



PLAN NACIONAL DE DESARROLLO PORTUARIO
**ACCESIBILIDAD
TERRESTRE A
PUERTOS 2022**



PRESENTACIÓN

Uno de los factores relevantes de la competitividad de los puertos es su conectividad vial y ferroviaria con el *hinterland*. Esta oferta multimodal genera beneficios de competencia de mercado en tarifas y nivel de servicio; apoya la continuidad de operaciones al ofrecer alternativa ante falla de alguna de ellas; utiliza las ventajas propias de cada modo para cargas específicas y genera un valor de diferenciación en la competencia entre puertos.

A partir de la versión 2019 del *Plan Nacional de Accesibilidad Terrestre a Puertos* (PNATP) se comenzó a reportar el estado de avance tanto de los proyectos de accesibilidad vial como ferroviaria a los diferentes puertos estatales de uso público, logrando de esta manera dar visibilidad al proceso de estudio e implementación de iniciativas que generan valor económico y social, contribuyendo a mejorar la competitividad portuaria, disminuyendo externalidades y permitiendo una mejor integración con las ciudades en las que se alojan. En esta nueva versión 2022 es posible visualizar el avance de aquellas iniciativas que se vieron ralentizadas o detenidas a consecuencia de la pandemia mundial del COVID-19, así como nuevas fichas que se incorporaron en esta actualización y que buscan aportar en aspectos de accesibilidad vial a los puertos. Asimismo, es importante tener en consideración las distintas políticas públicas que puedan impactar en el desarrollo de las iniciativas como, por ejemplo, la Ley N°21.202, publicada en enero de 2020 y que está asociada a la protección de Humedales Urbanos.

Este documento, se actualiza anualmente, siguiendo el mandato establecido en el Decreto Supremo N°92/2017 entre el MTT y MOP, y el Decreto Supremo N°90/2018 entre MTT y la Empresa de los Ferrocarriles del Estado.

Los fundamentos que guían este PNATP son los siguientes:

- Transmitir una orientación clara en lo que respecta a proyectos de accesibilidad portuaria viales y ferroviarios, considerando soluciones factibles, integradas y que respeten los intereses de los distintos actores y de la comunidad.
- Reportar el estado de avance de las iniciativas planteadas.
- Identificar los roles de las instituciones en la materialización de los proyectos.
- Presentar una planificación tentativa de las etapas futuras de cada proyecto.

Esta herramienta busca ser una contribución a la coordinación entre organismos públicos y privados, aportando información concisa sobre los proyectos y sus alcances, promoviendo una discusión pública responsable sobre la base de expectativas claras. De este modo se facilita la generación de compromisos públicos y privados respecto de dichos proyectos, orientados a su correcta implementación en tiempo y en forma. Se agrega al final del documento un inventario único identificando el estado de avance de los distintos proyectos al mes de agosto de 2022, lo que permite su uso como instrumento de referencia y seguimiento, facilitando de

esta forma que las instituciones públicas como privadas puedan incorporarlos en sus propios procesos de planificación.

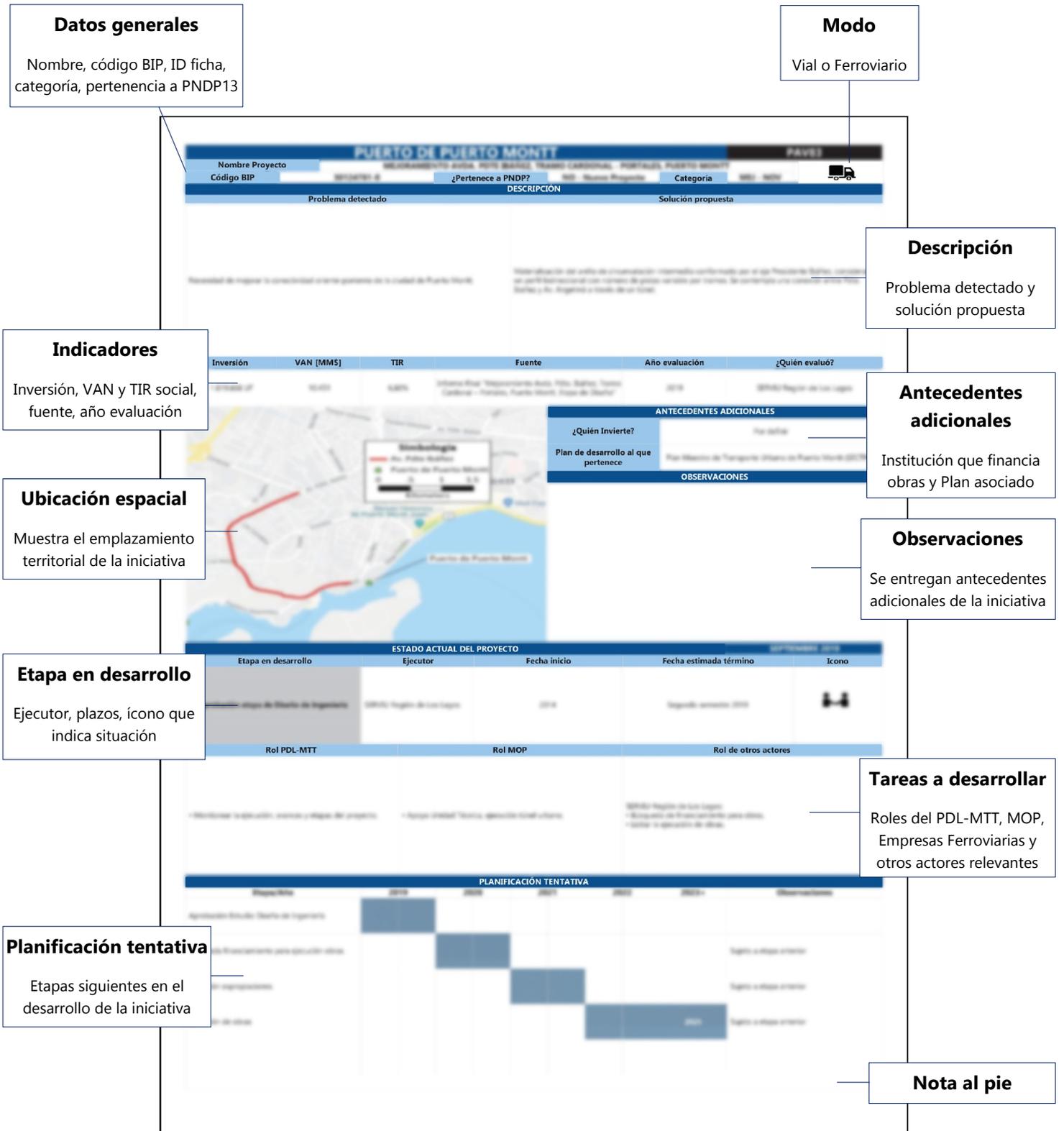
En la elaboración del documento participaron coordinadamente con esta Subsecretaría las Empresas Portuarias Estatales, las Empresas Ferroviarias –estatal y privadas– y el Ministerio de Obras Públicas. A partir de esta fecha¹, se encontrará disponible en el sitio web del Programa de Desarrollo Logístico del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (www.logistica.mtt.cl).

Invitamos tanto a las instituciones públicas como privadas a participar activamente en el avance de los proyectos, con el propósito de garantizar una adecuada accesibilidad a puertos, acorde con el desarrollo económico que el país requiere y en armonía con el crecimiento de las ciudades en las cuales los distintos puertos se emplazan.

¹ La publicación del PNATP se realiza anualmente en el mes de septiembre.

PRESENTACIÓN.....	1
ESTRUCTURA FICHAS PNATP.....	4
DESCRIPCIÓN COMPONENTES FICHAS.....	5
SIMBOLOGÍA DE ÍCONOS.....	7
1. PUERTO DE ARICA.....	8
2. PUERTO DE IQUIQUE.....	16
3. PUERTO DE ANTOFAGASTA.....	23
4. PUERTO DE COQUIMBO.....	31
5. PUERTO DE VALPARAÍSO.....	41
6. PUERTO DE SAN ANTONIO.....	49
7. PUERTOS DE TALCAHUANO Y SAN VICENTE.....	62
8. PUERTO DE PUERTO MONTT.....	74
9. PUERTO DE CHACABUCO.....	78
10. PUERTOS DE PUNTA ARENAS Y PUERTO NATALES	81
INVENTARIO DE PROYECTOS.....	85
GLOSARIO.....	89

ESTRUCTURA FICHAS PNATP



DESCRIPCIÓN COMPONENTES FICHAS PNATP

A continuación, se describe de forma detallada las componentes de cada ficha de proyecto

Campo	Descripción
ID ficha	Identificador de la ficha. PAF refiere a Proyecto de Accesibilidad Ferroviaria, mientras PAV refiere a Proyecto de Accesibilidad Vial.
Nombre de proyecto	Nombre asociado al proyecto.
Código BIP	Identificador único que es asignado por el sistema del BIP al momento de registrarse la información de una iniciativa de inversión pública ¹ .
¿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: Proyectos Viales: <ul style="list-style-type: none"> - MEJ: Mejoras operacionales, geométricas de carpeta, entre otras (vial). - NOV: Construcción de nuevas obras viales. - GTR: Proyectos de gestión de tránsito (vial). Proyectos Ferroviarios: <ul style="list-style-type: none"> - 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. Proyectos Logísticos: <ul style="list-style-type: none"> - 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 ²	Monto privado estimado destinado a la materialización del proyecto. El mismo se presenta en millones de pesos (MM\$) o unidades de fomento (UF), según sea la información de base.
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.

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

² 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.

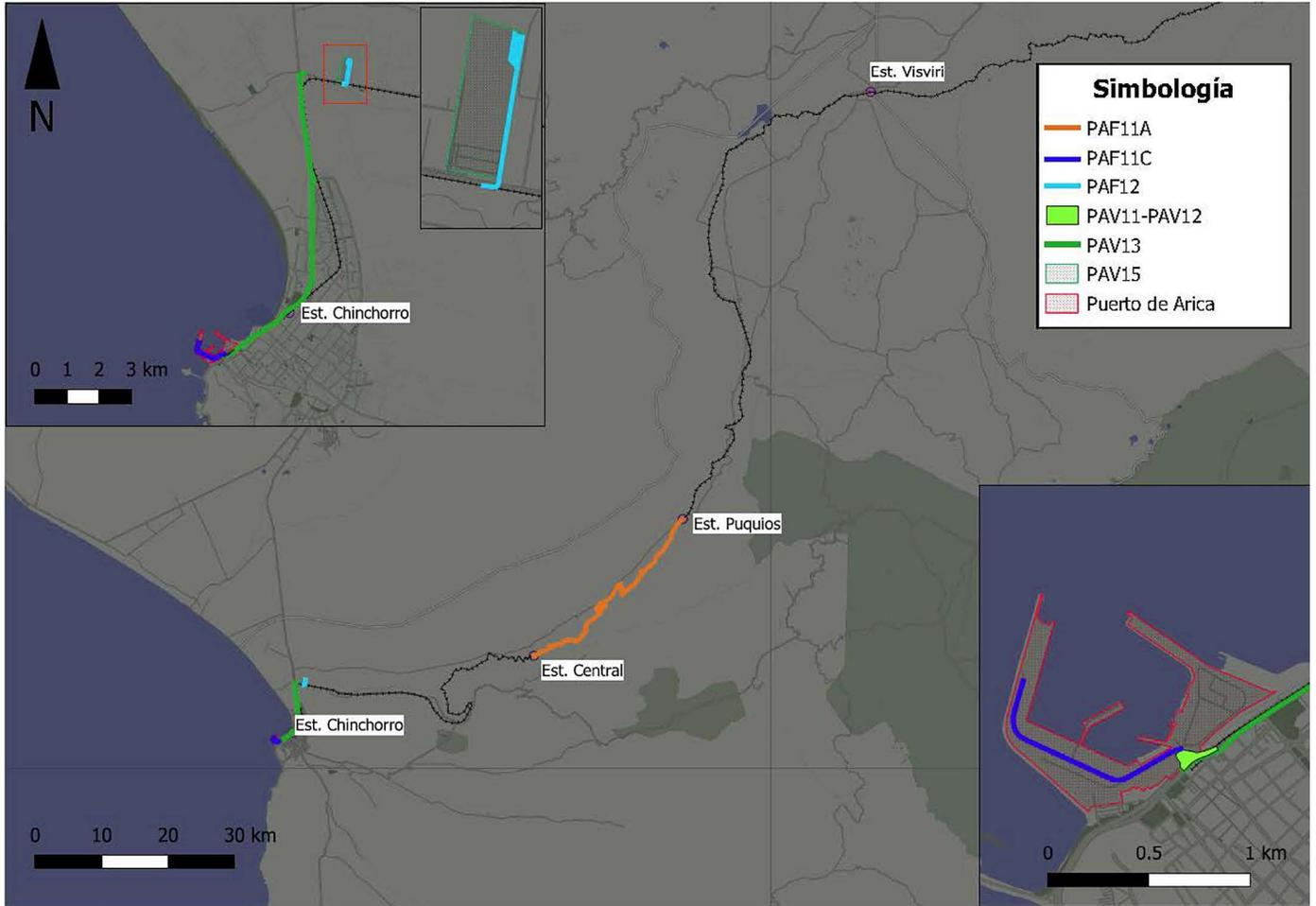
Campo	Descripción
Año evaluación	Año en el cual se desarrolló el documento mencionado en el campo "Fuente".
¿Quién evaluó?	Institución que mandató el desarrollo del documento mencionado en el campo "Fuente".
¿Quién invierte?	Institución que destinaría recursos para materializar la ejecución del proyecto.
Plan de desarrollo al que pertenece	Nombre del instrumento de planificación al cual se encuentra asociado el proyecto.
Observaciones	Se presentan observaciones y/o antecedentes adicionales del proyecto.
Etapas en desarrollo	Etapas que se encuentran actualmente en desarrollo.
Ejecutor	Institución que se encuentra realizando la "Etapas en desarrollo".
Fecha inicio	Fecha en la cual comenzó la "Etapas en desarrollo".
Fecha estimada término	Fecha estimada en la cual debe finalizar la "Etapas 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 (válido para fichas de Zona de Apoyo Logístico).
Rol de otros actores	Tareas a desarrollar por otros actores relevantes.
Planificación tentativa	Planificación propuesta de la carta Gantt del proyecto.

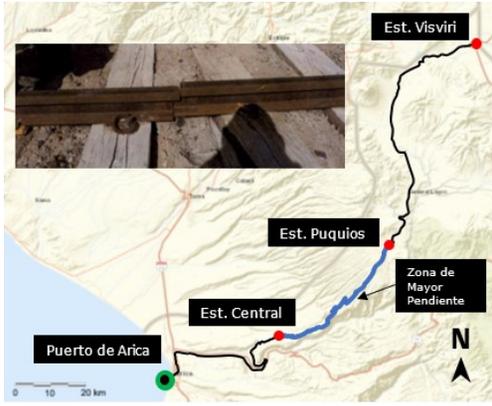
SIMBOLOGÍA DE ÍCONOS

Ícono	Descripción
	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).



1 PUERTO DE ARICA



PUERTO DE ARICA					PAF11A	
Nombre proyecto		PROGRAMA DE REEMPLAZO DE RIELES "TIPO ARICA"				
Código BIP	30233972-0	¿Pertenece a PNDP13?	SÍ - Proyecto PNDP 2013	Categoría	MEJ - V	
DESCRIPCIÓN						
Problema o requerimiento detectado			Solución propuesta			
<p>La oportunidad que representa utilizar el modo ferroviario en el puerto de Arica, requiere establecer mayores condiciones de seguridad y aumento de la capacidad de carga de la vía férrea existente, sobre todo en el tramo de mayor pendiente que une Arica con Visviri.</p>			<p>Reemplazo de 52 km de rieles "Tipo Arica" (27,5 kg/ml) por rieles de mayor capacidad (Tipo Y 40 kg/ml o superior).</p>			
Inversión privada	VAN Social [MM\$]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?	
334.069 UF	-	-	"Proyecto de Diseño y Mejoramiento de la vía férrea para la Operación de FCALP en el Puerto de Arica"	2013	Ferrocarril Arica La Paz (FCALP)	
			ANTECEDENTES ADICIONALES			
			¿Quién invierte?	Empresa de los Ferrocarriles del Estado		
			Plan de desarrollo al que pertenece	-		
OBSERVACIONES						
			<p>El estudio "Proyecto de Diseño y Mejoramiento de la vía férrea para la Operación de FCALP en el Puerto de Arica" (Red Ingeniería - 2014), definió como "Etapa 1", el reemplazo de rieles Tipo Arica, priorizando, debido al riesgo de seguridad y limitaciones de operación que presenta, los sectores de mayor pendiente. Realizado el reemplazo de los 7 km de rieles informados el 2021, se encuentra en desarrollo la licitación pública de un nuevo contrato de mantenimiento de vía férrea entre Arica - Visviri por un plazo de 2 años, el cual no consideraría continuar con el reemplazo de rieles, por lo que los 38,8 km que restan por ser ejecutados dependerán de disponibilidad presupuestaria.</p>			
ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO					OCTUBRE 2022	
Etapa en desarrollo		Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono	
Búsqueda de Financiamiento para el reemplazo de 38,8 km de rieles Tipo Arica		EFE Arica - La Paz	Primer semestre 2023	Segundo semestre 2023		
Rol PDL-MTT		Rol MOP / Empresas Ferroviarias		Rol de otros actores		
<ul style="list-style-type: none"> • Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto. • Gestionar su incorporación en el Plan Trienal 2020-2022. 		Empresa de los Ferrocarriles del Estado: <ul style="list-style-type: none"> • Conseguir financiamiento. 		-		
PLANIFICACIÓN TENTATIVA						
Etapa / Semestre-Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones
Término de trabajos de reemplazo 7,0 km. de rieles.						
Búsqueda de financiamiento para ejecución de obras.						Sujeto a etapa anterior
Licitación de la ejecución de contrato.						Sujeto a etapa anterior
Reemplazo de rieles						Sujeto a etapa anterior

PUERTO DE ARICA						PAF11C
Nombre proyecto		PROPUESTA DE REDISEÑO DE LA ACTUAL VÍA FÉRREA AL INTERIOR DEL PUERTO				
Código BIP	Sin BIP	¿Pertenece a PNDP13?	SÍ - Proyecto PNDP 2013	Categoría	NOF	
DESCRIPCIÓN						
Problema o requerimiento detectado			Solución propuesta			
<p>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.</p>			<p>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.</p>			
Inversión privada	VAN Social [MM\$]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?	
67.221 UF	-	-	*Proyecto de Diseño y Mejoramiento de la vía férrea para la Operación de FCALP en el Puerto de Arica*	2013	Ferrocarril Arica La Paz (FCALP)	
			ANTECEDENTES ADICIONALES			
			¿Quién invierte?	Empresa Portuaria Arica (EPA) - Terminal Puerto Arica		
			Plan de desarrollo al que pertenece	-		
			OBSERVACIONES			
			<p>Si bien, a la fecha no se cuenta con información de acciones comerciales realizadas por FCALP u otro actor privado que active el modo ferroviario, la Empresa Portuaria Arica, mantiene la decisión de usar tren, acotando, principalmente debido al manejo intensivo de las zonas de respaldo para el acopio de contenedores, que este sólo opere en el tramo de 200 m. del área denominada Sector Romana, sector desde el cual se despachó un convoy con bobinas de acero (9 ton c/u), prueba técnica que demostró estar habilitado para este efecto, coordinación logística operacional y documental que reactivó luego de más de 10 años, el uso del tren al interior del puerto.</p> <p>El rediseño de la red ferroviaria al interior del puerto, en el Sector Romana u otra posible área, sigue dependiendo de factibilidad económica que asegure demanda de carga que lo haga rentable, y de coordinaciones de acciones con FCALP (EFE Arica - La Paz).</p>			
ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO						OCTUBRE 2022
Etapa en desarrollo		Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono	
Detenido a la espera de factibilidad económica que justifique la inversión		-	-	-		
Rol PDL-MTT		Rol MOP / Empresas Ferroviarias		Rol de otros actores		
<ul style="list-style-type: none"> Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto. Monitorear desarrollo comercial de FCALP, que haga necesario este proyecto. 		<p>Empresa de los Ferrocarriles del Estado:</p> <ul style="list-style-type: none"> Desarrollo de acciones comerciales coordinadas con la Empresa Portuaria que faciliten la utilización del tren. 		<p>Empresa Portuaria Arica:</p> <ul style="list-style-type: none"> Evaluar si existe la posibilidad de usar el ferrocarril. 		
PLANIFICACIÓN TENTATIVA						
Etapa / Semestre-Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones

PUERTO DE ARICA					PAF12	
Nombre proyecto		ACCESO FERROVIARIO AL ZEAP DE EPA EN LLUTA				
Código BIP	Sin BIP	¿Pertenece a PNPD13?	NO - Nuevo Proyecto	Categoría	NOF	
DESCRIPCIÓN						
Problema o requerimiento detectado				Solución propuesta		
<p>La ZEAP de EPA en Lluta considera, entre otros objetivos, ser una alternativa de acopio para la carga boliviana de rebalse. Esta situación crea una oportunidad al modo ferroviario de carga, dado que cuenta con acceso y espacios dedicados al interior de la ZEAP. Sin embargo, esta condición se dificulta debido a que el tren requiere cruzar la Ruta 11 - CH.</p>				<p>Construcción de un cruce ferroviario que una la vía férrea de FCALP con la ZEAP de EPA en Lluta, a través de la Ruta 11 - CH.</p>		
Inversión privada	VAN Social [MM\$]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?	
264.133 UF	-	-	"Estudio Básico Para La Construcción Acceso Ferroviario a ZEAP Lluta"	2016	Ferrocarril Arica La Paz (FACL P)	
ANTECEDENTES ADICIONALES						
¿Quién invierte?		Por definir				
Plan de desarrollo al que pertenece		-				
OBSERVACIONES						
				<p>El "Estudio Básico Para La Construcción Acceso Ferroviario a ZEAP Lluta" (FCALP el 2016), estimó que desnivelar la Ruta 11 - CH (condición establecida por norma) y ejecutar instalaciones ferroviarias al interior de la ZEAP, tendría un costo de 264.133 UF y 27 meses de construcción. Si bien, existe interés de la Empresa Portuaria Arica y FCALP, la elevada inversión que requeriría materializar esta iniciativa, limita concretar el proyecto, por lo que se continúa en la búsqueda de financiamiento que le de factibilidad. El Plan de Gestión Anual 2020 de la Empresa Portuaria Arica (lg12-6), mantuvo las conclusiones respecto a que el acceso ferroviario a la ZEAP será viable sólo existiendo demanda, cuyas estimaciones, publicadas en el Plan Maestro de Empresa Portuaria Arica, sugieren que el trasladar carga de importación boliviana desde el recinto portuario a la ZEAP, uno de los principales objetivos de uso del tren. Si bien, el proyecto no es económicamente viable en el corto ni mediano plazo. Se monitorearán acciones con FCALP (EFE Arica - La Paz) orientadas a dar factibilidad a la construcción del atravesio.</p>		
ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO					OCTUBRE 2022	
Etapas en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono		
Proyecto detenido	-	-	-			
Rol PDL-MTT	Rol MOP / Empresas Ferroviarias	Rol de otros actores				
<ul style="list-style-type: none"> Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto. Coordinar el avance del proyecto con Ferrocarril Arica La Paz y Ministerio de Obras Públicas. 	-	-				
PLANIFICACIÓN TENTATIVA						
Etapas / Semestre-Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones

Nombre proyecto		MEJORAMIENTO ACCESO PUERTO ARICA				
Código BIP	30122002-0	¿Pertenece a PNDP13?	SÍ - Proyecto PNDP 2013	Categoría	MEJ	

DESCRIPCIÓN

Problema o requerimiento detectado	Solución propuesta
------------------------------------	--------------------

Congestión en la intersección Av. Máximo Lira con el acceso al Puerto de Arica y Av. Chile con Chacabuco producido por los camiones que ingresan al Puerto.	Aumento de capacidad de ingreso al Puerto con un mayor número de garitas de acceso, construcción de un ramal exclusivo de doble pista y sentido único de entrada desde la Av. Máximo Lira, semaforización, señalización y demarcación del enlace, lo que permite además solucionar las demoras en el egreso.
---	--

Inversión privada	VAN Social [MM\$]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?
1.124 MM\$	160	7,6%	Estudio de "Ingeniería de Detalle Proyecto Mejoramiento Accesos Puerto Arica"	2016	Empresa Portuaria Arica (EPA)



Simbología
● Puerto de Arica
■ Ubicación del proyecto

Vías exclusivas de acceso al puerto

ANTECEDENTES ADICIONALES

¿Quién invierte?	Empresa Portuaria Arica (EPA) - Terminal Puerto Arica (TPA)
Plan de desarrollo al que pertenece	Plan Maestro Empresa Portuaria Arica

OBSERVACIONES

Se mantiene estado del proyecto indicado en el PNATP21. Por parte de la Empresa Portuaria Arica (EPA) no se ha modificado lo establecido en cuanto a desarrollar un estudio o análisis de otra alternativa de iniciativa, ya que cualquier proyecto que mejore la conectividad, implicaría para su ejecución intervenir terrenos propiedad de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE), organismo que no está disponible para canjear o negociar la incorporación de dichos paños al proyecto, puesto que significaría afectar la operatividad del tren.

De todas formas, desde junio del 2021, EPA ha implementado una serie de medidas para mejorar la gestión de los flujos al acceso, como el desarrollo de un sistema RFID para medición de flujos y una mejora en la coordinación ZEAP-Puerto, en trabajo conjunto con el concesionario TPA. El flujo asociado al ingreso de camiones, así como la gestión de tráfico en la última milla se han optimizado, ya que se ha mantenido la coordinación de bajada de los camiones desde el Antepuerto (ZEAP) al Puerto, con apoyo de un agendamiento secuenciado.

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO **OCTUBRE 2022**

Etapa en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono
Proyecto detenido	-	-	-	
Rol PDL-MTT	Rol MOP / Empresas Ferroviarias			
-	-		-	

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

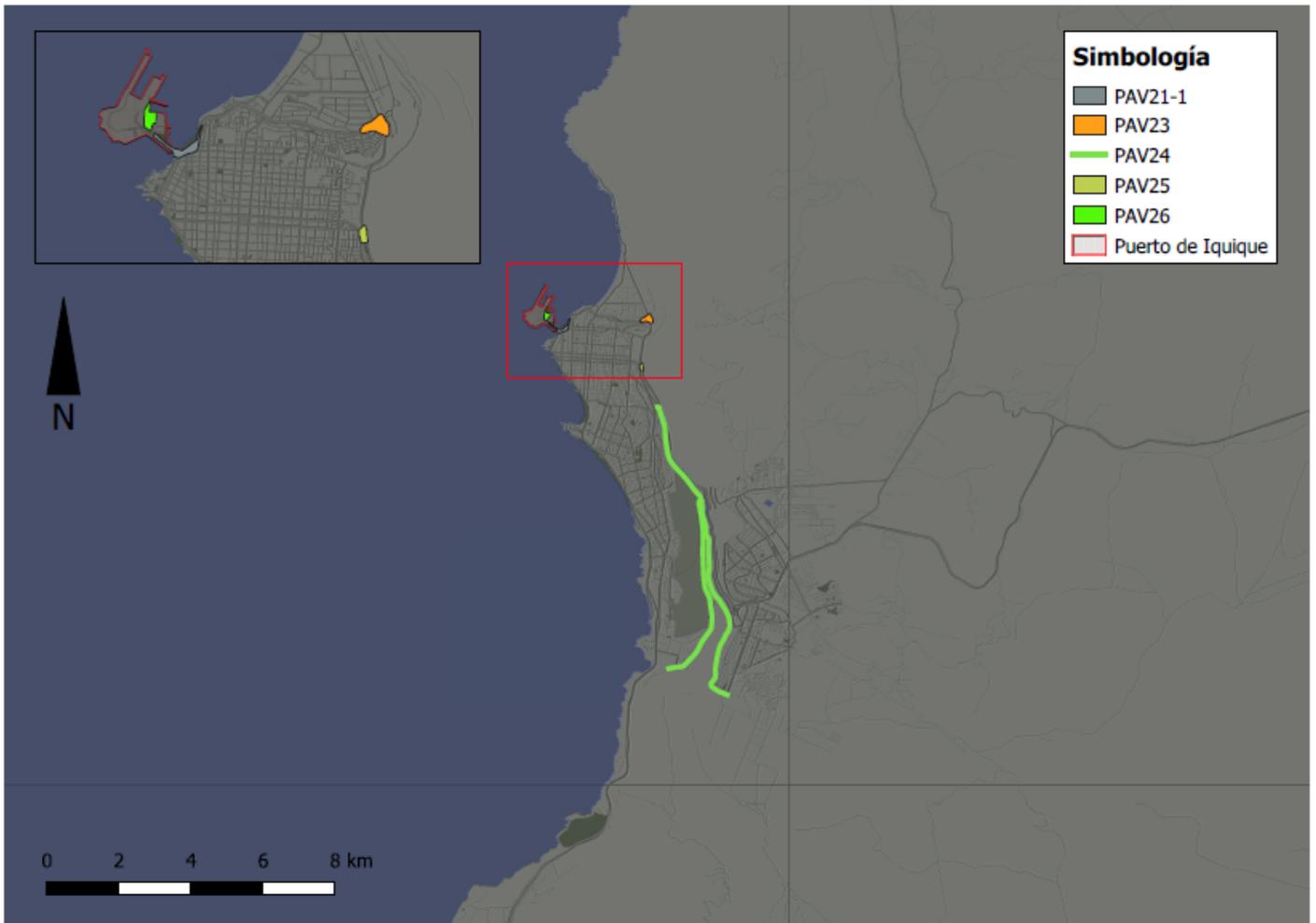
Etapa / Semestre-Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones

PUERTO DE ARICA					PAV13	
Nombre proyecto		MEJORAMIENTO COSTANERA SECTOR PORTUARIO Y CONEXIONES AL SECTOR PLAYA CHINCHORRO, ARICA				
Código BIP	40006014-0	¿Pertenece a PNDP13?	NO - Nuevo Proyecto	Categoría	MEJ - NOV	
DESCRIPCIÓN						
Problema o requerimiento detectado			Solución propuesta			
<p>Los camiones con destino al puerto de Arica utilizan vías estructurantes de la trama urbana de la ciudad, las cuales se encuentran con altos niveles de congestión. Lo anterior dificulta la operación de los camiones asociados al puerto y a los recintos vinculados a la actividad portuaria.</p>			<p>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.</p> <p>Respecto al acceso del puerto se genera una pista exclusiva para el acceso de los camiones, segregandola 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.</p>			
Inversión privada	VAN Social [MM\$]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?	
62.702 MM\$	458	6,1%	Estudio de preinversión "Mejoramiento Costanera Sector Portuario y Conexiones al Sector Playa Chinchorro, Arica"	2022	MTT-SECTRA	
			ANTECEDENTES ADICIONALES			
			¿Quién invierte?	Por definir		
			Plan de desarrollo al que pertenece	PMTU Arica		
			OBSERVACIONES			
			<p>El estudio de Prefactibilidad "Mejoramiento Costanera Sector Portuario y Conexión a Sector Chinchorro, Arica" (BIP 40006014-0), finalizó en julio de 2022. El anteproyecto desarrollado fue validado por la contraparte técnica y considera un perfil de dos pistas por sentido y ciclovías en toda su extensión, permitiendo generar mejoras relevantes en el espacio público, accesibilidad peatonal e implementación de ciclovías. No obstante, en el sector aledaño al acceso al puerto de Arica se genera un ensanche a tres pistas en la calzada norte, formalizando el uso de la pista externa para uso exclusivo de acceso al puerto y complementando con medidas de seguridad vial para la correcta operación de la salida del puerto hacia el Norte.</p> <p>Los siguientes pasos, junto con la aprobación del Informe Final, son: (i) coordinar con MDSyF la reunión de la Unidad de Coordinación de Vialidad Urbana (UCVU) y (ii) gestionar la estrategia para la formulación y financiamiento de la etapa de Diseño, considerando la extensión y complejidad del proyecto (se recomienda que el Diseño considere, al menos, dos etapas).</p>			
ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO					OCTUBRE 2022	
Etapa en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono		
Cierre Etapa de Prefactibilidad	SECTRA Norte Grande	Segundo semestre 2022	Segundo semestre 2022			
Rol PDL-MTT	Rol MOP / Empresas Ferroviarias		Rol de otros actores			
<ul style="list-style-type: none"> Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto. Apoyar a SNG en el desarrollo del estudio de Prefactibilidad. 	<p>Dirección de Vialidad MOP:</p> <ul style="list-style-type: none"> Apoyar a SNG en el desarrollo del estudio de Prefactibilidad. 		<p>Empresa Portuaria Arica:</p> <ul style="list-style-type: none"> Procurar que en el desarrollo del estudio de Prefactibilidad de SNG se consideren los flujos de camiones asociados al crecimiento esperado del puerto. <p>SECTRA Norte Grande (SNG) - MTT:</p> <ul style="list-style-type: none"> Evaluar dentro del estudio de Prefactibilidad la solución sugerida por el puerto. Seguimiento y apoyo en la gestión para obtener RS para etapa siguiente de Ingeniería de Detalle 			
PLANIFICACIÓN TENTATIVA						
Etapa / Semestre-Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones
Cierre Etapa de Prefactibilidad						
Obtención RS y desarrollo estudio de Ingeniería de Detalle						Sujeto a etapa anterior
Obtención RS y financiamiento de la Etapa de Ejecución						Sujeto a etapa anterior
Ejecución de expropiaciones y obras					2027-2028	Sujeto a etapa anterior
(*) PMTU: Plan Maestro de Transporte Urbano, MTT-SECTRA (2015).						

PUERTO DE ARICA					PAV15							
Nombre proyecto		ZONA DE EXTENSIÓN DE ACTIVIDADES PORTUARIAS (ZEAP)										
Código BIP	Sin BIP	¿Pertenece a PNDP13?	SI - Proyecto PNDP13	Categoría	ZAL							
DESCRIPCIÓN												
Problema o requerimiento detectado			Solución propuesta									
<p>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.</p> <p>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 (kilometro 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.</p>			<p>El proyecto consta de las siguientes etapas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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 m²; 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. <p>En forma paralela, están en estudio las opciones que permitan dotar a la ZEAP de conectividad ferroviaria, dada su cercanía con la vía de FCALP (PAF12)</p>									
Inversión privada	VAN Social [MM\$]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?							
\$15 MM USD	-	-	-	-	Empresa Portuaria Arica (EPA)							
							ANTECEDENTES ADICIONALES					
							¿Quién invierte?	Empresa Portuaria Arica (EPA)				
							Plan de desarrollo al que pertenece	Plan Maestro Empresa Portuaria Arica				
OBSERVACIONES												
<p>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. La planificación del resto de las fases se indican en la actualización del Plan Maestro de la Empresa Portuaria Arica (EPA), publicado en el primer semestre de 2022.</p> <p>EPA informa que el proyecto se mantendrá detenido durante el periodo 2022. En las 10 Ha que corresponden a la Fase 3 de ZEAP se tiene en carpeta poder evaluar proyectos de alcance de carga, consolidación de contenedores y desarrollo logístico, en donde una de las opciones es la Ampliación del Antepuerto para la planificación y coordinación del flujo de camiones vacíos que arriban en busca de carga. Conforme a las proyecciones de demanda, el año 2022 se avanzará en la ejecución de la compactación de 15.000 m² para estos efectos, que se estima suficiente para las gestiones de secuenciación, postergando la solución en 6 Ha de pavimento en adrecreto más servicios conexos para el año 2024-2026. Así también, se prevé en el largo plazo (2025) el traslado del almacén de minerales del Puerto a la ZEAP.</p>												
ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO					OCTUBRE 2022							
Etapas en desarrollo		Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono							
Fase 3 detenida		Empresa Portuaria Arica	Primer semestre 2017	-								
Rol PDL-MTT		Rol Empresa Portuaria / Concesionarios		Rol de otros actores								
<ul style="list-style-type: none"> • Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto. • Apoyo a Empresa Portuaria de Arica en las instancias que se requiera. 		<p>Empresa Portuaria Arica:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mantener en operación las fases 1 y 2 de la ZEAP. • Planificar el desarrollo de las fases posteriores. <p>Concesionario TPA:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Facilitar información para lograr una adecuada coordinación de las operaciones entre este recinto y el puerto, así como la mejora continua de las regulaciones de flujos para permitir el uso eficiente de las áreas disponibles. 		<p>Consejo de Coordinación Ciudad - Puerto de Arica:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Promoción del proyecto con actores relevantes. <p>Cancillería de Chile:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Velar por el cumplimiento del Tratado de Paz y Amistad de 1904 en las materias que correspondan. <p>Dirección Nacional de Fronteras y Límites del Estado (DIFROL):</p> <ul style="list-style-type: none"> • Velar por el cumplimiento del Tratado de Paz y Amistad de 1904 en las materias que correspondan. 								
PLANIFICACIÓN TENTATIVA												
Etapas / Semestre-Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones						



2 PUERTO DE IQUIQUE



PUERTO DE IQUIQUE

PAV21-1

Nombre proyecto

GESTIÓN DE TRÁFICO EN ACCESO AL PUERTO

Código BIP

Sin BIP

¿Pertenece a PNDP13?

NO - Nuevo Proyecto

Categoría

GT



DESCRIPCIÓN

Problema o requerimiento detectado

Solución propuesta

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

Modificación de estacionamientos y radios de giro en el acceso al recinto portuario, y la implementación de un semáforo que permita giros a la izquierda en Av. Arturo Prat para el flujo que viene en sentido norte sur.

Inversión privada

VAN Social [MM\$]

TIR Social

Fuente

Año evaluación

¿Quién evaluó?

-

-

-

-

-

-

ANTECEDENTES ADICIONALES

¿Quién invierte?

Por definir

Plan de desarrollo al que pertenece

-

OBSERVACIONES

Las medidas orientadas a descongestionar el acceso al puerto han sido las siguientes: 2018, prohibir estacionar en la pista poniente de Av. Arturo Prat frente a Caleta Riquelme; 2019, implementar una Zona de Extensión Logística (ZEL) en Alto Hospicio y materializar un parqueadero de camiones en el ex-astillero Marco (de 11.800 m²); marzo del 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 del tramo de Av. Arturo Prat que da acceso al Puerto de Iquique. Por lo tanto, para potenciar el efecto positivo de esta pista, la Empresa Portuaria Iquique (EPI) solicitó a la I. Municipalidad de Iquique instalar un semáforo en la intersección de la Av. Arturo Prat con Anibal Pinto (abril 2021), iniciativa que permitiría a los vehículos particulares provenientes desde el sector ZOFRI con dirección al sur, virar a la izquierda, evitando su paso obligatorio por Av. Arturo Prat poniente. A la fecha, se está a la espera de la respuesta del municipio respecto a la semaforización y EPI ha indicado que, de momento, considera que no es necesario realizar un nuevo estudio de gestión de tránsito, ya que se encuentran en evaluación las medidas aplicadas.



ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

OCTUBRE 2022

Etapas en desarrollo

Ejecutor

Fecha inicio

Fecha estimada término



Búsqueda de financiamiento para la semaforización de la intersección de Av. Arturo Prat con calle Anibal Pinto

I. Municipalidad de Iquique

Primer semestre 2021

Segundo semestre 2022

Rol PDL-MTT

Rol MOP / Empresas Ferroviarias

Rol de otros actores

- 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 segundo semestre del 2022.

I. Municipalidad de Iquique:

- Buscar financiamiento para implementación de semáforo.
- Licitación el desarrollo de las obras de Semaforización.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

Etapas / Semestre-Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones
Busqueda de financiamiento obras de Semaforización						
Licitación y ejecución de obras						Sujeto a etapa anterior
Evaluar necesidad de nuevo estudio de gestión de tránsito						Sujeto a etapa anterior
Ejecución nuevo estudio gestión de tránsito.						Sujeto a etapa anterior
Busqueda financiamiento para ejecución obras						Sujeto a etapa anterior

PUERTO DE IQUIQUE						PAV23
Nombre proyecto		MEJORAMIENTO CONEXIÓN PUERTO DE IQUIQUE, AVDA. CIRCUNVALACIÓN				
Código BIP	30084815-0	¿Pertenece a PNDP13?	SÍ - Proyecto PNDP 2013	Categoría	MEJ	
DESCRIPCIÓN						
Problema o requerimiento detectado			Solución propuesta			
<p>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.</p>			<p>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.</p>			
Inversión privada	VAN Social [MM\$]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?	
6.770 MM\$	2.307	11,9%	Estudio de Diseño de Ingeniería "Mejoramiento conexión Puerto de Iquique, Av. Circunvalación"	2016	Dirección de Vialidad MOP	
ANTECEDENTES ADICIONALES						
¿Quién invierte?			Dirección de Vialidad MOP / GORE Tarapacá			
Plan de desarrollo al que pertenece			PRIGRH Región de Tarapacá - Proy. N° 112 (*)			
OBSERVACIONES						
			<p>La División de Vialidad Urbana (DIVU), en coordinación con la División de Vialidad Regional, presentará al MDSyF la solicitud de RS para el desarrollo del nuevo estudio de actualización del Diseño, el cual se encuentra contemplado ejecutar en la cartera del año 2023. En paralelo, dado que se estima contar con el RS del Diseño durante 2022, se encuentran en elaboración los TdR para licitar dicho estudio en el año 2023.</p>			
ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO						OCTUBRE 2022
Etapa en desarrollo		Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono	
Obtención de recomendación técnica (RS) para estudio de nuevo Diseño		Dirección de Vialidad MOP	Primer semestre 2022	Segundo semestre 2022		
Rol PDL-MTT		Rol MOP / Empresas Ferroviarias		Rol de otros actores		
<ul style="list-style-type: none"> Monitoriar la ejecución, avances y etapas del proyecto. 		<p>Dirección de Vialidad MOP:</p> <ul style="list-style-type: none"> Procurar la obtención de RS por parte del MDSyF. Búsqueda de financiamiento para ejecución de nuevo Diseño. Licitación de la ejecución de la consultoría. 		<p>Gobierno Regional de Tarapacá:</p> <ul style="list-style-type: none"> Coordinar en conjunto con la Dirección de Vialidad Regional la materialización del nuevo Diseño del proyecto. 		
PLANIFICACIÓN TENTATIVA						
Etapa / Semestre-Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones
Obtención de recomendación técnica (RS) para estudio de nuevo Diseño						
Búsqueda de financiamiento, licitación y ejecución de la consultoría del nuevo Diseño.						Sujeto a etapa anterior
Obtención de RS y búsqueda de financiamiento para la ejecución de obras.						Sujeto a etapa anterior
Licitación y ejecución de obras					2027	Sujeto a etapa anterior
(*) PRIGRH: Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021, Dirección de Planeamiento Ministerio de Obras Públicas.						

PUERTO DE IQUIQUE					PAV24		
Nombre proyecto		MEJORAMIENTO ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD EN LA CIUDAD DE IQUIQUE					
Código BIP	30080833-0	¿Pertenece a PNDP13?	NO - Nuevo Proyecto	Categoría	NOV		
DESCRIPCIÓN							
Problema o requerimiento detectado				Solución propuesta			
<p>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.</p>				<p>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.</p>			
Inversión privada	VAN Social [MM\$]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?		
75.515 MM\$	2.173	6,5%	Estudio de preinversión "Mejoramiento accesibilidad y conectividad en la ciudad de Iquique"	2012	Dirección de Vialidad MOP		
ANTECEDENTES ADICIONALES							
¿Quién invierte?		Dirección de Vialidad MOP / GORE Tarapacá					
Plan de desarrollo al que pertenece		PRIGRH Región de Tarapacá - Proy. N° 85 (*)					
OBSERVACIONES							
<p>Respecto a lo informado en el PNATP 2021, las obras de la Conexión Tadeo Haenke se encuentran materializadas al 100%, a la espera de la recepción definitiva (se estima que la recepción provisoria sea en el 2do semestre de 2022). Respecto a la Conexión Pérez Opazo, también adjudicada, aún se está a la espera de la oficialización de terrenos, por lo que, la ejecución de obras no se ha iniciado, condicionando la fecha estimada del término de obras.</p> <p>Por otro lado, para las fases restantes de esta iniciativa, correspondientes al Tramo Túnel en Ruta 16 - Av. Circunvalación (Tramo 1) y Tramo 5B, en el sur de la ciudad que conecta la Circunvalación Sur con la Ruta 1, así como el Mejoramiento Rotonda el Pampino en Iquique (PAV25), que también debe actualizar su estudio de Diseño, se definió fusionar ambos proyectos dado que son adyacentes territorialmente, creándose la ficha BIP Código 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 del Diseño. Tras lo anterior, se postuló a licitación pública, la cual fue declarada desierta por falta de oferentes. Actualmente, se analizan antecedentes de licitación para ajustes y nuevo proceso de licitación en el segundo semestre de 2022.</p>							
ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO						OCTUBRE 2022	
Etapa en desarrollo		Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono		
Ejecución de obras Conexión Pérez Opazo		Dirección de Vialidad MOP	Primer semestre 2021	Primer semestre 2023			
Licitación y ejecución de rediseño del Tramo 1 y Tramo 5B		Dirección de Vialidad MOP	Primer semestre 2022	Primer semestre 2023			
Rol PDL-MTT		Rol MOP / Empresas Ferroviarias		Rol de otros actores			
<ul style="list-style-type: none"> Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto. 		<p>Dirección de Vialidad MOP:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. 					
PLANIFICACIÓN TENTATIVA							
Etapa / Semestre-Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones	
Ejecución de obras						Considera la materialización de todas las etapas del proyecto.	
Ejecución de obras Conexión Pérez Opazo						Conexión Pérez Opazo en espera a que se materialice entrega de terreno.	
Licitación y ejecución de rediseño de obras de Tramos 1 y 5B.						Sujeto a etapa anterior	
Obtención RS, búsqueda de financiamiento para la ejecución de obras de Tramos 1 y 5B.						Sujeto a etapa anterior	
(*) PRIGRH: Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021. Dirección de Planeamiento Ministerio de Obras Públicas.							

PUERTO DE IQUIQUE					PAV25	
Nombre proyecto		MEJORAMIENTO ROTONDA EL PAMPINO EN IQUIQUE				
Código BIP	30080044-0	¿Pertenece a PNDP13?	NO - Nuevo Proyecto	Categoría	MEJ 	
DESCRIPCIÓN						
Problema o requerimiento detectado				Solución propuesta		
<p>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.</p>				<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>		
Inversión privada	VAN Social [MM\$]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?	
12.966 MM\$	2.856	8,8%	Estudio de Ingeniería de Detalle "Mejoramiento Rotonda el Pampino en Iquique"	2014	Dirección de Vialidad MOP	
ANTECEDENTES ADICIONALES						
¿Quién invierte?		Dirección de Vialidad MOP / GORE Tarapacá				
Plan de desarrollo al que pertenece		PRIGRH Región de Tarapacá - Proy. N° 114 (*)				
OBSERVACIONES						
				<p>Las obras del proyecto "Mejoramiento Rotonda Pampino en Iquique", proyectadas a ser ejecutadas en conjunto con la finalización del Tramo 1 (Túnel en Ruta 16 - Av. Circunvalación) del proyecto "Mejoramiento Accesibilidad y Conectividad en la Ciudad de Iquique" (PAV 24), serán rediseñadas. Tal como se indica en la ficha PAV24, se definió fusionar las fases restantes de dicha ficha con la PAV25, debido a que son iniciativas adyacentes territorialmente, creandose la ficha BIP Código 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 del Diseño. Tras lo anterior, se postuló a licitación pública, la cual fue declarada desierta por falta de oferentes. Actualmente, se analizan antecedentes de licitación para ajustes y nuevo proceso de licitación en el segundo semestre de 2022.</p>		
ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO					OCTUBRE 2022	
Etapa en desarrollo		Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono	
Búsqueda financiamiento y licitación consultoría del nuevo Diseño.		Dirección de Vialidad MOP	Primer semestre 2021	Segundo semestre 2022		
Rol PDL-MTT		Rol MOP / Empresas Ferroviarias		Rol de otros actores		
<ul style="list-style-type: none"> Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto. 		<p>Dirección de Vialidad MOP:</p> <ul style="list-style-type: none"> Procurar la obtención de RS por parte del MDSyF del nuevo Diseño. Licitación la ejecución de las obras. 		-		
PLANIFICACIÓN TENTATIVA						
Etapa / Semestre-Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones
Búsqueda financiamiento y licitación consultoría del nuevo Diseño.						
Ejecución estudio nuevo Diseño						Sujeto a etapa anterior
Obtención de RS para ejecución de obras						Sujeto a etapa anterior
Licitación y ejecución de obras.					2027	Sujeto a etapa anterior
(*) PRIGRH: Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021, Dirección de Planeamiento Ministerio de Obras Públicas.						

PUERTO DE IQUIQUE

PAV26



Nombre proyecto

CONSTRUCCIÓN PARQUEADERO DE CAMIONES EN ÁREAS EX-ASTILLERO (PTO IQQ)

Código BIP

40008658-0

¿Pertenece a PNDP13?

NO - Nuevo Proyecto

Categoría

NOV

DESCRIPCIÓN

Problema o requerimiento detectado

Solución propuesta

Capacidad operativa restringida de las actividades portuarias de EPI, producto de la carencia de áreas de estacionamiento para camiones en la ciudad de Iquique, sectores aledaños al puerto, en el recinto portuario y en las áreas de la Zona Franca de Iquique (ZOFRI), causando los siguientes problemas:

- Ingresos no controlados
- Constantes episodios de congestión y contaminación acústica (bocinazos)
- Degradación del espacio público adyacente al puerto
- Operación limitada de recepción de cargas de importación del régimen de zona franca
- Alto riesgo de accidentes

Construcción de un parqueadero para camiones de 11.800 m² en las áreas que fueron concesionadas al ex-astillero Marco Chilena, al interior del recinto portuario, con el objetivo de mitigar la congestión vehicular que se produce al interior de las vías de circulación del Puerto de Iquique.

Inversión privada

VAN Social [MM\$]

TIR Social

Fuente

Año evaluación

¿Quién evaluó?

464 MM\$

820

27,0%

Estudio de perfil "Construcción parqueadero de camiones en áreas ex astillero (PTO IQQ)"

2019

Empresa Portuaria Iquique

ANTECEDENTES ADICIONALES

¿Quién invierte?

Empresa Portuaria Iquique

Plan de desarrollo al que pertenece

-

OBSERVACIONES

La habilitación del parqueadero al interior del Recinto Portuario obedece a la carencia de estacionamientos para camiones en la ciudad de Iquique, sectores aledaños al puerto y en el mismo puerto. El proyecto contribuirá a descongestionar la avenida Jorge Barrera y calles aledañas al puerto, evitando de esta manera accidentes e incidentes por camiones mal estacionados. Se considera además la implementación de un sistema de iluminación y construcción de baños para los camioneros.

El parqueadero de camiones construido en el ex astillero, denominado "Zona Interna de Tránsito (ZIT)", se encuentra actualmente operando, sin embargo, el desarrollo de futuras obras se encuentra en evaluación para fines del 2022 por parte de la Empresa Portuaria Iquique, debido a que se está buscando la mejor opción de acuerdo al comportamiento de la demanda, con el objetivo de optimizar los espacios y el mejor beneficio de las áreas para la operación portuaria.



ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

OCTUBRE 2022

Etapas en desarrollo

Ejecutor

Fecha inicio

Fecha estimada término

Icono

El proyecto se encuentra operando en su Fase 1, detenido para evaluación de sus nuevas fases de desarrollo

Empresa Portuaria Iquique

Primer semestre 2020

-



Rol PDL-MTT

Rol MOP / Empresas Ferroviarias

Rol de otros actores

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

-

Empresa Portuaria Iquique:

- Mantener la operación del parqueadero.
- Búsqueda de financiamiento para etapas siguientes.
- Licitación de la construcción de las próximas etapas del proyecto.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

Etapas / Semestre-Año

2022

2023

2024

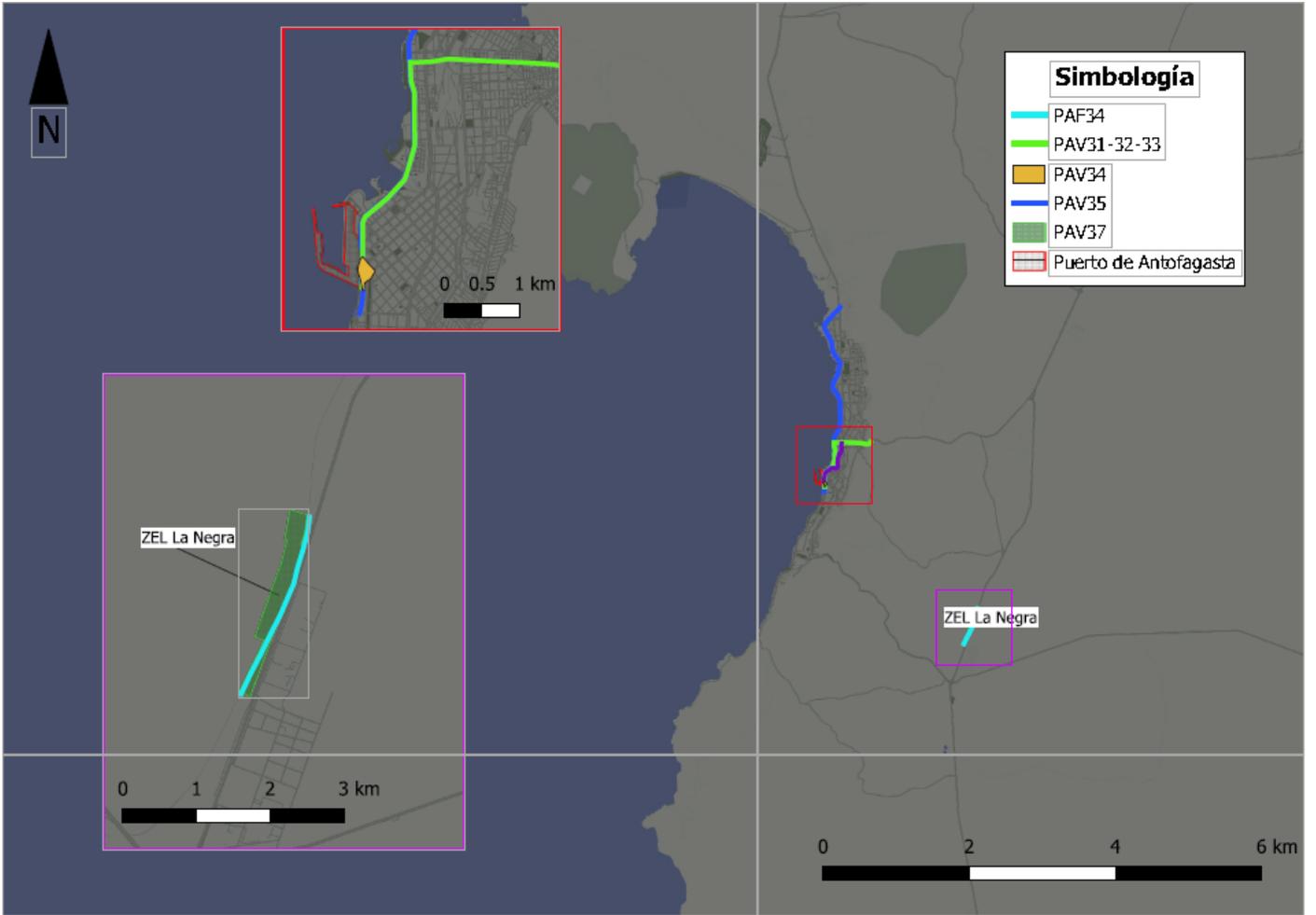
2025

2026+

Observaciones



3 PUERTO DE ANTOFAGASTA





Nombre proyecto ACCESIBILIDAD FERROVIARIA ZONA DE DESARROLLO LOGISTICO CAPRICORNIO (EX LA NEGRA)

Código BIP Sin BIP ¿Pertenece a PNDP13? NO - Nuevo Proyecto Categoría NOF

DESCRIPCIÓN

Problema o requerimiento detectado

Solución propuesta

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.

Posibilitar el acceso del modo ferroviario de carga hacia y desde la ZDL Capricornio (Ex 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 [MM\$]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?
73.323 UF	-	-	"lg12-4: Eficiencia, Competencia y No Discriminación a Usuarios (b) Coordinación Ferroportuaria"	2018	Empresa Portuaria Antofagasta



ANTECEDENTES ADICIONALES

¿Quién invierte?	Empresa Portuaria Antofagasta, a través de concesionario ZDL
Plan de desarrollo al que pertenece	Zona de Desarrollo Logístico Puerto Antofagasta

OBSERVACIONES

En el marco del Programa de Gestión Anual, PGA-2018, se realizó un análisis crítico del mérito de integrar el tren a la Zona de Extensión de Apoyo Logístico Capricornio (Ex La Negra), estableciendo algunas variables que dan factibilidad a esta iniciativa, cuyo trazado preliminar deja una superficie útil para carga y descarga de aproximadamente 378 m, y una inversión aproximada de MM\$ 1.960. El MTT incentivaré continuar con el análisis técnico de la iniciativa (*).

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 Extensión de Apoyo Logístico Capricornio (Ex La Negra), el cual podría considerar accesibilidad ferroviaria.

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

OCTUBRE 2022

Etapa en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono
Proyecto detenido a la espera de la adecuación del modelo de negocio de la ZDL Capricornio (Ex La Negra)	-	-	-	
Rol PDL-MTT	Rol MOP / Empresas Ferroviarias		Rol de otros actores	
-	-	-	-	

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

Etapa / Semestre-Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones

(*) Se considera importante para dar continuidad a esta iniciativa analizar la demanda que podría captar el nuevo terminal ferroviario, considerando escenarios de participación del 10%, 30% y 50% de la carga proyectada para la ZDL Capricornio (Ex La Negra)

PUERTO DE ANTOFAGASTA

PAV31-PAV32-PAV33

Nombre proyecto		MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN VIAL ACCESO PUERTO ANTOFAGASTA				
Código BIP	40001581-0	¿Pertenece a PNDP13?	SÍ - Proyecto PNDP 2013	Categoría	MEJ - NOV	

DESCRIPCIÓN	
Problema o requerimiento detectado	Solución propuesta
<p>El Puerto de Antofagasta está inserto dentro de una zona eminentemente urbana y distante de sus dos principales accesos, Ruta 26 y Ruta 28, lo que implica desde la perspectiva del transporte, una importante interacción peatonal, problemas de seguridad vial, aumento en eventos de congestión, entre otras.</p>	<p>Via segregada por Salvador Allende de 2.340 m, luego el trazado sigue en túnel por Av. Costanera hasta el Puerto de una longitud de 3.540 m.</p>

Inversión privada	VAN Social [MM\$]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?
184.276 MM\$	4.657	6,3%	Actualización Estudio de Preinversión "Mejoramiento y Construcción Vial Acceso Puerto Antofagasta" (*)	2018	Empresa Portuaria Antofagasta



ANTECEDENTES ADICIONALES	
¿Quién invierte?	Por definir
Plan de desarrollo al que pertenece	PRIGRH Región de Antofagasta - Sin N° Asignado (**)

OBSERVACIONES
<p>El problema del acceso al Puerto de Antofagasta será abordado dentro del estudio de Prefactibilidad "Mejoramiento Ruta 1 sector: Intersección calle Salvador Reyes - La Chimba" (PAV35), desarrollado por la Dirección de Vialidad Nacional del MOP, el cual finaliza el segundo semestre de 2022, por lo que, en base a esos resultados se evaluará cómo se procederá con este proyecto.</p>

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO				OCTUBRE 2022
Etapa en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono
Proyecto detenido	-	-	-	
Rol PDL-MTT	Rol MOP / Empresas Ferroviarias		Rol de otros actores	
-	-		-	

PLANIFICACIÓN TENTATIVA						
Etapa / Semestre-Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones

(*) Una primera versión obtuvo Rute OT (Objetado Tecnica) por parte de MDS y ésta corresponde a una segunda versión que aún no ha sido ingresada al SNI.
 (**) PRIGRH: Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021, Dirección de Planeamiento Ministerio de Obras Públicas.

PUERTO DE ANTOFAGASTA

PAV34

Nombre proyecto: GESTIÓN DE TRÁFICO EN ACCESO AL PUERTO DE ANTOFAGASTA



Código BIP: Sin BIP ¿Pertenece a PNDP13?: NO - Nuevo Proyecto Categoría: GT

DESCRIPCIÓN

Problema o requerimiento detectado

Solución propuesta

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

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 el 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 [MM\$]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?
-	-	-	-	-	-



ANTECEDENTES ADICIONALES

¿Quién invierte? Por definir

Plan de desarrollo al que pertenece -

OBSERVACIONES

Las medidas identificadas el 2015 por la Empresa Portuaria Antofagasta consideraban el cierre de calle Coquimbo, y la reprogramación de los semáforos en las intersecciones de Av. Grecia con Av. Coquimbo y con Av. Matta. En este sentido, durante el año 2019 se implementó un protocolo de coordinación con la UOCT, con la finalidad de asignar un mayor tiempo de verde efectivo al movimiento de salida del Puerto en los horarios valle.

El problema de que en horarios punta persista la congestión en el acceso, se abordó en el estudio de prefactibilidad "Mejoramiento Ruta 1 Sector: Intersección calle Salvador Reyes - La Chimba", el cual considera el tramo de la Ruta 1 que da acceso al Puerto, realizándose los análisis para identificar la demanda vehicular en ese sector, la que se modeló tácticamente en red interna de SATURN.

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

OCTUBRE 2022

Etapa en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono
Análisis táctico del sector de acceso dentro de estudio PAV35	Dirección de Vialidad MOP	Segundo semestre 2020	Segundo semestre 2022	

Rol PDL-MTT

Rol MOP / Empresas Ferroviarias

Rol de otros actores

• Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

Dirección de Vialidad MOP:
 • Realizar análisis táctico de la operación del sector de acceso al Puerto en la iniciativa PAV35.

Empresa Portuaria Antofagasta:
 • Aportar con antecedentes para el análisis de la problemática dentro del estudio de la Dirección de Vialidad (PAV35).

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

Etapa / Semestre-Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones
Análisis táctico del sector de acceso dentro de estudio PAV35						
Socializar resultados con actores relevantes						Sujeto a etapa anterior
Búsqueda financiamiento para ejecución obras de gestión						Sujeto a etapa anterior
Ejecución medidas de gestión						Sujeto a etapa anterior

PUERTO DE ANTOFAGASTA

PAV35



Nombre proyecto MEJORAMIENTO RUTA 1 SECTOR: INTERSECCIÓN CALLE SALVADOR REYES - LA CHIMBA

Código BIP 30341330-0 **¿Pertenece a PNDP13?** NO - Nuevo Proyecto **Categoría** MEJ

DESCRIPCIÓN

Problema o requerimiento detectado

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 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, el cual corresponde a la pasada urbana de la Ruta 1, entre la calle Salvador Reyes y la rotonda La Chimba, recorrido de aproximadamente 14 km, mediante el desarrollo de un proyecto vial.

Inversión privada	VAN Social [MM\$]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?
91.000 MM\$	72.849	15,8%	Estudio de perfil "Mejoramiento Ruta 1 Sector: Intersección calle Salvador Reyes - La Chimba"	2019	Dirección de Vialidad MOP



ANTECEDENTES ADICIONALES

¿Quién invierte? Dirección de Vialidad MOP

Plan de desarrollo al que pertenece -

OBSERVACIONES

Parte de las tareas del estudio de Prefactibilidad, denominado Mejoramiento Ruta 1 Sector: Intersección calle Salvador Reyes - La Chimba, es 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 incluirá la solución propuesta por la Empresa Portuaria Antofagasta en las fichas PAV31 - PAV32 - PAV33 y PAV34. Una vez concluido este estudio, el cual se encuentra en su etapa de Informe Final, se solicitará convocar a través del MDSyF a la Unidad de Coordinación de Vialidad Urbana (UCVU), para contar con las aprobaciones de las contrapartes técnicas. El siguiente paso del proyecto es contar con RS para la etapa de Diseño de Ingeniería, lo cual se estima para el segundo semestre de 2023 y luego proceder a la licitación de la Etapa de Diseño durante el primer semestre de 2024.

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

OCTUBRE 2022

Etapa en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono
Ejecución estudio de Prefactibilidad y obtención RS para etapa de Diseño de Ingeniería	Dirección de Vialidad MOP	Primer semestre 2020	Segundo semestre 2023	
Rol PDL-MTT	Rol MOP / Empresas Ferroviarias		Rol de otros actores	
<ul style="list-style-type: none"> Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto. Apoyar a la Dirección de Vialidad en el desarrollo del estudio de Prefactibilidad. 	Dirección de Vialidad MOP: <ul style="list-style-type: none"> Ejecutar el estudio de Prefactibilidad y obtener RS para etapa siguiente. 		Empresa Portuaria Antofagasta: <ul style="list-style-type: none"> Aportar con antecedentes para el desarrollo del estudio de Prefactibilidad. 	

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

Etapa / Semestre-Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones
Ejecución estudio de Prefactibilidad y obtención RS para etapa de Diseño de Ingeniería						
Búsqueda financiamiento y licitación estudio Diseño de Ingeniería						Sujeto a etapa anterior
Ejecución de Diseño de Ingeniería y obtención RS para ejecución de obras						Sujeto a etapa anterior
Búsqueda financiamiento para ejecución obras						Sujeto a etapa anterior
Ejecución expropiaciones y obras					2028	Sujeto a etapa anterior



Nombre proyecto ACCESIBILIDAD VIAL ZONA DE DESARROLLO LOGÍSTICO CAPRICORNIO (EX LA NEGRA)

Código BIP Sin BIP ¿Pertenece a PNDP13? NO - Nuevo Proyecto Categoría NOV

DESCRIPCIÓN

Problema o requerimiento detectado

Solución propuesta

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.

Las obras de conexión corresponden a la construcción de 2 empalmes a nivel con la Ruta 5, los cuales 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 [MM\$]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?
70.000 UF	0	6,0%	Estimación de inversiones: Estudio de acceso vial - ARME 2017.	2017	Empresa Portuaria Antofagasta

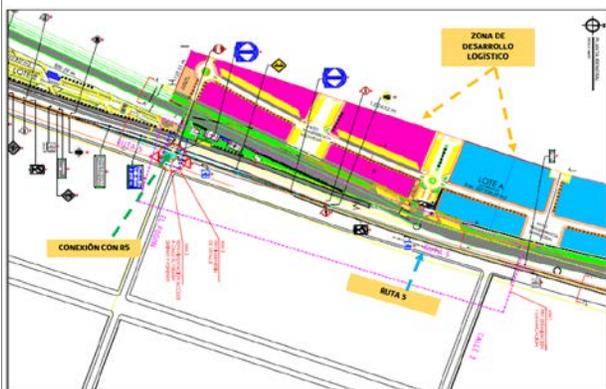
ANTECEDENTES ADICIONALES

¿Quién invierte? GORE de Antofagasta

Plan de desarrollo al que pertenece Por definir

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 de 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, el cual fue aprobado en junio de 2022. Asimismo, se definió que la entidad responsable de ejecutar la conexión con Ruta 5 será el GORE de Antofagasta, así como las obras de pavimentación de la caletería de acceso.



ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

OCTUBRE 2022

Etapa en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono
Definición de modalidad de financiamiento	GORE de Antofagasta	Primer semestre 2022	Segundo semestre 2022	
Rol PDL-MTT	Rol MOP / Empresas Ferroviarias		Rol de otros actores	
<ul style="list-style-type: none"> Monitoriar la ejecución, avances y etapas del proyecto. Apoyar la coordinación con las entidades ejecutoras. 	Dirección General de Concesiones MOP <ul style="list-style-type: none"> Apoyar la coordinación con las entidades ejecutoras del proyecto. 		Empresa Portuaria Antofagasta <ul style="list-style-type: none"> Monitoriar la ejecución, avances y etapas del proyecto. GORE de Antofagasta <ul style="list-style-type: none"> Coordinar ejecución, avances y etapas del proyecto. 	

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

Etapa / Semestre-Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones
Definición de modalidad de financiamiento						
Proceso de licitación obras de conexión con Ruta 5 y pavimentación de caletería						Sujeto a etapa anterior
Ejecución obras de conexión con Ruta 5 y pavimentación de caletería						Sujeto a etapa anterior



Nombre proyecto

ZONA DE DESARROLLO LOGÍSTICO CAPRICORNIO (EX LA NEGRA)

Código BIP

Sin BIP

¿Pertenece a PNDP13?

NO - Nuevo Proyecto

Categoría

ZAL

DESCRIPCIÓN

Problema o requerimiento detectado

Solución propuesta

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 solo 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.

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 por Puerto Antofagasta.
4. Zona de apoyo Pymes Logísticas: Tiene por objeto el 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 [MM\$]

TIR privada

Fuente

Año evaluación

¿Quién evaluó?

760.000 UF

2.020

18,0%

Estudio Modelo de Negocios - Asesor IKONS

2020

Empresa Portuaria Antofagasta



ANTECEDENTES ADICIONALES

¿Quién invierte?

Empresa Portuaria Antofagasta, a través de concesionario ZDL

Plan de desarrollo al que pertenece

Zona de Desarrollo Logístico Puerto Antofagasta

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 Extensión de Apoyo Logístico Capricornio (Ex La Negra). Se tiene planificado ejecutar la modificación del Modelo de Negocios durante el 2022.

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

OCTUBRE 2022

Etapa en desarrollo

Ejecutor

Fecha inicio

Fecha estimada término

Icono

Definición del nuevo Modelo de Negocios

Empresa Portuaria Antofagasta

Primer semestre 2022

Segundo semestre 2022



Rol PDL-MTT

Rol Empresa Portuaria / Concesionarios

Rol de otros actores

• Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

Empresa Portuaria Antofagasta:

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

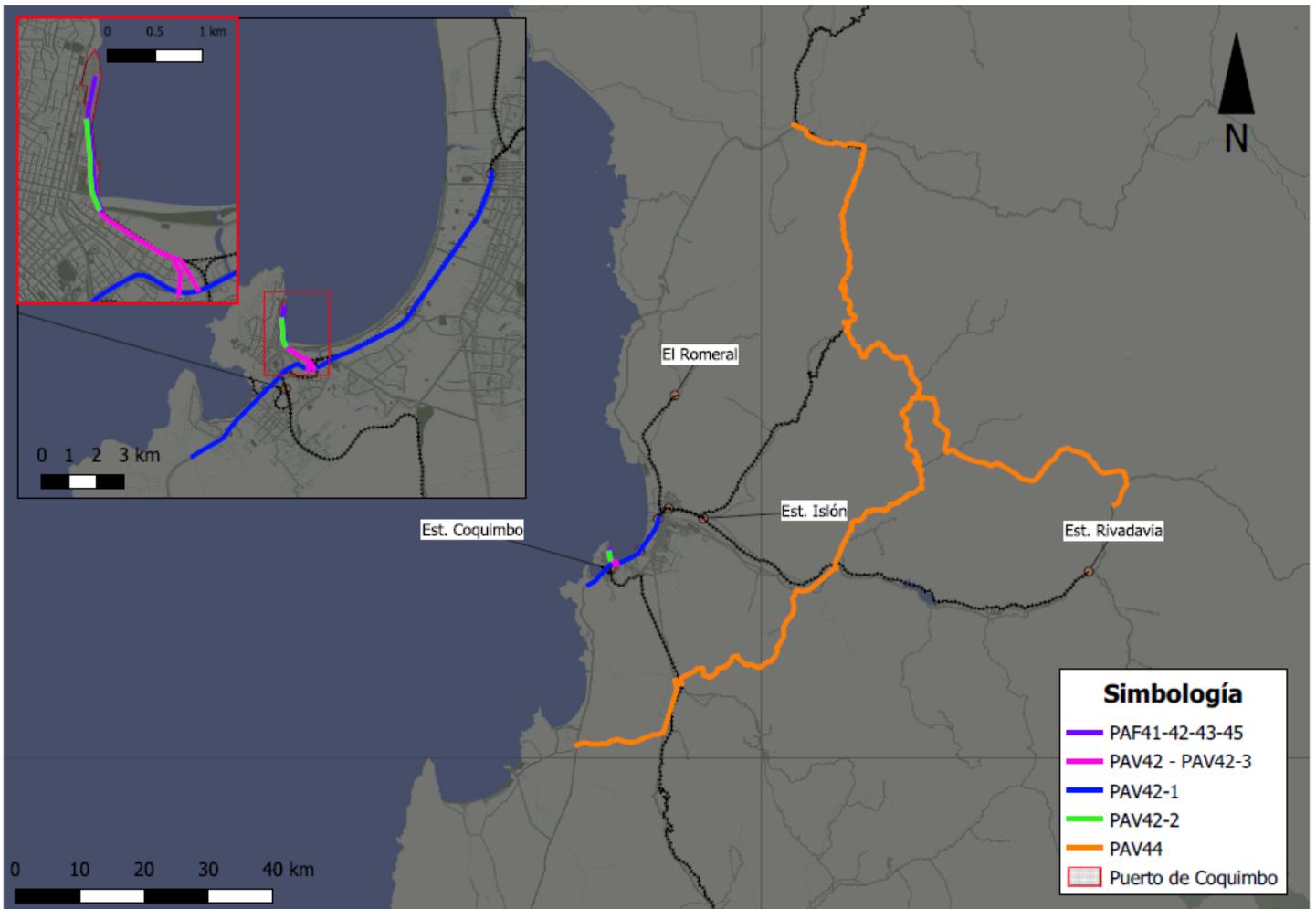
Consejo de Coordinación Ciudad - Puerto de Antofagasta:
• Promoción del proyecto con actores relevantes.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

Etapa / Semestre-Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones
Definición del nuevo Modelo de Negocios						
Proceso de licitación Zona de Desarrollo Logístico						Sujeto a etapa anterior
Ejecución de obras Zona de Desarrollo Logístico						Sujeto a etapa anterior
Puesta en marcha y operación Zona de Desarrollo Logístico						Sujeto a etapa anterior



4 PUERTO DE COQUIMBO



Nombre proyecto		CONSTRUCCIÓN MERCADO DEL MAR, COQUIMBO				
Código BIP	30065234-0	¿Pertenece a PNDP13?	SI - Proyecto PNDP 2013	Categoría	NOF	

DESCRIPCIÓN

Problema o requerimiento detectado	Solución propuesta
<p>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.</p>	<p>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.</p>

Inversión privada	VAN Social [MM\$]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?
239.540 UF	-	-	Ficha IDI de la iniciativa en el Banco Integrado de Proyectos	2020	Ilustre Municipalidad de Coquimbo



ANTECEDENTES ADICIONALES

¿Quién invierte?	Ilustre Municipalidad de Coquimbo - Gobierno Región de Coquimbo
Plan de desarrollo al que pertenece	-

OBSERVACIONES

La reactivación de la construcción del Mercado del Mar, proyecto liderado por la I. Municipalidad de Coquimbo (*), ha avanzado en su desarrollo. Si bien, continua sin fecha para reanudar obras (originalmente terminadas en diciembre del 2018), el proyecto se encuentra reevaluando financieramente sus costos, acción que permitirá definir los recursos suplementarios necesarios para finalizar su construcción.

En forma paralela, la I. Municipalidad de Coquimbo está desarrollando un Informe de Mitigación de Impacto en la Movilidad (IMIV), estimándose que el segundo semestre del 2022 ingrese al Sistema de Evaluación de Impacto a la Movilidad (SEIM), para, posterior a su aprobación, determinar el presupuesto final de obra y preparar el expediente para su ingreso a MDSyF. El "Convenio" vigente suscrito entre EPCO y la I. Municipalidad de Coquimbo que establece que los usuarios de los locales instalados sobre parte del recinto portuario, serán reubicados en el Mercado del Mar y zonas aledañas al Borde Costero, también incluye modificar el emplazamiento de la faja ferroviaria existente a una nueva ubicación (actualmente enfrenta al Mercado, Zona 5). Esta solución permitirá ejecutar el corredor bimodal dejando una faja libre de 6 m. en toda la extensión.

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO **OCTUBRE 2022**

Etapa en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono
Ejecución y evaluación IMIV, Re-evaluación del proyecto, ingreso de expediente a MDSyF.	Ilustre Municipalidad de Coquimbo	Segundo semestre 2022	Primer semestre 2023	

Rol PDL-MTT	Rol MOP / Empresas Ferroviarias	Rol de otros actores
<ul style="list-style-type: none"> Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto. 	-	<p>Ilustre Municipalidad de Coquimbo:</p> <ul style="list-style-type: none"> Licitación de la ejecución de las obras restantes y velar por su materialización en tiempo y en forma.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

Etapa / Semestre-Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones
Ejecución y evaluación IMIV, Re-evaluación del proyecto, ingreso de expediente a MDS y F.	■	■				
Licitación de las obras que restan por realizar		■				Sujeto a etapa anterior
Ejecución de obras restantes			■	■		Sujeto a etapa anterior

(*). El proyecto considera 110 locales comerciales con 5.079,48 m² construidos en 3 niveles, 84 en el Nivel 1 para ventas de mariscos y pescados, y 26 en el nivel 2 para cocinerías o restaurantes, dejando el Nivel 3 para oficinas.

PUERTO DE COQUIMBO						PAF42
Nombre proyecto		RESERVA Y PROTECCIÓN FAJA VÍA DE ACCESO AL PUERTO				
Código BIP	Sin BIP	¿Pertenece a PNDP13?	SÍ - Proyecto PNDP 2013	Categoría	NOF	
DESCRIPCIÓN						
Problema o requerimiento detectado			Solución propuesta			
<p>Dar acceso al tren ante un potencial aumento de demanda de carga, requiere recuperar y proteger la faja de vía férrea existente.</p>			<p>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.</p> <p>Esta vía ferroviaria debe ser compatible con el Proyecto de Paseo Borde Costero que impulsa la Empresa Portuaria Coquimbo y con el proyecto de nuevo acceso (PAV42-3) que está desarrollando la Dirección de Vialidad del MOP.</p>			
Inversión privada	VAN Social [MM\$]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?	
42.104 UF	1.313	23,4%	Proyecto Armonización de Estudio Paseo Costero y Corredor Bimodal	2020	Empresa Portuaria Coquimbo (EPCO)	
ANTECEDENTES ADICIONALES						
¿Quién invierte?			Empresa Portuaria Coquimbo			
Plan de desarrollo al que pertenece			Plan Maestro de Empresa Portuaria Coquimbo			
OBSERVACIONES						
			<p>Ante la existencia de dos proyectos emplazados en el sector no concesionado del recinto portuario, el Paseo Borde Costero orientado a desarrollar un espacio público que concentre comercio y turismo, y el denominado Corredor Bimodal, aporte sustancial a la competitividad del puerto que asegura acceso dedicado e independiente a camiones y eventualmente, si existieran condiciones económicas y de demanda que lo hicieran necesario, el ingreso de trenes, EPCO lideró el estudio "Armonización Estudios Paseo Costero y Corredor Bimodal" (PGA - 2020), análisis que concluye con definiciones de emplazamientos y límites para ambas iniciativas.</p> <p>Dado que ambos proyectos difieren en sus etapas de desarrollo, disponiendo el Paseo Borde Costero de ingeniería de detalles y diseño de su primera etapa, se solicitará a la empresa portuaria que ambas iniciativas se complementen, utilizando para ello la elaboración de la prefactibilidad del proyecto Corredor Bimodal, cuyos Términos de Referencia fueron entregados al MTT en mayo del 2022 para su evaluación, esperando finalizar el estudio el segundo semestre del 2023.</p>			
			ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO			
Etapas en desarrollo		Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono	
Definición de Términos de Referencia para Prefactibilidad Corredor Bimodal		Empresa Portuaria Coquimbo	Primer semestre 2022	Segundo semestre 2022		
Rol PDL-MTT		Rol MOP / Empresas Ferroviarias		Rol de otros actores		
<ul style="list-style-type: none"> Monitorar la ejecución, avances y etapas del proyecto. Apoyo continuo a Empresa Portuaria Coquimbo durante todo el proceso. 		<p>Dirección de Vialidad MOP:</p> <ul style="list-style-type: none"> Procurar la complementariedad de este proyecto con la iniciativa PAV42-3 del estudio del acceso vial al Puerto de Coquimbo. 		<p>Empresa Portuaria Coquimbo:</p> <ul style="list-style-type: none"> Procurar la complementariedad con el proyecto de acceso de la Dirección de Vialidad (PAV42-3) Presentar al SNI el estudio de perfil para desarrollar un estudio a nivel de Prefactibilidad. Socializar proyecto presentado al SNI con autoridades regionales a fin de buscar financiamiento para ejecución. 		
PLANIFICACIÓN TENTATIVA						
Etapas / Semestre-Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones
Definición de Términos de Referencia para Prefactibilidad Corredor Bimodal						
Licitación y ejecución del estudio de Prefactibilidad y Obtención RS para postular a Factibilidad						Sujeto a etapa anterior
Licitación y ejecución del estudio de Factibilidad y Obtención RS (para postular a Diseño)						Sujeto a etapa anterior
Licitación y ejecución de Diseño y obtención de RS para postular a Ejecución.						Sujeto a etapa anterior
Búsqueda financiamiento, licitación y ejecución de proyecto					2027	Sujeto a etapa anterior

PUERTO DE COQUIMBO						PAF43 - PAF45	
Nombre proyecto		REHABILITACIÓN RED FERROVIARIA INTERIOR PUERTO DE COQUIMBO					
Código BIP	Sin BIP	¿Pertenece a PNDP13?	SÍ - Proyecto PNDP 2013	Categoría	NOF		
DESCRIPCIÓN							
Problema o requerimiento detectado				Solución propuesta			
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.				Materializar el 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 [MM\$]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?		
-	-	-	"Estudio Alternativas de Trazado Ferroviario al Interior de La Zona De Transferencia de Carga de Puerto Coquimbo"	2018	Empresa Portuaria Coquimbo definirá estudio		
				ANTECEDENTES ADICIONALES			
				¿Quién invierte?		-	
				Plan de desarrollo al que pertenece		-	
				OBSERVACIONES			
				El Plan de Gestión Anual 2018 de Puerto de 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 - 2022 el proyecto sigue detenido.			
ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO						OCTUBRE 2022	
Etapa en desarrollo		Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono		
Detenido a la espera de finalización de proyectos PAF41 - PAF42, y factibilidad económica privada positiva		Empresa Portuaria Coquimbo	-	-			
Rol PDL-MTT		Rol MOP / Empresas Ferroviarias		Rol de otros actores			
• Hacer el seguimiento anual a la recuperación de la faja ferroviaria, iniciativa que permitiría materializar este proyecto.		-		-			
PLANIFICACIÓN TENTATIVA							
Etapa / Semestre-Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones	

PUERTO DE COQUIMBO

PAV42

Nombre proyecto

MEJORAMIENTO ACCESO A PUERTO DE COQUIMBO DESDE RUTA 5 NORTE

Código BIP

30070450-0

¿Pertenece a PNPD13?

SÍ - Proyecto PNPD 2013

Categoría

NOV - GT



DESCRIPCIÓN

Problema o requerimiento detectado

Solución propuesta

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 urbanos y peatonales en el tramo Puerto - Ruta 5 Norte.

Se pretende resolver conectividad desde y hacia el puerto de flujos provenientes del norte, considerando mejoramiento del sector Ruta 5 entre Santa Ester por el Sur y la Cantera por el norte. El proyecto consiste en:

- Aumento de capacidad vial de la Costanera del Puerto, entre la Calle Maipú y el Acceso al puerto de Coquimbo.
- Materialización del par vial 25 de Mayo (Ruta 44) y Santa Ester, permitiendo el ingreso y salida de camiones al puerto desde Ruta 5.

Inversión privada

12.163 MM\$

VAN Social [MM\$]

4.800

TIR Social

10,7%

Fuente

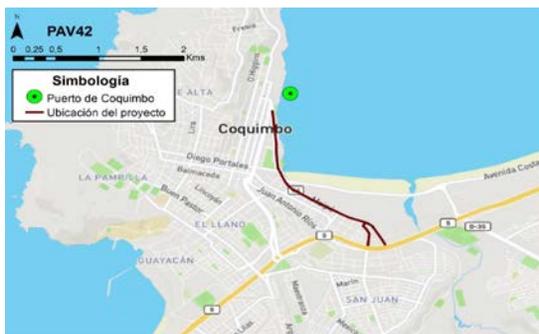
Estudio de preinversión "Mejoramiento acceso al Puerto de Coquimbo desde Ruta 5 Norte"

Año evaluación

2013

¿Quién evaluó?

Dirección de Vialidad MOP



ANTECEDENTES ADICIONALES

¿Quién invierte?

Dirección de Vialidad MOP

Plan de desarrollo al que pertenece

PRIGRH Región de Coquimbo - Proy. N° 108 (*)

OBSERVACIONES

De acuerdo a lo informado en el PNATP 2021, la Dirección de Vialidad Regional licitó en 2021 un nuevo estudio de Prefactibilidad (PAV 42-3), en el que se debe procurar la participación activa tanto del municipio como del puerto de Coquimbo. La licitación del estudio "Mejoramiento Conexión Vial ruta 5 - Zona Portuaria Ciudad de Coquimbo" se adjudicó en el segundo semestre de 2021, con inicio de contrato el 01-12-2021, estimándose finalizar la consultoría el primer semestre de 2023.

Actualmente, se trabaja en la modelación SATURN y la correspondiente evaluación económica preliminar de las alternativas analizadas en el Diagnóstico. Esta etapa se entregará durante el mes de Agosto de 2022 según calendario vigente del estudio de Prefactibilidad (PAV 42-3).

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

OCTUBRE 2022

Etapa en desarrollo

Ejecutor

Fecha inicio

Fecha estimada término

Icono

Ejecución estudio de Prefactibilidad

Dirección de Vialidad MOP

Primer semestre 2022

Primer semestre 2023



Rol PDL-MTT

Rol MOP / Empresas Ferroviarias

Rol de otros actores

• Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

Dirección de Vialidad MOP:

• Procurar que las alternativas que se estudien en la Prefactibilidad sean compatibles con los proyectos de Acceso Bimodal y Paseo Borde Costero de la Empresa Portuaria Coquimbo (PAV42-2).

Empresa Portuaria Coquimbo:

• Participar como Contraparte Técnica en el desarrollo del estudio de Prefactibilidad.
• Proporcionar al MOP los antecedentes que sean necesarios durante el desarrollo del estudio de Prefactibilidad, incluyendo los proyectos de Acceso Bimodal y Paseo Borde Costero (PAV42-2).

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

Etapa / Semestre-Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones
Ejecución estudio de Prefactibilidad						
Obtención RS para estudio de Ingeniería de Detalle y su financiamiento						Sujeto a etapa anterior
Llamado a licitación y adjudicación estudio de Ingeniería de Detalle						Sujeto a etapa anterior

(*) PRIGRH: Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021, Dirección de Planeamiento Ministerio de Obras Públicas.

PUERTO DE COQUIMBO

PAV42-1

Nombre proyecto		CONCESIÓN DE RUTA 5 NORTE - CONURBACIÓN LA SERENA COQUIMBO				
Código BIP	Sin BIP	¿Pertenece a PNDP13?	NO - Nuevo Proyecto	Categoría	NOV	

DESCRIPCIÓN	
Problema o requerimiento detectado	Solución propuesta
<p>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.</p>	<p>Concesionar el 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 considera calzadas expresas de 3 pistas por sentido más calles locales, 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).</p> <p>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.</p>

Inversión privada	VAN Social [MM\$]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?
16.658.810 UF (*)	-	-	Contrato de Concesión Ruta 5 Tramo los Vilos - La Serena	2019	Dirección General de Concesiones MOP



ANTECEDENTES ADICIONALES	
¿Quién invierte?	Dirección General de Concesiones MOP: Asociación Público - Privada
Plan de desarrollo al que pertenece	Agenda Infraestructura Desarrollo e Inclusión, Chile 30.30 (MOP) Cartera de Concesiones MOP 2018-2023

OBSERVACIONES
<p>La Concesionaria avanza en el desarrollo de los estudios y proyectos de Ingeniería de Detalle, según lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Proyectos Viales: Los Tramos Urbanos 1 (Comuna de Coquimbo) y 2 (Comuna de La Serena) fueron entregados en el 2do trimestre de 2022 y se encuentran en revisión. La aprobación por parte del MOP se estima para septiembre de 2022, por lo que, las expropiaciones de ambos tramos se recibirán en octubre 2022. - Proyectos Estructuras y Especialidades: Los Tramos Urbanos 1 y 2 fueron entregados en el 2do trimestre de 2022 y se encuentran en revisión. En adición, el Plan de Desvíos de ambos tramos, se encuentra en revisión (entregado el 31-05-2022), estimándose su aprobación por parte del MOP en noviembre de 2022. <p>Conforme a lo anterior, el inicio de obras está sujeto a la obtención del RCA favorable del EIA, que se estima ingresar en noviembre de 2022, considerando un análisis del SEIA de 18 meses. En el 2do semestre del 2024 se evalúa iniciar obras para la conurbación, las que consideran el mejoramiento del acceso al puerto de Coquimbo desde la Ruta 5, por las calles Santa Ester y 25 de mayo, ambas con mejoramiento en el Puente La Garza y futuros Puentes en el estero Culebrón.</p>

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO **OCTUBRE 2022**

Etapa en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono
Desarrollo Estudios de Ingeniería de Detalle (concesionario)	Dirección General de Concesiones MOP	Segundo semestre 2019	Segundo semestre 2022 (tramo urbano)	
Rol PDL-MTT	Rol MOP / Empresas Ferroviarias	Rol de otros actores		
<ul style="list-style-type: none"> • Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto. • Participar en las instancias de coordinación pertinentes. 	<p>Dirección General de Concesiones MOP:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fiscalizar Diseño de Ingeniería, construcción y operación de la obra. • Invitar a participar a la Comunidad Logística Portuaria en las instancias de coordinación de definición del diseño final del proyecto. 	<p>Sociedad Concesionaria:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Desarrollar estudios de diseño de Ingeniería, construcción y operación de la obra. • Llevar adelante la tramitación ambiental del proyecto. 		

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

Etapa / Semestre-Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones
Desarrollo Estudios de Ingeniería de Detalle (concesionario)						
Tramitación Ambiental						Sujeto a etapa anterior
Construcción tramo urbano						Sujeto a etapa anterior
Expropiaciones y construcción obras tramo interurbano						Puesta en servicio definitiva de las obras en noviembre de 2026 según contrato de concesión

(*) El monto de inversión privada reportado corresponde a la totalidad del proyecto de concesión, el cual posee una longitud aproximada de 245 km (229 km de tramo interurbano y 16 km de tramo urbano).

PUERTO DE COQUIMBO

PAV42-2

Nombre proyecto		ACCESO INTEGRAL AL PUERTO DE COQUIMBO				
Código BIP	Sin BIP	¿Pertenece a PNDP13?	NO - Nuevo Proyecto	Categoría	NOV - GT	

DESCRIPCIÓN	
Problema o requerimiento detectado	Solución propuesta
<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>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).</p>

Inversión privada	VAN Social [MM\$]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?
1.207 MM\$	1.313	23,4%	Proyecto Armonización de Estudio Paseo Costero y Corredor Bimodal	2020	Empresa Portuaria Coquimbo



ANTECEDENTES ADICIONALES	
¿Quién invierte?	Por definir
Plan de desarrollo al que pertenece	Plan Maestro Empresa Portuaria de Coquimbo
OBSERVACIONES	
<p>De acuerdo a lo indicado en el PNATP 2021, a partir de la consultoría "Armonización Estudios Paseo Costero y Corredor Bimodal" (Ilg12-4, PGA - 2020), que analizó el impacto de la posición y límites del área del Corredor Bimodal y que posibilitaba avanzar en la construcción de un primer sector del proyecto Paseo Borde Costero, se gestionaría la obtención del RS para el estudio de Prefactibilidad del Corredor Bimodal.</p> <p>Dado que ambos proyectos (Paseo Borde Costero y Corredor Bimodal) difieren en sus etapas de desarrollo, disponiendo el Paseo Borde Costero de ingeniería de detalles y diseño de su primera etapa, se solicitará a la Empresa Portuaria que ambas iniciativas se complementen, utilizando para ello la elaboración de la prefactibilidad del proyecto Corredor Bimodal, cuyos Términos de Referencia fueron entregados al MTT en mayo del 2022 para su evaluación, esperando finalizar el estudio el segundo semestre del 2023.</p>	

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO **OCTUBRE 2022**

Etapa en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono
Definición de Términos de Referencia para Prefactibilidad Corredor Bimodal	Empresa Portuaria Coquimbo	Primer semestre 2022	Segundo semestre 2022	
Rol PDL-MTT	Rol MOP / Empresas Ferroviarias	Rol de otros actores		
<ul style="list-style-type: none"> Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto. Apoyo continuo a Empresa Portuaria Coquimbo durante todo el proceso. 	-	<p>Empresa Portuaria Coquimbo:</p> <ul style="list-style-type: none"> Procurar la complementariedad con el proyecto de acceso de la Dirección de Vialidad (PAV42-3) Socializar proyecto presentado al SNI con autoridades regionales a fin de buscar financiamiento para ejecución. 		

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

Etapa / Semestre-Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones
Definición de Términos de Referencia para Prefactibilidad Corredor Bimodal						
Licitación y ejecución del estudio de Prefactibilidad y Obtención RS para postular a Factibilidad						Sujeto a etapa anterior
Licitación y ejecución del estudio de Factibilidad y Obtención RS (para postular a Diseño)						Sujeto a etapa anterior
Licitación y ejecución de Diseño y obtención de RS para postular a Ejecución.						Sujeto a etapa anterior
Búsqueda financiamiento, licitación y ejecución de proyecto					2027	

PUERTO DE COQUIMBO					PAV42-3	
Nombre proyecto		CONSTRUCCIÓN CONEXIÓN VIAL RUTA 5 - ZONA PORTUARIA, CIUDAD DE COQUIMBO				
Código BIP	40020339-0	¿Pertenece a PNPD13?	NO - Nuevo Proyecto	Categoría	NOV	
DESCRIPCIÓN						
Problema o requerimiento detectado			Solución propuesta			
<p>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.</p> <p>Además, dado que en el mediano plazo la Ruta 5 mejorará su estandar 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.</p>			<p>Desarrollar un estudio de Prefactibilidad, cuyo objetivo es el análisis de la idea de construcción de una conexión vial hacia la zona portuaria de Coquimbo; y que agregando información técnica, económica, social, ambiental y otras, permita tomar la decisión de invertir.</p> <p>El producto será un anteproyecto vial que provea de una solución vial expedita, garantizando condiciones de fluidez, seguridad y sustentabilidad, tanto para vehículos de pasajeros como de carga, con rentabilidad social positiva, que permita su avance hacia la etapa de Diseño de Ingeniería y posteriormente a obras.</p>			
Inversión privada	VAN Social [MM\$]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?	
8-407 MM\$	4.605 MM\$	11,8%	Ficha IDI de la iniciativa en el Banco Integrado de Proyectos (BIP)	2020	Dirección de Vialidad MOP	
ANTECEDENTES ADICIONALES						
¿Quién invierte?			Dirección de Vialidad MOP			
Plan de desarrollo al que pertenece			-			
OBSERVACIONES						
<p>La licitación del estudio de Prefactibilidad, denominado "Mejoramiento Conexión Vial ruta 5 - Zona Portuaria Ciudad de Coquimbo", se adjudicó en el segundo semestre de 2021, con inicio de contrato el 01-12-2021, estimándose finalizar la consultoría el primer semestre de 2023. Este nuevo estudio debe procurar la participación activa tanto del municipio como del puerto de Coquimbo.</p> <p>Actualmente, se trabaja en la modelación SATURN y la correspondiente evaluación económica preliminar de las alternativas analizadas en el Diagnóstico. Esta etapa se entregará durante el mes de Agosto de 2022 según calendario vigente del estudio.</p>						
ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO					OCTUBRE 2022	
Etapa en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono		
Ejecución estudio de Prefactibilidad	Dirección de Vialidad MOP	Primer semestre 2022	Primer semestre 2023			
Rol PDL-MTT	Rol MOP / Empresas Ferroviarias		Rol de otros actores			
<ul style="list-style-type: none"> Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto. Participar como Contraparte Técnica en el desarrollo del estudio de Prefactibilidad. 	<p>Dirección de Vialidad MOP:</p> <ul style="list-style-type: none"> Procurar que las alternativas que se estudien en la Prefactibilidad sean compatibles con los proyectos de Acceso Bimodal y Paseo Borde Costero de la Empresa Portuaria Coquimbo (PAV42-2). 		<p>Empresa Portuaria Coquimbo:</p> <ul style="list-style-type: none"> Participar como Contraparte Técnica en el desarrollo del estudio de Prefactibilidad. Proporcionar al MOP los antecedentes que sean necesarios durante el desarrollo del estudio de Prefactibilidad, incluyendo los proyectos de Acceso Bimodal y Paseo Borde Costero (PAV42-2). 			
PLANIFICACIÓN TENTATIVA						
Etapa / Semestre-Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones
Ejecución estudio de Prefactibilidad	█					
Obtención RS para estudio de Ingeniería de Detalle y su financiamiento		█				Sujeto a etapa anterior
Llamado a licitación y adjudicación estudio de Ingeniería de Detalle				█ 2027		Sujeto a etapa anterior



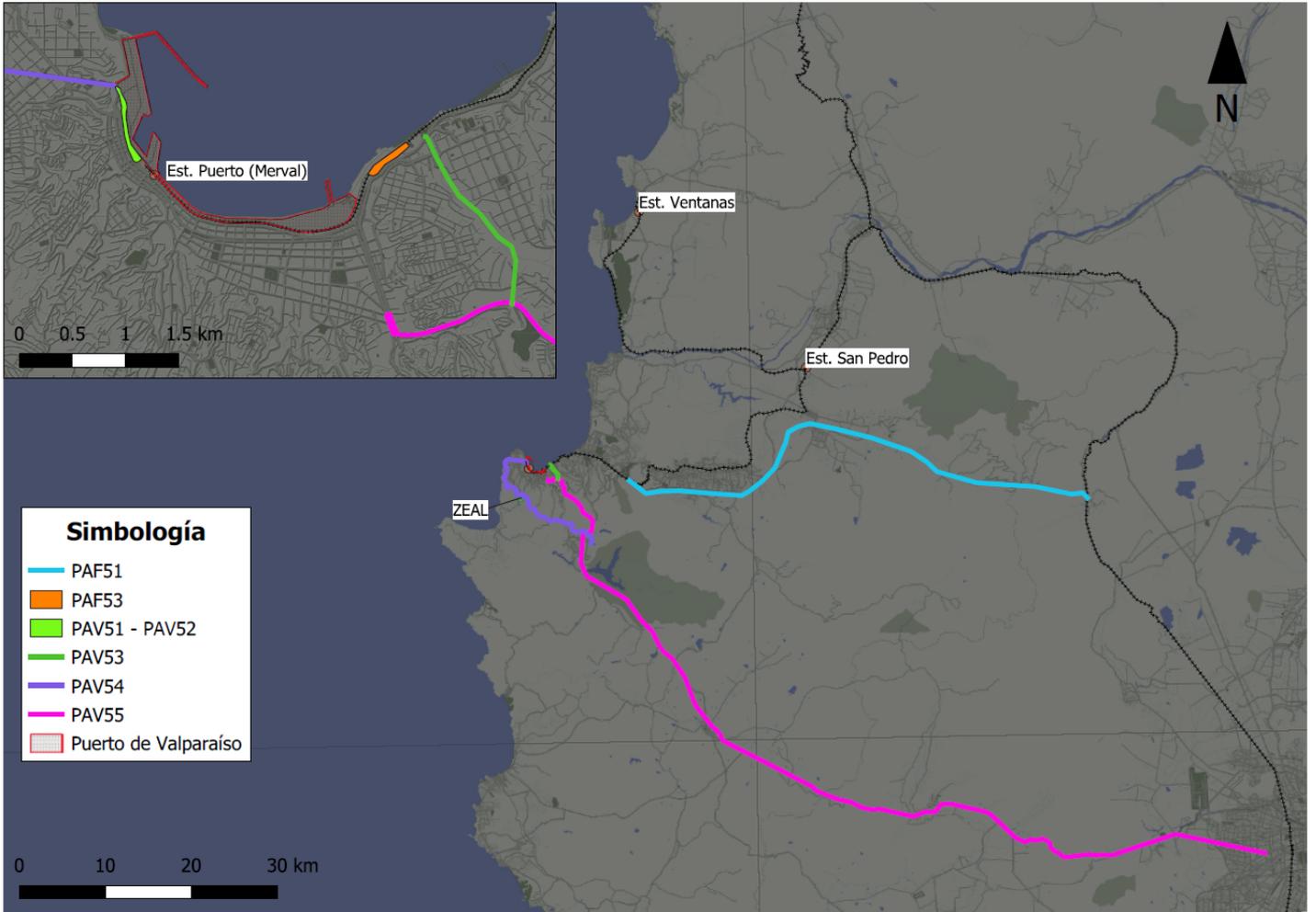
PUERTO DE COQUIMBO					PAV44	
Nombre proyecto		CONSTRUCCIÓN INTERCONEXIÓN VIAL RUTA 41-CH - BORDE COSTERO PROV. ELQ				
Código BIP	30485976-0	¿Pertenece a PNDP13?	NO - Nuevo Proyecto	Categoría		
DESCRIPCIÓN						
Problema o requerimiento detectado			Solución propuesta			
<p>La implementación del Paso 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.</p>			<p>Desarrollar una nueva conectividad entre la Ruta 41 - CH con Ruta 5. Preliminarmente, se han establecido dos alternativas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Por el norte, en el tramo Chapilca-Punta Colorada. • Por el sur, en el tramo Chapilca-Tongoicillo. 			
Inversión privada	VAN Social [MM\$]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?	
74.416 MM\$	27.736	10,4%	Estudio de perfil "Construcción Interconexión Vial Ruta 41 CH - Borde Costero Prov. Elqui"	2017	Dirección de Vialidad MOP	
ANTECEDENTES ADICIONALES						
¿Quién invierte?			Dirección de Vialidad MOP			
Plan de desarrollo al que pertenece			Agenda Infraestructura Desarrollo e Inclusión, Chile 30.30 (MOP)			
OBSERVACIONES						
<p>El estudio de Prefactibilidad se encuentra en su Etapa Final, planificada para finalizarse en el 2do semestre de 2022. Una vez concluido, la Dirección de Vialidad Regional procederá a compartir el estudio con DIRPLAN Coquimbo y, posteriormente, será remitido al nivel central. Todo el desarrollo de este estudio y las alternativas seleccionadas, están condicionadas a que el Proyecto Túnel Agua Negra esté dispuesto en el Llano Las Liebres (*).</p> <p>Cabe mencionar que la definición de construcción del Túnel Agua Negra en Llano Las Liebres está en revisión por parte de la División de Túneles de Vialidad, a través de una nueva Prefactibilidad, denominada Construcción Conectividad Integral Coquimbo - San Juan, para buscar mejores alternativas de conectividad entre Coquimbo y San Juan Argentina. Este estudio se planifica licitar en 2022 y se estima finalizar en el 1er semestre de 2024.</p> <p>Por lo tanto, y de acuerdo a lo planteado anteriormente, se establece que la ficha PAV44 se defina como Proyecto Detenido, condicionado a la espera de los resultados del nuevo estudio de Prefactibilidad Construcción Conectividad Integral Coquimbo - San Juan.</p>						
ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO					OCTUBRE 2022	
Etapa en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono		
Proyecto detenido a la espera de los resultados del estudio de Prefactibilidad Construcción Conectividad Integral Coquimbo - San Juan	Dirección de Vialidad MOP					
Rol PDL-MTT	Rol MOP / Empresas Ferroviarias		Rol de otros actores			
<ul style="list-style-type: none"> • Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto. 	<p>Dirección de Vialidad MOP:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Realizar estudios requeridos para la ejecución del proyecto. 		<p>Empresa Portuaria Coquimbo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Formar parte de las instancias de participación que se realicen en el marco del proyecto. 			
PLANIFICACIÓN TENTATIVA						
Etapa / Semestre-Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones



(* Tanto la etapa de Diseño de Ingeniería como las siguientes etapas, están condicionadas al desarrollo del Proyecto Túnel Agua Negra.



5 PUERTO DE VALPARAÍSO



Nombre proyecto		NUEVO TRAZADO FERROVIARIO SANTIAGO VALPARAÍSO				
Código BIP	30343122-0	¿Pertenece a PNPD13?	SÍ - Proyecto PNPD 2013	Categoría	NOF	

DESCRIPCIÓN	
Problema o requerimiento detectado	Solución propuesta
El 1% de carga transferida en tren se aleja del 30% aspiracional del MTT, condición originada por características técnicas y operacionales que afectan su acceso. Estas son: compartir vía con Metro Valparaíso que reduce la operación a 6 hrs (nocturna), altura del túnel de calle Álvarez que impide double stack, y mayor distancia de la ruta ferroviaria que la rodoviaria.	Analizar un nuevo trazado ferroviario Santiago - Valparaíso, que incluya año óptimo de inversión.

Inversión privada	VAN Social [MM\$]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?
101.163.837 UF (*)	-	-	"Estudio de Prefactibilidad Corredor Ferroviario Santiago - Valparaíso para carga y pasajeros"	2016	Empresa de los Ferrocarriles del Estado



ANTECEDENTES ADICIONALES	
¿Quién invierte?	Por definir
Plan de desarrollo al que pertenece	-
OBSERVACIONES	
<p>El Estudio de Prefactibilidad Corredor Ferroviario Santiago - Valparaíso para carga y pasajeros (Geocontrol - Cis - 2016), indicó que el proyecto no tiene beneficio privado para el operador de carga, por lo que no se tiene priorizada una inversión Estatal de esta magnitud, sin embargo, la iniciativa no se descarta en la medida que exista viabilidad para ejecutar alguna de las iniciativas privadas actualmente evaluadas por la Dirección General de Concesiones MOP, los proyectos Tren Valparaíso - Santiago a través de Casablanca y el proyecto de la Sociedad Iniciativas Privadas por la Cuesta la Dormida.</p> <p>Con la finalidad de realizar eventuales ajustes a las metodologías de estimación de demanda presentadas por las iniciativas privadas, en mayo de 2022, la Dirección General de Concesiones, remitió a los proponentes información del Estudio de Encuestas de Preferencias Declaradas (EPD) desarrollado por la asesoría internacional contratada para este efecto. Para el segundo semestre del 2022, se espera, al aplicar la matriz de criterios de selección, definir la iniciativa privada que continuará con el desarrollo de su proyecto.</p>	

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO **OCTUBRE 2022**

Etapas en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono
Desarrollo de estimaciones de demandas	-	Primer semestre 2022	Segundo semestre 2022	
Rol PDL-MTT	Rol MOP / Empresas Ferroviarias		Rol de otros actores	
<ul style="list-style-type: none"> Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto. Apoyo continuo a la DGC-MOP y EFE durante el proceso. 	<p>Dirección General de Concesiones MOP:</p> <ul style="list-style-type: none"> Desarrollar los estudios integrales. Definido el proyecto a desarrollar, liderar el proceso de licitación. <p>Empresa de los Ferrocarriles del Estado:</p> <ul style="list-style-type: none"> Colaborar y coordinar acciones que posibiliten el desarrollo del proyecto seleccionado. 		-	

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

Etapas / Semestre-Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones
Desarrollo de estimaciones de demandas						
Selección de proyecto que continúa su desarrollo						Sujeto a etapa anterior
Desarrollo de las ingenierías, licitación y construcción de proyecto seleccionado						Sujeto a etapa anterior

(*) La inversión identificada corresponde a la alternativa "1V", opción analizada que requiere menor inversión. El año 2018 ingreso al MTT una iniciativa privada de tren de carga y pasajeros (IVS), la que, durante el año 2019, a través de la Ley de Concesiones MOP es declarada de Interés Público, junto a un segundo proyecto que propone una conectividad similar.

PUERTO DE VALPARAÍSO						PAF53
Nombre proyecto		ESTACIÓN DE TRANSFERENCIA FERROVIARIA EN SECTOR YOLANDA (TIV)				
Código BIP	Sin BIP	¿Pertenece a PNDP13?	SÍ - Proyecto PNDP 2013	Categoría	NOF	
DESCRIPCIÓN						
Problema o requerimiento detectado				Solución propuesta		
<p>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.</p>				<p>Para dar factibilidad a que parte de la demanda de los terminales 1 y 2 del puerto de Valparaíso sea transportada vía tren, se requiere la construcción de un Terminal Intermodal Ferroviario que apoye en las operaciones portuarias.</p> <p>El desarrollo del proyecto está supeditado a las definiciones que pueda establecer la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, propietaria de la vía férrea, y su filial EFE Valparaíso, así como al aumento de la demanda por servicios portuarios en el puerto de Valparaíso.</p>		
Inversión privada	VAN Social [MM\$]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?	
326.856 UF	33.703 UF (*)	13,5%	*Asesoría para el Diseño y Evaluación del Plan de Negocio y Modelo de Concesión para el Terminal Intermodal Ferroviario de Valparaíso de Puerto Valparaíso*	2017	Empresa Portuaria Valparaíso (EPV)	
ANTECEDENTES ADICIONALES						
¿Quién invierte?		Por definir				
Plan de desarrollo al que pertenece		Plan Maestro de Empresa Portuaria Valparaíso				
OBSERVACIONES						
<p>Durante el 2016–2017, EPV elaboró un plan comercial que incluyó modelos de negocio, financieros y preliminares de concesión para la puesta en marcha del proyecto. Debido a la priorización de Proyectos de Desarrollo Portuario (Terminal 2), se estimó reprogramar la Ingeniería Básica y el Estudio de Impacto Ambiental para el año 2025, sujeto al avance del modo ferroviario en el puerto de Valparaíso.</p> <p>Sin perjuicio de lo anterior, se reactivó transporte de contenedores por ferrocarril en el puerto, luego del desarrollo exitoso de un proyecto piloto de operaciones en el sector Carrera, que contó con la participación de EPV, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE), el concesionario TPS y el porteador ferroviario FEPASA. En este contexto, EFE evaluará rehabilitar los desvíos existentes en el patio Barón, para usarlos como buffer para carga y descarga de trenes durante el día, a fin de reservar la ventana de operación nocturna para el tránsito de trenes.</p>						
ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO					OCTUBRE 2022	
Etapa en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono		
Proyecto detenido	-	-	-			
Rol PDL-MTT	Rol MOP / Empresas Ferroviarias		Rol de otros actores			
<ul style="list-style-type: none"> Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto. Apoyo continuo a Empresa Portuaria Valparaíso durante todo el proceso. 	<p>Empresa de los Ferrocarriles del Estado:</p> <ul style="list-style-type: none"> Reactivar el acuerdo de colaboración con EPV. Coordina acciones que promuevan el uso del tren. 		<p>Empresa Portuaria Valparaíso:</p> <ul style="list-style-type: none"> Liderar el proyecto. Buscar financiamiento para desarrollo de estudios. Buscar con el convenio de Colaboración con EFE, herramientas que permitan el avance del proyecto. 			
PLANIFICACIÓN TENTATIVA						
Etapa / Semestre-Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones

(* El valor del VAN identificado es para el concesionario del TIV y está referido a un escenario para un operador neutral (el Modelo de Explotación propone que el operador del TIV combinará el servicio a Operadores Logísticos como operador neutral, con servicios propios de transporte integral de mercancías ofertados directamente al cliente final).

PUERTO DE VALPARAÍSO

PAV51-PAV52

Nombre proyecto		MEJORAMIENTO ACCESIBILIDAD PUERTO DE VALPARAÍSO				
Código BIP	30117791-0	¿Pertenece a PNPD13?	SÍ - Proyecto PNPD 2013	Categoría	NOV	

DESCRIPCIÓN	
Problema o requerimiento detectado	Solución propuesta
<p>La capacidad de acceso a ambos terminales se ve afectada por el bloqueo de camiones producido, tanto en la bifurcación en la entrada al Terminal 1, así como en el bloqueo producto del cruce de peatones en la interzona del Muelle Prat, donde conviven flujos de peatones y vehículos. Lo anterior genera un riesgo a las personas y un problema logístico en el flujo de vehículos de carga.</p>	<p>Construcción de una nueva estructura vial de acceso a los terminales que incluirá 3 pistas de bajada y una 1 pista de subida. Además, construcción de un paso vial soterrado con 2 pistas que permitirá la circulación de camiones y vehículos en el sector Muelle Prat, sin interferir el flujo peatonal a nivel de la calle.</p> <p>Se propone generar un espacio urbano de conexión bajo el nuevo viaducto (medida de mitigación), el cual vincularía las estaciones inferiores de los ascensores Artillería y Villaseca, a través de un recorrido peatonal que incorpora usos deportivos, cafetería e información patrimonial del entorno. Para el caso del sector Muelle Prat, el soterramiento permitirá el libre paso peatonal hacia el mar, generando una gran explanada, con nuevos locales comerciales, sombraderos, mobiliario y la rubricación de los monumentos existentes.</p> <p>El desarrollo de esta iniciativa dependerá de sus aprobación medio ambiental.</p>

Inversión privada	VAN Social [MM\$]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?
50 MM USD	39.954	8,2%	Estudio de Diseño de Ingeniería "Mejoramiento Accesibilidad de Puerto Valparaíso"	2016	Empresa Portuaria Valparaíso (EPV)



ANTECEDENTES ADICIONALES	
¿Quién invierte?	Empresa Portuaria Valparaíso
Plan de desarrollo al que pertenece	Plan Maestro Empresa Portuaria Valparaíso

OBSERVACIONES
<p>El Estudio de Impacto Ambiental del proyecto fue ingresado por la Empresa Portuaria Valparaíso (EPV) al SEIA en febrero de 2017, recibiendo el ICSARA a la Adenda del estudio en noviembre 2020, en el cual sólo 4 servicios presentaron observaciones, siendo las del Municipio y Consejo de Monumentos Nacionales las que vinculaban este proyecto a impactos patrimoniales y de un carácter mayor, que según EPV hacían inviable la continuidad del proyecto. Consecuentemente, con fecha 31 de mayo 2021, EPV desistió del proceso de obtención de Resolución de Calificación Ambiental (RCA).</p> <p>Actualmente, conforme el mandato del MTT, EPV se encuentra analizando alternativas de mejoramiento de accesibilidad que sean acordes a las opciones de Ampliación Portuaria que se defina ejecutar, teniendo a la vista las políticas de desarrollo portuario que establece el MTT.</p>

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO **OCTUBRE 2022**

Etapas en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono
Proyecto detenido a la espera de su reformulación	-	-	-	

Rol PDL-MTT	Rol MOP / Empresas Ferroviarias	Rol de otros actores
-	-	-

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

Etapas / Semestre-Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones

PUERTO DE VALPARAÍSO

PAV53



Nombre proyecto

ACCESO NUEVO TERMINAL SECTOR YOLANDA

Código BIP

30093219-0

¿Pertenece a PNPD13?

SÍ - Proyecto PNPD 2013

Categoría

NOV

DESCRIPCIÓN

Problema o requerimiento detectado

Solución propuesta

Falta de capacidad vial del acceso actual a las ciudades de Valparaíso y Viña del Mar, sumado a la proyección de la actividad portuaria vinculada al proyecto Terminal 3 - Yolanda en el puerto de Valparaíso, generaría la necesidad de construir un acceso alternativo a la ciudad que permita segregar el flujo de camiones vinculados a la operación portuaria.

Construir un nuevo acceso a Valparaíso desde la Ruta 68 por la quebrada de Cabritería, que permita el mejoramiento de la conectividad y accesibilidad a la vía longitudinal costera (Av. España) considerando la implementación del Terminal 3 - Yolanda.

Inversión privada

VAN Social [MM\$]

TIR Social

Fuente

Año evaluación

¿Quién evaluó?

93.573 MM\$

80.641

13,5%

Estudio de Preinversión "Construcción Acceso Norte a Valparaíso por Cabritería" (**)

2013

Dirección de Vialidad MOP



ANTECEDENTES ADICIONALES

¿Quién invierte?

Por definir

Plan de desarrollo al que pertenece

PRIGRH Región de Valparaíso - Sin N° Asignado (**)

OBSERVACIONES

Debido a que el desarrollo del proyecto Terminal 3 - Yolanda no se encuentra priorizado para el corto-mediano plazo, se postergarán los estudios viales asociados a su accesibilidad. En la actualización del PNATP - 2022 no han surgido avances respecto al proyecto.

Cabe destacar que en 2018 el Plan Regulador Comunal de Valparaíso declaró a la quebrada de Cabritería como un área verde con el propósito de materializar un parque urbano. Por lo tanto, para la materialización de esta iniciativa, pudiere ser necesario la modificación de dicho plan.

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

OCTUBRE 2022

Etapas en desarrollo

Ejecutor

Fecha inicio

Fecha estimada término



Proyecto detenido

Rol PDL-MTT

Rol MOP / Empresas Ferroviarias

Rol de otros actores

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

Etapas / Semestre-Año

2022

2023

2024

2025

2026+

Observaciones

(*) Indicadores de rentabilidad social presentados consideran la materialización del Terminal 3 - Yolanda.

(**) PRIGRH: Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021, Dirección de Planeamiento Ministerio de Obras Públicas.

PUERTO DE VALPARAÍSO

PAV54

Nombre proyecto		MEJORAMIENTO Y HABILITACIÓN R 60CH (LA PÓLVORA) S:CR 68 - ACC PUERTO				
Código BIP	30093221-0	¿Pertenece a PNPD13?	SÍ - Proyecto PNPD 2013	Categoría	MEJ - NOV	

DESCRIPCIÓN	
Problema o requerimiento detectado	Solución propuesta
<p>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.</p>	<p>Aumentar el nivel de seguridad de la ruta, implementando las siguientes obras:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 caleteras sector Placilla hasta sector Cementerio. Lado sur. • Mejoramiento conexiones Placilla Oriente - Poniente y enlace Cardenal Samoré.

Inversión privada	VAN Social [MM\$]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?
61030 MM\$	14.803	8,8%	Estudio de Preinversión *Mejoramiento y habilitación Ruta 60CH, Ruta 68 -Acceso puerto*	2013	Dirección de Vialidad MOP



ANTECEDENTES ADICIONALES	
¿Quién invierte?	Dirección de Vialidad MOP
Plan de desarrollo al que pertenece	PRIGRH Región de Valparaíso - Sin N° Asignado (*)
OBSERVACIONES	
<p>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. Dada las necesidades de la ciudad en términos de respuesta ante posibles catástrofes de incendios en la zona, no se tiene priorizado realizar estudios de Ingeniería para evaluar la implementación de las otras medidas.</p> <p>Respecto al proyecto Enlace el Vergel, éste se encuentra en proceso de ejecución, con fecha de inicio el 24 de junio 2021 y fecha de término en diciembre 2023. Asimismo, a junio de 2022, llevaba un 13% de avance físico y un 16,68% de avance financiero.</p>	

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO				OCTUBRE 2022
Etapa en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono
Ejecución de obras Enlace El Vergel	Dirección de Vialidad MOP	Primer semestre 2021	Segundo semestre 2023	
Rol PDL-MTT		Rol MOP / Empresas Ferroviarias		Rol de otros actores
<ul style="list-style-type: none"> • Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto. 		<p style="text-align: center;">Dirección de Vialidad MOP:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Monitorear la ejecución de las obras Enlace El Vergel 		-

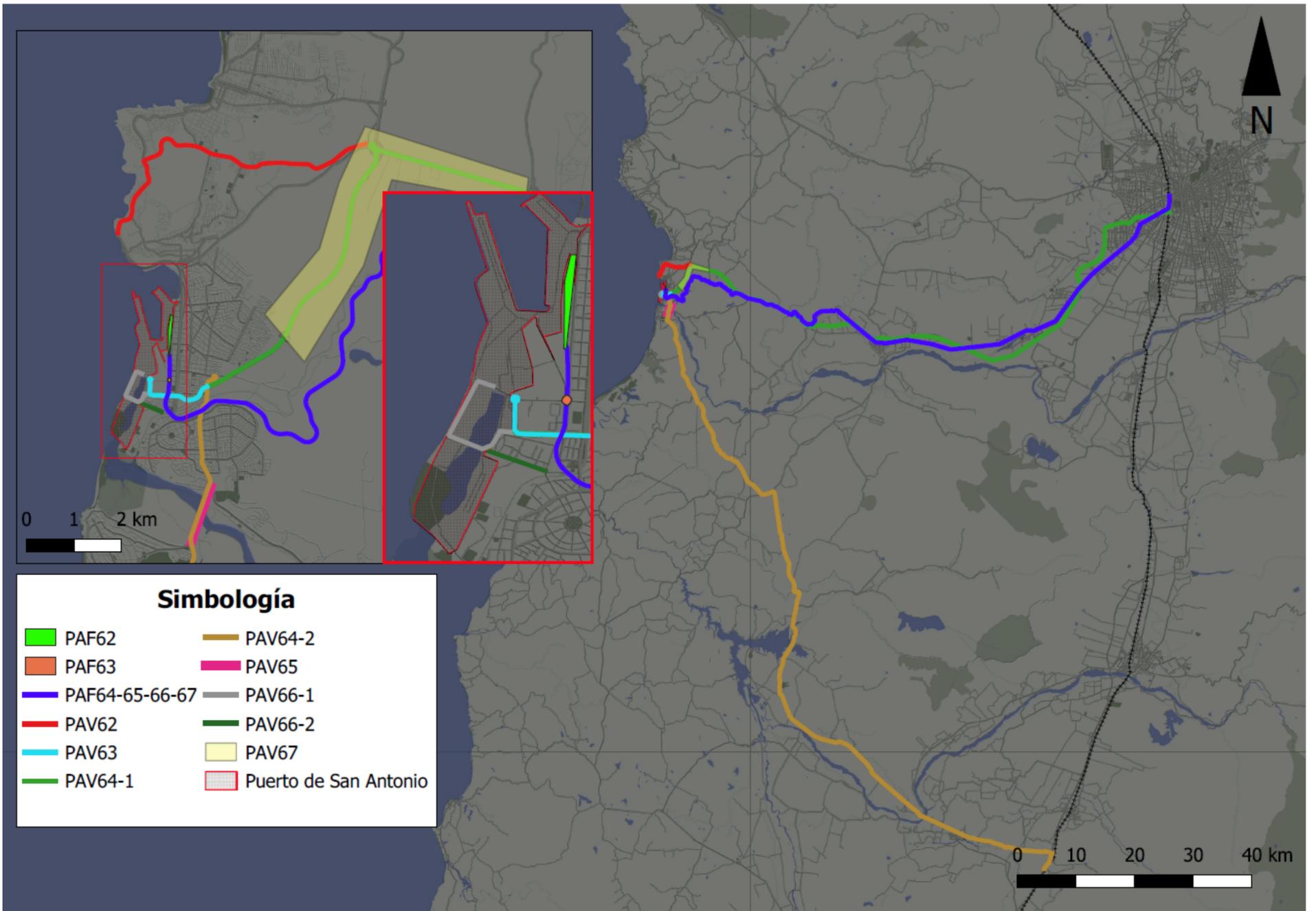
PLANIFICACIÓN TENTATIVA						
Etapa / Semestre-Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones
Ejecución de obras Enlace El Vergel						
Ejecución del resto de obras que aumentan el nivel de seguridad de la ruta.					2027	Sujeto a etapa anterior

(*) PRIGRH: Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021, Dirección de Planeamiento Ministerio de Obras Públicas.

PUERTO DE VALPARAÍSO					PAV55	
Nombre proyecto		MEJORAMIENTO DE RUTA 68				
Código BIP	Sin BIP	¿Pertenece a PNDP13?	SÍ - Proyecto PNDP 2013	Categoría		
DESCRIPCIÓN						
Problema o requerimiento detectado				Solución propuesta		
<p>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.</p>				<p>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.</p>		
Inversión privada	VAN Social [MM\$]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?	
21.550.744 UF	39.650.000 UF	16,0%	-	2019	Dirección General de Concesiones MOP	
ANTECEDENTES ADICIONALES						
¿Quién invierte?		Dirección General de Concesiones MOP: Asociación Público - Privada				
Plan de desarrollo al que pertenece		Cartera de Concesiones MOP 2018-2023				
OBSERVACIONES						
				<p>La ejecución de los estudios integrales para la 2ª Concesión de la Ruta 68 se encuentran en desarrollo y tienen fecha estimada de término en octubre de 2022. En adición, el llamado a licitación de la 2ª Concesión de la Ruta 68 tuvo lugar el 31 de diciembre de 2021, con fecha programada de recepción de ofertas técnicas para el 2 de diciembre de 2022. En consecuencia, la Ingeniería de Detalle se iniciará cuando el contrato sea adjudicado al nuevo concesionario.</p> <p>La nueva concesión abordará un conjunto de mejoras para la Ruta 68, dentro de las que se incluyen las caletas del sector entre Costanera Norte y el Enlace Ciudad de Los Valles.</p>		
ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO					OCTUBRE 2022	
Etapa en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono		
Ejecución Estudios Integrales y proceso de licitación para 2º Concesión Ruta 68	Dirección General de Concesiones MOP	Primer semestre 2020	Segundo semestre 2022			
Rol PDL-MTT	Rol MOP / Empresas Ferroviarias		Rol de otros actores			
<ul style="list-style-type: none"> Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto. Apoyar el desarrollo del proyecto en las materias que se requiera. 	<p>Dirección General de Concesiones MOP:</p> <ul style="list-style-type: none"> Desarrollar los estudios integrales para la 2ªconcesión de la Ruta 68. Continuar con el proceso de la 2ª licitación de la Ruta 68, iniciado en diciembre de 2021. 		<p>Empresa Portuaria Valparaíso:</p> <ul style="list-style-type: none"> Apoyar el desarrollo del proyecto en las materias que se requiera. 			
PLANIFICACIÓN TENTATIVA						
Etapa / Semestre-Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones
Ejecución Estudios Integrales y proceso de licitación para 2º Concesión Ruta 68						
Adjudicación de 2º concesión de la Ruta 68						Sujeto a etapa anterior
Desarrollo estudios Ingeniería de Detalle (nuevo Concesionario)						Sujeto a etapa anterior
Expropiaciones y ejecución obras						Sujeto a etapa anterior



6 PUERTO DE SAN ANTONIO



Nombre proyecto		MEJORAMIENTO TERMINAL INTERMODAL BARRANCAS				
Código BIP	30483873-0	¿Pertenece a PNPD13?	SÍ - Proyecto PNPD 2013	Categoría	NOF	

DESCRIPCIÓN	
Problema o requerimiento detectado	Solución propuesta
<p>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 DP World y STI.</p>	<p>Desarrollar el diseño físico y operacional de un nuevo terminal 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 DP World y STI.</p>

Inversión privada	VAN Social [MM\$]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?
353.388 UF (*)	8.597,8	8,1%	Ficha IDI de la iniciativa en el Banco Integrado de Proyectos (BIP)	2019	Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE)



ANTECEDENTES ADICIONALES	
¿Quién invierte?	Empresa de los Ferrocarriles del Estado (**)
Plan de desarrollo al que pertenece	Plan Trienal Empresa de los Ferrocarriles del Estado 2021 - 2023
OBSERVACIONES	
<p>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 350.000 TEU/año (actualmente dispone de una capacidad 50.000 TEU/año).</p> <p>Si bien, en diciembre del 2021 el Tribunal de Libre Competencia (TDLC) indicó que los términos establecidos por EPSA y EFE para materializar el TIB no vulneran principios de libre competencia (proyecto integrado), SAAM S.A. y San Antonio Terminal Internacional (STI) interpusieron un recurso de revisión en la Corte Suprema de Chile. Paralelamente se espera que el segundo semestre del 2022, concluyan las negociaciones operacionales y tarifarias que EPSA realiza con DPWorld, proceso que posibilita licitar obras (6 meses), estimándose ejecutar la construcción en un plazo de 18 meses.</p>	

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO **OCTUBRE 2022**

Etapa en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono
Acuerdo operacional y tarifario EPSA - DPWorld	Empresa de los Ferrocarriles del Estado	Primer semestre 2022	Segundo semestre 2022	
Rol PDL-MTT	Rol MOP / Empresas Ferroviarias	Rol de otros actores		
<ul style="list-style-type: none"> Hacer seguimiento de la iniciativa y coordinar acciones que den factibilidad al proyecto. 	<p>Empresa de los Ferrocarriles del Estado:</p> <ul style="list-style-type: none"> Coordinar acciones con porteadores de carga. Licitación y ejecución obras Terminal Barrancas. Desarrollo Modelo de operación y negocio en conjunto con EPSA. 	<p>EFE, EPSA, DP World S.A., STI, FEPASA y TRANSAP:</p> <ul style="list-style-type: none"> Desarrollo de coordinación de acciones y acuerdos. <p>EPSA:</p> <ul style="list-style-type: none"> Desarrollar documentación requerida para implementar operación del TIB de acuerdo a lo resuelto en el TDLC como resultado de la consulta no contenciosa 464-2020. 		

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

Etapa / Semestre-Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones
Acuerdo operacional y tarifario EPSA - DPWorld						
Firma de contrato EFE - EPSA						Sujeto a etapa anterior
Licitación de Obras y Adjudicación						Sujeto a etapa anterior
Ejecución de obras						Sujeto a etapa anterior

(*) Según último reporte publicado para la ficha, el valor total del proyecto es de 353.388 UF, considerando una UF de \$29.070,33 del 31 dic. 2020. Se reajusta valor informado en PNATP - 2020
 (***) El proyecto evaluado en MDSyF considera sólo la inversión de EFE, correspondiente a las obras civiles ferroviarias. El equipamiento será provisto por el concesionario del terminal costanera espigón DP World.

PUERTO DE SAN ANTONIO						PAF63
Nombre proyecto		MODIFICACIÓN CRUCE FERROVIARIO PABLO NERUDA				
Código BIP		¿Pertenece a PNPD13?	SÍ - Proyecto PNPD 2013	Categoría	MEJ - V	
DESCRIPCIÓN						
Problema o requerimiento detectado			Solución propuesta			
<p>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.</p>			<p>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.</p>			
Inversión privada	VAN Social [MM\$]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?	
-	-	-	Ficha IDI de la iniciativa en el Banco Integrado de Proyectos (BIP)	2021	Empresa de los Ferrocarriles del Estado	
ANTECEDENTES ADICIONALES						
¿Quién invierte?		Empresa de los Ferrocarriles del Estado				
Plan de desarrollo al que pertenece						
OBSERVACIONES						
 <p>Pablo Neruda</p>			<p>Dar solución a la congestión de camiones y el deterioro de la infraestructura del cruce ferroviario público a nivel "Pablo Neruda", provocada por las maniobras de ingreso y egreso del tren. Ello será analizado en el marco del estudio denominado "Ingeniería Básica de Acceso Ferroviario al Puerto Exterior de San Antonio", liderado por la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE). Dada esta condición, el proyecto aún no cuenta con monto de inversión asociado a su materialización.</p>			
			<p>El estudio de Ingeniería Básica de acceso a Puerto Exterior informado el 2021 fue adjudicado al consorcio "Sener-Ingeniería Cuatro", estimando su término para segundo semestre del 2022. El análisis incluye en su Hito N° 5, estudiar alternativas para el cruce ferroviario Pablo Neruda.</p>			
ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO						OCTUBRE 2022
Etapa en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono		
Desarrollo de Estudio de Ingeniería Básica acceso a Puerto Exterior	Empresa de los Ferrocarriles del Estado	Primer semestre 2022	Segundo semestre 2022			
Rol PDL-MTT	Rol MOP / Empresas Ferroviarias		Rol de otros actores			
<ul style="list-style-type: none"> Hacer seguimiento de la iniciativa y coordinar acciones que den factibilidad al proyecto. 	<p>Empresa de los Ferrocarriles del Estado:</p> <ul style="list-style-type: none"> Licitación y ejecución de estudio de Ingeniería Básica. 		-			
PLANIFICACIÓN TENTATIVA						
Etapa / Semestre-Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones
Desarrollo de Estudio de Ingeniería Básica acceso a Puerto Exterior						
Ejecución de estudio de Ingeniería Básica solución Cruce Ferroviario Pablo Neruda.						Sujeto a etapa anterior

Nombre proyecto		MEJORAMIENTO CORREDOR FERROPORTUARIO SANTIAGO - SAN ANTONIO				
Código BIP	40000060-0	¿Pertenece a PNDP13?	SI - Proyecto PNDP 2013	Categoría	NOF	

DESCRIPCIÓN

Problema o requerimiento detectado	Solución propuesta
<p>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.</p>	<p>A partir de la ejecución de un estudio de Ingeniería, materializar progresivamente el proyecto Corredor Ferroportuario Santiago - San Antonio. La iniciativa incluye contar con desvíos de 600 m de largo en una primera fase, luego alargar estos desvíos 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.</p>

Inversión privada	VAN Social [MM\$]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?
9.926 MM\$	42.789	8,1%	Ficha IDI de la iniciativa en el Banco Integrado de Proyectos (BIP)	2021	Empresa de los Ferrocarriles del Estado



ANTECEDENTES ADICIONALES

¿Quién invierte?	Empresa de los Ferrocarriles del Estado
Plan de desarrollo al que pertenece	Plan Trienal Empresa de los Ferrocarriles del Estado 2021 - 2023

OBSERVACIONES

Para transportar, como mínimo, el 30% de la demanda de contenedores transferida por EPSA, se consideran las siguientes Fases: I, desvíos de 600 m (2025), instalación de un Sistema de Control de Señalización Virtual (2025); 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) y construcción de un Centro de Intercambio Modal (CIM) en la RM (Operando en 2032); III, posible construcción de doble vía y obras que permitan transportar contenedores en doble estiba (posterior a 2040).

Los estudios de ingeniería Básica del acceso ferroviario al Puerto Exterior, el estudio operacional y diseño del anteproyecto del CIM, finalizarán el segundo semestre del 2022. La licitación del EIA del Corredor más el CIM, se publicó para su licitación el 10 de julio del 2022, estimándose para el mes de octubre de 2022 su adjudicación. Adicionalmente, durante el segundo semestre del 2022, se re-evaluará la Ficha del "Corredor", acción previa al ingreso a MDSyF de la Ficha de ejecución de los desvíos de 600 m. Respecto al CIM (**), continua el desarrollo del proyecto, en coordinación con la iniciativa Orbital Sur del MOP.

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO **OCTUBRE 2022**

Etapa en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono
Estudios Complementarios de Factibilidad	Empresa de los Ferrocarriles del Estado	Primer semestre 2022	Segundo semestre 2023	

Rol PDL-MTT	Rol MOP / Empresas Ferroviarias	Rol de otros actores
<p>• Hacer seguimiento y ser contraparte de la ingeniería, así como coordinar las acciones que den factibilidad al proyecto.</p>	<p>Empresa de los Ferrocarriles del Estado:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Liderar el proyecto. • Gestionar exitosamente la compra del terreno para el CIM. <p>Rol MOP:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Coordinación en materia Expropiación y coordinación técnica del proyecto Orbital Sur; 	<p>Empresa Portuaria San Antonio:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Coordinación técnica del proyecto Puerto Exterior

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

Etapa / Semestre-Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones
Estudios Complementarios de Factibilidad						
Obtención RS para ejecución de desvíos de 600 m						
Licitación de Obras de desvíos de 600 m						Sujeto a etapa anterior
Construcción de desvíos de 600 m						Sujeto a etapa anterior
Planificación para compra terreno CIM (**)						Sujeto a etapa anterior

(*) Con el objetivo de hacer una diferencia respecto al proyecto ferroviario que desarrollará EPSA dentro del Puerto Exterior, se integra a esta ficha el proyecto PAF67, Diseño Físico y Operacional del Acceso Ferroviario en PGE San Antonio, agrupando así todos los proyectos cuya responsabilidad y plan de desarrollo pertenecen a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (Plan Trienal 2020 - 2022).
 (**) La compra está planificada en 2 etapas, la primera en 2022 y la siguiente posterior a 2024.

PUERTO DE SAN ANTONIO					PAV62		
Nombre proyecto		CONSTRUCCIÓN CONEXIÓN VIAL ACCESO NORTE A SAN ANTONIO					
Código BIP	30137246-0	¿Pertenece a PNDP13?	SÍ - Proyecto PNDP 2013	Categoría	NOV		
DESCRIPCIÓN							
Problema o requerimiento detectado				Solución propuesta			
<p>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.</p>				<p>Construcción de un nuevo acceso por el norte de la ciudad de San Antonio.</p>			
Inversión privada	VAN Social [MM\$]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?		
20.617 MM\$ (*)	5.383,8	9,7%	Ficha IDI de la iniciativa en el Banco Integrado de Proyectos (BIP)	2020	Dirección de Vialidad MOP		
ANTECEDENTES ADICIONALES							
¿Quién invierte?		Dirección de Vialidad MOP					
Plan de desarrollo al que pertenece		PRIGRH Región de Valparaíso - Sin N° Asignado (**)					
OBSERVACIONES							
<p>Originalmente, la 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.</p> <p>Se tiene programado que el proceso de licitación para el Tramo N°4 se inicie durante el segundo semestre de 2022, por lo que, el inicio de obras dependerá de la fluidez con que avance el proceso licitatorio. De todas formas, se estima que las obras se desarrollen entre el 2do trimestre de 2023 y el 2do trimestre de 2025. En cuanto al Tramo N°3, su licitación e inicio de contrato está sujeto a la materialización de un proceso de erradicación de familias que se encuentran asentadas en el área de emplazamiento de las obras de este tramo, por lo que, se planifica que en principio su licitación se ejecute a fines de 2025. En cuanto al Tramo N°2, se estima que las expropiaciones se inicien a principios de 2026 y su licitación a fines de 2027. Esta programación está sujeta a la disponibilidad presupuestaria.</p>							
ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO						OCTUBRE 2022	
Etapa en desarrollo		Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono		
Licitación de Obras (Tramo N°4)		Dirección de Vialidad MOP	Segundo semestre 2022	Primer semestre 2023			
Rol PDL-MTT		Rol MOP / Empresas Ferroviarias		Rol de otros actores			
<ul style="list-style-type: none"> Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto. 		Dirección de Vialidad MOP: <ul style="list-style-type: none"> Llevar a cabo las expropiaciones. Licitación de la construcción de las obras. 		Empresa Portuaria San Antonio: <ul style="list-style-type: none"> Asegurar que la operación del parqueadero de camiones al norte del Sitio N° 9 y Puerto Panul no sea interferido por la ejecución de obras del proyecto. 			
PLANIFICACIÓN TENTATIVA							
Etapa / Semestre-Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones	
Licitación de Obras (Tramo N°4)							
Ejecución de obras (Tramo N°4)						Sujeto a etapa anterior	
Ejecución de expropiaciones (Tramo N°3)							
Ejecución de obras (Tramo N°3)						Sujeto a etapa anterior	
Ejecución de expropiaciones y obras (Tramo N°2)					2027		

(*) Se ajusta monto del campo **Inversión privada** de acuerdo a lo que se informó en la Ficha IDI correspondiente. Asimismo, se incorporan los valores para los campos del **VAN y TIR Social** (***) PRIGRH: Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021. Dirección de Planeamiento Ministerio de Obras Públicas.

PUERTO DE SAN ANTONIO						PAV63
Nombre proyecto		MEJORAMIENTO ACCESO SUR DEL PUERTO DE SAN ANTONIO				
Código BIP	40010577 (*)	¿Pertenece a PNPD13?	SÍ - Proyecto PNPD 2013	Categoría	NOV	
DESCRIPCIÓN						
Problema o requerimiento detectado			Solución propuesta			
<p>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.</p>			<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 [MM\$]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?	
65,5 MM USD	51.664.819 UF	28,0%	EIA Ruta 78 - Fase 1: Acceso Sur a San Antonio (Ingresado al SEIA)	2021	Dirección General de Concesiones MOP	
ANTECEDENTES ADICIONALES						
¿Quién invierte?		Dirección General de Concesiones MOP: Asociación Público - Privada				
Plan de desarrollo al que pertenece		Cartera de Concesiones MOP 2018-2023				
OBSERVACIONES						
<p>Parte de los Estudios Integrales para la 2º concesión de la Ruta 78 (R78), contemplaron la ejecución del estudio de Ingeniería de Detalle para el tramo denominado "Acceso Vial a Puertos", así como el Estudio de Impacto Ambiental (EIA), los cuales fueron entregados para los propósitos de la licitación de la 2º Concesión de la R78, que se desarrolló en 2021 y cuya adjudicación se concretó en el primer semestre de 2022, iniciándose el plazo de concesión en el mes de marzo 2022.</p> <p>El 30-09-2021 fue ingresado el EIA para el tramo "Acceso Vial a Puertos" al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA), siendo admitido a trámite y dando curso, en noviembre y los primeros días de diciembre, a las instancias de participación ciudadana. Se estima obtención de RCA para fines de 2023. En cuanto al desarrollo de los Estudios de Ingeniería de Detalle, a desarrollar por el adjudicatario de la 2º concesión de la R78, se iniciaron en marzo de 2022, con fecha estimada de aprobación también para fines de 2023.</p>						
ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO						OCTUBRE 2022
Etapas en desarrollo		Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono	
Evaluación de Estudio de Impacto Ambiental (EIA) tramo "Acceso Vial a Puertos" y obtención RCA		Dirección General de Concesiones MOP	Segundo semestre 2021	Segundo semestre 2023		
Rol PDL-MTT		Rol MOP / Empresas Ferroviarias		Rol de otros actores		
<ul style="list-style-type: none"> • Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto. • Apoyo a EPSA y MOP en instancias con otros actores relevantes. 		<p>Dirección General de Concesiones MOP:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Obtener RCA • Procurar la construcción en tiempo y forma del proyecto de acceso vial a puertos. 		<p>Empresa Portuaria San Antonio:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aportar con los antecedentes que sean requeridos. 		
PLANIFICACIÓN TENTATIVA						
Etapas / Semestre-Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones
Evaluación de Estudio de Impacto Ambiental (EIA) tramo "Acceso Vial a Puertos" y obtención RCA	█					
Estudios de Ingeniería definitivos (nuevo concesionario)	█					
Ejecución de expropiaciones, tramo "Acceso Vial a Puertos"			█	█		Sujeto a etapa anterior
Ejecución obras R78, tramo "Acceso Vial a Puertos"				█	█	Sujeto a etapa anterior

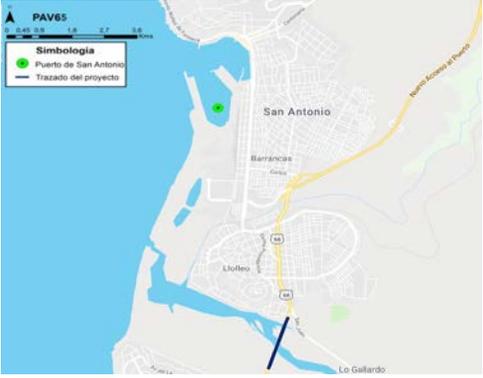
(*) El Código BIP incorporado en esta ficha se presenta a modo referencial, ya que esta iniciativa abordó los Estudios Integrales para la 2º concesión de la Ruta 78, los que contemplan la ejecución del estudio de Ingeniería de Detalle para el tramo denominado "Acceso Vial a Puertos", que se inicia en el enlace Reuss y finaliza en la rotonda Pablo Neruda (y en el acceso al Puerto Exterior). Por lo mismo, los indicadores de Inversión privada, VAN y TIR Social de la ficha, son los de la iniciativa completa asociada a la 2da concesión de la Ruta 78.

PUERTO DE SAN ANTONIO					PAV64-1	
Nombre proyecto		MEJORAMIENTO DE RUTA 78				
Código BIP	Sin BIP	¿Pertenece a PNPD13?	SÍ - Proyecto PNPD 2013	Categoría		
DESCRIPCIÓN						
Problema o requerimiento detectado			Solución propuesta			
<p>Congestión vial en tramo urbano de Ruta 78, principal ruta troncal de acceso al Puerto de San Antonio.</p> <p>Esta congestión tiene lugar entre Autopista Central y Talagante, principalmente en horarios punta y es provocada esencialmente por los vehículos livianos.</p> <p>Ello incrementa los tiempos de viaje para todo tipo de vehículos, incluyendo aquellos de carga que se dirigen al Puerto de San Antonio.</p>			<p>En el marco de la concesión actual, se han comprometido una serie de obras de mejoramiento, siendo una de las más relevantes (en términos de infraestructura) la construcción de terceras pistas entre los kilómetros 4,5 (Lo Errázuriz) y 39,1 (Talagante), junto con una serie de otras obras destinadas a aumentar la seguridad en la Ruta, las que se han agrupado en tres categorías:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Obras Normativas Tipo 1 y Tipo 2 • Obras de Servicialidad • Proyecto de Ingeniería de Detalle (PID) Puente Manuel Rodríguez <p>En paralelo, la Dirección General de Concesiones del MOP está ejecutando los Estudios Integrales para la 2ª licitación de la R78, los cuales reconocen en forma particular el tramo que dará acceso a los puertos de San Antonio (puerto actual y proyecto Puerto Exterior), desarrollando los estudios de Ingeniería de Detalle y realizando la Tramitación Ambiental, de manera de que sea materializado por parte del nuevo concesionario lo más pronto posible.</p>			
Inversión privada	VAN Social [MM\$]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?	
17.031.160 UF	-	-	Análisis técnico-económico: Concesión Ruta 78	2019	Dirección General de Concesiones MOP	
ANTECEDENTES ADICIONALES						
¿Quién invierte?		Dirección General de Concesiones MOP: Asociación Público - Privada				
Plan de desarrollo al que pertenece		Cartera de Concesiones MOP 2018-2023				
OBSERVACIONES						
<p>Al primer trimestre de 2022, la ampliación a tres pistas entre Vespucio y Talagante, que comenzó en mayo de 2019, ya estaban construidas.</p> <p>Respecto de los estudios de las obras destinadas a aumentar la seguridad en la R78, se definió que éstos fuesen incluidos en las bases del proceso de licitación para la 2ª concesión de R78, el cual fue adjudicado en marzo de 2022.</p> <p>Para las etapas correspondientes al adjudicatario de la 2ª Concesión de R78, los avances se verán reflejados en la ficha PAV63, ya que aquellas actividades asociadas al concesionario anterior ya fueron concluidas, al igual que el propósito de esta ficha (PAV64-1). En consecuencia, se define esta iniciativa como "Proyecto en operación".</p>						
ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO					OCTUBRE 2022	
Etapas en desarrollo		Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono	
Proyecto en operación		Concesionario anterior R78				
Rol PDL-MTT		Rol MOP / Empresas Ferroviarias		Rol de otros actores		
PLANIFICACIÓN TENTATIVA						
Etapas / Semestre-Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones
Proyecto en operación						



PUERTO DE SAN ANTONIO					PAV64-2	
Nombre proyecto		MEJORAMIENTO DE RUTA 66				
Código BIP	Sin BIP	¿Pertenece a PNPD13?	SÍ - Proyecto PNPD 2013	Categoría		
DESCRIPCIÓN						
Problema o requerimiento detectado			Solución propuesta			
<p>Estándar bajo de uno de los principales corredores de transporte de productos agrofrutícolas, Ruta 66 o Camino de la Fruta. Esta ruta tiene sectores con alta fricción lateral, intersecciones a nivel restrictivas, sectores de fuertes pendientes, así como restricciones de velocidad.</p> <p>Estas características conducen a que presente congestión y problemas de seguridad vial, esto redundando en mayores tiempos de viaje, pérdidas de vidas humanas y recursos materiales. En términos generales, la velocidad promedio de circulación de la ruta es de 50 km/hr.</p>			<p>Generar una ruta con mayores niveles de seguridad e incremento de la velocidad de circulación. Para ello, el proyecto se realizará 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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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) <p>Con el nuevo diseño habrá tramos de 100 - 120 km/hr, y otros donde la velocidad máxima sea de 80 km/hr. Lo anterior, debido a restricciones considerando su trazado con curvas, como es el caso de la VSJ, la cual permitirá una conexión directa con la R78 a estándar de autopista, y por ende, al Puerto de San Antonio (puerto actual y proyecto Puerto Exterior).</p>			
Inversión privada	VAN Social [MM\$]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?	
13.425.000 UF (*)	1.706.707 UF	7,09%	Bases de Licitación "Concesión Ruta 66 - Camino de la Fruta" (Circular Aclaratoria N°6)	2017	Dirección General de Concesiones MOP	
			ANTECEDENTES ADICIONALES			
			¿Quién invierte?	Dirección General de Concesiones MOP: Asociación Público - Privada		
			Plan de desarrollo al que pertenece	Agenda Infraestructura Desarrollo e Inclusión, Chile 30.30 (MOP) Cartera de Concesiones MOP 2018-2023		
			OBSERVACIONES			
			<p>El Decreto de Adjudicación se publicó en el Diario Oficial el 9 de noviembre de 2019. Actualmente, la Sociedad Concesionaria se encuentra trabajando en los proyectos de ingeniería asociados a los distintos sectores y, a partir del 31-08-2021, se inició la ejecución de las obras de los Subsectores B3 y B4. En cuanto a los avances asociados al Subsector B5, correspondiente a la Variante San Juan (VSJ), los estudios de Proyecto Vial se encuentran, a esta fecha, aprobados con alcances. El resto de los otros proyectos del sector, se presentaron en julio de 2021, encontrándose actualmente en revisión. Se estima que todas las revisiones estén aprobadas en el primer trimestre de 2023.</p> <p>La consulta de pertinencia al SEA para la VSJ, se ingresó en agosto de 2021 y el 08-11-2021, el SEIA emitió Resolución en que resuelve que no se debe someter al SEIA en forma previa a su ejecución, por lo que, se tiene programado que el inicio de obras sea en el 1er trimestre de 2024. El plazo máximo vigente para la Puesta en Servicio Provisoria (PSP) de las obras es de 102 meses desde el inicio de la concesión, es decir, mayo 2028. Mientras que para la Puesta en Servicio Definitiva (PSD) de las obras tiene plazo máximo de 6 meses, luego de la PSP, es decir, noviembre 2028, en el caso de mantener trazado original.</p>			
ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO					OCTUBRE 2022	
Etapa en desarrollo		Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono	
Revisión y aprobación estudios de Viaductos Subsector B5 (VSJ)		Dirección General de Concesiones MOP	Segundo semestre 2020	Primer semestre 2023		
Rol PDL-MTT		Rol MOP / Empresas Ferroviarias		Rol de otros actores		
<ul style="list-style-type: none"> • Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto. • Favorecer en la coordinación en las materias que sean requeridas. 		Dirección General de Concesiones MOP: <ul style="list-style-type: none"> • Fiscalizar el contrato de concesiones. • Procurar la construcción del proyecto en tiempo y forma. 		Empresa Portuaria San Antonio: <ul style="list-style-type: none"> • Apoyar el desarrollo del proyecto en las materias que se requiera. Sociedad Concesionaria (Sacyr): <ul style="list-style-type: none"> • Desarrollar los proyectos de ingeniería, tramitación ambiental y construcción de la Variante San Juan y del resto de los sectores de la concesión. 		
PLANIFICACIÓN TENTATIVA						
Etapa / Semestre-Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones
Revisión y aprobación estudios de Viaductos Subsector B5 (VSJ)						
Ejecución expropiaciones Subsector B5 (VSJ)						
Ejecución obras Subsector B5 (VSJ)						Fecha inicio sujeto a etapa anterior. Límite PSP mayo 2028.

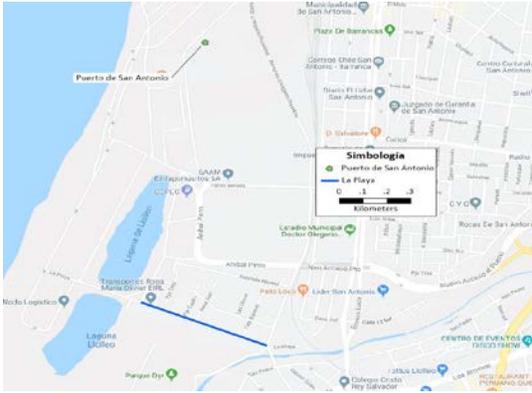
(*) Los indicadores de Inversión privada, VAN y TIR Social de la ficha, son los de la iniciativa completa asociada a la Ruta 66.

PUERTO DE SAN ANTONIO					PAV65		
Nombre proyecto		AMPLIACIÓN PUENTE LO GALLARDO EN RUTA 66, PROVINCIA DE SAN ANTONIO					
Código BIP	40017172-0	¿Pertenece a PNDP13?	NO - Nuevo Proyecto	Categoría	NOV		
DESCRIPCIÓN							
Problema o requerimiento detectado				Solución propuesta			
<p>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.</p>				<p>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.</p> <p>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, tanto para vehículos, peatones y ciclistas que transiten por el puente.</p>			
Inversión privada	VAN Social [MM\$]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?		
50.180 MM\$	26.840	16,1%	Ficha IDI de la iniciativa en el Banco Integrado de Proyectos (BIP)	2020	Dirección de Vialidad MOP		
ANTECEDENTES ADICIONALES							
¿Quién invierte?		Dirección de Vialidad MOP					
Plan de desarrollo al que pertenece		-					
OBSERVACIONES							
				<p>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 óptima y segura operación. 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.</p>			
				<p>Con respecto a la ejecución de las expropiaciones de los 9 lotes, ésta culminó en el 2do semestre de 2021. Por otro lado, el proceso de licitación para la construcción del nuevo puente Lo Gallardo se cerró en abril de 2022 (sin adjudicación), dado que el único oferente presentó una oferta que superó el 10% del monto consignado en la Ficha IDI, por lo que, esta iniciativa tuvo que ser ingresada a proceso de reevaluación al MDSyF. A la fecha, el MDSyF ya emitió su pronunciamiento de recomendación RS, por lo cual, la DV se encuentra en proceso de adjudicación de la obra, estimándose iniciar el contrato en el segundo semestre de 2022. El plazo de ejecución de obras se estima de 4 años.</p>			
ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO							OCTUBRE 2022
Etapa en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término				Icono
Licitación de obras nuevo puente	Dirección de Vialidad MOP	Primer semestre 2022	Segundo semestre 2022				
Rol PDL-MTT		Rol MOP / Empresas Ferroviarias			Rol de otros actores		
<ul style="list-style-type: none"> Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto. 		<p>Dirección de Vialidad MOP:</p> <ul style="list-style-type: none"> Realizar el proceso expropiatorio. Licitat y supervisar la ejecución de las obras civiles. 			-		
PLANIFICACIÓN TENTATIVA							
Etapa / Semestre-Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones	
Licitación de obras nuevo puente							
Ejecución de obras nuevo puente							Sujeto a etapa anterior

(*) TMDA: Tránsito Medio Diario Anual

PUERTO DE SAN ANTONIO						PAV66-1
Nombre proyecto		AMPLIACIÓN DE VÍAS ACCESO PLISA				
Código BIP	40014853-0	¿Pertenece a PNDP13?	NO - Nuevo Proyecto	Categoría	MEJ	
DESCRIPCIÓN						
Problema o requerimiento detectado			Solución propuesta			
<p>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 Anibal 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.</p>			<p>Se proponen las siguientes medidas de solución:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aumento de capacidad de calle Anibal 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 Anibal 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, Anibal Pinto Poniente y Nuevo Acceso (disminuye flujos en rotonda). 			
Inversión privada	VAN Social [MM\$]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?	
1.957 MM\$	-	-	Estudio *Análisis Medidas corto y mediano Plazo (Suroeste Consultores)*	2019	Empresa Portuaria San Antonio	
ANTECEDENTES ADICIONALES						
¿Quién invierte?		Empresa Portuaria San Antonio				
Plan de desarrollo al que pertenece		-				
OBSERVACIONES						
<p>Para ejecutar la obra de ampliación de Anibal Pinto, se requiere adquirir terrenos adyacentes a dicha vialidad. De los 6 lotes que se definieron adquirir, 3 se encuentran en fase de preparación de documentación final y se estima que en el 2do semestre de 2022 se concrete el proceso de expropiaciones, ya que el resto de lotes ya fueron adquiridos por la Empresa Portuaria San Antonio en 2021.</p> <p>El proceso de licitación del estudio de Ingeniería de Detalle se concretó en el 1er semestre de 2022, por lo que, se programa finalizarlo en diciembre de 2022. En cuanto a la preparación de los TdR para la obtención del RS y licitación de la ejecución de obras, EPSA informa que se realizó el análisis ambiental previo, de forma interna, para poder elaborar los TdR que permitan continuar con la licitación de las obras. Sin embargo, debido a la extensión del inicio del estudio de Ingeniería de Detalle, EPSA indica que se debe evaluar la entrada en operación del proyecto.</p>						
ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO						OCTUBRE 2022
Etapa en desarrollo		Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono	
<p>Proceso de Expropiaciones</p> <p>Licitación y Ejecución de estudio Ingeniería de Detalle</p>		Empresa Portuaria San Antonio	<p>Primer semestre 2019</p> <p>Primer semestre 2022</p>	Segundo semestre 2022		
Rol PDL-MTT		Rol MOP / Empresas Ferroviarias		Rol de otros actores		
<ul style="list-style-type: none"> • Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto. • Impulsar la materialización del proyecto. 		-		<p>Empresa Portuaria San Antonio:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Realizar ingeniería de Detalle del proyecto. • Adquisición de terrenos. • Licitación obras civiles y supervisar contrato construcción. 		
PLANIFICACIÓN TENTATIVA						
Etapa / Semestre-Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones
Proceso de Expropiaciones						
Licitación y Ejecución de estudio de Ingeniería de Detalle						Sujeto a etapa anterior
Preparación TdR y licitación						Sujeto a etapa anterior
Ejecución obras						Sujeto a etapa anterior



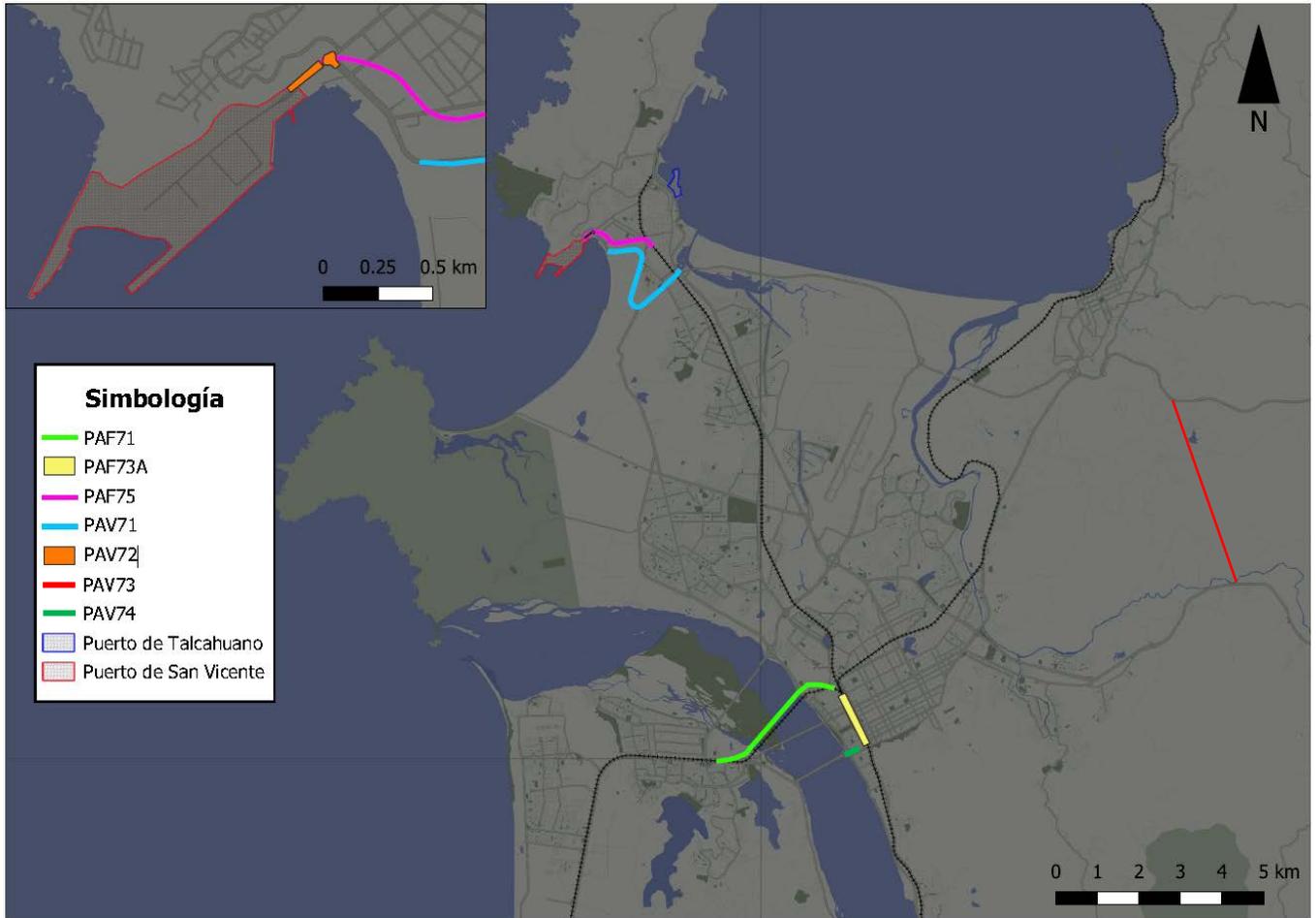
PUERTO DE SAN ANTONIO					PAV66-2		
Nombre proyecto		PAVIMENTACIÓN AV. LA PLAYA					
Código BIP	Sin BIP	¿Pertenece a PNDP13?	NO - Nuevo Proyecto	Categoría	MEJ		
DESCRIPCIÓN							
Problema o requerimiento detectado				Solución propuesta			
<p>El aumento de transferencia de carga en Puerto de San Antonio genera un alto flujo de camiones que requieren embarcar o retirar carga de los terminales ST1 y DP World, lo que produce una alta demanda sobre la vialidad de acceso al puerto. En particular, sobre la rotonda Pablo Neruda, donde confluyen los flujos de salida desde terminal ST1 y entrada y salida del terminal DP World.</p> <p>Además, por la misma rotonda circulan todos aquellos camiones que se dirigen hacia los Almacenes Extraportuarios, propiedad de SITRANS (O'Higgins) y SAAM, este último en particular con viraje a la izquierda, provocando serios atochamientos en períodos de alta demanda.</p>				<p>Habilitación/pavimentación de Av. La Playa, entre 1° de Enero y O'Higgins, para mejorar el estándar del vial actual.</p>			
Inversión privada	VAN Social [MM\$]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?		
3.700 MM\$	-	-	Estudio: "Opciones aumento capacidad mediano plazo para Puerto San Antonio (Fdez y De Cea, 2014)"	2014	Empresa Portuaria San Antonio		
ANTECEDENTES ADICIONALES							
¿Quién invierte?		-					
Plan de desarrollo al que pertenece		-					
OBSERVACIONES							
				<p>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, 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 vía, la que se continúa realizando, mientras se define el futuro de las obras definitivas.</p>			
ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO					OCTUBRE 2022		
Etapas en desarrollo		Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono		
Convenio de mantención con IMSA		Empresa Portuaria San Antonio	Primer semestre 2020	Segundo semestre 2024			
Rol PDL-MTT		Rol MOP / Empresas Ferroviarias		Rol de otros actores			
<ul style="list-style-type: none"> Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto. Impulsar la materialización del proyecto. 				<p>Empresa Portuaria San Antonio:</p> <ul style="list-style-type: none"> Llevar adelante el convenio de mantención con IMSA. Analizar proyecto de mejoramiento definitivo una vez concluidas las obras de accesos del Puerto Exterior. 			
PLANIFICACIÓN TENTATIVA							
Etapas / Semestre-Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones	
Convenio de mantención con IMSA						Mantención periódica de la vía en su estándar actual	
Evaluación de proyecto definitivo						Sujeto a obras accesos al Puerto Exterior (vial y ferroviario)	
Búsqueda financiamiento y ejecución estudio Ingeniería de Detalle							Sujeto a etapa anterior
Búsqueda financiamiento y ejecución obras civiles							Sujeto a etapa anterior

PUERTO DE SAN ANTONIO					PAV67	
Nombre proyecto		ZONA DE REGULACIÓN DE FRECUENCIA ALTO SAN ANTONIO (ASA)				
Código BIP	40012831 - 0	¿Pertenece a PNDP13?	NO - Nuevo Proyecto	Categoría		
DESCRIPCIÓN						
Problema o requerimiento detectado			Solución propuesta			
<p>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).</p> <p>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.</p>			<p>Como parte de la necesidad de contar con un área de regulación de frecuencia, EPSA ha decidido llevar adelante dos iniciativas:</p> <p>1. Alto San Antonio (ASA) Transitorio(*), iniciativa diseñada como provisión de 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.</p> <p>2. Alto San Antonio (ASA) definitivo, proyecto de inversión de EPSA dirigido a 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. Se estima su entrada en operación entre 2025 y 2026.</p>			
Inversión privada	VAN Social [MM\$]	TIR Social	Fuente		Año evaluación	¿Quién evaluó?
25 MM USD (**)	43	15,4%	Plan Logístico EPSA 2020-2031		2020	Empresa Portuaria San Antonio
			ANTECEDENTES ADICIONALES			
			¿Quién invierte?	Empresa Portuaria San Antonio		
			Plan de desarrollo al que pertenece	Plan Desarrollo Logístico Aumento Capacidades		
			OBSERVACIONES			
			<p>Respecto del proceso de licitación Alto San Antonio Transitorio, éste se dividió en 3 etapas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Licitación de arriendo de los terrenos: adjudicada en el 1er semestre de 2022 - Licitación obras de habilitación e infraestructura: se estima iniciar proceso en 2do semestre de 2022. Se encuentran en curso los estudios de mecánica de suelos (geotecnia y geofísica) y Topografía, y en fase de cotización el diseño final de layout y arquitectura, así como el diseño y gestión de permisos de acceso. - Licitación de prestador de servicios: se estima realizar el proceso en el 1ro semestre de 2023. <p>En lo que respecta al proyecto de Alto San Antonio definitivo, actualmente está en desarrollo la etapa de Prefactibilidad, asociada al desarrollo del Modelo de Negocios, el cual inició el 1er semestre de 2022. Según programación, el estudio del Modelo de Negocios, se finalizará en diciembre de 2022. Por lo que, se estima que durante el 1er semestre del 2023 se obtenga el RS de la etapa de Diseño, el cual se espera finalizar en 2024.</p>			
ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO					OCTUBRE 2022	
Etapa en desarrollo		Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono	
Licitación 3 etapas ASA Transitorio		Empresa Portuaria San Antonio	Segundo semestre 2021	Primer semestre 2023		
Desarrollo de Modelos de Negocios ASA definitivo y obtención RS para Diseño			Primer semestre 2022	Segundo semestre 2022		
Rol PDL-MTT		Rol Empresa Portuaria / Concesionarios		Rol de otros actores		
<ul style="list-style-type: none"> • Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto. 		<p>Empresa Portuaria San Antonio:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Realizar las licitaciones y adjudicar el proyecto de ASA Transitorio. • Realizar y desarrollar los estudios y procesos de licitación asociados al proyecto de ASA definitivo. • Fiscalizar la ejecución de las obras y procurar que las mismas culminen en tiempo y en forma. 		<p>Consejo de Coordinación Ciudad - Puerto de San Antonio:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Promoción del proyecto con actores relevantes. <p>Comunidad Logística de San Antonio:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Promoción del proyecto con actores relevantes. 		
PLANIFICACIÓN TENTATIVA						
Etapa / Semestre - Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones
Licitación 3 etapas ASA Transitorio						
Desarrollo de Modelos de Negocios ASA definitivo y						
Desarrollo obras ASA Transitorio						Sujeto a etapa anterior
Entrada en operación ASA Transitorio						Sujeto a etapa anterior
Desarrollo estudio Prefactibilidad ASA definitivo y obtención RS para Diseño						
Desarrollo estudio Diseño ASA definitivo y obtención RS para Ejecución de obras						Sujeto a etapa anterior

(*) En el PNATP 2021 se denominó como Alto San Antonio (ASA) Fast Track
(**) Corresponde a la inversión estimada para el proyecto de Alto San Antonio definitivo



7 PUERTOS DE TALCAHUANO Y SAN VICENTE



PUERTO DE SAN VICENTE

PAF71

Nombre proyecto

NUEVO PUENTE BIO - BIO Y NUEVO TÚNEL CHEPE

Código BIP

40012364-0 (*)

¿Pertenece a PNDP13?

SÍ - Proyecto PNDP 2013

Categoría

NOF



DESCRIPCIÓN

Problema o requerimiento detectado

Solución propuesta

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.

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 [MM\$]

TIR Social

Fuente

Año evaluación

¿Quién evaluó?

6.667.747 UF

18.398

7,1%

Ficha IDI de la iniciativa en el Banco Integrado de Proyectos (BIP)

2021

Empresa de los Ferrocarriles del Estado

ANTECEDENTES ADICIONALES

¿Quién invierte?

Empresa de los Ferrocarriles del Estado

Plan de desarrollo al que pertenece

Plan Trienal Empresa de los Ferrocarriles del Estado 2021 - 2023

OBSERVACIONES

El proyecto dispone de RS para etapa de ejecución (enero del 2022), y contrato de ejecución de obras (abril del 2022). El proyecto se ejecutará a partir del PK 500, comuna de Concepción (Paso a Nivel Pedro León Gallo), hasta el PK 3875, comuna de San Pedro de la Paz (cercañas Estación Juan Pablo Segundo).

Sus principales obras son: Puente balastado de dos vías de 1.883 m de longitud. Incluidas las obras de manejo de cauce y accesos; Estructura ornamental del puente y su iluminación; Túnel de dos vías y 320 m de longitud en el cerro Chepe, que incluye los sistemas de seguridad y comunicaciones; 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, Accesos a obras e instalación de faenas, cierre faja vía; Obras y medidas ambientales (RCA, Mejoramiento del entorno sector Pedro L. Gallo, Canchas de fútbol, Mejoramiento carpeta de rodado, entre otras).



ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

OCTUBRE 2022

Etapa en desarrollo

Ejecutor

Fecha inicio

Fecha estimada término

Icono

Ejecución de obras

Empresa de los Ferrocarriles del Estado

Primer semestre 2022

Segundo semestre 2025



Rol PDL-MTT

Rol MOP / Empresas Ferroviarias

Rol de otros actores

• 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.

-

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

Etapa / Semestre-Año

2022

2023

2024

2025

2026+

Observaciones

Ejecución de obras

(*) Ficha del PNATP - 2020 indicaba el Código BIP 30128771, que correspondía hasta la etapa de Diseño. El Código BIP de la actual ficha es la utilizada para postular a la etapa de Ejecución de Obras (ambas fichas se encuentran relacionadas).

(**) El proyecto, considera en su diseño toda la infraestructura ferroviaria asociada para la operación del proyecto, como el Patio de Maniobras Biobío en el sector de San Pedro de la Paz y un nuevo túnel en el Cerro Chepe, el cual irá en paralelo al túnel existente utilizado por el puente ferroviario en operación. Este nuevo túnel considera dos vías férreas y pasillos de mantenimiento y evacuación, de aproximadamente 325 metros de longitud.

PUERTO DE SAN VICENTE					PAF72A	
Nombre proyecto		MEJORAMIENTO DE SISTEMAS DE SEÑALIZACIÓN FERROVIARIA				
Código BIP	40017144-0	¿Pertenece a PNDP13?	SÍ - Proyecto PNDP 2013	Categoría	MEJ - V	
DESCRIPCIÓN						
Problema o requerimiento detectado			Solución propuesta			
<p>La capacidad actual de la Red Sur en los tramos San Rosendo - Hualqui, y Concepción - Puertos de Coronel - San Vicente, y Lirquén, disponen 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 BíoBío, siendo su modernización una condición necesaria.</p>			<p>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 BíoBío en su globalidad.</p>			
Inversión privada	VAN Social [MM\$]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?	
1.843.712 UF (*)	14.928	10,3%	Ficha IDI de la iniciativa en el Banco Integrado de Proyectos (BIP)	2021	Empresa de los Ferrocarriles del Estado	
ANTECEDENTES ADICIONALES						
¿Quién invierte?		Empresa de los Ferrocarriles del Estado				
Plan de desarrollo al que pertenece		Plan Trienal Empresa de los Ferrocarriles del Estado 2020 - 2022				
OBSERVACIONES						
			<p>El aumento esperado de la actividad productiva representa una oportunidad de crecimiento de la participación modal del ferrocarril de carga, condición que hace necesario otorgar mayor capacidad a la red ferroviaria existente en la región, siendo ésta beneficiada con el nuevo sistema de señalización de tráfico ferroviario, enmarcado dentro del proyecto "Sistema de Control por Señalización Virtual (CSV)" que lidera EFE, cuyo estudio fijará requerimientos y plazos para su implementación.</p> <p>Dado el costo de las ofertas de ejecución, superior al aprobado por MDSyF, se declaró desierta la licitación del estudio de Ingeniería de Detalle, Suministro, Implementación, Garantía y Mantenimiento post Garantía, informado el 2021. Debido a la importancia del proyecto, se ingresó la Ficha IDI a MDSyF para reevaluación en el primer semestre 2022.</p>			
ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO					OCTUBRE 2022	
Etapa en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono		
Re-evaluación Ejecución	Empresa de los Ferrocarriles del Estado	Primer semestre 2022	Primer semestre 2023			
Rol PDL-MTT		Rol MOP / Empresas Ferroviarias		Rol de otros actores		
<ul style="list-style-type: none"> • Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto. • Contraparte, gestiona recursos en el Plan Trienal 2020 - 2022. 		<p>Empresa de los Ferrocarriles del Estado:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. 		-		
PLANIFICACIÓN TENTATIVA (*)						
Etapa / Semestre-Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones
Re-evaluación Ejecución						
Ejecución de Ingeniería de Detalle						Sujeto a etapa anterior
Ejecución tramo "piloto"						Sujeto a etapa anterior
Ejecución de obras (**)						Sujeto a etapa anterior
Ejecución otros tramos						
<p>(*) El monto de inversión informado corresponde a la etapa de Diseño-Ejecución del proyecto, abarcando toda la red EFE.</p> <p>(**) Esta planificación corresponde únicamente a los tramos correspondientes a la Región del BíoBío (tramo 0 Coronel-Horcones, Tramo 1 Chillán-Pto. Montt y Tramo 2 San Rosendo-Talcahuano y sus ramales), el proyecto CSV comprende más tramos en la red de EFE y se estima que finalice en 2025.</p>						

PUERTO DE SAN VICENTE

PAF72B

Nombre proyecto

AUMENTO DE RESISTENCIA (CAPACIDAD) A 25 [ton/eje]

Código BIP

¿Pertenece a PNPD13?

SÍ - Proyecto PNPD 2013

Categoría

MEJ - V



DESCRIPCIÓN

Problema o requerimiento detectado

Solución propuesta

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.

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 [MM\$]

TIR Social

Fuente

Año evaluación

¿Quién evaluó?

-

-

-

-

-

-

ANTECEDENTES ADICIONALES

¿Quién invierte?

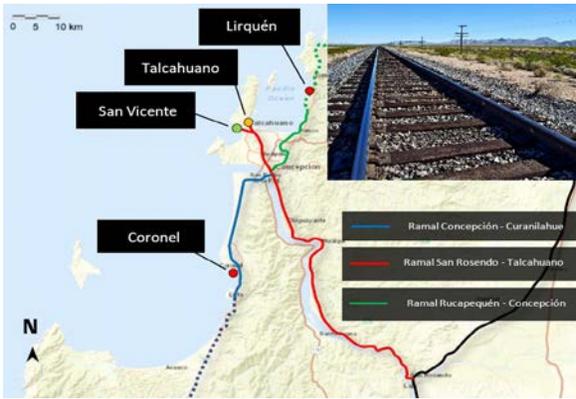
Empresa de los Ferrocarriles del Estado

Plan de desarrollo al que pertenece

OBSERVACIONES

Entre los años 2018 y 2019 se ejecutaron obras que aumentaron la resistencia de la vía, cambios de Riel Tipo "X" Perfil Arema 115RE, balasto nuevo, renovación de durmientes de hormigón y durmientes de madera, en distintos sectores de la Región del Biobío, incluyendo la conservación del sector Coronel - Horcones, y la materialización del proyecto Mejoramiento Infraestructura Ferroviaria Acceso Puertos VIII Región, actualmente finalizado (BIP: 30084743-0).

Como aumentar la capacidad de ton/eje es una característica técnica operacional abordada en distintos proyectos de expansión en la red ferroviaria de EFE, se consideró necesario informar que esta iniciativa actualmente está siendo materializada a través de la construcción del nuevo puente ferroviario sobre el Río Biobío cuyo diseño considera 25 ton/eje (PAF71). En el futuro, esta Ficha informará de las iniciativas concretas que, asociadas al transporte de carga, consideren aumentar capacidad con rieles que permitan mayor ton/eje.



ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

OCTUBRE 2022

Etapas en desarrollo

Ejecutor

Fecha inicio

Fecha estimada término

Icono

Ejecución Nuevo Puente Biobío

Empresa de los Ferrocarriles del Estado

Primer semestre 2022

Segundo semestre 2025



Rol PDL-MTT

Rol MOP / Empresas Ferroviarias

Rol de otros actores

• 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.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

Etapas / Semestre-Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones
Ejecución Nuevo Puente Biobío						

Nombre proyecto

CONSTRUCCIÓN DE DESVÍOS DE CRUZAMIENTO DE TRENES

Código BIP

¿Pertenece a PNDP13?

SÍ - Proyecto PNDP 2013

Categoría

MEJ - V



DESCRIPCIÓN

Problema o requerimiento detectado

Solución propuesta

La red ferroviaria del Biobío posee actualmente tramos en vía simple sin considerar el número y largo de desvíos ferroviarios necesario para facilitar el cruzamiento seguro de trenes largos y pesados. Esta característica operacional limita la capacidad ferroviaria ante el aumento esperado de la demanda del sistema portuario, usuarios históricos del servicio ferroviario de carga.

Construcción de nuevos desvíos de cruzamiento y alargue de los existentes, que permitan la circulación de trenes de carga de al menos 700 m de largo.

Inversión privada

VAN Social [MM\$]

TIR Social

Fuente

Año evaluación

¿Quién evaluó?

-

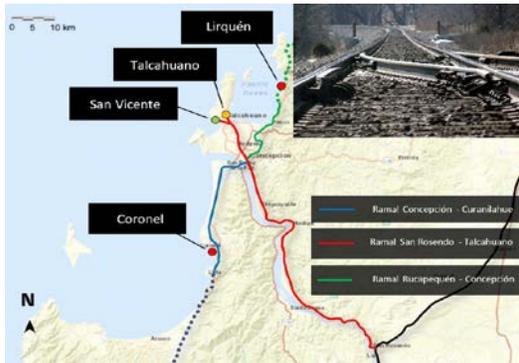
-

-

-

-

-



ANTECEDENTES ADICIONALES

¿Quién invierte?

Empresa de los Ferrocarriles del Estado

Plan de desarrollo al que pertenece

OBSERVACIONES

El aumento esperado de la actividad productiva representa una oportunidad de crecimiento de la participación modal del ferrocarril de carga, condición que hace necesario otorgar mayor capacidad a la red ferroviaria existente en la región. El proceso el análisis y definición de nuevos desvíos y alargue de existentes, incluye, en la medida de ser necesario, longitudes entre 1.000 m y 1.200 m, y capacidad de 25 ton/eje.

Entre el 2018 y 2019 se construyeron nuevos y se mejoraron desvíos existentes (sector Héroes de la Concepción y Coronel), rehabilitando algunos en desuso (línea local San Rosendo, Gómero, Talcamávida, Quilacoya y Unihue), y se realizaron obras en patios de maniobras (Talcahuano, San Rosendo, Laja y Patio Sur de Coronel). Actualmente no está en ejecución algún proyecto de expansión que aumente capacidad materializando nuevos desvíos o incrementando el largo de desvíos existentes.

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

OCTUBRE 2022

Etapa en desarrollo

Ejecutor

Fecha inicio

Fecha estimada término



Detenido a la espera de algún proyecto que considere nuevos desvíos de cruzamiento o la extensión de alguno existente.

-

-

-

Rol PDL-MTT

Rol MOP / Empresas Ferroviarias

Rol de otros actores

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

Etapa / Semestre-Año

2022

2023

2024

2025

2026+

Observaciones

PUERTO DE SAN VICENTE

PAF73A

Nombre proyecto

SOTERRAMIENTO DE LÍNEA FÉRREA ESTACIÓN CONCEPCIÓN

Código BIP

30367322-0

¿Pertenece a PNDP13?

NO - Nuevo Proyecto

Categoría

NOF



DESCRIPCIÓN

Problema o requerimiento detectado

Solución propuesta

El diagnóstico realizado por el MINVU el año 2011, indicó que la vía férrea es responsable de impedir el desarrollo y extensión urbana del Centro Cívico de la ciudad de Concepción segregando su uso y extensión hasta la ribera norte del río Biobío.

Soterrar la vía férrea entre el cerro Chepe por el norte y calle Esmeralda por el sur (aproximadamente de 2 km), que, incorporando una vía exclusiva para trenes de carga, permitiría además de mejorar la conectividad vial, recuperar e integrar los terrenos de la ribera norte del río Biobío, al sector del barrio cívico de la ciudad de Concepción.

Inversión privada

VAN Social [MM\$]

TIR Social

Fuente

Año evaluación

¿Quién evaluó?

135.718 UF (*)

-

-

Ficha IDI de la iniciativa en el Banco Integrado de Proyectos (BIP)

2017

SECTRA Sur



ANTECEDENTES ADICIONALES

¿Quién invierte?

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones - Gobierno de la Región del Biobío

Plan de desarrollo al que pertenece

-

OBSERVACIONES

El anteproyecto "Construcción Soterramiento Línea Férrea Ribera Norte, Concepción", (CIPRES. 2009 - 2011), analizó 4 alternativas, escogiendo soterrar 2 km en trinchera cubierta entre Cerro Chepe y Ercilla, con pendiente de 0,9% y 7 a 7,5 m, y traslado del patio de maniobras de trenes de carga.

El estudio de Ingeniería Básica y de Detalle denominado "Mejoramiento de la Conectividad Urbana de Concepción y el Río Biobío", licitado para su ejecución el 2017, fue entregado en su versión final por EFE Sur al Gobierno de la Región del Biobío, en diciembre de 2020. Si bien, no es posible informar avances respecto al proyecto, es importante precisar que esta iniciativa está supeditada a la materialización del proyecto denominado "Tren Regional Acceso Norte Concepción - Santiago", alternativa que analizada a nivel de prefactibilidad, considera la construcción de una nueva vía férrea dedicada para la carga que, conectando la actual línea en Penco con Puertos de Talcahuano, sector industrial de Talcahuano, finaliza en Coronel, evitando así el paso de carga ferroviaria por el centro de la ciudad de Concepción.

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

OCTUBRE 2022

Etapas en desarrollo

Ejecutor

Fecha inicio

Fecha estimada término

Icono

Proyecto detenido

-

-

-



Rol PDL-MTT

Rol MOP / Empresas Ferroviarias

Rol de otros actores

Gobierno Regional del Biobío:

- Avanzar con la socialización del estudio.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

Etapas / Semestre-Año

2022

2023

2024

2025

2026+

Observaciones

El MTT coordinará acciones para que el diseño final del proyecto no perjudique la operación del tren de carga.
 (*) La inversión identificada de 135.718 UF, es la inversión identificada en la Ficha IDI del Banco Integrado de Proyectos.

PUERTO DE SAN VICENTE

PAF75

Nombre proyecto

AUMENTO DE CAPACIDAD ÚLTIMA MILLA FERROVIARIA

Código BIP

Sin BIP

¿Pertenece a PNDP13?

NO - Nuevo Proyecto

Categoría

NOF



DESCRIPCIÓN

Problema o requerimiento detectado

Solución propuesta

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 (última milla), como camiones, locomoción colectiva, vehículos menores y tren, afectando los niveles de servicios, debiendo ser evaluadas mejoras en la seguridad de su operación.

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 tramo ferroviario que une la Estación El Arenal / Puerto, acción que permitirá aumentar la transferencia de carga, aumentando los niveles de servicio de un centro de consolidado.

Inversión privada

VAN Social [MM\$]

TIR Social

Fuente

Año evaluación

¿Quién evaluó?

42.496 UF (*)

-

-

"Doble Vía y Desvíos Tramo Arenal - Puerto San Vicente"

2016

Puertos de Talcahuano



ANTECEDENTES ADICIONALES

¿Quién invierte?

Puertos de Talcahuano

Plan de desarrollo al que pertenece

-

OBSERVACIONES

La Mesa ferroviaria COMLOG, conformada por actores logísticos de la Región del Biobío (participa EFE, EFE Sur, FEPASA, TRANSAP), el 2018 simuló la operación de acceso del tren al Puerto de San Vicente, identificando mejoras de operación en términos de seguridad y aumento de capacidad para los cuellos de botella presentes en el tramo que une la Estación El Arenal y en el Puerto de San Vicente.

Finalizado el 1er trimestre de 2022 el estudio de Prefactibilidad "Ramal entre Estación El Arenal y Puerto San Vicente", se definió, de acuerdo al actual nivel de demanda de transporte por carga ferroviario, priorizar la normalización de la vía ferroviaria, rehabilitando el actual trazado en simple vía férrea a estándar A. El 1er semestre de 2022 dio comienzo al estudio de Factibilidad y Diseño, el cual debería estar terminado el 1er semestre del 2023. Como la regularización de la propiedad del ramal en favor de Puertos de Talcahuano se encuentra finiquitada, el 2do semestre del 2022 se iniciará el proceso de regularización de la concesión del desvío ferroviario ante el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

OCTUBRE 2022

Etapas en desarrollo

Ejecutor

Fecha inicio

Fecha estimada término

Icono

Desarrollo de Estudio Factibilidad y Diseño

Puertos de Talcahuano

Primer semestre 2022

Primer semestre 2023



Rol PDL-MTT

Rol MOP / Empresas Ferroviarias

Rol de otros actores

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.
- Contraparte técnica en estudio de Factibilidad y 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 Factibilidad y Diseño.
- Búsqueda de financiamiento para ejecución de obras.
- Regularización Concesión de Desvío Ferroviario.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

Etapas / Semestre-Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones
Desarrollo de Estudio Factibilidad y Diseño	[Green shaded]					
Búsqueda financiamiento para Ejecución de Obras		[Green shaded]				Sujeto a etapa anterior
Ejecución de Obras			[Green shaded]			Sujeto a etapa anterior

(*) La inversión identificada corresponde a la alternativa V3 definida en el estudio, y no incluye expropiaciones.

PUERTO DE SAN VICENTE					PAV71		
Nombre proyecto		CONEXIÓN PUERTO SAN VICENTE - RUTA INTERPORTUARIA					
Código BIP	30485803-0	¿Pertenece a PNDP13?	SÍ - Proyecto PNDP 2013	Categoría	NOV		
DESCRIPCIÓN							
Problema o requerimiento detectado				Solución propuesta			
<p>Actualmente, el tránsito de carga desde las Rutas del Itata y Ruta Cabrero al sistema portuario de la región del Biobío ingresa por zonas residenciales de las comunas del gran Concepción, debido a la deficiente conectividad en rutas portuarias.</p> <p>En particular, en el caso de cargas que se conectan vía Talcahuano por la ruta Interportuaria, estas cruzan por la calle Hualpén para acceder a la Av. Gran Bretaña y al futuro Puente Industrial, generando problemas de seguridad debido a que parte de los camiones circulan por sectores residenciales, implicando una constante interacción con peatones, flujos urbanos y transporte público, con riesgos e impacto a la población vecina. La falta de una adecuada conectividad vial limita la competitividad del Puerto de San Vicente.</p>				<p>Mejorar la accesibilidad al Puerto de San Vicente en dos tramos:</p> <p>Tramo 1: proyecto de conexión Ruta Interportuaria hasta la Rotonda Cementos Biobío (1,9 km), que considere una vía elevada sobre Av. Colón y vía férrea, bajando en calle Echeverría y manteniéndose a nivel en el resto del tramo.</p> <p>Tramo 2: proyecto de mejoramiento tramo Rotonda Cementos Biobío al Puerto de San Vicente (2,4 km).</p> <p>La implementación del proyecto permite una conexión interportuaria continua de vialidad en el borde costero evitando el paso de camiones por la ciudad.</p>			
Inversión privada	VAN Social [MM\$]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?		
39.097 MM\$	16.519	11,4%	Estudio "Habilitación Conexión Vial Puerto San Vicente Ruta Interportuaria"	2019	Dirección de Vialidad MOP		
ANTECEDENTES ADICIONALES							
¿Quién invierte?		Dirección de Vialidad MOP					
Plan de desarrollo al que pertenece		Plan de infraestructura para la competitividad 2008 (MOP)					
OBSERVACIONES							
<p>Proyecto priorizado al interior del Consejo de Coordinación Ciudad - Puerto de Talcahuano, presidido por el Intendente Regional y compuesto por SEREMI MOP, SEREMITT, I.M. de Talcahuano, Puertos de Talcahuano y el GORE (a través del DIPLADE), por su aporte a armonizar el desarrollo portuario con las actividades urbanas, evitando el paso de camiones por áreas residenciales.</p> <p>El estudio de Ingeniería de Detalle finalizó en junio de 2021 y el Proyecto de Estructuras se encuentra aprobado y en proceso de firmas. La IDI se postuló al MDSyF y, actualmente, se encuentra con RATE OT (Objetado Técnicamente), por lo que, se están elaborando las respuestas a las observaciones del MDSyF y gestionando la aprobación de SECTRA de la evaluación económica con los ajustes solicitados. Enviadas las respuestas a las observaciones, y con la obtención del RS (estimada para fines de 2022), se solicitará la UCVU. El proyecto se encuentra en el marco presupuestario 2023 del MOP, presentado a la DIPRES. La definición de su inclusión se tendrá cuando el Proyecto de Ley 2023 esté aprobado por la DIPRES y sea aprobado por el Congreso. Se planifica que durante 2023 se inicie el proceso de expropiaciones y se estima licitar la 1ra Etapa(*) del proyecto en el año 2024, dependiendo del avance del proceso de expropiaciones.</p>							
ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO					OCTUBRE 2022		
Etapa en desarrollo		Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono		
Obtención de RS para Ejecución de Obras		Dirección de Vialidad MOP	Primer semestre 2022	Segundo semestre 2022			
Rol PDL-MTT		Rol MOP / Empresas Ferroviarias		Rol de otros actores			
<ul style="list-style-type: none"> Monitorar la ejecución, avances y etapas del proyecto. Apoyo a Empresa Portuaria Talcahuano - San Vicente en la instancia de coordinación con MOP. 		Dirección de Vialidad MOP: <ul style="list-style-type: none"> Procurar obtención de RS para Ejecución de Obras. Monitorar y coordinar el proceso de Ejecución de Obras. 		Puertos de Talcahuano: <ul style="list-style-type: none"> Coordinar con Dirección de Vialidad la materialización del proyecto. Asegurar la inclusión de proyecciones de demanda del Puerto en el estudio. Consejo de Coordinación Ciudad - Puerto de Talcahuano: <ul style="list-style-type: none"> Promoción y desarrollo actividades junto a la comunidad y otros actores como Serviu. Coordinar que el estudio concilie requerimientos viales y ferroviarios en el área de influencia. Comunidad Logística de Talcahuano (COMLOG): <ul style="list-style-type: none"> Participar en instancias de participación ciudadana. 			
PLANIFICACIÓN TENTATIVA							
Etapa / Semestre-Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones	
Obtención de RS para Ejecución de Obras	█						
Coordinar el desarrollo de la etapa de ejecución obras		█					Sujeto a etapa anterior
Ejecución Expropiaciones			█				Sujeto a etapa anterior
Licitación de Obras				█			Sujeto a etapa anterior
Ejecución de obras					█ 2027		Sujeto a etapa anterior

* Esta 1ra Etapa correspondería al Tramo 2 y 3 del proyecto, es decir: Tramo 2: Desde Rotonda Biobío hasta antes de Rotonda La Marina y Tramo 3: Desde Rotonda La Marina, hasta Almirante Latorre (fin del proyecto). Cabe mencionar que esta planificación por tramos se encuentra sujeta al avance de las expropiaciones, ya que eventualmente se podría considerar como 1ra Etapa sólo al Tramo 3.

PUERTO DE SAN VICENTE						PAV72
Nombre proyecto		GESTIÓN DE TRÁFICO EN ACCESO AL PUERTO DE SAN VICENTE				
Código BIP	Sin BIP	¿Pertenece a PNDP13?	NO - Nuevo Proyecto	Categoría	GT	
DESCRIPCIÓN						
Problema o requerimiento detectado			Solución propuesta			
<p>En las vías de acceso al Puerto de San Vicente confluyen tránsito de carga, locomoción colectiva, vehículos particulares, transporte ferroviario y otras actividades económicas que se desarrollan en la Bahía de San Vicente, generando constantes problemas de congestión.</p> <p>A lo anterior, se suma la pérdida de capacidad de las vías de ingreso y salida por calle Latorre, por el uso irregular como estacionamiento en ambos lados de la calzada, y la existencia de paraderos de transporte colectivo no regulados y locales de comida, lo cual agrega complejidad en el área y genera problemas de congestión vial que afecta el tiempo de viaje y movilidad del transporte de carga, el transporte de pasajeros desde y hacia los cerros de Talcahuano y la eficiencia del modo ferroviario, que se detiene para el despeje de la vía férrea.</p>			<p>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:</p> <p>Medidas de corto plazo:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Proyecto de demarcación y mejoras en las condiciones de visibilidad y señalización de la rotonda acceso. 2. Reducción del número de estacionamientos de vehículos menores en el acceso al Puerto. 3. Evaluar señalética ferroviaria rotonda. 4. Programa fiscalización y de seguridad vial. <p>Mediano plazo:</p> <ol style="list-style-type: none"> 5. Habilitar vía férrea externa para disminuir la interferencia del ferrocarril en el acceso al Puerto. 6. Evaluar re-ruteo de recorrido de locomoción colectiva, lo cual requiere evaluar las condiciones de carpeta y calidad del rodado calles aledañas. 			
Inversión privada	VAN Social [MM\$]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?	
-	-	-	Plan de implementación de las medidas levantadas en el estudio "Diagnóstico y optimización del acceso Terminal San Vicente"	2017	Puertos de Talcahuano	
ANTECEDENTES ADICIONALES						
¿Quién invierte?		Por definir				
Plan de desarrollo al que pertenece		Plan de Trabajo 2020-2021 Consejo de Coordinación Ciudad-Puerto de Talcahuano				
OBSERVACIONES						
<p>Respecto a lo informado en el PNATP21 y al avance de los proyectos de corto plazo, asociados a medidas de gestión y seguridad vial, se tiene lo siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Proceso de evaluación de Informe Vial Básico en la SEREMITT Región del Biobío y Desarrollo de Programa de Fiscalización: Informe Vial Básico por traslado del paradero y señalización del sector a la salida del Puerto San Vicente fue aprobado por la SEREMITT Región del Biobío en diciembre de 2021, por lo que, se planifica implementar durante el 2do semestre de 2022. Una vez ejecutado lo anterior, se planifica iniciar Programa de Fiscalización en el 2do semestre de 2023. - Estudio prefactibilidad Ramal Arenal- San Vicente (2022): Licitación e inicio en 2022. - Ingreso de proyecto recarpeteo de calles aledañas Puerto San Vicente para avanzar en reruteo de locomoción colectiva: se respondieron observaciones de organismos técnicos, se estima aprobación en 2do semestre de 2022, y postulación a financiamiento en 1er semestre de 2023. - Estudio de impacto de reruteo transporte público: Preliminarmente, se estima realizar en el 2do semestre de 2022. 						
ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO						OCTUBRE 2022
Etapas en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono		
Coordinación para implementación de las medidas de corto plazo	Puertos de Talcahuano, SERVIU, I. Municipalidad de Talcahuano, SEREMITT, EFE, EFE Sur, Dirección de Vialidad Regional, SVTI (*), GORE Biobío	Primer semestre 2020	Segundo semestre 2022			
Rol PDL-MTT	Rol MOP / Empresas Ferroviarias	Rol de otros actores				
<ul style="list-style-type: none"> • Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto. • Apoyar a Puertos de Talcahuano en lograr implementación de medidas. 	<p>Dirección de Vialidad MOP:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Coordinar en conjunto con Puertos de Talcahuano la materialización de las medidas de su competencia. <p>Empresas de los Ferrocarriles del Estado:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Contraparte técnica estudios ferroviarios y generación acuerdos operacionales ramal Puerto San Vicente- El Arenal 	<p>Puertos de Talcahuano:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Coordinar la implementación con la I. Municipalidad de Talcahuano, SEREMITT, Dirección de Vialidad Regional, SERVIU, EFE, EFE Sur y SVTI, entre otros actores relevantes, que permitan la implementación de las medidas propuestas. <p>Consejo de Coordinación Ciudad-Puerto de Talcahuano:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Promoción y coordinación ejecución proyecto, y apoyo en la búsqueda de financiamiento. 				
PLANIFICACIÓN TENTATIVA						
Etapas / Semestre-Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones
Coordinación para el desarrollo de estudios y evaluación de medidas de corto plazo						
Implementación de medidas de corto plazo						Sujeto a etapa anterior
Coordinar el desarrollo de la implementación de las medidas de mediano plazo (Proyectos 5 y 6)						En estudio proyecto de mejoramiento de carpetas en calles aledañas. En estudio en el marco Prefactibilidad y Factibilidad mejora ferroviaria
Implementación de las medidas de mediano plazo (N°5 y N°6)						Sujeto a etapa anterior
(*) SVTI: San Vicente Terminal Internacional (concesionario)						



Nombre proyecto		CONEXIÓN RUTA CONCEPCIÓN-CABRERO CON AUTOPISTA DEL ITATA			
Código BIP	-	¿Pertenece a PNDP13?	NO	Categoría	NOV



DESCRIPCIÓN

Problema o requerimiento detectado	Solución propuesta
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.	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 [MM\$]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?
-	-	-	Estudios Integrales 2da Concesión Acceso Norte a Concepción	2022	Dirección General de Concesiones MOP



(Imagen referencial)

ANTECEDENTES ADICIONALES

¿Quién invierte?	Dirección General de Concesiones MOP
Plan de desarrollo al que pertenece	Cartera Concesiones MOP (2021-2025)

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.

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

OCTUBRE 2022

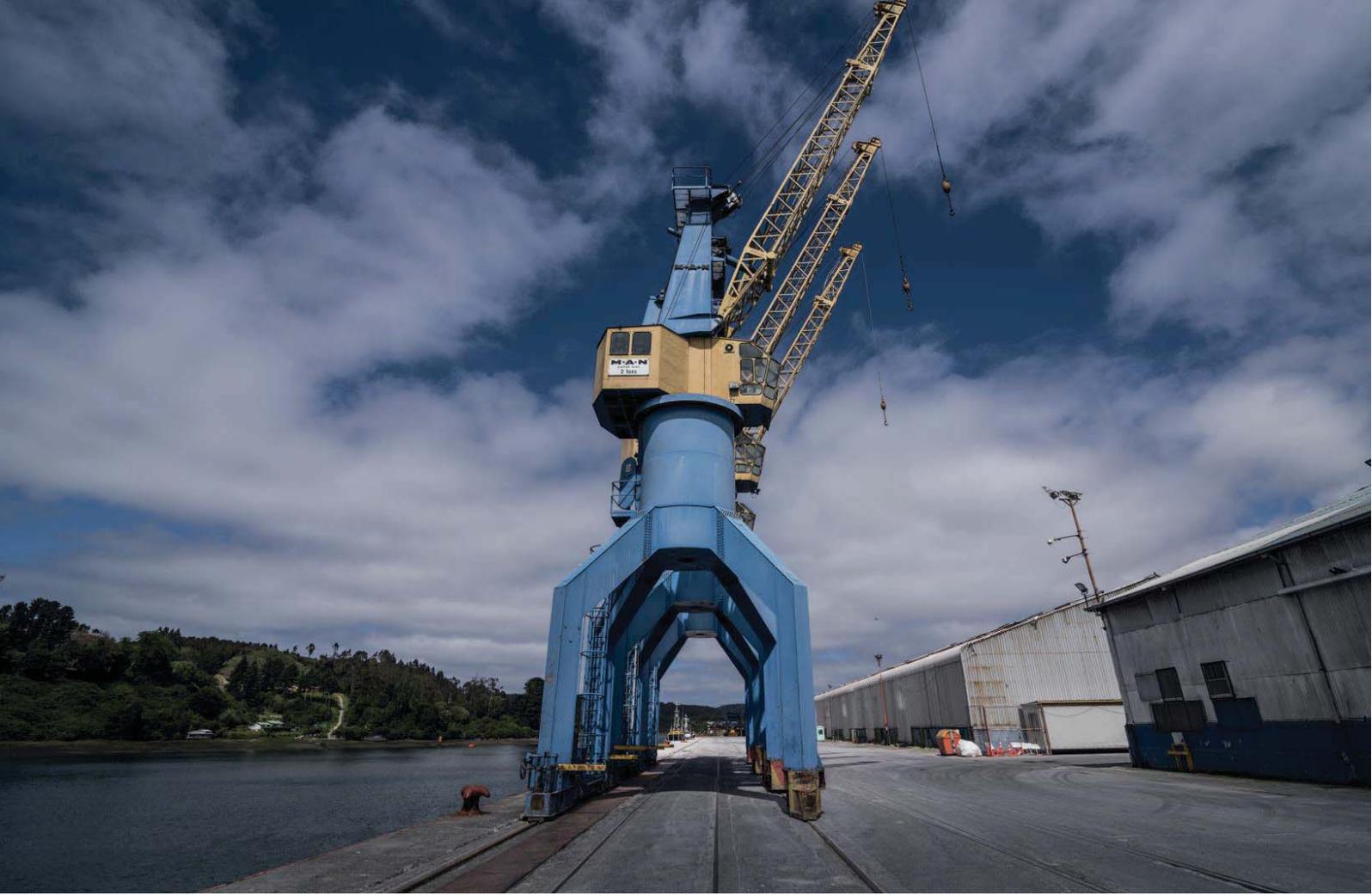
Etapa en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono
Estudios Integrales 2da concesión Acceso Norte a Concepción	Dirección General de Concesiones MOP	Segundo semestre 2020	Primer semestre 2023	

Rol PDL-MTT	Rol MOP / Empresas Ferroviarias	Rol de otros actores
<ul style="list-style-type: none"> Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto. 	<p>Dirección General de Concesiones MOP:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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

Etapa / Semestre-Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones
Estudios Integrales 2da concesión Acceso Norte a Concepción						

PUERTO DE SAN VICENTE					PAV74		
Nombre proyecto		CONSTRUCCIÓN CONEXIÓN VIAL PUENTE BICENTENARIO - AVDA. CHACABUCO					
Código BIP	40025518-0	¿Pertenece a PNDP13?	NO	Categoría	NOV		
DESCRIPCIÓN							
Problema o requerimiento detectado			Solución propuesta				
<p>El 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.</p>			<p>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.</p>				
Inversión privada	VAN Social [MM\$]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?		
24.734,74 MM\$	2.386,55 MM	6,9%	Ficha IDI de la Iniciativa en el Banco Integrado de Proyectos	2021	Dirección de Vialidad MOP		
			ANTECEDENTES ADICIONALES				
			¿Quién invierte?	Dirección de Vialidad MOP			
			Plan de desarrollo al que pertenece	Programa de Vialidad Urbana			
			OBSERVACIONES				
			<p>El proyecto se encuentra en ejecución desde el 02 de mayo de 2022, con un plazo de ejecución de 630 días, estimándose su término en el primer semestre de 2024. Al mes de junio 2022 se contaba con un 8,33% de avance físico.</p>				
ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO					OCTUBRE 2022		
Etapas en desarrollo		Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono		
Ejecución de obras de conexión (viaducto)		Dirección de Vialidad MOP	Primer semestre 2022	Primer semestre 2024			
Rol PDL-MTT		Rol MOP / Empresas Ferroviarias		Rol de otros actores			
<ul style="list-style-type: none"> Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto. 		<p>Dirección de Vialidad MOP:</p> <ul style="list-style-type: none"> Monitorear y coordinar el proceso de ejecución de obras. 					
PLANIFICACIÓN TENTATIVA							
Etapas / Semestre-Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones	
Ejecución de obras de conexión (viaducto)							



8 PUERTO DE PUERTO MONTT



PUERTO DE PUERTO MONTT

PAV83

Nombre proyecto

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

Código BIP

30124781-0

¿Pertenece a PNDP13?

NO - Nuevo Proyecto

Categoría

MEJ - NOV



DESCRIPCIÓN

Problema o requerimiento detectado

Solución propuesta

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

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. Ibañez y Av. Angelmó a través de un túnel.

Inversión privada

VAN Social [MM\$]

TIR Social

Fuente

Año evaluación

¿Quién evaluó?

1.819.868 UF

10.451

6,8%

Informe Final "Mejoramiento Avda. Pdte. Ibáñez, Tramo Cardonal - Portales, Puerto Montt, Etapa de Diseño"

2019

SEREMI MINVU Región de Los Lagos

ANTECEDENTES ADICIONALES

¿Quién invierte?

Por definir

Plan de desarrollo al que pertenece

Plan Maestro de Transporte Urbano de Puerto Montt (SECTRA)

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.

Los recursos del MINVU Región de Los Lagos fueron destinados para el financiamiento de otro proyecto vial del sector. Dado lo anterior, el Tramo 1 se encuentra priorizado a través del programa denominado Anteproyecto Regional de Inversiones (ARI) - 2023 del MINVU, por lo que, se han solicitado recursos para la ejecución de obras el año 2023, con una inversión estimada de \$ 23.762.000, ejecutado en 4 años. La etapa N° 2, que involucra al túnel que conectaría Pdte. Ibañez y Av. Angelmó, se espera sea ejecutado a partir del año 2028.



ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

OCTUBRE 2022

Etapa en desarrollo

Ejecutor

Fecha inicio

Fecha estimada término

Icono

Búsqueda financiamiento para ejecución obras (ARI - 2023)

SERVIU Región de Los Lagos

Pimer semestre 2022

Segundo semestre 2022



Rol PDL-MTT

Rol MOP / Empresas Ferroviarias

Rol de otros actores

• Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

-

- SEREMI MINVU Región de Los Lagos:**
- Búsqueda de financiamiento para etapa Ejecución.
- SERVIU Región de Los Lagos:**
- Ejecutar las expropiaciones asociadas al proyecto.
 - Licitación de la ejecución de obras civiles y supervisar el contrato de construcción.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

Etapa / Semestre-Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones
Búsqueda financiamiento para ejecución obras						
Ejecución expropiaciones						Sujeto a etapa anterior
Ejecución de obras Tramo 1						Sujeto a etapa anterior
Ejecución de obras Tramo 2					2028	

PUERTO DE PUERTO MONTT

PAV84

Nombre proyecto

MEJORAMIENTO ACCESIBILIDAD BARRIO PUERTO, CIUDAD DE PUERTO MONTT

Código BIP

40026872-0 (*)

¿Pertenece a PNDP13?

NO - Nuevo Proyecto

Categoría

GT



DESCRIPCIÓN

Problema o requerimiento detectado

Solución propuesta

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.

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 [MM\$]

TIR Social

Fuente

Año evaluación

¿Quién evaluó?

74.757 UF

4.693

32,8%

Informe Final "Mejoramiento Gestión de Tránsito, Ecuador - Chorrillos, Puerto Montt"

2018

SEREMI MINVU Región de Los Lagos



ANTECEDENTES ADICIONALES

¿Quién invierte?

SEREMI MINVU Región de Los Lagos

Plan de desarrollo al que pertenece

Plan Maestro de Transporte Urbano de Puerto Montt (SECTRA)

OBSERVACIONES

En última sesión de Comisión Evaluadora del convenio de programación "Ciudades más Humanas" se acordó reformular esta iniciativa, volviendo a la etapa de prefactibilidad y ampliando su área de influencia, ya que la solución propuesta no responde a las actuales condiciones de operación del sector. En este sentido, el diseño no implicaba aumentos de capacidad, sino cambios de carpeta y mejoras en intersecciones puntuales, sin contemplar modificaciones de servicios. En virtud de lo anterior, se ha decidido renombrar esta iniciativa como "Mejoramiento accesibilidad barrio puerto, ciudad de Puerto Montt".

El financiamiento para desarrollar esta reformulación será con cargo al convenio de programación; durante 2021 el MINVU se encontraba subsanando las observaciones emitidas por MDSyF (RATE FI), para reingresar al SNI. Actualmente, la iniciativa se encuentra con RS y se está gestionando el mandato GORE MINVU para la licitación del estudio de Prefactibilidad. Se programa publicar el proceso de licitación durante el segundo semestre de 2022.

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

OCTUBRE 2022

Etapa en desarrollo

Ejecutor

Fecha inicio

Fecha estimada término

Icono

Licitación estudio de Prefactibilidad

SERVIU Región de Los Lagos:

Primer semestre 2020

Segundo semestre 2022



Rol PDL-MTT

Rol MOP / Empresas Ferroviarias

Rol de otros actores

· Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

-

SERVIU Región de Los Lagos:

· Licitación estudio de Prefactibilidad y gestionar obtención RS para etapa Diseño.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

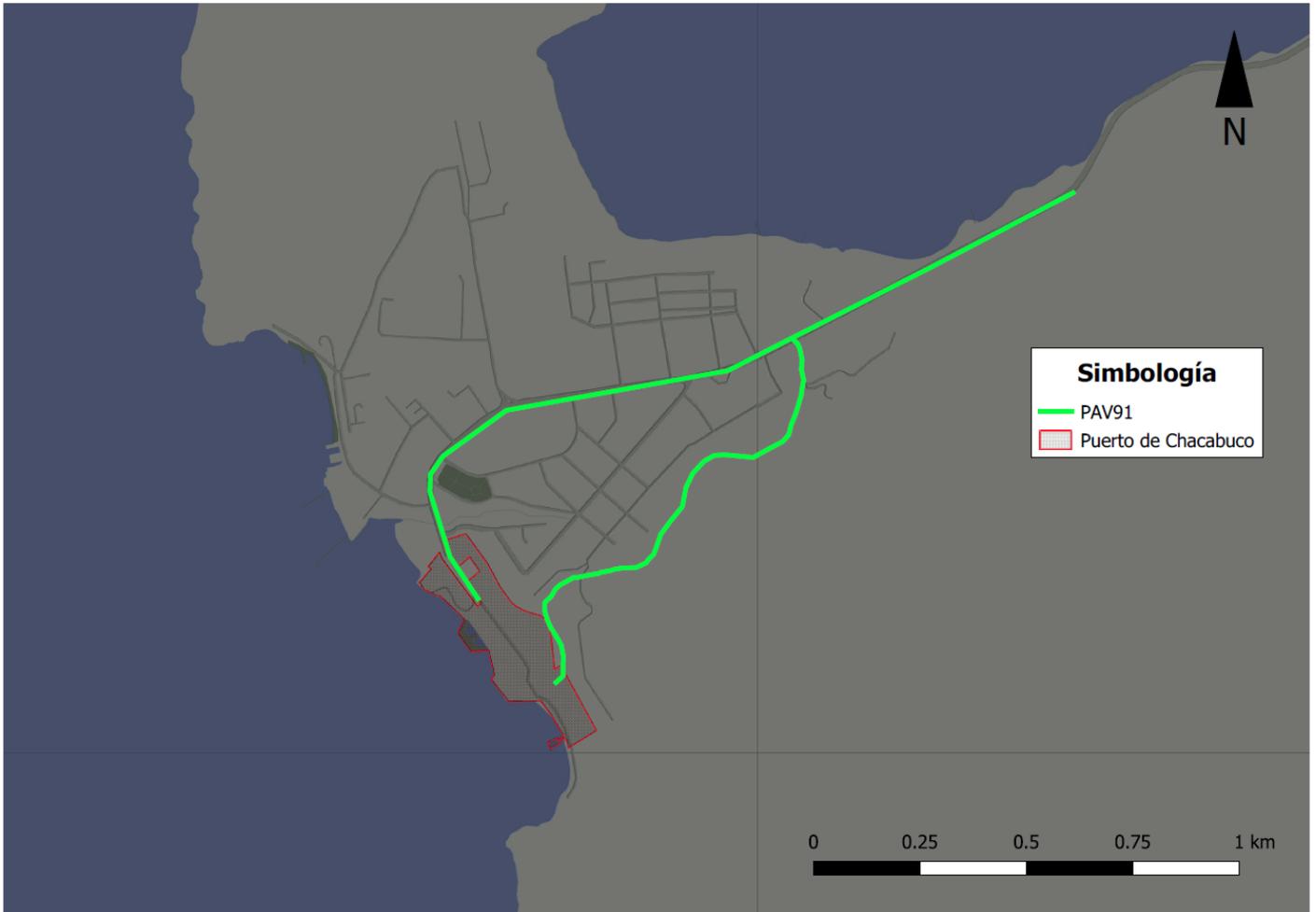
Etapa / Semestre-Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones
Licitación estudio de Prefactibilidad						
Desarrollo estudio de Prefactibilidad y obtención RS para estudio Diseño						Sujeto a etapa anterior
Búsqueda financiamiento estudio Diseño						Sujeto a etapa anterior
Desarrollo estudio Diseño y obtención RS para etapa Ejecución obras						Sujeto a etapa anterior
Búsqueda financiamiento Ejecución obras						Sujeto a etapa anterior

(*) Dado que se informó la reformulación de la iniciativa, volviendo a su etapa de Prefactibilidad, se modifica el Código BIP 30110899-0 que fue indicado en el PNTATP - 2020

(**) Los indicadores de Inversión, VAN y TIR Social informados corresponden a aquellos definidos en el estudio "Mejoramiento Gestión de Tránsito, Ecuador - Chorrillos, Puerto Montt" (2018), por lo que, estos valores se actualizarán una vez concluido el estudio de Prefactibilidad en curso.



9 PUERTO DE CHACABUCO



PUERTO DE CHACABUCO

PAV91



Nombre proyecto

ACCESO A PUERTO DE CHACABUCO

Código BIP

Sin BIP

¿Pertenece a PNDP13?

Sí - Proyecto PNDP 2013

Categoría

NOV - GT

DESCRIPCIÓN

Problema o requerimiento detectado

Solución propuesta

En ciertos periodos 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.

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

- Restructurar 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.

Además de lo anterior, en el Plan Director de Infraestructura MOP del año 2009, se planteó un proyecto de un nuevo camino de acceso (Bypass) para el Puerto de Chacabuco, que puede verse como una solución de largo plazo.

Inversión privada

VAN Social [MM\$]

TIR Social

Fuente

Año evaluación

¿Quién evaluó?

-

-

-

Actualización "Plan Maestro Puerto Chacabuco"

2020

Empresa Portuaria Chacabuco

ANTECEDENTES ADICIONALES

¿Quién invierte?

Por definir

Plan de desarrollo al que pertenece

Proyecto Bypass: PRIGRH Región de Aysén - Proy. Nº173 (*)
Plan Director de Infraestructura MOP 2009

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 RoRo, ya que estas áreas son usadas por la carga sólo en los momentos previos al embarque o inmediatamente posterior al zarpe. El plazo para la implementación de las medidas se concretará en el segundo semestre del 2022 y se programa ejecutar las medidas propuestas de reestructuración del uso interno de áreas y de aumento de área de espera del terminal de transbordadores, para el año 2023 y 2026, respectivamente.

Respecto del proyecto Bypass, se consultó al Nivel Central de Vialidad (División de Infraestructura Vial Urbana) y al Nivel Regional de Vialidad Aysén (Departamento de Proyectos) y se informa que la iniciativa no está contemplada en la actualidad en la cartera de proyectos.



ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

OCTUBRE 2022

Etapas en desarrollo

Ejecutor

Fecha inicio

Fecha estimada término

Icono

Gestionar implementación de medidas

Empresa Portuaria Chacabuco

Primer semestre 2019

Segundo semestre 2022



Rol PDL-MTT

Rol MOP / Empresas Ferroviarias

Rol de otros actores

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

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 proyecto Bypass.

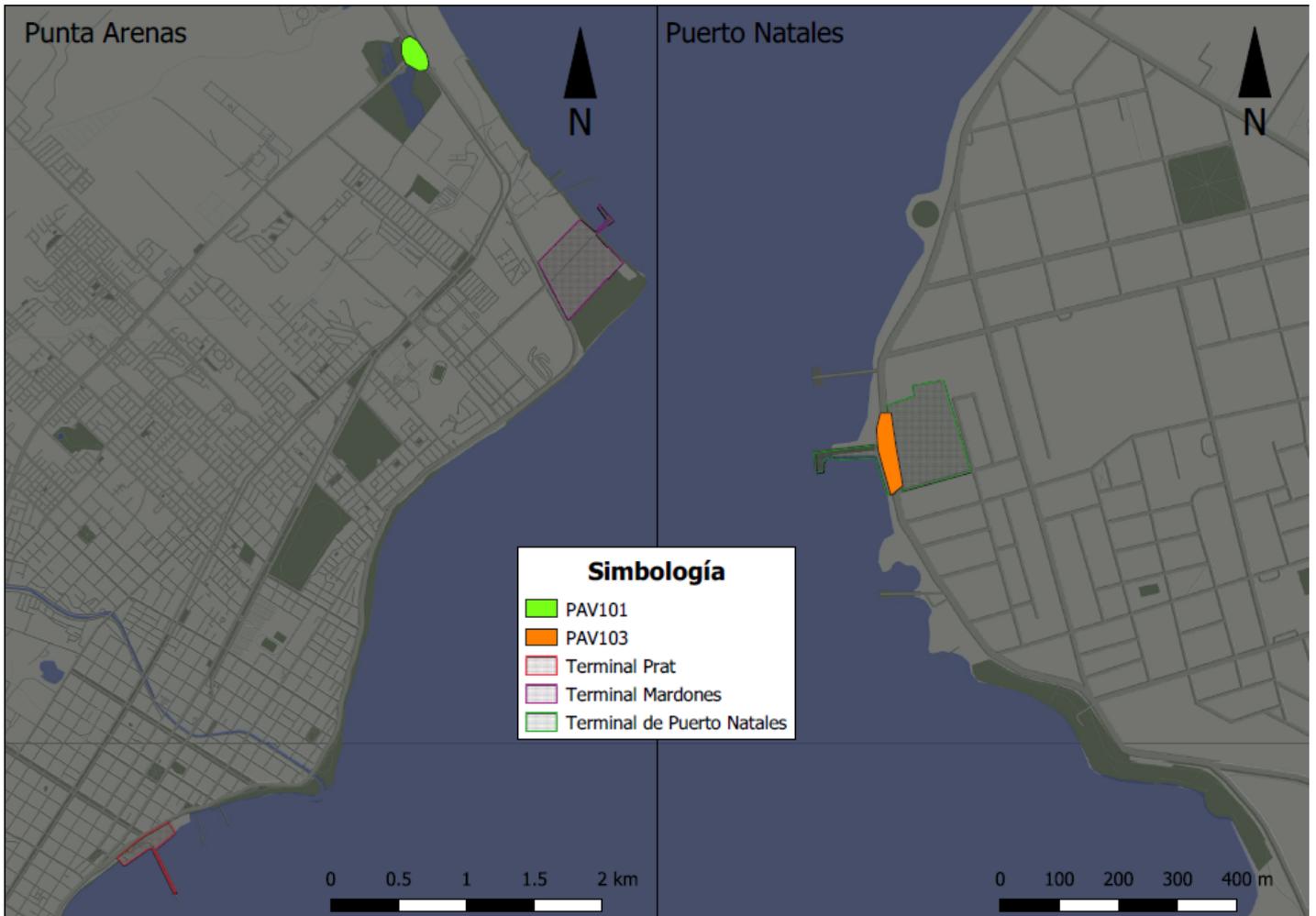
PLANIFICACIÓN TENTATIVA

Etapas / Semestre-Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones
Gestionar implementación de medidas						
Implementar medidas propuestas						Sujeto a etapa anterior

(*) PRIGRH: Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021, Dirección de Planeamiento Ministerio de Obras Públicas.



10 PUERTOS DE PUNTA ARENAS Y PUERTO NATALES



PUERTO DE PUNTA ARENAS

PAV101

Nombre proyecto

MEJORAMIENTO DE INTERSECCIÓN RUTA 9 – AV. FREI

Código BIP

30099033-0

¿Pertenece a PNPD13?

SÍ - Proyecto PNPD 2013

Categoría

MEJ - NOV



DESCRIPCIÓN

Problema o requerimiento detectado

Solución propuesta

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.

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.

Inversión privada

VAN Social [MM\$]

TIR Social

Fuente

Año evaluación

¿Quién evaluó?

28.815 MM\$

3.391

8,0%

Estudio de Ingeniería de Detalle "Construcción Nudo Vial Av. Frei - Ruta 9, Punta Arenas, XII Región, de Magallanes y Antártica Chilena"

2017

Dirección de Vialidad MOP



ANTECEDENTES ADICIONALES

¿Quién invierte?

Dirección de Vialidad MOP

Plan de desarrollo al que pertenece

PRIGRH Región de Magallanes - Proy. Nº 157 (*)

OBSERVACIONES

Dada la necesidad de reformular el proyecto, se abordará la solución definitiva mediante proyecto contenido en nuevo Convenio de Programación entre MOP y GORE Magallanes, el cual plantea lo siguiente: **CONSTRUCCIÓN NUDO VIAL AV. FREI - RUTA 9, COMUNA DE PTA. ARENAS:** Se re-estudiará una solución vial a nivel, considerando además la variable del humedal urbano que existe en el sector. La solución definitiva debe ser considerando la injerencia de la intersección de la Ruta 9 con Avda. Circunvalación, en consideración a que ambas están muy próximas. La Dirección de Vialidad planifica iniciar la etapa de Diseño de la Construcción Nudo Vial Ruta 9 - Avda. Frei durante el 2024, estudio que recogerá el input del estudio de Prefactibilidad asociado al proyecto de Avda. Circunvalación.

En cuanto a ejecutar, en el corto plazo, la implementación de semáforos que regulen dicha intersección, el Diseño fue encargado a la UOCT y entregado a la SEREMITT de la Región de Magallanes a fines de mayo 2022. Dado lo anterior, se solicitó actualizar el ítem presupuesto a este documento (Diseño), el cual una vez sea incorporado, se presentará en la mesa de trabajo compuesta por la Dirección de Tránsito de la I.M. de Punta Arenas, la Dirección de Vialidad Regional del MOP y la SEREMITT de la Región de Magallanes, con el objetivo de contar con su visto bueno. Posteriormente, se entregará el Diseño de la iniciativa de semaforización a la I.M de Punta Arenas.

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

OCTUBRE 2022

Etapa en desarrollo

Ejecutor

Fecha inicio

Fecha estimada término



Detenido a la espera de replantear el proyecto

-

-

-

Rol PDL-MTT

Rol MOP / Empresas Ferroviarias

Rol de otros actores

• Monitorear avances en la definición del proyecto.

-

Ilustre Municipalidad de Punta Arenas:
• Ejecutar obras de semaforización.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

Etapa / Semestre-Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones

(*) PRIGRH: Plan Regional de Infraestructura y Gestión del Recurso Hídrico al 2021, Dirección de Planeamiento Ministerio de Obras Públicas.

PUERTO DE PUERTO NATALES					PAV103	
Nombre proyecto		SEMAFORIZACIÓN DE AV. PEDRO MONTT				
Código BIP	Sin BIP	¿Pertenece a PNDP13?	SÍ - Proyecto PNDP 2013	Categoría	GT	
DESCRIPCIÓN						
Problema o requerimiento detectado				Solución propuesta		
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.				<p>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.</p> <p>Además, la Empresa Portuaria Austral ha propuesto la realización de estudios que permitan definir una solución de largo plazo para el problema.</p>		
Inversión privada	VAN Social [MM\$]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?	
241 MM\$	-	-	Proyecto "Construcción semáforo en Av. Pedro Montt con acceso a Puerto"	2018	UOCT Región de Magallanes	
ANTECEDENTES ADICIONALES						
¿Quién invierte?			Por definir			
Plan de desarrollo al que pertenece			-			
OBSERVACIONES						
<p>En reunión del Consejo de Coordinación Ciudad-Puerto (dic 2019), se fijó avanzar en la construcción de calzadas, soleras y aceras, incluyendo semaforizar la intersección de Av. Pedro Montt frente a la salida de camiones del terminal de Puerto Natales. Mientras la reposición de calzadas (proyecto de pavimentación), fue ejecutada por SERVIU Región de Magallanes y de la Antártica Chilena, el contrato de instalación de soleras y aceras a cargo de la I. M. de Puerto Natales está en ejecución, en conjunto con el desarrollo de obras complementarias, que han avanzado en aspectos de pavimentación y construcción de aceras: Costado oriente (acera y solera construida) y Costado poniente, donde está la entrada al patio de camiones, con solera y acera en construcción.</p> <p>La estrecha coordinación con actores privados se mantiene (Navimag), integrando medidas de seguridad durante las operaciones de carga y descarga (paleteros y colocación de conos) como solución al aumento de movimiento que genera cada recalada de naves RoRo. Asimismo, se mejoró el veredón norte con la construcción de una mayor superficie de aceras, instalación de barreras New Jersey, entre otros. Respecto al proyecto de semaforización, éste aún se encuentra sin fecha programada para su inicio, dado que el proceso de licitación de la concesión de los terminales está todavía en desarrollo. Se espera sobre este proceso los lineamientos que entregará el directorio EPAUSTRAL, lo cual podría cambiar el escenario actual para la ejecución del proyecto.</p>						
ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO					OCTUBRE 2022	
Etapa en desarrollo		Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono	
Ejecución obras urbanización restantes		I. Municipalidad de Puerto Natales	Primer semestre 2021	Segundo semestre 2023		
Rol PDL-MTT		Rol MOP / Empresas Ferroviarias		Rol de otros actores		
<ul style="list-style-type: none"> Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto. Apoyo a Empresa Portuaria Austral en la instancia de coordinación con actores relevantes. 		-		<p>Empresa Portuaria Austral:</p> <ul style="list-style-type: none"> Coordinar con la I. Municipalidad de Puerto Natales la ejecución de obras de urbanización. <p>Ilustre Municipalidad de Puerto Natales:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ejecutar las obras de pavimentación de aceras, soleras y calzada a su cargo. <p>Concesionario Portuario:</p> <ul style="list-style-type: none"> Ejecutar obras de semaforización de Av. Pedro Montt frente a la salida de camiones del terminal de Puerto Natales. 		
PLANIFICACIÓN TENTATIVA						
Etapa / Semestre-Año	2022	2023	2024	2025	2026+	Observaciones
Ejecución obras urbanización restantes	█	█				
Semaforización de Av. Pedro Montt frente a la salida de camiones del terminal de Puerto Natales.			█	█		Sujeto a resultados licitación de la concesión de terminales
Realizar estudios preliminares para determinar solución de largo plazo			█	█		Sujeto a disponibilidad presupuestaria
Socialización resultados estudios preliminares			█	█		Sujeto a etapa anterior
Ejecución solución de largo plazo				█	█	Sujeto a etapa anterior



INVENTARIO DE PROYECTOS PNATP22

A continuación, se listan los proyectos presentados y su estado reportado a agosto de 2022.

Puerto	Proyecto	Etapas en desarrollo	Estado	
ARICA		PAV11 – PAV12 – PAV14	Proyecto detenido	Detenido
		PAV13	Cierta Etapa de Prefactibilidad	En estudio
		PAV15	Fase 3 detenida	Detenido
		PAF11A	Búsqueda de Financiamiento para el reemplazo de 38,8 km de rieles Tipo Arica	Búsqueda de financiamiento
		PAF11C	Detenido a la espera de factibilidad económica que justifique la inversión	Detenido
		PAF12	Proyecto detenido	Detenido
IQUIQUE		PAV21 – 1	Búsqueda de financiamiento para la semaforización de la intersección de Av. Arturo Prat con calle Aníbal Pinto	Búsqueda de financiamiento
		PAV23	Obtención de recomendación técnica (RS) para estudio de nuevo diseño	Coordinación
		PAV24	Ejecución de obras Conexión Pérez Opazo	Construcción
			Licitación y ejecución de rediseño del Tramo 1 y Tramo 5B	Coordinación
		PAV25	Búsqueda financiamiento y licitación consultoría del nuevo Diseño.	Coordinación
		PAV26	El proyecto se encuentra operando en su fase 1, detenido para evaluación de sus nuevas fases de desarrollo	Detenido
ANTOFAGASTA		PAV31 – PAV32 – PAV33	Proyecto detenido	Detenido
		PAV34	Análisis táctico del sector de acceso dentro de estudio PAV35	En estudio
		PAV35	Ejecución estudio de Prefactibilidad y obtención RS para etapa Diseño de Ingeniería	En estudio
		PAV36	Definición de modalidad de financiamiento	Coordinación
		PAV37	Definición del nuevo Modelo de Negocios	Coordinación

		PAF34	Proyecto detenido a la espera de la adecuación del modelo de negocio de la ZDL Capricornio (Ex La Negra)	Detenido
COQUIMBO		PAV42	Ejecución estudio de Prefactibilidad	En estudio
		PAV42 – 1	Desarrollo estudios de Ingeniería de Detalle (concesionario)	En estudio
		PAV42 – 2	Definición de Términos de Referencia para Prefactibilidad Corredor Bimodal	Coordinación
		PAV42 – 3	Ejecución estudio de Prefactibilidad	En estudio
	PAV44	Proyecto detenido a la espera de los resultados del estudio de Prefactibilidad Construcción Conectividad Integral Coquimbo - San Juan	Detenido	
		PAF41	Ejecución y evaluación IMIV, Re-evaluación del proyecto, ingreso de expediente a MDSyF.	En estudio
		PAF42	Definición de Términos de Referencia para Prefactibilidad Corredor Bimodal	Coordinación
PAF43 – PAF45		Detenido a la espera de finalización de proyectos PAF41 – PAF42, y de factibilidad económica privada positiva	Detenido	
VALPARAÍSO		PAV51 - PAV52	Detenido a la espera de su reformulación	Detenido
		PAV53	Proyecto detenido	Detenido
		PAV54	Ejecución de obras Enlace El Vergel	Construcción
		PAV55	Ejecución Estudios Integrales y llamado para 2ª licitación	En estudio
		PAF51	Desarrollo de estimaciones de demandas	En estudio
		PAF53	Proyecto detenido	Detenido
SAN ANTONIO		PAV62	Licitación de Obras (Tramo N°4)	Coordinación
		PAV63	Evaluación de Estudio de Impacto Ambiental (EIA) tramo "Acceso Vial a Puertos" y obtención RCA	En estudio
		PAV64 – 1	Proyecto en operación	En operación
		PAV64 – 2	Revisión y aprobación estudios de Viaductos Subsector B5 (VSJ)	En estudio
		PAV65	Licitación de obras nuevo puente	Coordinación
		PAV66 – 1	Proceso de Expropiaciones	Coordinación

			Licitación y Ejecución de estudio Ingeniería de Detalle	Coordinación
		PAV66 – 2	Convenio de mantención con Ilustre Municipalidad de San Antonio	Coordinación
		PAV67	Licitación 3 etapas ASA Fast Track Desarrollo de Modelos de Negocios ASA definitivo y obtención RS para Diseño	Coordinación En estudio
		PAF62	Acuerdo operacional y tarifario EPSA - DPWorld	Coordinación
		PAF63	Desarrollo de Estudio de Ingeniería Básica acceso a Puerto Exterior	En estudio
		PAF64 – PAF65 – PAF66 – PAF67	Estudios Complementarios de Factibilidad	En estudio
TALCAHUANO Y SAN VICENTE		PAV71	Obtención de RS para Ejecución de Obras	Coordinación
		PAV72	Coordinación para implementación de las medidas de corto plazo	Coordinación
		PAV73	Estudios Integrales 2da concesión Acceso Norte a Concepción	En estudio
		PAV74	Ejecución de obras de conexión (viaducto)	Construcción
		PAF71	Ejecución de obras	Construcción
		PAF72A	Re-evaluación Ejecución	En estudio
		PAF72B	Ejecución Nuevo Puente Biobío	Construcción
		PAF72C	Detenido a la espera de algún proyecto que considere nuevos desvíos de cruzamiento o la extensión de alguno existente.	Detenido
		PAF73A	Proyecto detenido	Detenido
		PAF75	Desarrollo de Estudio Factibilidad y Diseño	En estudio
PUERTO MONTT		PAV83	Búsqueda financiamiento para ejecución obras (ARI - 2023)	Búsqueda de financiamiento
		PAV84	Licitación estudio de Prefactibilidad	Coordinación
CHACABUCO		PAV91	Gestionar implementación de medidas	Coordinación

PUNTA ARENAS Y PUERTO NATALES		PAV101	Detenido a la espera de replantear el proyecto	Detenido
		PAV103	Ejecución obras urbanización restantes	Construcción

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.
- EFE Sur: 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.
- UOCT: Unidad Operativa de Control de Tránsito.



www.logistica.mtt.cl

