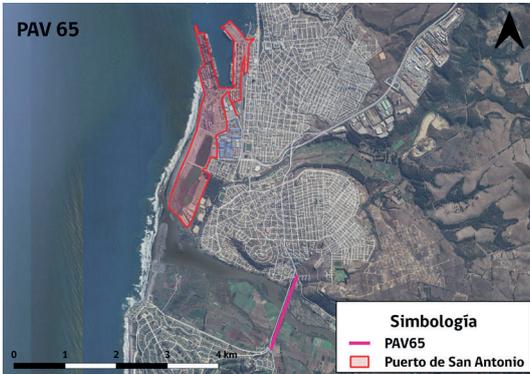
La Ruta 66 constituye un importante eje de conectividad de acceso al Puerto de San Antonio, siendo uno de los corredores con mayor flujo de movimiento y proyección de los últimos años, detectándose un aumento significativo de tránsito llegando a un TMDA (\*) del orden de los 25 mil veh/día, situación que genera una oferta vial insuficiente para los niveles de demanda actual.

## Solución Propuesta

Se propone la construcción de un nuevo puente paralelo al actual Puente Lo Gallardo en la Provincia de San Antonio, ubicado aguas arriba de la desembocadura del Río Maipo, entre los kilómetros 133,262 y 134,700 de la Ruta 66, de manera que ambos puentes funcionen como un par vial. La longitud total del proyecto es de 1.477 m aproximadamente.

El nuevo puente mejorará la conectividad para las localidades de las comunas de San Antonio y Santo Domingo, permitiendo la disminución de los tiempos de viaje, costos de operación y la disminución de accidentes, otorgando mayor seguridad vial en la ruta, para vehículos, peatones y ciclistas que transiten por el puente.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
50.180 MM\$	26.840 MM\$	16,1%	2020	Ficha IDI de la iniciativa en el Banco Integrado de Proyectos (BIP)	Dirección de Vialidad MOP	Dirección de Vialidad MOP	---



Plano Ubicación



Imágenes de avance del proyecto



## ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Ejecución de obras del nuevo puente.

## ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

### PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

### Dirección de Vialidad MOP:

- Realizar el proceso expropiatorio.
- Licitat y supervisar la ejecución de las obras civiles.

### Empresa Portuaria San Antonio:

- Apoyar el desarrollo del proyecto en las materias que se requiera.

## OBSERVACIONES

Los ajustes al final de la Etapa de Diseño del Proyecto consideraron mejorar los diseños de los accesos del nuevo puente como del actual, para que ambos sean utilizados como un par vial, contemplándose obras de conservación del puente existente para una operación óptima y segura. Cabe señalar que, a solicitud del MDSyF, la Dirección de Vialidad Regional reformuló el proyecto bajo la metodología de vialidad urbana estructurante, siendo postulada al SNI bajo un nuevo código BIP (40017172-0), obteniéndose durante el 2do semestre del 2019 el RS para ejecución.

La licitación pública fue adjudicada con fecha 03 de enero de 2024 y la obra se encuentra en ejecución, con un avance a julio de 2025, del 50%.

## PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
Ejecución de obras nuevo puente	█		█		█					



## PUERTO DE SAN ANTONIO AMPLIACIÓN DE VÍAS ACCESO PLISA

¿Proyecto PNDP 2013? - No

Categoría MEJ

### DESCRIPCIÓN

#### Problema o Requerimiento

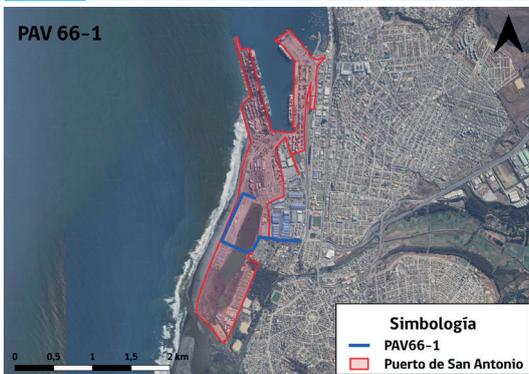
La habilitación de PLISA (Plataforma Logística Internacional Puerto San Antonio) como un área de buffer pre-terminal para los camiones que requieren embarcar o retirar carga de los Terminales Portuarios STI y DP World, genera alta demanda sobre la vialidad de acceso al Puerto en particular, en Aníbal Pinto que se prolonga como la continuación del Nuevo Acceso a Puerto conectando con 1° de Enero en el Recinto Portuario. El estudio de tránsito muestra que la capacidad actual de la vialidad existente es insuficiente para servir el flujo proyectado.

#### Solución Propuesta

Se proponen las siguientes medidas de solución:

- Aumento de capacidad de calle Aníbal Pinto Poniente a doble pista de entrada con una pista de salida a Zona Portuaria y 1° de Enero.
- Aumento de capacidad a tres pistas en calle 1° de Enero, entre Aníbal Pinto y Av. La Playa, y ampliación de radios de giro en el mismo tramo.
- Habilitación de flujos de salida de Terminal STI por 1° Enero, Aníbal Pinto Poniente y Nuevo Acceso (disminuye flujos en rotonda).

Inversión Privada	Social VAN	TIR Social	Evaluación Año	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
1.957 MM\$	---	---	2019	Estudio "Análisis Medidas corto y mediano Plazo (Suroeste Consultores)"	Empresa Portuaria San Antonio	Empresa Portuaria San Antonio	---



### ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Ejecución de Proceso de Expropiaciones, pendiente proceso de licitación de obras, y posterior construcción.

### ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

#### PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.
- Impulsar la materialización del proyecto.

#### Empresa Portuaria San Antonio:

- Realizar Ingeniería de Detalle del proyecto.
- Coordinación técnica con Concesiones MOP (Ruta 78).
- Adquisición de terrenos.
- Licitación obras civiles y supervisar contrato construcción.

### OBSERVACIONES

El proceso de licitación del estudio de Ingeniería de Detalle se concretó en el 1er semestre de 2022. Se continúa trabajando en el diseño en conjunto con la Inspección Fiscal de la Ruta 78.

Asimismo, es posible informar que:

1. Las expropiaciones alcanzan al 95%, existiendo acuerdo de compra de las dos propiedades que conforman el proyecto.
2. El estudio de ingeniería de detalle se encuentra concluido. Aprobado por SERVIU, falta la aprobación del MOP para el empalme con la Ruta 78.
3. Las bases de licitación y especificaciones técnicas se encuentran desarrolladas. Pendiente el inicio de obras producto de la espera de aprobación conexión ruta 78.
4. Se reprograma inicio de operaciones para primer semestre 2026., con inicio de obras segundo semestre 2025.

### PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
Proceso de Expropiaciones										
Licitación de ejecución de obras*										
Ejecución obras*										
Entrada en Operación *										

\* Sujeto a etapa anterior



## PUERTO DE SAN ANTONIO PAVIMENTACIÓN AV. LA PLAYA

¿Proyecto PNDP 2013? - No

Categoría MEJ

### DESCRIPCIÓN

#### Problema o Requerimiento

La existencia de instalaciones logísticas privadas en torno al recinto portuario conlleva un alto flujo de camiones por vialidades con bajo estándar, afectando tanto a la seguridad de las personas como a la calidad de vida del entorno del sistema logístico-portuario.

#### Solución Propuesta

Habilitación/pavimentación de Av. La Playa, entre 1° de Enero y O'Higgins, para mejorar el estándar del vial actual.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
3.700 MM\$	---	---	2014	Estudio: "Opciones aumento capacidad mediano plazo para Puerto San Antonio (Fdez y De Cea, 2014)"	Empresa Portuaria San Antonio	---	---



### ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Ingresado a **SERVIU** para aprobación y a la espera de firma de convenio de mantención con **IMSA**.

### ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

#### PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.
- Impulsar la materialización del proyecto.

#### Empresa Portuaria San Antonio:

- Llevar adelante el convenio de mantención con **IMSA**.
- Analizar proyecto de mejoramiento definitivo en coherencia con las obras de accesos del Puerto Exterior.

### OBSERVACIONES

De acuerdo a las gestiones desarrolladas ante el **SERVIU** Regional en diciembre de 2019, las opciones de generar un convenio de mandato para la ejecución de las obras tienen baja probabilidad de éxito. Ante esta situación, tal como se indicó en **PNATP 2022**, la Empresa Portuaria San Antonio (**EPSA**) ha generado un convenio con la Ilustre Municipalidad de San Antonio (**IMSA**) para realizar mantención periódica al estándar actual de la vialidad, la que se continúa ejecutando mientras se determina el futuro de las obras definitivas. La solución de largo plazo está vinculada al avance de la tramitación ambiental del Puerto Exterior y los avances que lleve a cabo el proyecto Corredor Ferroviario de titularidad de **EFE**.

Actualmente, el proyecto se encuentra ingresado a **SERVIU** para su aprobación. La segunda etapa del convenio con la I. Municipalidad de San Antonio se encuentra pendiente de aprobación de las partes.

### PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
Convenio de mantención con <b>IMSA</b>	[Barra]									
Evaluación de proyecto definitivo		[Barra]								
Búsqueda financiamiento y ejecución estudio Ingeniería de Detalle**			[Barra]							
Búsqueda financiamiento y ejecución obras civiles**					[Barra]					

\* Sujeto a obras accesos al Puerto Exterior (vial y ferroviario)

\*\* Sujeto a etapa anterior



**Proyecto  
En Estudio**



**PAV 67  
BIP:40012831-0**

## PUERTO DE SAN ANTONIO ZONA DE REGULACIÓN DE FRECUENCIA ALTO SAN ANTONIO (ASA)

¿Proyecto PNDP 2013? - No

Categoría ZAL

### DESCRIPCIÓN

#### Problema o Requerimiento

El aumento de la carga transferida por el Puerto de San Antonio, sumado a una capacidad limitada del sistema vial de acceso al puerto, incide en situaciones cada vez más recurrentes de saturación vial, lo que también provoca un aumento de la congestión vial en la ciudad debido a la falta de infraestructura para el descanso de los transportistas previo a ingresar al radio urbano, así como una serie de problemas asociados a las altas esperas de los camiones (por ejemplo, falta de servicios higiénicos). Ante esta situación, la Empresa Portuaria San Antonio ha impulsado la implementación de un regulador de frecuencia previo al ingreso a la ciudad de San Antonio, proyecto denominado "Alto San Antonio", y que permita controlar el flujo de camiones con destino a los terminales portuarios.

#### Solución Propuesta

Como parte de la necesidad de contar con un área de regulación de frecuencia, EPSA ha decidido llevar adelante una iniciativa en dos etapas:

1. Alto San Antonio (ASA) Fase 1, iniciativa diseñada como provisión de solución física y operación del servicio de regulador de frecuencia, para ser implementada de forma rápida (2024), que permita mitigar los impactos asociados a los peak de demanda y la consiguiente saturación de las vías en el corto plazo, mientras se avanza en el proyecto definitivo.
2. Alto San Antonio (ASA) Fase 2, proyecto de inversión de EPSA dirigido a ampliar la capacidad de la Fase 1 y prestar los servicios de regulación de frecuencia y control de tránsito en terrenos de propiedad de la empresa (los cuales serán adquiridos conforme se avance en los análisis de factibilidad) para los flujos de camiones asociados a los terminales actuales del Puerto de San Antonio.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
25 MM USD (Alto San Antonio Definitivo)	42,674 MM\$	15,4%	2020	Plan Logístico EPSA 2020-2031	Empresa Portuaria San Antonio	Empresa Portuaria San Antonio	Plan Desarrollo Logístico Aumento Capacidades



Plano Ubicación



### ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Coordinación entre actores Fase 2. Fase 1 en operación.

#### ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

##### PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

##### Empresa Portuaria San Antonio:

- Realizar las licitaciones y adjudicar el proyecto de ASA.
- Realizar y desarrollar los estudios y procesos de licitación asociados a la materialización del proyecto en su segunda fase.
- Fiscalizar la ejecución de las obras y procurar que las mismas culminen en tiempo y en forma.

##### Consejo de Coordinación Ciudad - Puerto de San Antonio:

- Promoción del proyecto con actores relevantes.

##### Comunidad Logística de San Antonio:

- Promoción del proyecto con actores relevantes.

### OBSERVACIONES

En lo que respecta al proyecto de Alto San Antonio Tránsito (ASAT), este se encuentra en operación desde enero de 2024 (Fase 1), en proceso de marcha blanca y aumento progresivo uso, con operación obligatoria para determinadas líneas logísticas desde el primer semestre de 2025. Se considera adquirir terrenos adicionales para poder desarrollar la Fase 2, de manera que la infraestructura disponga de capacidad para atender los flujos esperados hasta el horizonte de 2040.

### PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
Entrada en operación en Fase 1										
Adquisición de terrenos Fase 2										



En

Construcción



PAF 62

BIP:30483873-0

## PUERTO DE SAN ANTONIO

# MEJORAMIENTO TERMINAL INTERMODAL BARRANCAS

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí

Categoría NOF

DESCRIPCIÓN

### Problema o Requerimiento

Con motivo de las proyecciones de demanda esperada de transferencia de contenedores, se deberá aumentar la capacidad de transferencia entre el Patio Barrancas y los Terminales Portuarios concesionados a DP World y STI.

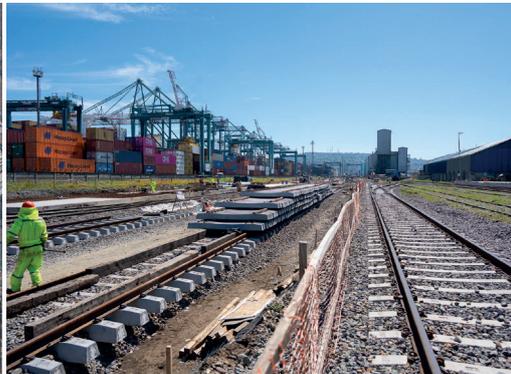
### Solución Propuesta

Desarrollar un nuevo terminal de transferencia de contenedores en parte del actual Patio Barrancas, propiedad de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE). El proyecto, denominado "Terminal Intermodal Barrancas" (TIB), aumentará la capacidad de transferencia de contenedores, otorgando conectividad funcional a los terminales portuarios que operan DP World y STI.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
447.149 UF	8.597,8 MM\$	16,8%	2024	Ficha IDI de la iniciativa en el Banco Integrado de Proyectos (BIP)	Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE)	Empresa de los Ferrocarriles del Estado	Plan Trienal 2023-2025



Plano Ubicación



Imágenes de avance del proyecto



### ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Ejecución de obras por parte de EFE.

#### ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

• Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

#### Empresa de los Ferrocarriles del Estado:

- Coordinar acciones con porteadores de carga.
- Licitación y ejecución obras Terminal Intermodal Barrancas.

• Desarrollo Modelo de Operación en conjunto con EPSA.

#### EPSA:

• Administrar la operación del terminal, resguardando la normativa portuaria y los alcances emitidos por el TDLC y el Acuerdo en la Corte Suprema.

#### DP World San Antonio:

- Adquisición de los equipos.
- Prestación de los servicios, según la normativa vigente.

#### EFE, EPSA, DP World San Antonio, STI, FEPASA

• Desarrollo de coordinación de acciones y acuerdo.

### OBSERVACIONES

La Ingeniería de Detalle para modernizar el "Terminal Barrancas", que finalizó el año 2019, considera operar trenes de hasta 600 m (actualmente de hasta 400 m), aumentando su capacidad a una cifra superior a 250.000 TEU/año (actualmente dispone de una capacidad 50.000 TEU/año).

Resuelta la controversia sobre aspectos de libre competencia en la prestación de los servicios en el TIB, mediante el acuerdo alcanzado entre las partes en la Corte Suprema de Chile en diciembre de 2022, un Comité de Expertos determinó la tarifa de transferencia en este nuevo terminal intermodal. Actualmente EFE adjudicó la ejecución de obras del TIB, comenzó las obras el segundo semestre de 2024, estimándose ejecutar su construcción en un plazo de 18 meses. Paralelamente EPSA y DP World San Antonio gestionan con el Servicio Nacional de Aduanas, la extensión de la zona primaria al TIB.

### PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
Proceso de licitación de ejecución y adjudicación de obras por parte de EFE										
Ejecución de obras de construcción TIB										
Entrada en Operación *										

\* Sujeto a etapa anterior



Proyecto  
Detenido



PAF 63  
Sin BIP

## PUERTO DE SAN ANTONIO MODIFICACIÓN CRUCE FERROVIARIO PABLO NERUDA

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí

Categoría MEJ - V

DESCRIPCIÓN

### Problema o Requerimiento

Las detenciones provocadas por el tren al acceder al "Patio Barrancas" impactan negativamente el cruce ferroviario a nivel ubicado en calle Pablo Neruda, provocando problemas de congestión vehicular que afecta a los camiones con origen o destino Puerto de San Antonio.

### Solución Propuesta

Mejorar técnicamente la operación del cruce ferroviario a nivel según lo determine un estudio desarrollado sobre la materia, dando cumplimiento a las regularizaciones reglamentarias correspondientes.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
---	---	---	2021	Ficha IDI de la iniciativa en el Banco Integrado de Proyectos (BIP)	Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE)	Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE)	---



Plano Ubicación



Imagen actual (Google Earth - 8/2014)

### ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Detenido a la espera del análisis una solución de cruce desnivelado.

### OBSERVACIONES

El estudio de Ingeniería Básica de acceso a Puerto Exterior informado el 2022 propuso cerrar el cruce Pablo Neruda y redistribuir el tráfico en el sector. Respecto a esta propuesta, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado analizará una solución de cruce desnivelado, la que sería estudiada en la Ingeniería del tramo Llolleo-Barrancas, considerada de ser iniciada aproximadamente el segundo semestre del 2025.

### ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

1 ---

### PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
*Proyecto Detenido										



Proyecto  
En Estudio



PAF 64 - 65 - 66 - 67  
BIP::4000060-0

# PUERTO DE SAN ANTONIO MEJORAMIENTO CORREDOR FERROPORTUARIO SANTIAGO - SAN ANTONIO

¿Proyecto PNDP 2013? - No

Categoría NOF

## DESCRIPCIÓN

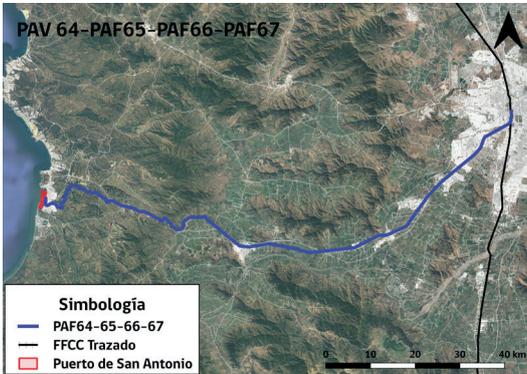
### Problema o Requerimiento

El aumento de la participación del tren en el Puerto de San Antonio requiere mejorar y ampliar la capacidad de transporte de la red ferroviaria existente, acción que incluye materializar condiciones que posibiliten circular trenes más largos.

### Solución Propuesta

A partir de la ejecución de un estudio de Ingeniería, materializar progresivamente el proyecto Corredor Ferroportuario Santiago - San Antonio, con el objetivo que pueda captar, en el horizonte de largo plazo, hasta un 40% de la carga contenedorizada que se proyecta transferir en los diversos terminales de Puerto San Antonio. La iniciativa incluye contar con desvíos de 600 m de largo en una primera fase, que posteriormente se extenderán a 1.250 m, aumento de velocidades de operación, cambio en el sistema de movilización de trenes y la implementación de un Centro de Intercambio Modal (CIM) en las afueras de Santiago, requiriendo además que cualquier proyecto de pasajeros se realice por vías férreas independientes a las definidas para la carga.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
9,926 MM\$	42.789 MM\$	8,1%	2021	Ficha IDI de la iniciativa en el Banco Integrado de Proyectos (BIP)	Empresa de los Ferrocarriles del Estado	Empresa de los Ferrocarriles del Estado	Plan Trienal Empresa de los Ferrocarriles del Estado 2021 - 2023



Plano Ubicación



Imágenes actuales (Google Earth - 11/2018)

## ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Licitación y Ejecución Fase I y Reevaluación social de la Fase II.

### ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

#### PDL MTT

- Hacer seguimiento y ser contraparte de la ingeniería, así como coordinar las acciones que den factibilidad al proyecto.

#### Empresa de los Ferrocarriles del Estado:

- Liderar el proyecto.
- Gestionar exitosamente la adquisición de terrenos para el CIM.

#### MOP:

- Coordinación de expropiación y proyecto Orbital Sur Santiago.

#### Empresa Portuaria San Antonio:

- Coordinación técnica del proyecto Puerto Exterior.

## OBSERVACIONES

El proyecto considera un desarrollo por etapas; FASE I: desvíos de 600 m (2025), instalación de un Sistema de Control de Señalización Virtual (2025); FASE II: alargamiento de desvíos para trenes de 1.250 m, aumento de estándar de velocidad a 65 km/h (con restricción de 40 km/h en pendientes y curvas), construcción de un CIM en la RM (operando en 2035), nuevo trazado sector Malvilla - Puerto y, según las necesidades que definan las proyecciones de demanda, posible construcción de doble vía y obras que permitan transportar contenedores en doble estiba (2042).

El estudio de ingeniería Básica del tramo del acceso ferroviario a Puerto Exterior está finalizado. EFE ejecuta adecuaciones al diseño del CIM derivadas de la coordinación con el proyecto Orbital Sur, obra liderada por MOP. La primera etapa de adquisición de terrenos esta finalizada, y la etapa 2 se hará a futuro. Se encuentra en desarrollo el EIA del Corredor y del CIM, así como la re- evaluación de la Ficha IDI del Corredor y licitación de la Ingeniería y construcción de los desvíos de 600 m.

## PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
Planificación para compra terreno CIM										
Licitación y ejecución de estudios Ingeniería Básica										
Obtención RS para ejecución de desvíos de 600 m										
Licitación de Obras de desvíos de 600 m*										
Construcción de desvíos de 600 m*										

\* Sujeto a etapa anterior



Proyecto en  
Construcción



PAF 68  
BIP:40025312

# PUERTO DE SAN ANTONIO CONSTRUCCIÓN DESVÍOS PARA TRENES DE 600 M Y SALAS TÉCNICAS TRAMO ALAMEDA BARRANCAS

¿Proyecto PNDP 2013? -

Categoría

DESCRIPCIÓN

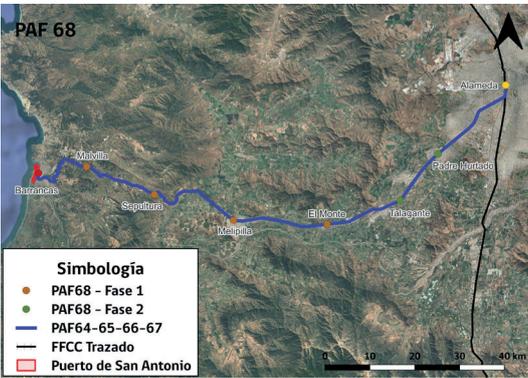
## Problema o Requerimiento

Con el objetivo de compatibilizar las necesidades futuras del transporte de carga del Corredor Alameda-Barrancas y el Terminal Intermodal Barrancas (TIB), que movilizarán trenes de 600 m de longitud se requiere construir desvíos y salas técnicas que permitan dicha operación.

## Solución Propuesta

Construir desvíos de 600 metros de longitud con el objetivo de compatibilizar la longitud de los desvíos del actual corredor Alameda - Barrancas y del sistema de movilización existente en relación a las necesidades futuras del transporte de carga del Terminal Intermodal Barrancas (TIB), considerando especialmente el transporte de carga contenerizada. Con la ejecución de esta iniciativa será posible aumentar la oferta del corredor Alameda - Barrancas; además, con la implementación de salas técnicas será posible automatizar la operación de los desvíos, disminuyendo el tiempo de viaje y se optimizarán los tiempos en los cruces debido a la implementación del sistema de Control por Señalización Virtual (CSV) que permitirá automatizar los cruces existentes en el corredor.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
50.597.807 M\$	1.118.699 M\$	19,8%	2024	Empresa de los Ferrocarriles del Estado	Empresa de los Ferrocarriles del Estado	Empresa de los Ferrocarriles del Estado	Plan Trienal 2023-2025



Plano Ubicación

## ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

En ejecución.

## OBSERVACIONES

El proyecto considera un desarrollo por etapas; FASE I: desvíos de 600 m (2025), ya en ejecución; la instalación de un Sistema de Control de Señalización Virtual (2025) ya en ejecución; FASE II: alargamiento de desvíos para trenes de 1.250 m, aumento de estándar de velocidad a 65 km/h (con restricción de 40 km/h en pendientes y curvas), construcción de un CIM en la RM (operando en 2035), nuevo trazado sector Malvilla - Puerto y, según las necesidades que definan las proyecciones de demanda, posible construcción de doble vía y obras que permitan transportar contenedores en doble estiba (2042).

Los estudios de ingeniería básica del acceso ferroviario a Puerto Exterior y el anteproyecto del CIM ya están finalizados. EFE ejecuta ajustes al diseño del CIM en coordinación con el proyecto Orbital Sur del MOP. La primera etapa de adquisición de terrenos se completó, mientras que la segunda se espera más allá de 2024. Actualmente se desarrolla el Estudio de Impacto Ambiental del Corredor y del CIM, junto con la re-evaluación de la Ficha IDI del Corredor y la licitación de la ingeniería de detalle y construcción de desvíos de 600 m.

## ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

### PDL MTT

• Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto junto con apoyo continuo durante todo el proceso.

### Empresa de los Ferrocarriles del Estado:

• Ejecutor y líder del proyecto

## PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
Licitación										
Ejecución de obras										
Entrada en Operación *										

\* Sujeto a etapa anterior



ACCESIBILIDAD  
TERRESTRE A PUERTOS DE

# TALCAHUANO Y SAN VICENTE





# PUERTOS DE TALCAHUANO Y SAN VICENTE

## Iniciativas Activas 2025

### PROYECTOS DE ACCESIBILIDAD VIAL (PAV)

INICIATIVA	OBJETIVO	SITUACIÓN 2025
<b>CONEXIÓN PUERTO SAN VICENTE – RUTA INTER-PORTUARIA</b>  <b>PAV 71</b>  <b>Coordinación entre Actores</b>	Mejorar la accesibilidad al Puerto de San Vicente mediante dos tramos: Tramo 1: Conexión desde Ruta Interportuaria hasta Rotonda Cementos Biobío (1,9 km) Tramo 2: Mejoramiento desde la Rotonda hasta el Puerto de San Vicente (2,4 km). La propuesta permitirá una conexión continua, evitando el paso de camiones por áreas residenciales, especialmente poblaciones Gaete y Libertad.	Actualmente el proyecto aún no resuelve el RATE RS, debido a cambios de servicios de ruta (Oleoducto ENAP). El proyecto se encuentra en el marco presupuestario 2023 del MOP, presentado a la DIPRES, dentro del Convenio de Programación en Infraestructura entre GORE y MOP 2022-2026. Por otro lado, se trabaja actualmente en la actualización del diseño para ser presentada al MDSyF para obtener la RS, dependiendo de esto se programa la etapa de expropiaciones para el año 2026 y la ejecución del proyecto para fines del mismo año.
<b>GESTIÓN DE TRÁFICO EN ACCESO AL PUERTO DE SAN VICENTE</b>  <b>PAV 72</b>  <b>Coordinación entre Actores</b>	Con el fin de mejorar el acceso al puerto se busca: <b>Corto plazo:</b> 1. Proyecto de demarcación de la rotonda acceso. 2. Reducir estacionamientos en calle Almt. Latorre. 3. Se mejoró la señalética vial, en el cruce ferroviario. 4. Programa fiscalización y de seguridad vial. <b>Mediano plazo:</b> 5. Habilitar vía férrea externa. 6. Re-ruteo de recorridos de locomoción colectiva,	1. Vialidad mantiene a diario la señalética de la rotonda. 2. Recarpeteo de calles permitió el reruteo de locomoción colectiva, evitando el paso por rotonda La Marina. Resta que la I.M. de Talcahuano evalúe la reubicación de quioscos y locales de comida. 3. Normalización de cruce ferroviario, se ejecutará en 2025 4. Programa sujeto a erradicación de locales sin permisos. 5. Proyecto de mejora ferroviaria esta en fase de diseño. 6. Elaboración Reruteo y TDR para un Plan de Gestión de Tránsito.
<b>CONEXIÓN RUTA CONCEPCIÓN-CABRERO CON AUTOPISTA DEL ITATA</b>  <b>PAV 73</b>  <b>Proyecto en Construcción</b>	Habilitar una nueva vía de conexión entre Ruta 146 (Cabrero-Concepción) y Ruta 152 (Acceso Norte a Concepción), en una extensión en torno a 5 km. Ello permitirá segregar flujos, liberar tránsito de camiones por el tramo urbano y disminuir la congestión actual en un tramo de la Ruta 150, al acceder a la Ruta Interportuaria (Ruta 164) directamente desde la Ruta 152.	Esta iniciativa de conexión entre ambas rutas está incluida como parte de los Estudios Integrales necesarios para la licitación de la segunda concesión de Acceso Norte a Concepción. En agosto de 2023 se realizó el llamado a licitación de Ejecución de Obras, y se adjudicó diciembre 2024, total concesión 540 meses (plazo variable).
<b>CONSTRUCCIÓN CONEXIÓN VIAL PUENTE BICENTENARIO – AVDA. CHACABUCO</b>  <b>PAV 74</b>  <b>Proyecto en Construcción</b>	La conexión del Puente Bicentenario con Avenida Chacabuco será mediante una estructura de paso superior (viaducto), evitando el cruce a nivel con la línea férrea, generando un tránsito más seguro y expedito para los usuarios, así como manteniendo la continuidad operacional del tren de carga.	Actualmente el proyecto se encuentra en ejecución, se registra para mayo del 2025 un avance de la obra de un 50%.

### PAV PUERTOS DE TALCAHUANO Y SAN VICENTE 2025

Las iniciativas de corto plazo avanzan tanto en sus etapas de coordinación como de ejecución. Sigue siendo prioritario avanzar en la definición y materialización de la conexión del Puerto de San Vicente con la Ruta Interportuaria, de manera de dar capacidad adecuada y eficiente al sistema logístico de esta bahía.

# PUERTOS DE TALCAHUANO Y SAN VICENTE

## Iniciativas Activas 2025

### PROYECTOS DE ACCESIBILIDAD FERROVIARIA (PAF)

INICIATIVA	OBJETIVO	SITUACIÓN 2025
<b>NUEVO PUENTE BIO – BIO Y NUEVO TÚNEL CHEPE</b>  <b>PAF 71</b>  <b>Proyecto en Construcción</b>	<p>Construcción de un nuevo Puente Ferroviario Biobío aguas abajo del actual, y un nuevo Túnel Chepe, con vía férrea con capacidad de 25 ton/eje, doble vía de circulación</p>	<p>El proyecto cuenta con un avance del 95%, el 21 de Julio del 2025, inicia marcha blanca con una vía. Inicio total, segundo semestre 2025.</p>
<b>MEJORAMIENTO DE SISTEMAS DE SEÑALIZACIÓN FERROVIARIA</b>  <b>PAF 72 A</b>  <b>Proyecto en Construcción</b>	<p>Modernización del sistema de señalización en los tramos San Rosendo–Hualqui y Concepción–Puertos de Coronel, San Vicente y Lirquén, para permitir captar el crecimiento de demanda proyectado con nuevos servicios ferroviarios.</p>	<p>Avance en otros tramos de la red de EFE Sur, con intervenciones en los tramos indicados para 2026 – 2027.</p>
<b>AUMENTO DE RESISTENCIA (CAPACIDAD) A 25 [ton/eje] EN RED FERROVIARIA</b>  <b>PAF 72 B</b>  <b>Proyecto en Construcción</b>	<p>Ampliar la capacidad actual de la vía férrea, permitiendo la circulación de trenes con mayor peso por eje.</p>	<p>En este contexto además de que el Nuevo Puente Ferroviario sobre el Río Biobío considera 25 ton/eje (PAF71), EFE se encuentra avanzando en 3 estudios de prefactibilidad asociados a extender el servicio del Biotrén a las comunas de Penco, Lota y Los Ángeles, iniciativas que, aún teniendo su foco en pasajeros, consideran su interacción con el transporte de carga ferroviaria.</p>
<b>AUMENTO DE CAPACIDAD ÚLTIMA MILLA FERROVIARIA</b>  <b>PAF 75</b>  <b>Proyecto en Estudio</b>	<p>Mejora de las condiciones de operación del ramal Puerto de San Vicente–Estación El Arenal, permitiendo mejorar la capacidad de transporte de carga por ferrocarril en este puerto.</p>	<p>El proyecto continua su desarrollo, avanzando en la ejecución de su estudio de diseño de ingeniería que posibilitará la ejecución de obras que incluyen su confinamiento y automatización de cruces ferroviarios existentes.</p>
<b>REPOSICION FERROVIARIA ARENAL – SAN VICENTE</b>  <b>PAF 75 – 1</b>  <b>Proyecto en Estudio</b>	<p>Mejora de las condiciones de operación del ramal Puerto de San Vicente–Estación El Arenal, permitiendo mejorar la capacidad de transporte de carga por ferrocarril en este puerto.</p>	<p>Actualmente se desarrolla la etapa de ingeniería de detalles, que tiene por tareas revisar los antecedentes de análisis previos, evaluar factibilidad legal y normativa para ajustar el diseño del confinamiento en áreas críticas donde las viviendas tienen acceso exclusivo a través de la faja, generar un proceso de consulta ciudadana y generar la documentación necesaria para continuar a la etapa de ejecución.</p>
<b>NORMALIZACION DE CRUCES VÍA EL ARENAL – PUERTO SAN VICENTE</b>  <b>PAF 75 – 2</b>  <b>Proyecto en Construcción</b>	<p>Reducción del Índice de Peligrosidad (IP) del ramal Estación El Arenal–Puerto San Vicente, mediante la normalización de los cruces vehiculares a nivel.</p>	<p>El contrato de ejecución de las obras se encuentra en desarrollo, el Contratista se encuentra gestionando los permisos con las distintas entidades para iniciar el trabajo en terreno.</p>

# PUERTOS DE TALCAHUANO Y SAN VICENTE

## Iniciativas Activas 2025

### PROYECTOS DE ACCESIBILIDAD FERROVIARIA (PAF)

INICIATIVA	OBJETIVO	SITUACIÓN 2025
<b>CONSTRUCCION NUEVO ACCESO NORTE FERROVIARIO A CONCEPCIÓN</b>  <b>PAF 76</b>  Proyecto en Estudio	Generación de alternativas para la conexión ferroviaria directa entre Concepción y Chillán, tanto para servicios de pasajeros como para transporte de carga.	Esta iniciativa forma parte del plan Trenes Para Chile, fue adjudicado en el mes de junio de 2025 y tiene una duración de 42 meses.

**PAF PUERTOS DE TALCAHUANO Y SAN VICENTE 2025**

De las nueve iniciativas ferroviarias del puerto se encuentran cuatro en ejecución de obra, tres en estudios con avances significativos y un proyecto descartado donde la problemática se ha asumido en otra iniciativa y otro detenido a la espera de uno de los proyectos en estudio. Esto muestra un sistema planificado que avanza en las problemáticas del acceso ferroviario al puerto en distintas escalas y contemplando tanto los servicios de carga como de pasajeros y como se conectan los distintos sistemas de transporte en la ciudad.

Lorem ipsum



**Coordinación  
entre Actores**



**PAV 71  
BIP:30485803-0**

## PUERTOS DE TALCAHUANO Y SAN VICENTE CONEXIÓN PUERTO SAN VICENTE - RUTA INTERPOR- TUARIA

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí

Categoría NOV

### DESCRIPCIÓN

#### Problema o Requerimiento

Actualmente, el tránsito de carga desde las Rutas del Itata y Cabrero hacia el sistema portuario del Biobío atraviesa zonas residenciales del Gran Concepción, debido a la falta de conectividad vial portuaria. Particularmente, los camiones que ingresan por la Ruta Interportuaria hacia Talcahuano cruzan la calle Hualpén para acceder a Av. Gran Bretaña, en dirección al Puerto de San Vicente y al nuevo Puente Industrial. Esto genera problemas de seguridad, alta congestión, interacción constante con peatones y transporte público, además de un aumento en el riesgo de robos. La limitada conectividad afecta la competitividad del Puerto de San Vicente.

#### Solución Propuesta

Mejorar la accesibilidad al Puerto de San Vicente mediante dos tramos:

Tramo 1: Conexión desde Ruta Interportuaria hasta Rotonda Cementos Biobío (1,9 km), contempla una vía elevada sobre Av. Colón y la vía férrea, bajando en calle Echeverría. Se evalúa que Concesiones MOP asuma su ejecución para agilizar plazos.

Tramo 2: Mejoramiento desde la Rotonda hasta el Puerto de San Vicente (2,4 km).

La propuesta permitirá una conexión continua, evitando el paso de camiones por áreas residenciales, como poblaciones Gaete y Libertad.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
59.077 MM\$	16.519 MM\$	9,6%	2023	Estudio "Habilitación Conexión Vial Puerto San Vicente Ruta Interportuaria"	Dirección de Vialidad MOP	Dirección de Vialidad MOP	Plan de infraestructura para la competitividad 2008 (MOP)



Plano Ubicación



Imagen de Proyecto

### ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Proyecto en etapa de diseño y postulando a Ejecución de Obras.

#### ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

##### PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.
- Apoyo a la Empresa Portuaria en coordinación con MOP.

##### Dirección de Vialidad MOP:

- Obtención de RS y coordinación de ejecución de Obras.

##### Puertos de Talcahuano:

- Coordinar con Dirección de Vialidad la ejecución de proyecto.
- Asegurar la inclusión de proyecciones de demanda en el estudio.

##### Consejo de Coordinación Ciudad-Puerto de Talcahuano:

- Desarrollo actividades con la comunidad y otros actores (SERVIU)
- Conciliar los requerimientos viales y ferroviarios del estudio.

##### Comunidad Logística de Talcahuano (COMLOG):

- Participación ciudadana y promoción del proyecto ante actores.

### OBSERVACIONES

El proyecto, por su aporte en armonizar el desarrollo portuario con las actividades urbanas, evitando el paso de camiones por áreas residenciales, sigue priorizado al interior del Consejo de Coordinación Ciudad - Puerto de Talcahuano. Fue priorizado por Gobierno Regional como una iniciativa de interés regional y es parte del Plan Más Movilidad del Gran Concepción liderado por Delegación Presidencial. MOP se encuentra evaluando opciones, tal como pasar el tramo 1 a Concesiones buscando acelerar el proceso y pasar lo antes posible a la etapa de ejecución de las obras.

Actualmente el proyecto aún no resuelve el RATE RS, debido a cambios de servicios de ruta (Oleoducto ENAP). El proyecto se encuentra en el marco presupuestario 2023 del MOP, presentado a la DIPRES, dentro del Convenio de Programación en Infraestructura entre GORE y MOP 2022-2026. Por otro lado, se trabaja actualmente en la actualización del diseño para ser presentada al MDSyF para obtener la RS, dependiendo de esto se programa la etapa de expropiaciones para el año 2026 y la ejecución del proyecto para fines del mismo año.

### PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
Obtención de RS para Ejecución de Obras	█		█		█		█		█	
Proceso de Expropiaciones*	█		█		█		█		█	
Preparación TdR y licitación de ejecución de obras*	█		█		█		█		█	
Ejecución obras*	█		█		█		█		█	
Entrada en Operación *	█		█		█		█		█	

\* Sujeto a etapa anterior



# PUERTOS DE TALCAHUANO Y SAN VICENTE

## GESTIÓN DE TRÁFICO EN ACCESO AL PUERTO DE SAN VICENTE

¿Proyecto PNDP 2013? - No

Categoría GT

### DESCRIPCIÓN

#### Problema o Requerimiento

En los accesos al Puerto de San Vicente confluyen tránsito de carga, colectivo y particulares lo que genera permanente congestión vial. Además, la calle Latorre ha perdido capacidad debido al uso irregular de estacionamiento, paraderos no regulados y locales de comida, lo que complica aún más la movilidad. Esto afecta los tiempos de viaje del transporte de carga y de pasajeros, así como la eficiencia del modo ferroviario, que debe detenerse para despejar la vía. Esto también incrementa el riesgo de robos a camiones y la rotura de sellos en contenedores.

#### Solución Propuesta

Se han analizado al interior de la mesa técnica de accesibilidad diversas medidas de gestión de tráfico que buscan tanto mejorar la accesibilidad y eficiencia del transporte de carga como la calidad de vida de la comunidad, según lo siguiente:

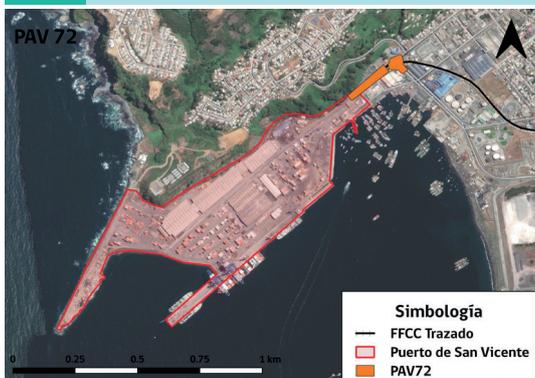
##### Corto plazo:

1. Se implementó el proyecto de demarcación y mejoras en las condiciones de visibilidad y señalización de la rotonda acceso.
2. Reducción de estacionamientos en calle Almt. Latorre, eliminando los de la calzada norte y trabajando en la calzada sur.
3. Se mejoró la señalética vial, horizontal y vertical, en el cruce ferroviario a nivel en la rotonda.
4. Programa fiscalización y de seguridad vial.

##### Mediano plazo:

5. Habilitar vía férrea externa para disminuir la interferencia del ferrocarril en el acceso al Puerto.
6. Re-ruteo de recorridos de locomoción colectiva, junto con el recarpeteo y señalización en calles Juan Macaya y Lautaro.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
---	---	---	2017	Estudio "Diagnóstico y optimización del acceso Terminal San Vicente"	Puertos de Talcahuano	Por definir	Plan de Trabajo 2020-2021 Consejo de Coordinación Ciudad-Puerto de Talcahuano



### ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Coordinación para el desarrollo de estudios y evaluación de medidas de corto plazo.

#### ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

##### PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.
- Apoyar a Puerto en lograr implementación de medidas.

##### Dirección de Vialidad MOP:

- Coordinar ejecución con Puertos de Talcahuano.

##### Empresas de los Ferrocarriles del Estado:

- Contraparte técnica estudios ferroviarios y crear acuerdos operacionales en desvío estación El Arenal-San Vicente

##### Puertos de Talcahuano:

- Coordinar la implementación con actores relevantes, que permitan la implementación de las medidas propuestas.

##### Consejo de Coordinación Ciudad-Puerto de Talcahuano:

- Promoción, coordinación y ejecución de los proyectos, y apoyo en la búsqueda de financiamiento.

### OBSERVACIONES

1. Dirección de Vialidad mantiene periódicamente la señalética de la rotonda.
2. En 2024 se recarpetearon las calles Juan Macaya y Lautaro para permitir el reruteo de locomoción colectiva, evitando el paso por rotonda La Marina. Resta que la Municipalidad de Talcahuano evalúe la reubicación de quioscos y locales de comida, medida comprometida que facilitaría la salida de camiones del Puerto San Vicente.
3. El proyecto de normalización del cruce ferroviario, con implementación de barreras automáticas, se ejecutará en 2025 para cumplir normativa vigente.
4. El aumento de fiscalización por estacionamientos irregulares está supeditado a la erradicación de locales sin permisos. En 2024 se realizaron 3 intervenciones de seguridad vial en cruces ferroviarios, incluyendo rotonda La Marina; continuando en 2025.
5. El proyecto de mejora ferroviaria y confinamiento de la vía está en fase de diseño y se está trabajando con la comunidad para elegir la mejor alternativa.
6. Se trabaja con la I.M. de Talcahuano y Seremi TT en el reruteo del transporte público. Para respaldar estas medidas se elaboraron TDR para un Plan de Gestión de Tránsito. Además, se desarrollaron proyectos de mejora vial en calles propuestas. La ingeniería aprobada para la repavimentación de Juan Macaya y Cervantes fue ingresada en 2024 para postulación a financiamiento municipal.

### PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
Llamado a Licitación y Adjudicación*										
Coordinar el desarrollo de la implementación de las medidas de mediano plazo**										
Implementación de las medidas de mediano plazo (Proyectos 5 y 6)*										

\* Sujeto a etapa anterior

\*\* En tramitación proyecto de mejoramiento de carpetas en calles aledañas. Estudio de mejora ferroviaria en etapa de diseño.



Proyecto en  
Construcción



PAV 73  
Sin BIP

## PUERTOS DE TALCAHUANO Y SAN VICENTE CONEXIÓN RUTA CONCEPCIÓN-CABRERO CON AUTOPISTA DEL ITATA

¿Proyecto PNDP 2013? - No

Categoría NOV

### DESCRIPCIÓN

#### Problema o Requerimiento

El alto flujo de camiones que transitan por las comunas de Concepción y Talcahuano, utilizando la Ruta 146 (Cabrero-Concepción), lo hacen por medio del tramo urbano, interfiriendo con el tránsito de vehículos livianos, aumentando los niveles de congestión.

#### Solución Propuesta

Habilitar una nueva vía de conexión entre Ruta 146 (Cabrero-Concepción) y Ruta 152 (Acceso Norte a Concepción), en una extensión en torno a 5 km. Ello permitirá segregar flujos, liberar tránsito de camiones por el tramo urbano y disminuir la congestión actual en un tramo de la Ruta 150, al acceder a la Ruta Interportuaria (Ruta 164) directamente desde la Ruta 152.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
---	---	---	2022	Estudios Integrales 2da Concesión Acceso Norte a Concepción	Dirección General de Concesiones MOP	Dirección General de Concesiones MOP	Cartera Concesiones MOP (2021-2025)



Plano Ubicación

#### ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Proyecto en etapa 1, diseño para ejecutar en 2025, con el objetivo de ampliar el acceso físico al recinto portuario".

#### OBSERVACIONES

Esta iniciativa de conexión entre ambas rutas está incluida como parte de los Estudios Integrales necesarios para la licitación de la segunda concesión de Acceso Norte a Concepción. Estos estudios fueron adjudicados en noviembre de 2020 y se proyectó su término para el segundo semestre del año 2023. En agosto de 2023 se realizó el llamado a licitación de Ejecución de Obras, y se adjudicó diciembre 2024, la concesión tiene un plazo variable, con una base de 540 meses y actualmente el proyecto se encuentra en ejecución.

#### ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

##### PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

##### Dirección General de Concesiones MOP:

- Desarrollar los Estudios Integrales de la 2da concesión Acceso Norte a Concepción, y futura licitación, incorporando conexión entre Ruta 146 y Acceso Norte a Concepción (Ruta 152)

#### PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
Desarrollo Ingeniería de Detalle y estudios de impacto ambiental*	[Barra]									
Ejecución obras*			[Barra]							



Proyecto en  
Construcción



PAV 74  
BIP:40025518-0

## PUERTO DE TALCAHUANO Y SAN VICENTE CONSTRUCCIÓN CONEXIÓN VIAL PUENTE BICENTENA- RIO – AVDA. CHACABUCO

¿Proyecto PNDP 2013? - No

Categoría NOV

### DESCRIPCIÓN

#### Problema o Requerimiento

El diseño del eje Avenida Chacabuco–Puente Bicentenario intersecta con los flujos de Avenida Costanera y la línea férrea, por lo que, si se generara un cruce a nivel, implicaría la regulación de flujos a través de un cruce semaforizado y barreras ferroviarias, resultando en una disminución de la velocidad de operación de todo el eje.

#### Solución Propuesta

La conexión del Puente Bicentenario con Avenida Chacabuco será mediante una estructura de paso superior (viaducto), evitando el cruce a nivel con la línea férrea, generando un tránsito más seguro y expedito para los usuarios, así como manteniendo la continuidad operacional del tren de carga.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
24.734,74 MM\$	2.386,55 MM\$	6,9%	2021	Ficha IDI de la Iniciativa en el Banco Integrado de Proyectos	Dirección de Vialidad MOP	Dirección de Vialidad MOP	Programa de Vialidad Urbana



Plano Ubicación



Imágenes Avance Proyecto

### ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Ejecución de obras.

### OBSERVACIONES

De acuerdo a lo informado en el PNATP 2022, la ejecución de obras comenzó en mayo de 2022. Sin embargo, la empresa que se adjudicó el proyecto se declaró en quiebra a fines de 2022, por lo que la Dirección de Vialidad MOP definió un nuevo proceso de adjudicación de obras que se concretó en el segundo semestre de 2023. Actualmente el proyecto se encuentra en ejecución, se registra para mayo del 2025 un avance de la obra de un 50%.

### ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

#### PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

#### Dirección de Vialidad MOP:

- Monitorear y coordinar el proceso de ejecución de obras.

### PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								

En proceso de ejecución\*





Proyecto en  
Construcción



PAF 71  
BIP:40012364-0

## PUERTOS DE TALCAHUANO Y SAN VICENTE NUEVO PUENTE BIO - BIO Y NUEVO TÚNEL CHEPE

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí

Categoría NOF

### DESCRIPCIÓN

#### Problema o Requerimiento

El actual Puente Ferroviario Biobío, construido en vía simple el año 1889, mantiene desde el terremoto de 2010 restricciones de velocidad y peso de circulación 18 ton/eje para todo tren que requiere su utilización.

#### Solución Propuesta

Construcción de un nuevo Puente Ferroviario Biobío aguas abajo del actual, y un nuevo Túnel Chepe, con vía férrea con capacidad de 25 ton/eje, doble vía de circulación, peralte que permita la operación de trenes de al menos 700 m de largo, electrificado y señalizado en puente y túnel.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
238.195.413 M\$	18.398 MM\$	7,1%	2021	Ficha IDI de la iniciativa en el Banco Integrado de Proyectos (BIP)	Empresa de los Ferrocarriles del Estado	Empresa de los Ferrocarriles del Estado	Plan Trienal Empresa de los Ferrocarriles del Estado 2021 - 2023



Plano Ubicación



Imágenes Avance Proyecto



### ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Ejecución de obras.

### ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

#### PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

#### Empresa de los Ferrocarriles del Estado:

- Fiscalizar la ejecución de las obras y procurar que las mismas culminen en tiempo y en forma.

### OBSERVACIONES

El proyecto considera el tramo ferroviario que une el Paso a Nivel Pedro León Gallo (PK 500), comuna de Concepción y las cercanías de la Estación Juan Pablo Segundo (PK 3875), comuna de San Pedro de la Paz. Principales obras: Puente balastado de dos vías de 1.883 m.; Obras de manejo de cauce y accesos; Estructura ornamental del puente e iluminación; Túnel de dos vías de 320 m. en el cerro Chepe (incluye sistemas de seguridad y comunicación); Sistema de vías (doble), pasos a nivel y modificaciones en Patio de Maniobras; Sistema de electrificación Catenaria y sistema 2300V, de alumbrado y fuerza, y Señalización; Obras Anexas (Saneamiento, Ciclovías, Paisajismo cerro Chepe, Banco de ductos, cierre faja vía; Obras y medidas ambientales (RCA, Mejoramiento del entorno sector Pedro L. Gallo, Canchas de fútbol, Mejoramiento carpeta de rodado, entre otras).

El proyecto cuenta con un avance del 95% a la fecha. El 21 de julio de 2025, inicia marcha blanca con una vía. El nicio total se proyecta para finales del segundo semestre de 2025.

### PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029		
	1er Semestre	2do Semestre									
Ejecución de obras	█										
Entrada en Operación *		█									



Proyecto en  
Construcción



PAF 72 A  
BIP:40017144-0

## PUERTOS DE TALCAHUANO Y SAN VICENTE MEJORAMIENTO DE SISTEMAS DE SEÑALIZACIÓN FERROVIARIA

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí

Categoría MEJ - V

### DESCRIPCIÓN

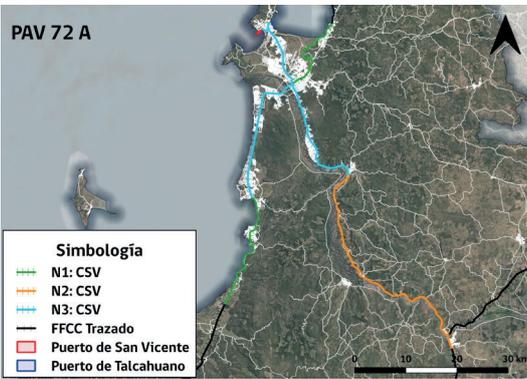
#### Problema o Requerimiento

La capacidad actual de la Red Sur en los tramos San Rosendo - Hualqui, y Concepción - Puertos de Coronel - San Vicente y Lirquén, dispone de sistemas de señalización que impiden al servicio ferroviario de carga captar en el mediano y largo plazo el crecimiento proyectado de la demanda de los puertos de la Región del Biobío, siendo su modernización una condición necesaria.

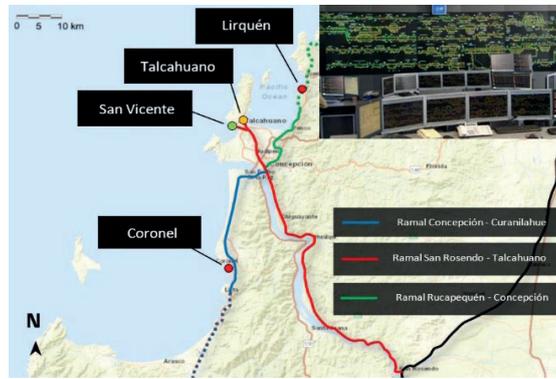
#### Solución Propuesta

Implementar un sistema de señalización de tráfico que, junto con entregar seguridad, aumente la capacidad de transporte de carga de la red de la Región del Biobío en su globalidad.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
82.879.799 M\$	945.553,0 M\$	6,3%	2024	Ficha IDI de la iniciativa en el Banco Integrado de Proyectos (BIP)	Empresa de los Ferrocarriles del Estado	Empresa de los Ferrocarriles del Estado	Plan Trienal Empresa de los Ferrocarriles del Estado 2023 - 2025



Plano Ubicación



### ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Se está avanzando en Tramo Victoria-Temuco en construcción de locales técnicos, canalizaciones y atravesos. En tramo Quilacoya-Laja, en desarrollo ingeniería de detalle y construcción de locales técnicos, canalizaciones y atravesos.

### ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

#### PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.
- Contraparte, gestiona recursos en el Plan Trienal 2020 - 2022.

#### Empresa de los Ferrocarriles del Estado:

- Realizar la licitación y adjudicación de la Ingeniería de Detalle y construcción del proyecto.
- Fiscalizar la ejecución de las obras y procurar que las mismas culminen en tiempo y en forma.

### OBSERVACIONES

El aumento proyectado de la actividad productiva representa una oportunidad para fortalecer la participación del tren de carga, lo que exige mayor capacidad y seguridad en la red ferroviaria regional. Esta se verá beneficiada con el proyecto "Sistema de Control por Señalización Virtual (CSV)" liderado por EFE, que moderniza e integra los sistemas actuales de movilización ferroviaria, elevando los estándares de seguridad y capacidad operativa de la infraestructura existente.

En marzo de 2024 se inició el contrato del proyecto "Mejoramiento de Infraestructura de Señalización (Diseño, ejecución e ITO)", y en junio se adjudicó el contrato para el "Diseño y Ejecución de Sistemas CSV: Planificador + Señalización Virtual". Aún restan por adjudicar licitaciones complementarias, actualmente en fase de recepción de ofertas.

A la fecha, se está avanzando en el Tramo Victoria-Temuco en construcción de locales técnicos, canalizaciones y atravesos. En tramo Quilacoya-Laja, se encuentra en desarrollo la ingeniería de detalle y la construcción de locales técnicos, canalizaciones y atravesos.

### PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
Licitaciones públicas										
Ejecución tramo "piloto**										
Ejecución obras*										

\* Sujeto a etapa anterior



Proyecto en  
Construcción



PAF 72 B  
Sin BIP

## PUERTOS DE TALCAHUANO Y SAN VICENTE AUMENTO DE RESISTENCIA (CAPACIDAD) A 25 [ton/eje] EN RED FERROVIARIA

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí

Categoría MEJ - V

### DESCRIPCIÓN

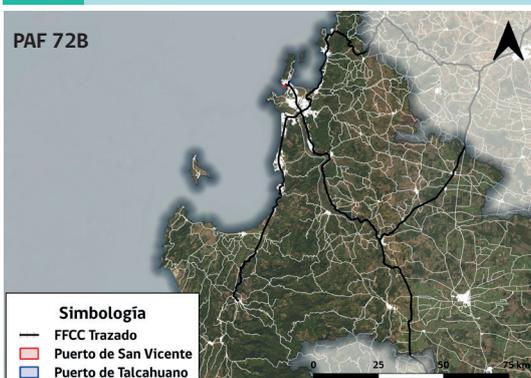
#### Problema o Requerimiento

Para captar la carga esperada por el crecimiento de la demanda de los puertos de la Región del Biobío, en el mediano y largo plazo, el modo ferroviario requiere ampliar la capacidad actual de la vía férrea de la red ferroviaria utilizada. Una forma de solucionar esta condición es que el tren de carga pueda utilizar carros que movilicen mayor peso por eje.

#### Solución Propuesta

Reforzar la red ferroviaria que sirve a los puertos de la Región del Biobío pasando de 18 ton/eje a 25 ton/eje, condición que permitiría movilizar carros de hasta 100 ton.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
---	---	---	---	---	---	Empresa de los Ferrocarriles del Estado	---



Plano Ubicación



### ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Ejecución Nuevo Puente Biobío y desarrollo de estudios de prefactibilidad.

### ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

#### PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

#### Empresa de los Ferrocarriles del Estado:

- Fiscalizar la ejecución de las obras y procurar que las mismas culminen en tiempo y en forma.

### OBSERVACIONES

Entre el 2018 y 2019 se ejecutaron obras de aumento de la resistencia de la vía en distintos sectores de la Región del Biobío, que incluyeron la conservación del sector Coronel - Horcones y la materialización del proyecto "Mejoramiento Infraestructura Ferroviaria Acceso Puertos VIII Región" (finalizado, BIP: 30084743-0). Las obras incluyeron cambios de Riel Tipo "X" Perfil Arema 115RE, balasto nuevo, renovación de durmientes de hormigón y durmientes de madera. En este contexto además de que el Nuevo Puente Ferroviario sobre el Río Biobío considera 25 ton/eje (PAF71), EFE se encuentra avanzando en 3 estudios de prefactibilidad asociados a extender el servicio del Biotrén a las comunas de Penco, Lota y Los Ángeles, iniciativas que, teniendo su foco en pasajeros, consideran su interacción con el transporte de carga ferroviaria. Entre los proyectos que permiten aumentar la capacidad de la vía, se encuentran:

- Servicio Ferroviario de Pasajeros entre Coronel y Lota: RS en etapa de Diseño.
- Construcción Servicio Ferroviario de pasajeros entre Concepción y Los Ángeles: En proceso de elaboración de cambio de estrategia y planificación.
- Construcción Servicio Ferroviario Biotrén hacia el norte de Concepción: Con avance de un 50% en la etapa de Prefactibilidad.

### PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
Ejecución Nuevo Puente Biobío	█		█		█					



**Proyecto  
En Estudio**



**PAF 75  
Sin BIP**

## PUERTOS DE TALCAHUANO Y SAN VICENTE AUMENTO DE CAPACIDAD ÚLTIMA MILLA FERROVIARIA

¿Proyecto PNDP 2013? - No

Categoría NOF

### DESCRIPCIÓN

#### Problema o Requerimiento

Los trabajos de extensión de la red ferroviaria al interior del puerto permiten el ingreso de trenes de hasta 500 m, sin embargo, la limitación de infraestructura del tramo Arenal - Puerto (simple vía), afecta la capacidad operativa del tren y del sistema. Un ejemplo es que el tren debe esperar el retorno de la locomotora para ingresar nuevas trenadas y retiro de contenedores vacíos. En este sector de acceso al recinto portuario confluyen distintos modos de transporte, como camiones, locomoción colectiva, vehículos menores y tren, afectando los niveles de servicio, debiendo ser evaluadas mejoras en la seguridad de su operación.

#### Solución Propuesta

Para mejorar los niveles de servicio operacional del Puerto de San Vicente, se debe identificar los cuellos de botella y las modificaciones necesarias que lo permitan, para con ello lograr aumentar el volumen de carga transferida. Uno de los servicios a considerar es la atención de trenes y su operación del desvío ferroviario Estación El Arenal - puerto San Vicente, acción que permitirá aumentar la transferencia de carga, aumentando los niveles de servicio de un centro de consolidado.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
42.496 UF	---	---	2016	"Doble Vía y Desvíos Tramo Arenal - Puerto San Vicente"	Puertos de Talcahuano	Puertos de Talcahuano	---



Plano Ubicación

### ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Desarrollo de Estudio Diseño.

#### ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

##### PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.
- Contraparte técnica en estudio de Diseño.

##### Empresa de los Ferrocarriles del Estado y EFE Sur:

- Apoyo de acciones y gestión del proyecto.

##### Mesa ferroviaria COMLOG:

- Participar como contraparte técnica.

##### Puertos de Talcahuano:

- Desarrollo de estudio de Diseño.
- Búsqueda de financiamiento para ejecución de obras.
- Regularización Concesión de Desvío Ferroviario Estación Arenal - Puerto San Vicente.

### OBSERVACIONES

Dada la necesidad de reponer y normalizar la infraestructura ferroviaria que conforma el tramo que une la Estación El Arenal de EFE con el recinto portuario de Puerto San Vicente, propiedad de Puertos de Talcahuano, el proyecto continua su desarrollo, avanzando en la ejecución de su estudio de diseño de ingeniería que posibilitará la ejecución de obras que incluyen su confinamiento y automatización de cruces ferroviarios existentes.

Además, en esta etapa, es posible informar que Puertos de Talcahuano trabajó en propuestas de Reglamento de Atravesos y Paralelismos, denominado "Reglamento de Operación y Servicio Ferroviario para Ramal El Arenal - Puerto San Vicente", las que, basadas en el estándar y regulación de EFE, constituyen herramientas relevantes y necesarias para la gestión y operación de esta infraestructura ferroviaria.

### PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
Desarrollo de Estudio Diseño	█									
Desarrollo de Ejecución componente Señalética*		█								
Búsqueda financiamiento para Ejecución de Obras*		█								
Ejecución de Obras de mejoramiento de vía férrea y confinamiento*			█							

\* Sujeto a etapa anterior



Proyecto  
En Estudio



PAF 75 - 1  
BIP: 40057456-0

## PUERTOS DE TALCAHUANO Y SAN VICENTE REPOSICION FERROVIARIA ARENAL - SAN VICENTE

¿Proyecto PNDP 2013? -

Categoría

### DESCRIPCIÓN

#### Problema o Requerimiento

El Puerto San Vicente cuenta con accesibilidad terrestre tanto vial como ferroviaria. En cuanto a esta última, dispone de un desvío denominado Desvío Estación El Arenal- Puerto San Vicente, el que se conecta con la red ferroviaria nacional operada por EFE. Este desvío corresponde a una línea férrea simple de estándar A, con una longitud aproximada de 1.300 metros, que incluye cuatro cruces vehiculares a nivel y carece de elementos de confinamiento físico que aislen la vía de su entorno inmediato.

Estudios previos elaborados por la Empresa Portuaria Talcahuano-San Vicente han identificado la necesidad de implementar intervenciones destinadas a mejorar las condiciones estructurales del desvío ferroviario, con el fin de fortalecer la seguridad del tránsito ferroviario, la continuidad operacional, así como mitigar los riesgos de los residentes colindantes a la faja de vía.

#### Solución Propuesta

Se da solución a través de obras que permitan dar mayor seguridad al transporte ferroviario y a los sectores aledaños al desvío, esto a través de mejoras a la infraestructura ferroviaria y al confinamiento de la vía férrea.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
150.000 M\$	1.000 M\$ (CAE)	-	2024	Ficha IDI de la Iniciativa en el Banco Integrado de Proyectos	Puertos de Talcahuano	Puertos de Talcahuano	-



Plano Ubicación



Imágenes en Terreno



### ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

En etapa de diseño

### ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

----

**Puertos de Talcahuano:**

- Desarrollar la etapa de diseño
- Realizar las gestiones con el Sistema Nacional de Inversiones y así obtener RATE RS para la etapa de ejecución
- Aplicar la ingeniería de detalles generada en la etapa de diseño

### OBSERVACIONES

Actualmente se desarrolla la etapa de ingeniería de detalles, que tiene por tareas revisar los antecedentes de análisis previos, evaluar factibilidad legal y normativa para ajustar el diseño del confinamiento en áreas críticas donde las viviendas tienen acceso exclusivo a través de la faja, generar un proceso de consulta ciudadana y generar la documentación necesaria para continuar a la etapa de ejecución.

### PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
Desarrollo del estudio de diseño "Reposición Ferroviaria Arenal - San Vicente"	█									
Presentar la iniciativa al SNI a etapa de ejecución		█								
Obtener RATE RS			█							
Llamado a licitación y adjudicación				█						
Ejecución de las obras				█	█					



Proyecto en  
Construcción



PAF 75-2  
BIP:40058868-0

## PUERTOS DE TALCAHUANO Y SAN VICENTE NORMALIZACIÓN DE CRUCES VÍA EL ARENAL - PUERTO SAN VICENTE

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí

Categoría MEJ

### DESCRIPCIÓN

#### Problema o Requerimiento

El Puerto San Vicente cuenta con un desvío ferroviario exclusivo que conecta sus instalaciones con la Estación El Arenal y a la vez se integra a la red ferroviaria nacional de EFE. Esta infraestructura corresponde a una vía férrea simple, de estándar A, y a lo largo de su trazado cuenta con cuatro cruces vehiculares a nivel ubicados en calle Ignacio Díaz, Malaquías Concha, Pedro Montt, y en la intersección de rotonda La Marina con calle Latorre. Según estudios previos realizados por Puertos de Talcahuano, se identificó que los cruces se encuentran en estatus subestándar y que presentan condiciones operacionales con elevados Índices de Peligrosidad (IP), lo cual compromete tanto la seguridad de las operaciones ferroviarias como la de los usuarios de la red vial local.

#### Solución Propuesta

La iniciativa busca la ejecución de la normalización de los cruces vehiculares a nivel en el ramal Estación El Arenal - Puerto San Vicente. En atención al elevado Índice de Peligrosidad (IP) que presentan los cuatro cruces a nivel, y dado que superan los umbrales mínimos para la automatización corresponde ejecutar obras de automatización a través de barreras. Lo cual, mejorará las condiciones en los cuatro cruces identificados y minimizará los riesgos de accidentes o de interrupción de tráfico ferroviario.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
1.332.378 M\$	99.141 M\$ (CAE)	-	2024	Ficha IDI de la Iniciativa en el Banco Integrado de Proyectos (BIP)	Puertos de Talcahuano	Puertos de Talcahuano	-



Plano Ubicación

### ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

En etapa de ejecución.

#### ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

##### Puertos de Talcahuano

- Tramitación de permisos sectoriales
- Ejecución de las obras

##### Dirección de Vialidad Región del Biobío - MOP

- Factibilidad técnica del proyecto

##### SERVIU Región del Biobío

- Permiso rotura de pavimentos

##### Municipalidad de Talcahuano

- Autorización de ocupación del espacio público

### OBSERVACIONES

El contrato de ejecución de las obras se encuentra en desarrollo, el Contratista se encuentra gestionando los permisos con las distintas entidades para iniciar el trabajo en terreno.

### PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
Obtención de permisos sectoriales										
Ejecución de las obras										



**Proyecto  
En Estudio**



**PAF 76  
BIP: 40059754-0**

## PUERTOS DE TALCAHUANO Y SAN VICENTE CONSTRUCCIÓN NUEVO ACCESO NORTE FERROVIARIO A CONCEPCIÓN

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí

Categoría MEJ

### DESCRIPCIÓN

#### Problema o Requerimiento

Se requiere mejorar la conexión entre el Gran Santiago y el Gran Concepción, para ello poder desarrollar todo el potencial que tiene este modo y dar un soporte al sobrecargado sistema de transporte público. Respecto el transporte de carga, actualmente los trenes provenientes de la región de Ñuble deben recorrer una mayor distancia a la que podrían recorrer de forma directa, además estos mismos trenes utilizan de forma compartida la vía existente con el servicio de pasajeros del Biotren, por lo que el nuevo trazado supone una oportunidad de optimizar tiempo y distancia para el transporte de carga, además de generar una nueva opción para que potenciales mercancías puedan llegar a los puertos del Biobío.

#### Solución Propuesta

Analizar y generar alternativas de conexión ferroviaria directa entre Concepción y Chillán, desarrollando a nivel de prediseño avanzado la mejor solución tanto para servicios de pasajeros como de carga. En lo que respecta al servicio de carga, se busca generar una salida directa desde los puertos de la región hacia el norte de la provincia de Concepción, optimizando los tiempos y distancia recorrida por la carga de los puertos, además de liberar capacidad de la vía existente utilizada tanto por el Biotren como por porteadores de carga.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
1.563.008M\$	375.511M\$	8,36 %	2024	Ficha IDI de la Iniciativa en el Banco Integrado de Proyectos	SECTRA - MTT	SECTRA - MTT	Plan Trenes para Chile



### ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Etapas de prefactibilidad.

### OBSERVACIONES

Esta iniciativa forma parte del plan Trenes Para Chile, fue adjudicado en el mes de junio de 2025 y tiene una duración de 42 meses.

### ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

**PDL MTT**

**SECTRA**

- Desarrollar la etapa de prefactibilidad de la iniciativa "Construcción Nuevo Acceso Norte Ferroviario a Concepción"

### PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
Licitación y adjudicación del estudio										
Desarrollo del estudio de prefactibilidad.										



ACCESIBILIDAD  
TERRESTRE A PUERTO DE



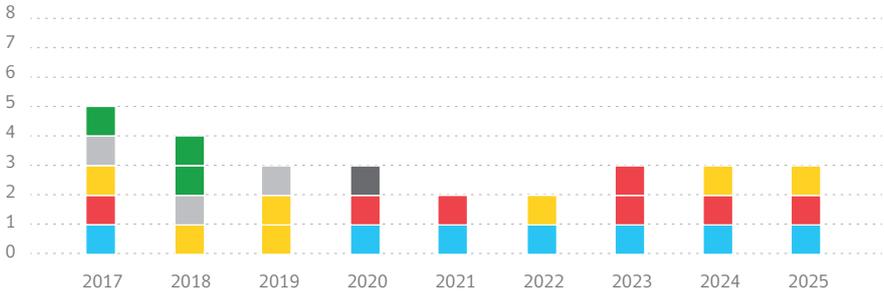
# PUERTO MONTT



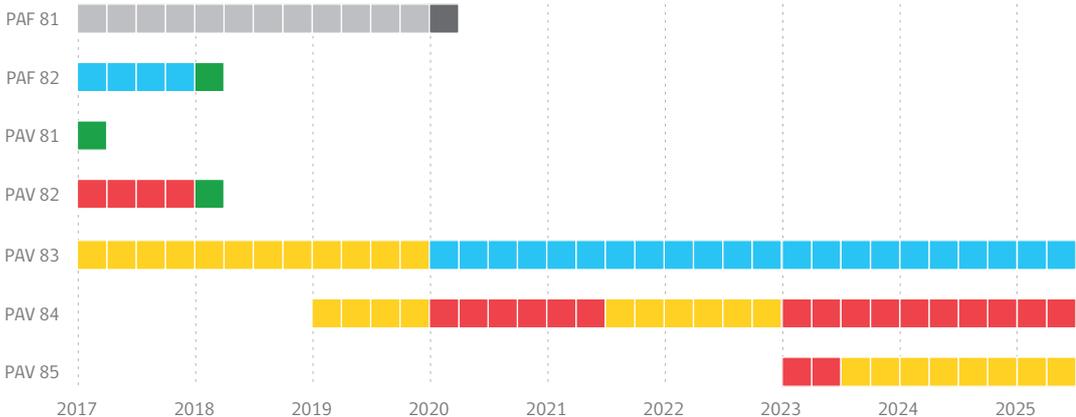
# PUERTO DE PUERTO MONTT



## INICIATIVAS



## COMPORTAMIENTO DE INICIATIVAS



# PUERTO DE PUERTO MONTT

## Iniciativas Activas 2025

### PROYECTOS DE ACCESIBILIDAD VIAL (PAV)

INICIATIVA	OBJETIVO	SITUACIÓN 2025
<b>MEJORAMIENTO AVDA. PDTE IBÁÑEZ, TRAMO CARDONAL – PORTALES, PUERTO MONTT</b>  <b>PAV 83</b>  Búsqueda de Financiamiento	Materialización del anillo de circunvalación intermedio conformado por el eje Presidente Ibáñez, considerando un perfil bidireccional con número de pistas variable por tramos. Se contempla una conexión entre Pdte. Ibáñez y Av. Angelmó a través de un túnel.	La iniciativa se encuentra con Diseño terminado, dividiéndose el proyecto en dos tramos, Tramo 1: Cardonal – Melimayo y Tramo 2: Melimayo – Diego Portales.  El Tramo 1 se encuentra priorizado, por lo que se solicitaron recursos para la ejecución en 2026. La etapa N° 2, que involucra al túnel que conectaría Pdte. Ibáñez y Av. Angelmó, se espera sea ejecutada a partir del año 2028.
<b>MEJORAMIENTO ACCESIBILIDAD BARRIO PUERTO, CIUDAD DE PUERTO MONTT</b>  <b>PAV 84</b>  Proyecto en Estudio	Reducción de los niveles de congestión vehicular en el par vial Ecuador – Chorrillos, mediante la re-configuración geométrica de diversos nudos.	A partir del 2 de junio de 2025, se inició un proceso de reparación del pavimento de la calle Ecuador desde el cruce con la calle Augusto Goecke hasta la calle Independencia. El trabajo consiste solo en la reparación de paños de pavimentos dañados.
<b>CONSTRUCCIÓN DE INSTALACIONES NUEVA ZONA EXTRAPUERTO EMPORMONTT PUERTO MONTT</b>  <b>PAV 85</b>  Coordinación entre Actores	Habilitación de terrenos extraportuarios e instalaciones de fiscalización de mayor estándar, para ampliar la eficiencia y calidad de los servicios del puerto.	Debido a que Sernapesca no realizará inspecciones de carga en ese lugar, se redefinió el proyecto adecuándolo a lo establecido en la normativa del SAG. El proyecto se reingresó para evaluación del MDSyF para obtener el RS de ejecución. Durante el segundo semestre de 2025 se realizará la Licitación Pública y se dará inicio a las obras de construcción.

#### PAV PUERTO DE PUERTO MONTT 2025

Los proyectos de accesibilidad vial al puerto de Puerto Montt buscan promover una mayor armonía con los usos urbanos del entorno, mediante el traslado de ciertas actividades a la zona extraportuaria y la mejora de las vías de acceso en coordinación con el resto de flujos viales.

### PROYECTOS DE ACCESIBILIDAD FERROVIARIA (PAF)

#### PAF PUERTO DE PUERTO MONTT 2025

Por el momento el puerto no cuenta con acceso de tren para carga.



Búsqueda de  
Financiamiento



PAV 83  
BIP:30124781-0

## PUERTO DE PUERTO MONTT MEJORAMIENTO AVDA. PDTE IBÁÑEZ, TRAMO CARDONAL - PORTALES, PUERTO MONTT

¿Proyecto PNDP 2013? - No

Categoría MEJ - NOV

DESCRIPCIÓN

### Problema o Requerimiento

Necesidad de mejorar la conectividad oriente-poniente de la ciudad de Puerto Montt.

### Solución Propuesta

Materialización del anillo de circunvalación intermedio conformado por el eje Presidente Ibáñez, considerando un perfil bidireccional con número de pistas variable por tramos. Se contempla una conexión entre Pdte. Ibáñez y Av. Angelmó a través de un túnel.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
1.819.868 UF	10,451 MM\$	6,8%	2019	Informe Final "Mejoramiento Avda. Pdte. Ibáñez, Tramo Cardonal - Portales, Puerto Montt, Etapa de Diseño"	SEREMI MINVU Región de Los Lagos	Por definir	Plan Maestro de Transporte Urbano de Puerto Montt (SECTRA)



### ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Búsqueda de Financiamiento.

#### ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

##### PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

##### SEREMI MINVU Región de Los Lagos:

- Búsqueda de financiamiento para etapa de Ejecución.

##### SERVIU Región de Los Lagos:

- Ejecutar las expropiaciones asociadas al proyecto.
- Licitara la ejecución de obras civiles y supervisar el contrato de construcción.

### OBSERVACIONES

MINVU informó que la iniciativa se encuentra con Diseño terminado, dividiéndose el proyecto en dos tramos, Tramo 1: Cardonal - Melimayo y Tramo 2: Melimayo - Diego Portales.

Respecto a lo informado en PNATP2024, la iniciativa se mantiene sin avances. No obstante, se informó por parte de MINVU Región de Los Lagos, que el Tramo 1 se encuentra priorizado, por lo que, se solicitaron recursos para la ejecución de obras para el 2do semestre del año 2026, planificando una ejecución de 4 años. La etapa N° 2, que involucra al túnel que conectaría Pdte. Ibáñez y Av. Angelmó, se espera sea ejecutada a partir del año 2028. Actualmente el proyecto no cuenta con financiamiento y la etapa de ejecución no ha sido ingresada para al Banco Integrado de Proyectos (BIP).

### PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
Búsqueda financiamiento para ejecución obras	■									
Ejecución Expropiaciones*			■							
Ejecución de obras Tramo 1*				■						
Ejecución de obras Tramo 2*							■			

\* Sujeto a etapa anterior



Proyecto en  
Estudio



PAV 84  
BIP:40026872-0

## PUERTO DE PUERTO MONTT MEJORAMIENTO ACCESIBILIDAD BARRIO PUERTO, CIUDAD DE PUERTO MONTT

¿Proyecto PNDP 2013? - No

Categoría ZAL

### DESCRIPCIÓN

#### Problema o Requerimiento

El par vial Ecuador - Chorrillos presenta importantes niveles de congestión vehicular, derivados de configuraciones geométricas y operacionales, que afectan tanto las actividades urbanas como especialmente la accesibilidad al puerto de la ciudad.

#### Solución Propuesta

Se propone la reconfiguración geométrica de una serie de nudos, entre ellos el del acceso al puerto (Angelmó - D. Portales), así como de los ejes Ecuador y Chorrillos, modificando ubicación de semáforos, incorporando pistas para movimientos especiales en intersecciones y solucionando problemas de alineación en Chorrillos con A. Goecke.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
74.757 UF	4.693 MM\$	32,8%	2018	Informe Final "Mejoramiento Gestión de Tránsito, Ecuador - Chorrillos, Puerto Montt"	SEREMI MINVU Región de Los Lagos	SEREMI MINVU Región de Los Lagos	Plan Maestro de Transporte Urbano de Puerto Montt (SECTRA)



Plano Ubicación

#### ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Desarrollo estudio de Prefactibilidad y obtención RS y recursos para estudio Diseño

#### ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

##### PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

##### SERVIU Región de Los Lagos:

- Gestionar estudio de Prefactibilidad y obtención RS para etapa Diseño.

#### OBSERVACIONES

Con fecha 24 de abril de 2023 se aprobó, por parte de SERVIU, el contrato para el desarrollo del estudio de Prefactibilidad "Mejoramiento accesibilidad Barrio Puerto", el cual se inició en julio 2023. Actualmente, en etapa de prefactibilidad, A partir del 2 de junio de 2025, se inicio un proceso de reparación del pavimento de la calle Ecuador desde el cruce con la calle Augusto Goecke hasta la calle Independencia. El trabajo consiste solo en la reparación de paños de pavimentos dañados y el plazo de ejecución anunciado fue de un mes.

#### PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
Búsqueda financiamiento estudio Diseño*	■									
Desarrollo estudio Diseño y obtención RS para etapa Ejecución*		■								
Búsqueda financiamiento Ejecución*			■							
Entrada en Operación *					■					

\* Sujeto a etapa anterior



# PUERTO DE PUERTO MONTT CONSTRUCCIÓN DE INSTALACIONES NUEVA ZONA EXTRAPUERTO EMPORMONTT PUERTO MONTT

¿Proyecto PNDP 2013? - No

Categoría GT

## DESCRIPCIÓN

### Problema o Requerimiento

Las instalaciones actuales del puerto no cumplen con los estándares definidos por los servicios públicos responsables de controlar y fiscalizar las mercaderías de importación y exportación.

### Solución Propuesta

Se propone habilitar los terrenos del Extra-puerto (actualmente sin uso) para la construcción de instalaciones y equipamiento, y su posterior autorización como nueva Zona Primaria.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
3.731 MM\$	---	---	2025	Ficha IDI de la iniciativa en el Banco Integrado de Proyectos	Empresa Portuaria Puerto Montt	Empresa Portuaria Puerto Montt	---



## ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

En licitación pública de obras.

## ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

### PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

### Empresa Portuaria Puerto Montt:

- Desarrollo de licitación y control de ejecución de las obras.

## OBSERVACIONES

La Empresa Portuaria Puerto Montt se encuentra desarrollando, en etapa de Diseño, un recinto extraportuario en la Ruta 5, en un predio de 8 hectáreas de su propiedad. Lo anterior, de manera de instalar en este sector una Zona de Actividades Obligatorias (ZAO) para las inspecciones que deben realizar SAG, Aduana y Sernapesca. Un objetivo de este proyecto es disminuir el ingreso de camiones a la ciudad de Puerto Montt. Debido a que Sernapesca no realizará inspecciones de carga en ese lugar, se redefinió el proyecto adecuándolo a lo establecido en la normativa del SAG establecidas en las Resoluciones N° 4261/2019 y N° 3767/2024, y a la normativa de Aduana para declarar ese recinto como "Zona Primaria Aduanera", de acuerdo al Decreto 1114 del Ministerio de Hacienda. El proyecto se reingreso para evaluación del MDSyF para obtener el RS de ejecución. Durante el segundo semestre de 2025 se realizará la Licitación Pública y se dará inicio a las obras de construcción. El proyecto tiene un costo estimado de UF 80.000 mas IVA. Cuando entre en operación, evitará el ingreso de aproximadamente 5.000 camiones al año a la ciudad de Puerto Montt descongestionando los accesos al Puerto.

## PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
Licitación de Obras	■									
Ejecución de Obras *	■									

\* Sujeto a etapa anterior



ACCESIBILIDAD  
TERRESTRE A PUERTO DE

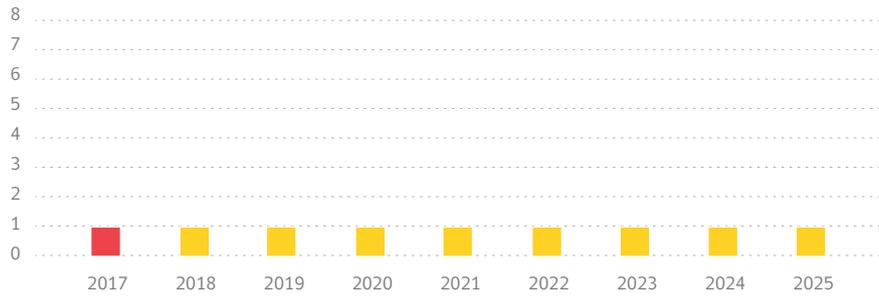
# CHACABUCO



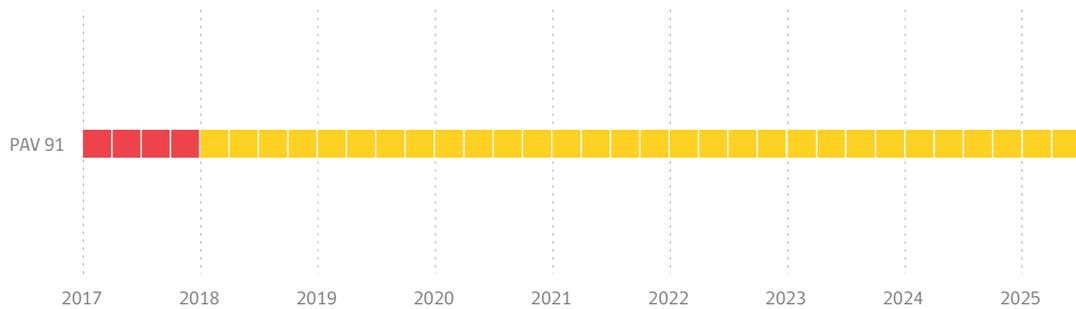
# PUERTO DE CHACABUCO



## INICIATIVAS



## COMPORTAMIENTO DE INICIATIVAS



# PUERTO DE CHACABUCO

## Iniciativas Activas 2025

### PROYECTOS DE ACCESIBILIDAD VIAL (PAV)

INICIATIVA	OBJETIVO	SITUACIÓN 2025
<b>ACCESO A PUERTO DE CHACABUCO</b>	Mejora de la accesibilidad vial al puerto, mediante las siguientes medidas:	La Empresa Portuaria busca redistribuir áreas de acopio del Terminal de Transbordadores a otros sectores. Se ejecutan las medidas de reestructuración y, ante nueva demanda, se evalúa ampliar estas áreas para otros usuarios.
<b>PAV 91</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>· Restructurar el uso interno de las áreas portuarias (acopio y estacionamientos).</li></ul>	
<b>Coordinación entre Actores</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>· Extender el recinto portuario para contar con más áreas para la espera de los usuarios del actual terminal de transbordadores.</li></ul>	En paralelo, la Dirección de Vialidad MOP ejecuta el Estudio para optimizar el tramo entre el Bypass de Puerto Aysén y el acceso al puerto.

#### PAV PUERTO DE CHACABUCO 2025

A pesar de no contar con cambio de estado el proyecto del puerto de Chacabuco ha tenido avances tanto por parte de MOP como de la Empresa Portuaria, buscando una mayor facilidad de acceso vial al puerto.

### PROYECTOS DE ACCESIBILIDAD FERROVIARIA (PAF)

#### PAF PUERTO DE CHACABUCO 2025

Por el momento el puerto no cuenta con acceso de tren para carga.



**Coordinación  
entre actores**



**PAV 91  
BIP:40049245-0**

## PUERTO DE CHACABUCO ACCESO A PUERTO DE CHACABUCO

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí

Categoría NOV - GT

### DESCRIPCIÓN

#### Problema o Requerimiento

En ciertos períodos horarios y coincidentes con la operación del Ferry proveniente desde Puerto Montt, el acceso al Puerto de Chacabuco (CH-240) se ve dificultado por los vehículos estacionados a ambos costados de la ruta y el movimiento habitual de vehículos de la misma localidad. Esto afecta el actual acceso a puerto y afectaría el eventual desarrollo de ampliaciones de infraestructura hacia el sector sur del recinto portuario.

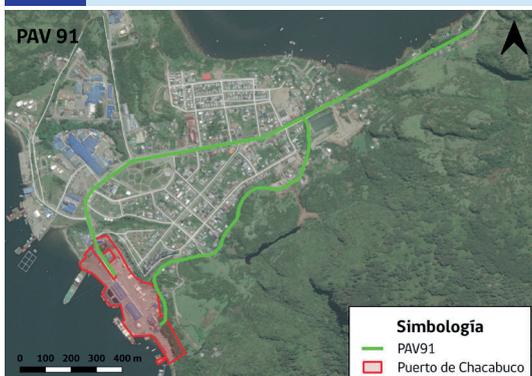
#### Solución Propuesta

De acuerdo al análisis de capacidad vial realizado por el Puerto de Chacabuco, se proponen las siguientes medidas:

- Reestructurar el uso interno de las áreas portuarias (acopio y estacionamientos).
- Extender el recinto portuario para contar con más áreas para la espera de los usuarios del actual terminal de transbordadores.

Por otra parte, también forma parte del corredor Puerto Chacabuco - Paso Fronterizo Coyhaique Alto, del Programa de Inversión Macrozona Austral del Plan Nacional de Infraestructura Pública 2025-2050, de carácter nacional y estratégico, ejecutado por el MOP

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
---	---	---	2020	Actualización "Plan Maestro Puerto Chacabuco"	Empresa Portuaria Chacabuco	Por definir	Proyecto Bypass: PRIGRH Región de Aysén - Proy. No173 Plan Director de Infraestructura MOP2009)



Plano Ubicación



Fotografías Terreno (EPCh)

### ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

**Gestión de implementación de medidas. Desarrollo Estudio de prefactibilidad: "MEJORAMIENTO CONEXIÓN VIAL PUERTO AYSÉN - PUERTO CHACABUCO"**

### ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

#### PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.
- Apoyo continuo a Empresa Portuaria durante todo el proceso.

#### Rol Empresa Portuaria Chacabuco:

- Socializar los resultados del análisis de capacidad vial con actores relevantes, para impulsar la implementación de las medidas propuestas.
- Gestionar la implementación de las medidas propuestas en el análisis de capacidad vial.
- Gestionar con la Dirección de Vialidad la necesidad de realizar estudios que se requieran para el desarrollo del Bypass.

### OBSERVACIONES

En cuanto a reestructurar el uso interno de las áreas del Puerto, la Empresa Portuaria Chacabuco está modificando su Reglamento de Servicios, de manera de disponer de áreas para el acopio de cargas del Terminal de Transbordadores en otros sectores del puerto, condicionado a los tiempos de estadía de las naves Ro-Ro, áreas usadas por la carga sólo en momentos previos al embarque o inmediatamente posterior al zarpe. Manteniendo su programación, se ejecutan las medidas propuestas de reestructuración. Frente a nuevos escenarios de demanda por áreas de acopio dentro del puerto, se ha determinado contemplar aumentos de estas áreas generando una mayor concentración de espacios dedicados a otros tipos de usuarios.

Actualmente, asociado al mejoramiento de la Ruta 240, la Dirección de Vialidad MOP, se encuentra en ejecución el estudio de prefactibilidad denominado "Estudio de Preinversión Mejoramiento Conexión Vial Puerto Aysén - Puerto Chacabuco". El proyecto busca mejorar la conexión vial entre Puerto Aysén y Puerto Chacabuco, desde la Rotonda de intersección de la Ruta 240 con el Bypass de Puerto Aysén, hasta el sector de ingreso al puerto. Esta se desarrolla a través de la Ruta 240 y presenta condiciones geométricas poco apropiadas para el tránsito de camiones que constantemente llegan y salen del principal puerto de la región, con una calzada de 6 m con una pista por sentido, generándose problemas de congestión y fricción, en particular en sectores poblados adyacentes a la ruta.

### PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
PREFACTIBILIDAD										
DISEÑO										
EJECUCIÓN: 2032 2034										



ACCESIBILIDAD  
TERRESTRE A PUERTO DE

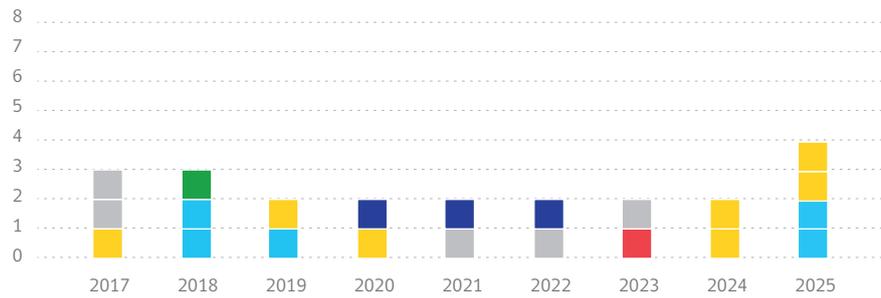
# PUNTA ARENAS Y PUERTO NATALES



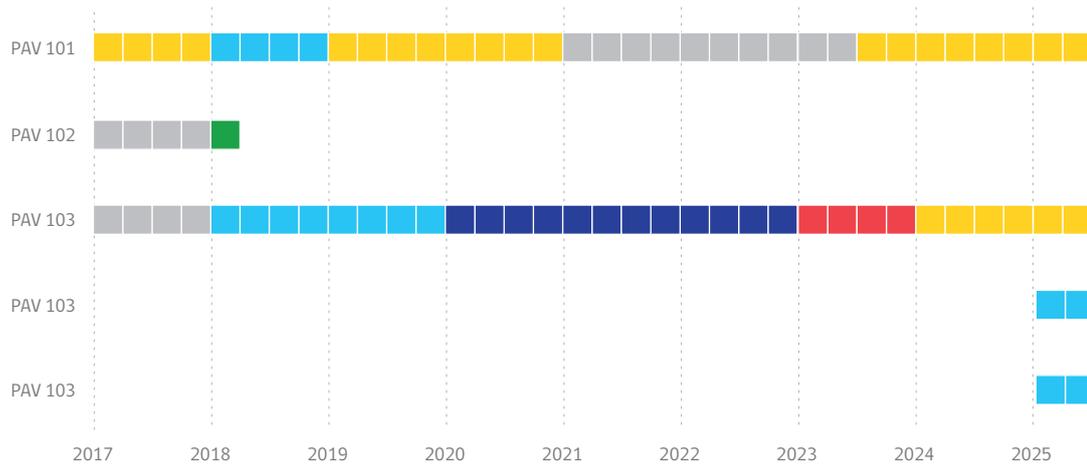
# PUERTOS DE PUNTA ARENAS Y PUERTO NATALES



## INICIATIVAS



## COMPORTAMIENTO DE INICIATIVAS



# PUERTOS DE PUNTA ARENAS Y PUERTO NATALES

## Iniciativas Activas 2025

### PROYECTOS DE ACCESIBILIDAD VIAL (PAV)

INICIATIVA	OBJETIVO	SITUACIÓN 2025
<b>MEJORAMIENTO DE INTERSECCIÓN RUTA 9 – AV. FREI</b>  <b>PAV 101</b>  Coordinación entre Actores	Analizar las alternativas para el mejoramiento de las intersecciones de la Ruta 9 con la Avenida Frei y Avenida Circunvalación, en el acceso norte de la ciudad de Punta Arenas.	En cuanto a la implementación de semáforos que regulen dicha intersección, el Diseño fue encargado a la UOCT y entregado a la SEREMITT de la región a fines de mayo 2022, sin embargo, también se reevaluará su implementación, según el nuevo estudio de Preinversión, el cual incorporará como base los resultados del estudio de Diseño. Actualmente el estudio de prefactibilidad se encuentra en desarrollo. El plazo total del Estudio alcanza a 470 días corridos a partir del 13/11/2024.
<b>MEJORAMIENTO DE AV. PEDRO MONTT</b>  <b>PAV 103</b>  Coordinación entre Actores	Instalación de un semáforo en la Av. Pedro Montt frente a la salida de los camiones del terminal de Puerto Natales, contemplándose en adición obras de pavimentación de aceras, soleras y reposición de calzada. Además, la Empresa Portuaria Austral ha propuesto la realización de estudios que permitan definir una solución de largo plazo para el problema.	SERVIU regional repuso la calzada, mientras que la I. M. de Puerto Natales ejecutó la instalación de soleras y aceras. Respecto a la semaforización, ésta aún se encuentra sin fecha programada, dado que la Empresa Portuaria Austral ha propuesto realizar estudios orientados a dar una solución integral y de largo plazo. Actualmente, el SERVIU regional, está licitando la consultoría que debiera ser adjudicada en 2026.
<b>MODIFICACIONES MENORES INTERSECCIÓN COSTANERA DEL ESTRECHO – RUTA 9</b>  <b>PAV 104</b>  Búsqueda de Financiamiento	Construcción de una vía elevada en el cruce de la Ruta 9 con Av. Frei, con una rotonda en el sector bajo, que evite los conflictos viales, permitiendo dar prioridad al flujo directo de la Ruta 9 con la finalidad de mejorar la operatividad y seguridad del cruce, considerando los vehículos de alto tonelaje que ocupan la vía, y que a su vez sea una obra que marque el ingreso a la ciudad de Punta Arenas.	Esta idea se ha sensibilizado con diferentes autoridades políticas. Además, se remitió minuta a SEREMI MOP para que sea incorporado a cartera de proyectos MOP. De esta manera se espera que sea incorporado a cartera proyectos MOP o en su defecto se anuncie como trabajo de la administración directa de Validad Regional.
<b>ACCESIBILIDAD NUEVO TERMINAL DE CARGA PUERTO NATALES</b>  <b>PAV 105</b>  Búsqueda de Financiamiento	Desarrollo de accesibilidad vial adecuada para la eventual relocalización del terminal portuario de Puerto Natales, mediante la mejora de vías existentes o nuevas vialidades, de ser pertinente.	El proyecto se encuentra en etapa inicial de idea, a la espera de los avances de la Dirección de Obras Portuarias sobre alternativas de relocalización del terminal portuario.

#### PAV PUERTOS DE PUNTA ARENAS Y PUERTO NATALES 2025

Los proyectos planteados para ambos puertos tienen como objetivo mejorar la armonía de los flujos viales asociados al transporte de carga desde los terminales con el resto de actividades urbanas, por lo que su desarrollo supone una amplia labor de coordinación con diversas entidades.

### PROYECTOS DE ACCESIBILIDAD FERROVIARIA (PAF)

#### PAF PUERTOS DE PUNTA ARENAS Y PUERTO NATALES 2025

Por el momento los puertos no cuenta con acceso de tren para carga.



# PUERTOS DE PUNTA ARENAS Y PUERTO NATALES MEJORAMIENTO DE INTERSECCIÓN RUTA 9 – AV. FREI – PUNTA ARENAS

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí

Categoría MEJ - NOV

**DESCRIPCIÓN**

## Problema o Requerimiento

Maniobra de viraje peligrosa para camiones que transitan hacia el norte por la Ruta 9, y que deben virar a la izquierda por Av. Presidente Frei. Estos camiones deben atravesar los flujos que transitan a alta velocidad por Ruta 9 desde la dirección norte hacia el sur.

## Solución Propuesta

Análisis de las alternativas para el mejoramiento de las intersecciones de la Ruta 9 con la Avenida Frei y Avenida Circunvalación, en el acceso norte de la ciudad de Punta Arenas. Una vez terminado el estudio de prefactibilidad se debe presentar sus resultados a la Unidad de Coordinación de Vialidad Urbana.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
593.787 M\$	10.108 MM\$	12,0%	2025	Ficha IDI de la iniciativa en el Banco Integrado de Proyectos (BIP)	Dirección de Vialidad MOP	Dirección de Vialidad MOP	PRIGRH Región de Magallanes Proy. No 157 (*)



## ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

El estudio de prefactibilidad se encuentra en desarrollo.

## OBSERVACIONES

Según lo indicado en el PNATP 2022, la solución definitiva se definiría mediante proyecto contenido en nuevo Convenio de Programación entre MOP y GORE Magallanes, el que se denominó CONSTRUCCIÓN NUDO VIAL AV. FREI - RUTA 9, COMUNA DE PTA. ARENAS. Actualmente, esta construcción se reevaluará y, en su reemplazo, la Seremi de Obras Públicas junto al GORE lo abordará a través de un nuevo estudio de Preinversión "Mejoramiento Intersecciones Ruta 9 sector Circunvalación y Av. Frei BIP 40049983-0". En cuanto a la implementación de semáforos que regulen dicha intersección, el Diseño fue encargado a la UOCT y entregado a la SEREMITT de la región a fines de mayo 2022, sin embargo, también se reevaluará su implementación, dado el nuevo estudio de Preinversión indicado anteriormente, el cual incorporará como base los resultados del estudio de Diseño. Actualmente el estudio de prefactibilidad, se encuentra en desarrollo. El plazo total del Estudio alcanza a 470 días corridos a partir del 13 de noviembre de 2024.

## ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

### PDL MTT

- Seguimiento de avances del proyecto por parte de SEREMI MOP

### Ilustre Municipalidad de Punta Arenas:

- ---

## PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
Desarrollo de Estudio de Prefactibilidad										



**PAV 103**  
BIP:40058398-0

## PUERTOS DE PUNTA ARENAS Y PUERTO NATALES MEJORAMIENTO DE AV. PEDRO MONTT

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí

Categoría GT

**DESCRIPCIÓN**

### Problema o Requerimiento

Impacto sobre flujos urbanos generado por el cierre temporal de la Av. Pedro Montt durante la operación (carga y descarga) del transbordador en el terminal de Puerto Natales.

### Solución Propuesta

Instalación de un semáforo en la Av. Pedro Montt frente a la salida de los camiones del terminal de Puerto Natales, contemplándose en adición obras de pavimentación de aceras, soleras y reposición de calzada. Además, la Empresa Portuaria Austral ha propuesto la realización de estudios que permitan definir una solución de largo plazo para el problema.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
241 MM\$	---	---	2018	Proyecto "Construcción semáforo en Av. Pedro Montt con acceso a Puerto"	UOCT Región de Magallanes	SERVIU Magallanes	---



### ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

En proceso de Licitación Pública del Diseño de Ingenierías y sus Especialidades

### ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

#### PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.
- Apoyo a EPA en la coordinación con actores relevantes.

#### Rol Empresa Portuaria Austral:

- Coordinar con la I. Municipalidad de Puerto Natales la ejecución de obras de urbanización.

#### Ilustre Municipalidad de Puerto Natales:

- Ejecutar las obras de pavimentación de aceras, soleras y calzada a su cargo.

### OBSERVACIONES

El PNATP - 2022 informó la necesidad de construir calzadas, soleras, aceras y la semaforización de Av. Pedro Montt frente a la salida de camiones del terminal de Puerto Natales. A partir de esto, el SERVIU regional repuso la calzada, mientras que la I. M. de Puerto Natales ejecutó la instalación de soleras y aceras. La colaboración estrecha con actores privados, y la implementación efectiva de medidas de seguridad durante las operaciones de carga y descarga, como la mayor superficie de aceras del veredón norte, la instalación de barreras New Jersey, entre otras iniciativas, ha mejorado la operación durante las recaladas de naves Ro-Ro, con menor impacto a la comunidad. Respecto a la semaforización, ésta aún se encuentra sin fecha programada. Dado que la Empresa Portuaria Austral ha propuesto realizar estudios orientados a dar una solución integral y de largo plazo.

Actualmente, el SERVIU regional, está licitando la consultoría "Diversos Diseños de Ingenierías y sus Especialidades Puerto Natales, Región de Magallanes y de la Antártica Chilena", cuya licitación pública debiera ser adjudicada en 2026, con un plazo de ejecución de 430 días corridos, incluye el mejoramiento Av. Pedro Montt Sur (entre Latorre y Carlos Ibáñez).

### PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
Realizar estudios preliminares para determinar solución	█		█							
Socialización resultados estudios preliminares*			█							
Ejecución solución de largo plazo*			█							

\* Sujeto a etapa anterior



En Búsqueda de  
Financiamiento



PAV 104  
Sin BIP

## PUERTOS DE PUNTA ARENAS Y PUERTO NATALES MODIFICACIONES MENORES INTERSECCIÓN COSTANERA DEL ESTRECHO - RUTA 9

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí

Categoría MEJ - NOV

### DESCRIPCIÓN

#### Problema o Requerimiento

Se requiere obras menores en bandejes centrales, de manera de permitir que equipos con carga sobredimensionada en largo, como lo son las aspas de aerogeneradores, puedan girar adecuadamente o realizar el acceso a la vialidad existente, generando el menor impacto en los modos de tránsito actuales. La vialidad existente en la primera milla del terminal JS Mardones, especialmente en la conexión del puerto a la Av. Costanera y empalme de esta última con Av. Bulnes, ofrece una serie de restricciones asociadas a empalmes con giros con ángulos complejos, existencia de bandejes delimitados por soleras, elementos verticales, los cuales complican el traslado de equipos de dimensiones importantes (aspas, torres de equipos eólicos, entre otros).

#### Solución Propuesta

Intervención del bandejón centra del cruce, con materialidades simples, que permitan el movimiento de vehículos con carga sobredimensionada

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
---	---	---	2025	---	Dirección de Vialidad MOP	Dirección de Vialidad MOP	Plan de Desarrollo Logístico de Magallanes



Plano Ubicación



### ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Idea buscando financiamiento

### ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

#### PDL MTT

- Seguimiento de avances en el contexto del Plan de Desarrollo Logístico de Magallanes.

#### Ilustre Municipalidad de Punta Arenas:

• ---

#### Rol Empresa Portuaria Austral:

- Informar las proyecciones de demanda y requerimientos asociados al transporte de carga sobredimensionada.

### OBSERVACIONES

La iniciativa se ha sensibilizado con autoridades políticas de la región y remitido a SEREMI MOP para su incorporación en la cartera de proyectos de obras públicas o bien su desarrollo directo por la Dirección de Vialidad regional.

### PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
Ejecución de proyecto										



En Búsqueda de  
Financiamiento



PAV 105  
Sin BIP

## PUERTOS DE PUNTA ARENAS Y PUERTO NATA- ACCESIBILIDAD NUEVO TERMINAL DE CARGA PUERTO NATALES

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí

Categoría MEJ - NOV

### DESCRIPCIÓN

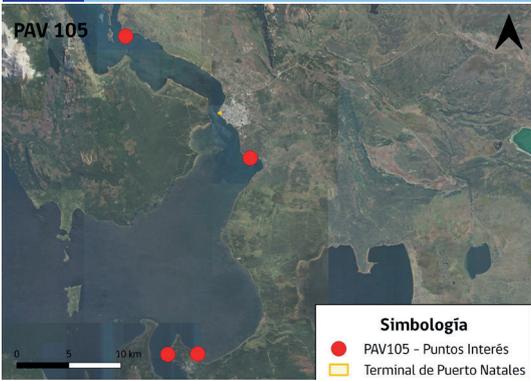
#### Problema o Requerimiento

En vista que la Dirección de Obras Portuarias se encuentra en búsqueda de emplazamientos para construir una infraestructura portuaria que albergue la transferencia de carga, se debe avanzar en consolidar accesibilidad vial para este nuevo terminal. Esto debe considerar mejorar vías existentes o incluso generar acceso si es que el lugar elegido no posee conectividad terrestre.

#### Solución Propuesta

---

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
---	---	---	---	---	Dirección de Vialidad MOP	Dirección de Vialidad MOP	---



Plano Ubicación

### ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Proyecto en etapa de idea en búsqueda de financiamiento

### OBSERVACIONES

Pendiente de avance del estudio de alternativas de relocalización, en desarrollo por la Dirección de Obras Portuarias del MOP.

### ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

· ---

Ilustre Municipalidad de Punta Arenas:

· ---

### PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre								
Prefactibilidad			■							
Diseño					■					
Ejecución de proyecto							■			

\* Sujeto a etapa anterior



# INICIATIVAS FINALIZADAS

---

## FICHAS PROYECTOS EN OPERACION

### PUERTO DE ARICA

#### REHABILITACIÓN DE DESVÍOS FERROVIARIOS DE LA RED FCALP PAF 11 D



CATEGORIA: NOF  
FINALIZADO 2017

EVALUADOR: Ferrocarril Arica La Paz  
ENTIDAD RESPONSABLE: EFE

DESCRIPCION:  
Con el fin de restablecer la operación ferroviaria entre Arica y Visviri, se rehabilitaron los desvíos y desviadores en la red ferroviaria FCALP, desde la estación Chinchorro hasta la estación Visviri

### PUERTO DE ARICA

#### CONSTRUCCIÓN AMPLIACIÓN ANTEPUERTO ZONA DE EXTENSIÓN DE ACTIVIDADES PORTUARIAS (ZEAP) | PAV 15



CATEGORIA: ZAJ  
FINALIZADO 2025

EVALUADOR: Empresa Portuaria Arica  
ENTIDAD RESPONSABLE: Empresa Portuaria Arica

DESCRIPCION:  
Para liberar la congestión de camiones detenidos en la ciudad, el puerto ha desarrollado la Zona de Extensión de Actividades Portuarias (ZEAP). Con 3 Etapas: 1. Antepuerto con 4 ha, 2. Zona de Respaldo 6,5 ha y 3. Ampliación Antepuerto, que continua con estudio en PAV16

### PUERTO DE IQUIQUE

#### CONSTRUCCIÓN PARQUEADERO DE CAMIONES EN ÁREAS EX-ASTILLERO PAV 26



CATEGORIA: NOV  
FINALIZADO 2023

EVALUADOR: Empresa Portuaria Iquique  
ENTIDAD RESPONSABLE: Empresa Portuaria Iquique

DESCRIPCION:  
El parqueadero de camiones construido en el ex astillero, denominado "ZIT", se encuentra operando con una superficie de 11.800 m2. Actualmente, con el fin de ampliar el sector para estacionamientos y operaciones portuarias, EPI habilitó una explanada con pavimento de relleno estabilizado de 7.000 m3.

### PUERTO DE ANTOFAGASTA

#### GESTIÓN DE TRÁFICO EN ACCESO AL PUERTO DE ANTOFAGASTA PAV 34



CATEGORIA: GT  
FINALIZADO: 2025

EVALUADOR: ---  
ENTIDAD RESPONSABLE: ---

DESCRIPCION:  
A través del "Estudio de Tránsito y Flujo Vehicular, Puerto Antofagasta", se pudo identificar medidas orientadas a mitigar su impacto en su entorno urbano. El cierre de la calle Coquimbo y ampliación a tres pistas en Av. Grecia. Junto a, los ajustes semafóricos para mejorar los tiempos en el cruce.

### PUERTO DE ANTOFAGASTA

#### AUMENTO DE CAPACIDAD DE TRANSFERENCIA DEL FERROCARRIL EN EL PUERTO | PAF 32



CATEGORIA: MEJ V  
FINALIZADO: 2017

EVALUADOR: Empresa Portuaria Antofagasta  
ENTIDAD RESPONSABLE: Empresa Portuaria Antofagasta

DESCRIPCION:  
El proyecto finalizó con la instalación de nuevos rieles de 80 [lb/yd] (30 [kg/m]), y 15 [ton/eje]. Adicionalmente, EPA adquiere contenedores del tipo volteables para el transporte de carga boliviana, y ATI instala "Spreader" para su utilización.

## PUERTO DE ANTOFAGASTA

### ZONA DE DESARROLLO LOGÍSTICO LA NEGRA PAF 37



CATEGORIA: MEJ  
FINALIZADO 2025

EVALUADOR: Empresa Portuaria Antofagasta  
ENTIDAD RESPONSABLE: Empresa Portuaria  
Antofagasta

#### DESCRIPCION:

La Zona de Desarrollo Logístico en el Barrio Industrial La Negra, permitira tareas de almacenamiento, acondicionamiento, transporte y distribución de cargas, así como regular el flujo de camiones que accede al radio urbano con destino al Puerto, liberando la conjestion al interior de la ciudad.

## PUERTO DE COQUIMBO

### CONSTRUCCIÓN ENLACE JUAN ANTONIO RÍOS EN RUTA 5, COQUIMBO PAV 43



CATEGORIA: MEJ  
FINALIZADO: 2017

EVALUADOR: Dirección de Vialidad Regional  
ENTIDAD RESPONSABLE: Dirección de Vialidad  
Regional

#### DESCRIPCION:

Mejorar el estándar de la Ruta 5 Norte en su enlace con la Av. Juan Antonio Ríos, mediante la construcción de un paso sobre nivel de una longitud de 530 m y construcción una nueva vía local o caletera de la ruta 5 en la calle Chorrillos, entre las calles Juan Antonio Ríos y 10 de Julio.

## PUERTO DE COQUIMBO

### ESTUDIO LAYOUT FERROVIARIO EN PUERTO Y SISTEMAS DE TRANSFERENCIA PAF 43



CATEGORIA: NOF  
FINALIZADO: 2020

EVALUADOR: Empresa Portuaria Coquimbo  
ENTIDAD RESPONSABLE: Empresa Portuaria  
Coquimbo

#### DESCRIPCION:

Se realizo estudio a nivel de perfil un nuevo trazado ferroviario al interior del puerto (LOGSIS), definiendo un layout, geometría, áreas de acopio, capacidad, modelo operacional, inversiones y plazos de ejecución. Actualmente a la espera de ejecucion del proyecto (PAF 43 - 45)

## PUERTO DE SAN ANTONIO

### MEJORAMIENTO DE VIAS ALEDAÑAS AL PUERTO PAV 61



CATEGORIA: MEJ  
FINALIZADO: 2019

EVALUADOR: Empresa Portuaria San Antonio  
ENTIDAD RESPONSABLE: Empresa Portuaria  
San Antonio

#### DESCRIPCION:

Para mejorar la red de acceso al puerto se se realizo la pavimentación de las siguientes vías aledañas al puerto:  
1. Calle Aníbal Pinto, entre 1 de Enero y curva de acceso a rotonda.  
2. Calle O'Higgins, desde Sector La Playa Hasta calle Pablo Neruda.

## PUERTO DE SAN ANTONIO

### MEJORAMIENTO DE RUTA 78 PAV 64-1



CATEGORIA: MEJ - NOV  
FINALIZADO: 2022

EVALUADOR: Dirección General de Concesiones  
MOP  
ENTIDAD RESPONSABLE: Dirección General de  
Concesiones MOP

#### DESCRIPCION:

En la concesión actual de la ruta 78, se han comprometido una serie de obras de mejoramiento, siendo una de las más relevantes la construcción de terceras pistas entre los km 4,5 (Lo Errázuriz) y 39,1 (Talagante), junto con una serie de otras obras destinadas a aumentar la seguridad en la Ruta.

## PUERTO DE SAN ANTONIO

### ZONA DE REGULACIÓN DE FRECUENCIA ALTO SAN ANTONIO (ASA) TRANSITORIO I PAF 67 T



CATEGORIA: ZAL  
FINALIZADO: 2023

EVALUADOR: Empresa Portuaria San Antonio  
ENTIDAD RESPONSABLE: Empresa Portuaria  
San Antonio

#### DESCRIPCION:

Una solución física y operación del servicio de regulador de frecuencia, para ser implementada de forma rápida (mediados de 2023), que permita mitigar los impactos asociados a los peak de demanda y la consiguiente saturación de las vías en el corto plazo, mientras se avanza en el proyecto definitivo

## PUERTO DE TALCAHUANO Y SAN VICENTE

### ESTUDIO PARA EL TRASLADO PATIO DE MANIOBRAS DE CARGA ESTACIÓN PAF 73 B



CATEGORIA: NOF  
FINALIZADO: 2017

EVALUADOR: EFE  
ENTIDAD RESPONSABLE: MTT - GoRe del Biobío

#### DESCRIPCION:

Para el desarrollo del proyecto de soterramiento de la vía férrea, es necesario desplazar el Patio de Maniobras y se propone el movimiento a Omer Huet y el Taller de trenes de pasajeros hasta la Estación Hualqui.

## PUERTO DE PUERTO MONTT

### ACCESO A TERMINAL DE PANITAO PAV 81



CATEGORIA: NOV  
FINALIZADO 2017

EVALUADOR: ---  
ENTIDAD RESPONSABLE: Dirección General de  
Concesiones de Obras Públicas

#### DESCRIPCION:

Se contruyo una caletera en la Ruta 5 que conectan Trapén con la Ruta V805. Reduciendo el tiempo de traslado y mejorando la conexión con el puerto.

## PUERTO DE PUERTO MONTT

### ACCESO A RECINTO EXTRAPORTUARIO LOCALIZADO EN SECTOR DE TRAPÉN PAV 82



CATEGORIA: GT  
FINALIZADO 2018

EVALUADOR: Empresa Portuaria Puerto Montt  
ENTIDAD RESPONSABLE: Empresa Portuaria  
Puerto Montt

#### DESCRIPCION:

Analizar el impacto vial del recinto extraportuario, para medir los costos / beneficios atribuirles al proyecto. Estos indicaron que el nivel del servicio se mantendrá en el acceso del recinto extraportuario.

## PUERTO DE PUNTA ARENAS Y PUERTO NATALES

### MEJORAMIENTO DE INTERSECCIÓN AV. BULNES - AV.COSTANERA PAV 102



CATEGORIA: GT  
FINALIZADO: 2018

EVALUADOR: Empresa Portuaria Austral  
ENTIDAD RESPONSABLE: ---

#### DESCRIPCION:

Con el fin de disminuir el riesgo de accidentes en la intersección Av. Costanera con Av. Bulnes, se construyo un resalto reductor de velocidad en Av. Bulnes.



# GLOSARIO

---

- BIP: Banco Integrado de Proyectos.
- CMP: Compañía Minera del Pacífico.
- CORE: Consejo Regional.
- DIPRES: Dirección de Presupuestos
- EFE: Empresa de los Ferrocarriles de Estado.
- FCAB: Ferrocarril Antofagasta Bolivia
- FCALP: Ferrocarril Arica La Paz.
- FESUR: Ferrocarriles del Sur (Filial EFE).
- FNDR: Fondo Nacional de Desarrollo Regional.
- GORE: Gobierno Regional.
- IDI: Iniciativa de Inversión.
- MDSyF: Ministerio de Desarrollo Social y Familia.
- MINVU: Ministerio de Vivienda y Urbanismo.
- MOP: Ministerio de Obras Públicas.
- MTT: Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
- PDL: Programa de Desarrollo Logístico.
- PGA: Plan de Gestión Anual.
- PNATP: Plan Nacional de Accesibilidad Terrestre a Puertos.
- PNDP: Plan Nacional de Desarrollo Portuario.
- RATE: Resultado Análisis Técnico Económico.
- SEA: Servicio de Evaluación Ambiental.
- SEIA: Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental.
- SERVIU: Servicio de Vivienda y Urbanismo.
- SEREMITT: Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones.
- SNI: Sistema Nacional de Inversiones.
- STU: Sistemas de Transporte Urbano.
- UCVU: Unidad de Coordinación de Vialidad Urbana.
- UOCT: Unidad Operativa de Control de Tránsito.



[www.logistica.mtt.cl](http://www.logistica.mtt.cl)