

PLAN NACIONAL DE DESARROLLO PORTUARIO

ACCESIBILIDAD

TERRESTRE A PUERTOS

2023



PRESENTACIÓN

Uno de los factores clave 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 2023 es posible visualizar nuevas fichas que se incorporaron en esta actualización y que buscan aportar en aspectos de accesibilidad vial a los puertos.

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 2023, 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

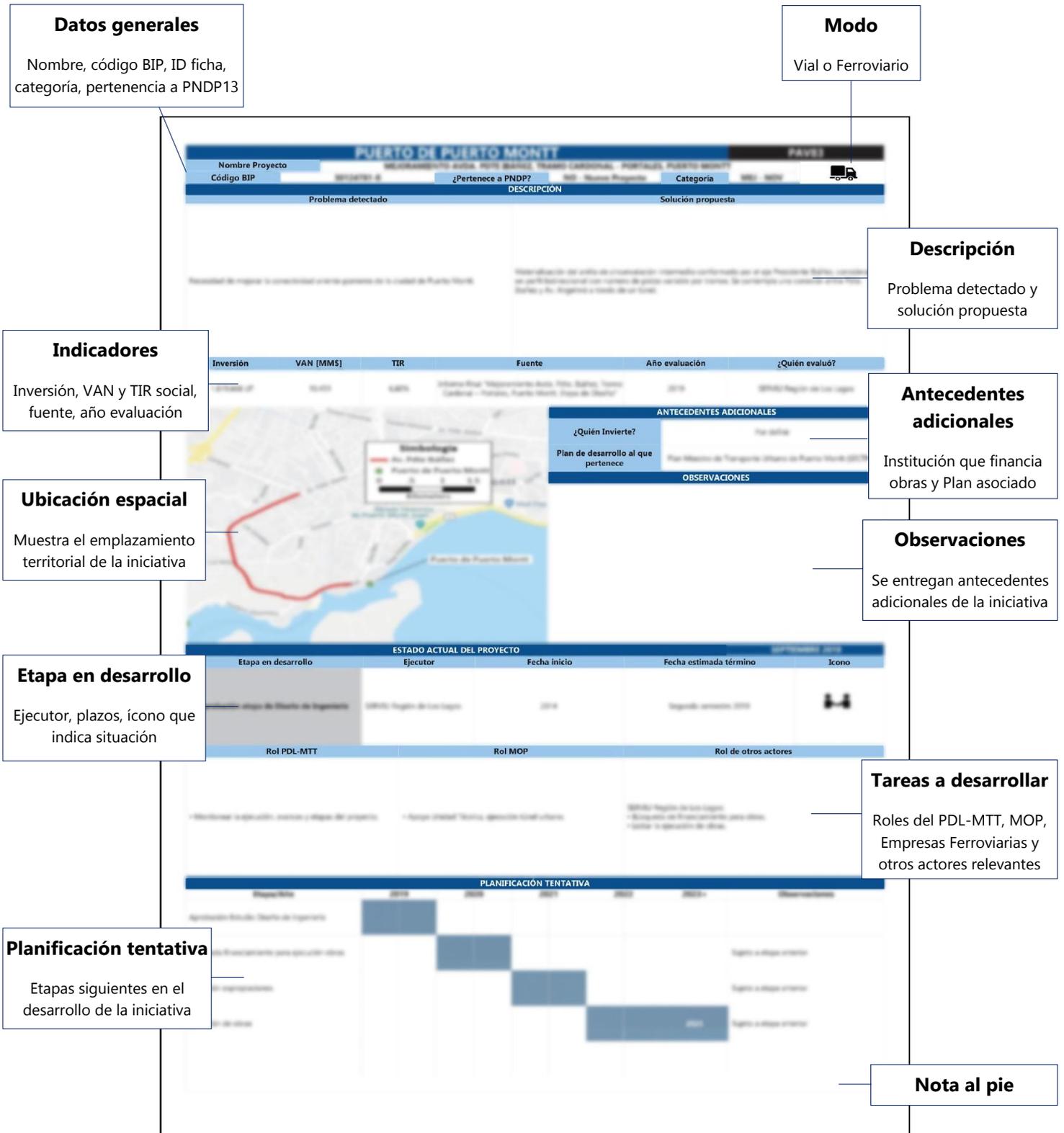
Obras Públicas. A partir de esta fecha¹, se encontrará disponible en el sitio web del Programa de Desarrollo Logístico del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (www.logistica.mtt.cl).

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. PUERTO DE TALCAHUANO Y SAN VICENTE.....	61
8. PUERTO DE PUERTO MONTT.....	73
9. PUERTO DE CHACABUCO.....	78
10. PUERTOS DE PUERTO NATALES Y PUNTA ARENAS	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.

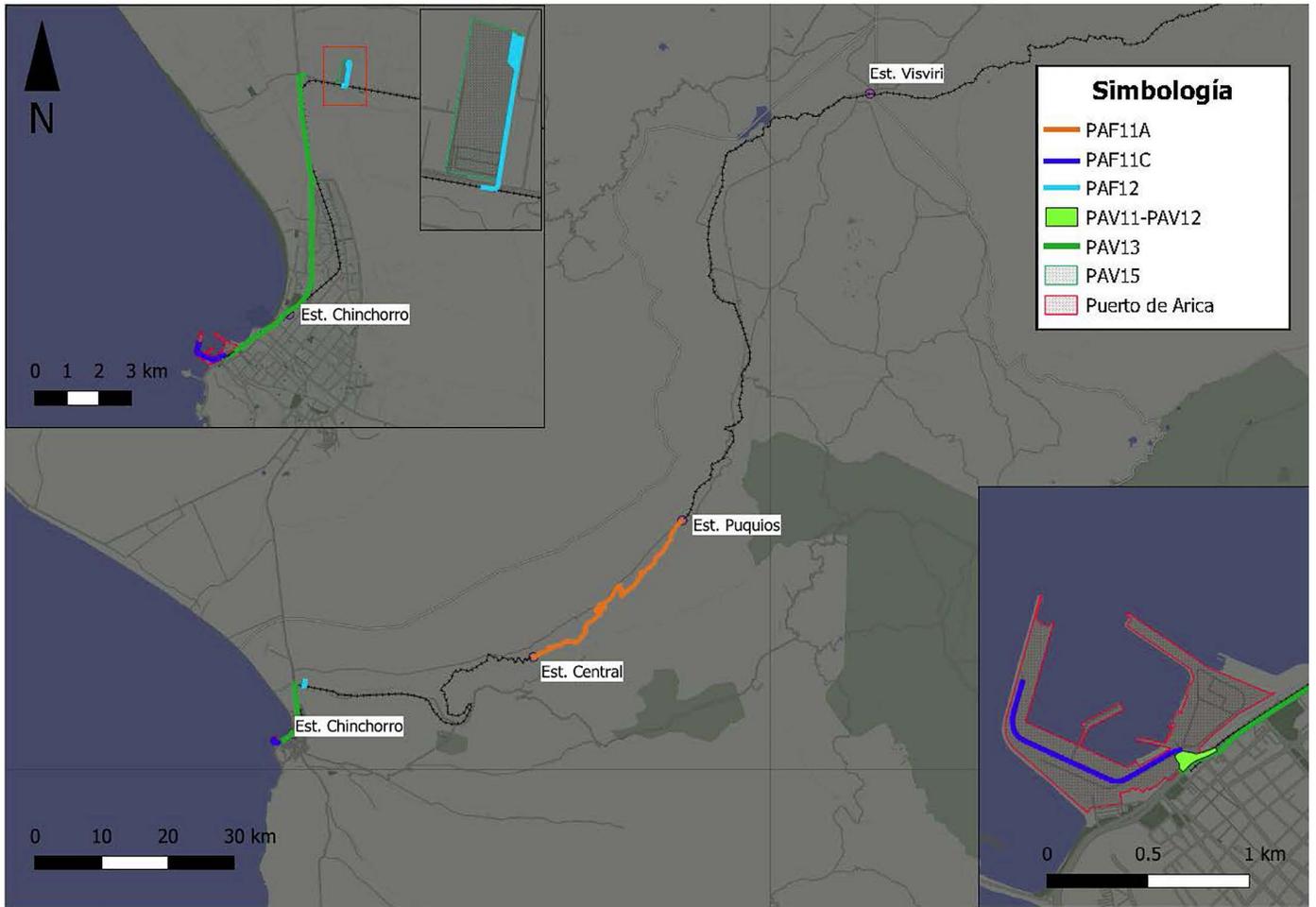
Campo	Descripción
Año evaluación	Año en el cual se desarrolló el documento mencionado en el campo "Fuente".
¿Quién evaluó?	Institución que mandató el desarrollo del documento mencionado en el campo "Fuente".
¿Quién invierte?	Institución que destinaría recursos para materializar la ejecución del proyecto.
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).



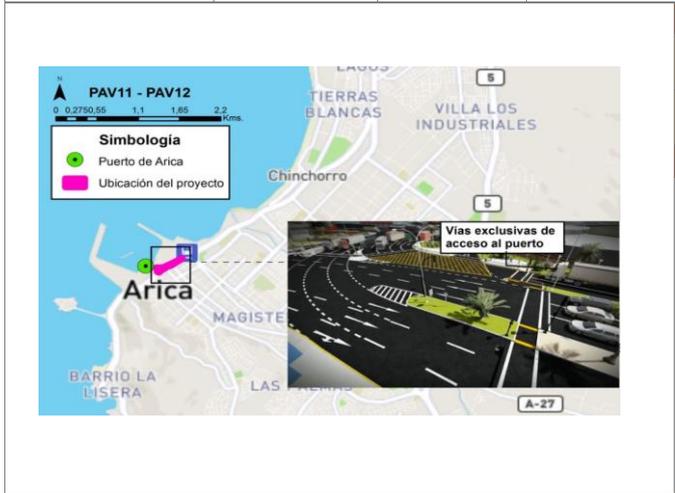
1 PUERTO DE ARICA



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 [MMS]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?
1.124 MMS	160	7.6%	Estudio de "Ingeniería de Detalle Proyecto Mejoramiento Accesos Puerto Arica"	2016	Empresa Portuaria Arica (EPA)



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 y PNATP22. 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 2023

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	2023	2024	2025	2026	2027+	Observaciones

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

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.

Estudio contempla un mejoramiento de la Costanera de Arica, reordenando la plataforma urbana del eje, dándole continuidad al paseo peatonal y áreas verdes aledañas al parque Vicuña Mackenna, además de dar continuidad a los circuitos peatonales a través y a lo largo del eje.

Respecto al acceso del puerto se genera una pista exclusiva para el acceso de los camiones, segregándola con elementos físicos de las pistas destinadas a los vehículos livianos. En el caso de la salida de los camiones del puerto, se genera una pista de incorporación en Avenida Chile de tal forma de que los camiones puedan incorporarse al eje de forma segura.

Inversión privada

VAN Social [MMS]

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

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 y accesibilidad peatonal. 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.

De parte de SECTRA, informaron que se llevó a cabo la presentación de la UCVU en noviembre de 2022, dando por finalizada la etapa de Prefactibilidad. Se realizó la gestión con MINVU y MOP para realizar el traspaso de la etapa de Diseño (Ingeniería de Detalle) al MOP, mediante oficio enviado en julio de 2023, dada la complejidad del proyecto y la opción de enmarcarlo en la cartera de proyectos de este ministerio en el borde costero de Arica.



ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

OCTUBRE 2023

Etapas en desarrollo

Ejecutor

Fecha inicio

Fecha estimada término

Icono

Obtención RS y desarrollo estudio de Ingeniería de Detalle

Dirección de Vialidad MOP

Segundo semestre 2023

Primer semestre 2026



Rol PDL-MTT

Rol MOP / Empresas Ferroviarias

Rol de otros actores

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.
- Apoyar a SNG en el desarrollo del estudio de Prefactibilidad.

- Dirección de Vialidad MOP:
- Desarrollo del estudio de Ingeniería de Detalle

- Empresa Portuaria Arica:
- Procurar que en el desarrollo del estudio de Ingeniería de Detalle se consideren los flujos de camiones asociados al crecimiento esperado del puerto.
- SECTRA Norte Grande (SNG) - MTT:
- Seguimiento y apoyo en la gestión para obtener RS para etapa siguiente de Ingeniería de Detalle

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

Etapas / Semestre-Año	2023	2024	2025	2026	2027+	Observaciones
Obtención RS y desarrollo estudio de Ingeniería de Detalle						
Obtención RS y financiamiento de la Etapa de Ejecución						Sujeto a etapa anterior
Ejecución de expropiaciones y obras						Sujeto a etapa anterior

(*) PMTU: Plan Maestro de Transporte Urbano, MTT-SECTRA (2015).

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 [MMS]	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.</p> <p>Para la ampliación del Antepuerto, cuyo objetivo es la planificación y coordinación del flujo de camiones vacíos que arriban en busca de carga, en el año 2022 se ejecutó la nivelación y compactación de 20.000 m². la cual entró en operación en enero del 2023.</p> <p>EPA informa que el proyecto se mantendrá detenido durante el periodo 2023 y se planifica comenzar con la etapa de Diseño de la Fase 3 en el segundo semestre del año 2024. Así también, se prevé en el largo plazo (2025) el traslado del almacén de minerales del Puerto a la ZEAP.</p>	

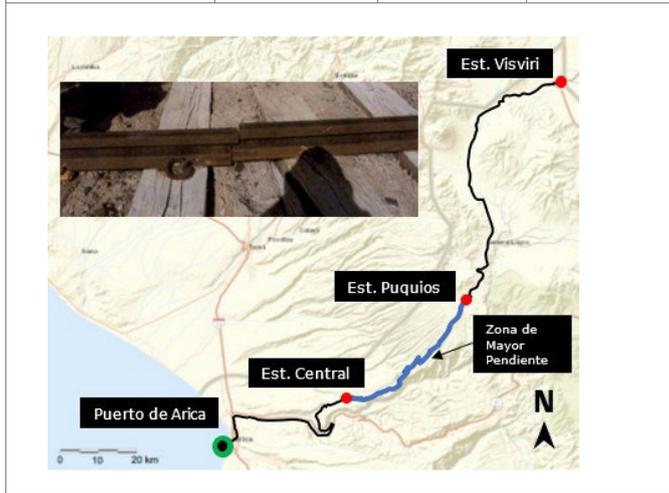
ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO				OCTUBRE 2023	
Etapas en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono	
Fase 3 detenida hasta segundo semestre de 2024	Empresa Portuaria Arica	Primer semestre 2017	-		
	Rol Empresa Portuaria / Concesionarios		Rol de otros actores		
<ul style="list-style-type: 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	2023	2024	2025	2026	2027+	Observaciones

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
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.	Reemplazo de 52 km de rieles "Tipo Arica" (27,5 kg/ml) por rieles de mayor capacidad (Tipo Y 40 kg/ml o superior).

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>La licitación pública del nuevo contrato de mantenimiento de vía férrea entre Arica - Visviri, informada por EFE Arica - La Paz el año 2022, no contempla el reemplazo de rieles, principalmente debido a que la vía férrea actualmente se encuentra operativa, sin considerar a corto plazo el aumento de flujos ferroviarios que ameriten su renovación.</p> <p>Sin perjuicio de lo anterior, la empresa informó que, además del servicio de transporte de pasajeros turístico - patrimonial que hoy opera entre Arica y Poconchile, durante el año 2023 se obtuvo la Recomendación Favorable (RS) para el desarrollo de un estudio de prefactibilidad del proyecto "Construcción Servicio Ferroviario de Pasajeros en la Región de Arica y Parinacota". Este estudio incorpora un completo catastro de infraestructura ferroviaria y un análisis de alternativas que permitan entregar una solución al problema de conectividad existente entre la zona centro y norte de la ciudad de Arica. Es importante precisar que, el estudio también realizará un catastro de transporte de carga, por lo que las alternativas propuestas deben contemplar la existencia de tráfico mixto, incluyendo las inversiones en infraestructura que permitan la correcta operación de ambos servicios.</p>	

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO OCTUBRE 2023

Etapa en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono
Detenido a la espera de proyecto de transporte que amerite su implementación.	-	-	-	

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, una vez que exista proyecto específico de transporte de carga o pasajeros que posibilite su implementación. 	<p>EFE Arica - La Paz (Empresa de los Ferrocarriles del Estado):</p> <ul style="list-style-type: none"> Conseguir financiamiento. 	-

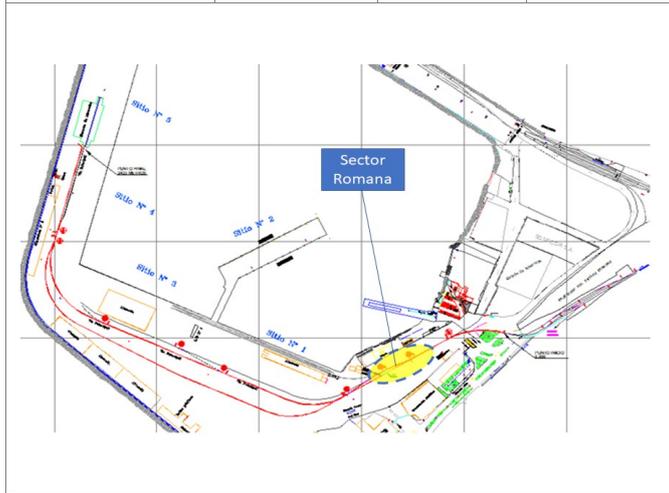
PLANIFICACIÓN TENTATIVA

Etapa / Semestre-Año	2023	2024	2025	2026	2027+	Observaciones

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 Nº 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>Como se indicó el 2022, si bien, la Empresa Portuaria Arica, ve factible usar tren en el tramo de 200 m. del área denominada Sector Romana. Esta decisión es avalada por la exitosa prueba técnica que movilizó bobinas de acero de 9 ton c/u a Bolivia, reactivando el transporte ferroviario al interior del recinto portuario luego de más de 10 años, demostrando que una coordinación logística operacional y documental posibilita el despacho de convoyes.</p> <p>Como aún no se activan acciones comerciales que viabilice un transporte ferroviario continuo, el rediseño de la red ferroviaria en el Sector Romana u otra posible área al interior del puerto, continúa dependiendo de demanda de transporte de carga que lo haga rentable, incluyendo la coordinación de acciones con EFE Arica - La Paz, que asegure.</p>

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO **OCTUBRE 2023**

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>EFE Arica - La Paz (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	2023	2024	2025	2026	2027+	Observaciones

Nombre proyecto		ACCESO FERROVIARIO AL ZEAP DE EPA EN LLUTA				
Código BIP	Sin BIP	¿Pertenece a PNDP13?	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 (FACLPL)



ANTECEDENTES ADICIONALES

¿Quién invierte?	Por definir
Plan de desarrollo al que pertenece	-

OBSERVACIONES

Teniendo como antecedente que dar acceso al tren a la ZEAP desnivelando la vía férrea bajo la Ruta 11 - CH y ejecutando instalaciones ferroviarias al interior tiene un costo aproximado de 264.133 U.F., (Estudio Básico Para La Construcción Acceso Ferroviario a ZEAP Lluta, FCALP el 2016). Esta condición a la que se suma a las conclusiones obtenidas en el Plan de Gestión Anual de la Empresa Portuaria Arica, PGA - 2020, las que indican la necesidad de una demanda significativa que financie el proyecto, condición que el Plan Maestro de la empresa portuaria no observa en el corto ni mediano plazo.

Con la necesidad de disminuir los costos estimados el 2016, el PGA - 2023 reanudará el análisis, evaluando normativamente y a nivel de perfil, la factibilidad de que el tren ingrese utilizando un desvío ferroviario a nivel existente aproximadamente 500 [m] al poniente del acceso a la ZEAP.

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Etapa en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono
Análisis a nivel de perfil cruce ferroviario a nivel acceso a ZEAL.	-	-	-	

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO - OCTUBRE 2023

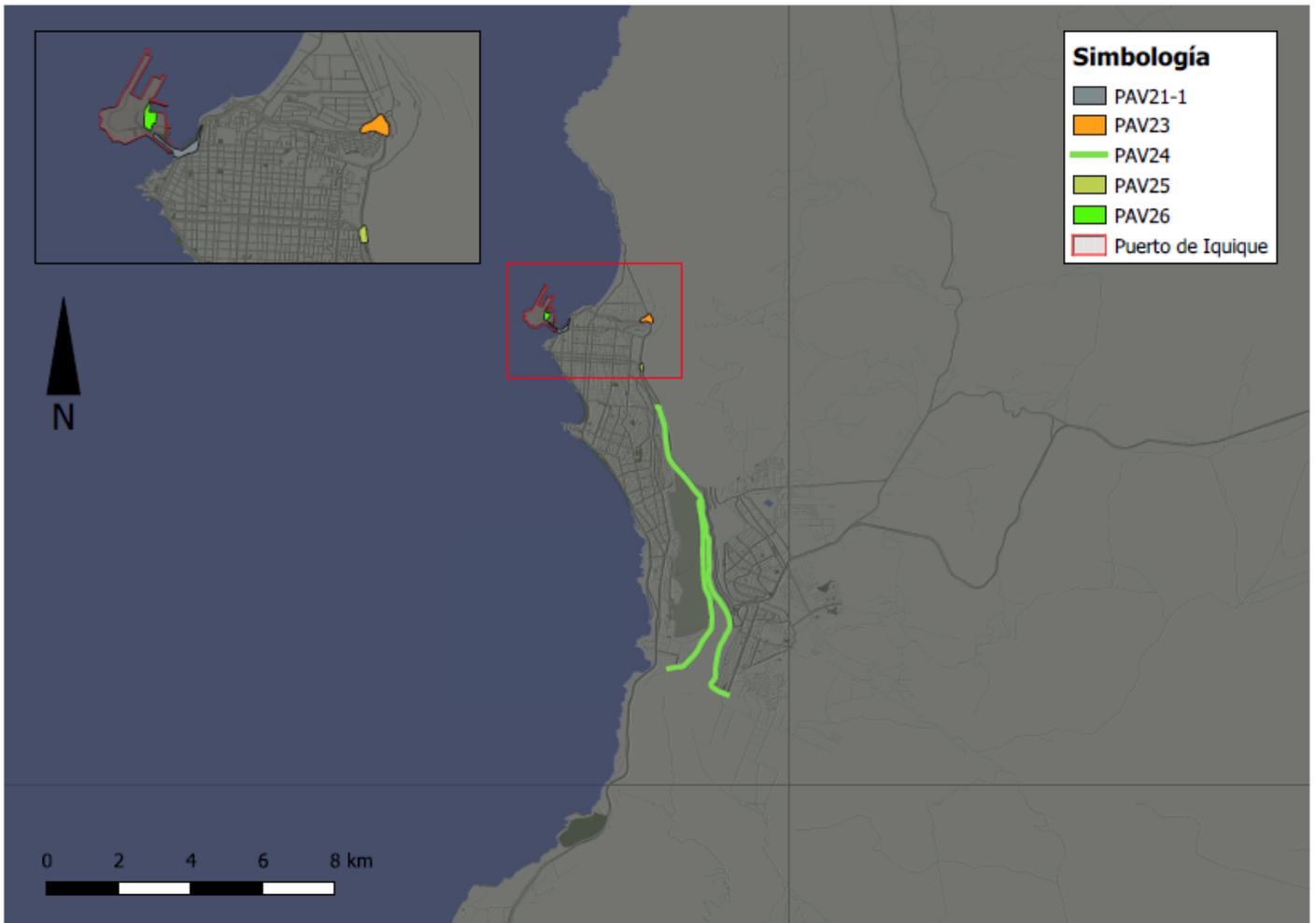
Rol PDL-MTT	Rol MOP / Empresas Ferroviarias	Rol de otros actores
<ul style="list-style-type: none"> • Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto. • Coordinar el avance del proyecto con Ferrocarril Arica La Paz y Ministerio de Obras Públicas. 	-	-

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

Etapa / Semestre-Año	2023	2024	2025	2026	2027+	Observaciones
Análisis a nivel de perfil cruce ferroviario a nivel acceso a ZEAL.	■					
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					■	Sujeto a etapa anterior



2 PUERTO DE IQUIQUE



Nombre proyecto		GESTIÓN DE TRÁFICO EN ACCESO AL PUERTO				
Código BIP	Sin BIP	¿Pertenece a PNDP13?	NO - Nuevo Proyecto	Categoría	GT	

DESCRIPCIÓN

<p>Problema o requerimiento detectado</p> <p>Congestión vial en la Av. Arturo Prat Chacon ocasionada por el flujo de vehículos pesados en dirección desde/hacia al puerto.</p>	<p>Solución propuesta</p> <p>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.</p>
--	--

Inversión privada	VAN Social [MMS]	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. M. 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, al igual que en el PNATP 2022, se está a la espera de la respuesta del municipio respecto a la semaforización. EPI reitera 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 2023

Etapa en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono
Búsqueda de financiamiento para la semaforización de la intersección de Av. Arturo Prat con calle Anibal Pinto	I. Municipalidad de Iquique	Primer semestre 2021	Primer semestre 2024	

<p>Rol PDL-MTT</p> <ul style="list-style-type: none"> • Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto. • Apoyar a Empresa Portuaria Iquique en el desarrollo de las medidas complementarias. 	<p>Rol MOP / Empresas Ferroviarias</p>	<p>Rol de otros actores</p> <p>Empresa Portuaria Iquique:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 2024. <p>I. Municipalidad de Iquique:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Buscar financiamiento para implementación de semáforo. • Licitación el desarrollo de las obras de Semaforización.
---	--	---

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

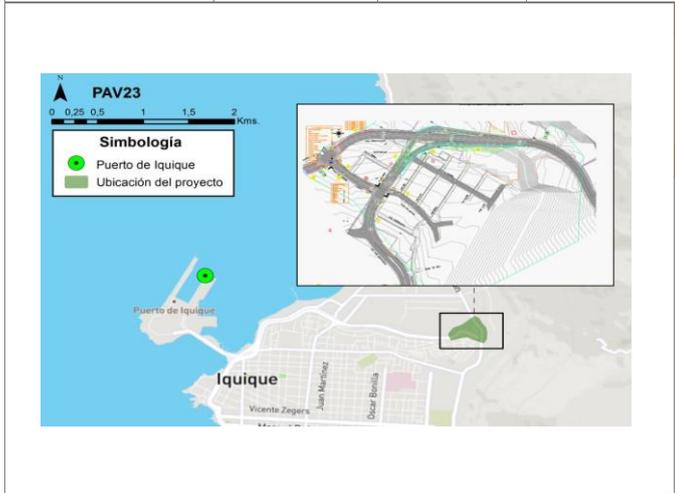
Etapa / Semestre-Año	2023	2024	2025	2026	2027+	Observaciones
Búsqueda de financiamiento obras de Semaforización						
Licitación y ejecución de obras						Sujeto a etapa anterior
Evaluar necesidad de nuevo estudio de gestión de tránsito						Sujeto a etapa anterior
Ejecución nuevo estudio gestión de tránsito.						Sujeto a etapa anterior
Búsqueda financiamiento para ejecución obras						Sujeto a etapa anterior

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 [MMS]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?
6.770 MMS	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

La División de Vialidad Urbana (DIVU), en coordinación con la División de Vialidad Regional, presentaron al MDSyF la solicitud de RS para el desarrollo del nuevo estudio de actualización del Diseño, la cual aún se encuentra pendiente, debido al tiempo transcurrido desde que se realizó el estudio de preinversión. Por lo tanto, en el primer semestre de 2023 se presentaron los nuevos antecedentes de la alternativa con las condiciones del año 2023. Lo anterior, para llevar a cabo un estudio de Factibilidad en el año 2024, con el fin de actualizar los antecedentes para la etapa de Diseño.

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO OCTUBRE 2023

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	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. 	Dirección de Vialidad MOP: <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. 		Gobierno Regional de Tarapacá: <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	2023	2024	2025	2026	2027+	Observaciones
Obtención de recomendación técnica (RS) para estudio de nuevo Diseño						
Estudio de Factibilidad						
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					2028	Sujeto a etapa anterior

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

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 [MMS]	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

Respecto a lo informado en el PNATP 2021 y 2022, las obras de la Conexión Tadeo Haenke se encuentran materializadas y con recepción definitiva en Julio 2023.

Respecto a la Conexión Pérez Opazo, resulta necesario llevar a cabo una nueva licitación, a la espera de la posesión oficial de los terrenos.

En cuanto, a las fases restantes de esta iniciativa (Tramo 1 y Tramo 5B), que en el PNATP 2022 se definió fusionarlas con el proyecto "Mejoramiento Rotonda el Pampino en Iquique" (PAV25), creándose la Ficha BIP Código 40030506-0 (Mejoramiento Conexión Vial Ruta 1 - Ruta 16 en Iquique), su seguimiento se indicará en la ficha PAV25.

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO OCTUBRE 2023

Etapa en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono
Licitación y ejecución de rediseño del Tramo 1 y Tramo 5B	Dirección de Vialidad MOP	Primer semestre 2022	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>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

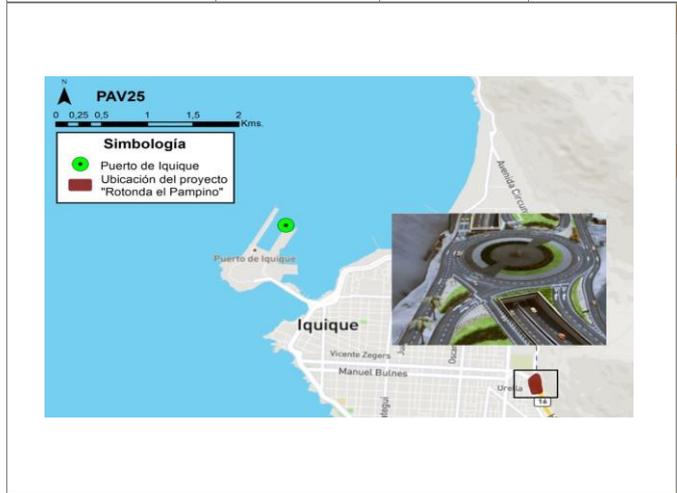
Etapa / Semestre - Año	2023	2024	2025	2026	2027+	Observaciones
Ejecución de obras						Considera la materialización de todas las etapas del proyecto.
Licitación de obras Conexión Pérez Opazo						Sujeto a posesión de terrenos.
Ejecución de obras Conexión Pérez Opazo						Sujeto a etapa anterior.

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

Nombre proyecto		MEJORAMIENTO CONEXIÓN VIAL RUTA 1 - RUTA 16 EN IQUIQUE				
Código BIP	40030506-0	¿Pertenece a PNDP13?	NO - Nuevo Proyecto	Categoría	MEJ	

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

Inversión privada	VAN Social [M\$]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?
12,966 MM\$	10	10,0%	Ficha IDI de la iniciativa en el Banco Integrado de Proyectos (BIP)	2021	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

De acuerdo a lo informado en PNATP 2022, esta iniciativa, en conjunto con los Tramos 1 y 5B de la PAV24, se abordaran a través de la ficha BIP 40030506-0 (Mejoramiento Conexión Vial Ruta 1 - Ruta 16 en Iquique), que obtuvo su RS en diciembre de 2021 para el nuevo estudio de actualización del Diseño. Tras lo anterior, se postuló a licitación pública, la cual fue declarada desierta por falta de oferentes. Se realizó nuevo proceso de licitación en el segundo semestre de 2022, que se encuentra en proceso de adjudicación, con el objetivo de dar inicio del estudio el segundo semestre de 2023.

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

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO OCTUBRE 2023

Etapas en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono
Ejecución estudio nuevo Diseño	Dirección de Vialidad MOP	Segundo semestre 2023	Primer semestre 2025	

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"> • Procurar la obtención de RS por parte del MDSyF del nuevo Diseño. • Licitación de la ejecución de las obras. 	-

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

Etapas / Semestre - Año	2023	2024	2025	2026	2027+	Observaciones
Ejecución estudio nuevo Diseño						
Obtención de RS para ejecución de obras						Sujeto a etapa anterior
Licitación y ejecución de obras.						Sujeto a etapa anterior

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

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
<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 	<p>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.</p>

Inversión privada	VAN Social [MMS]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?
464 MMS	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	
<p>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.</p> <p>El parqueadero de camiones construido en el ex astillero, denominado "Zona Interna de Tránsito (ZIT)", se encuentra operando con una superficie de 11.800 m². Actualmente, EPI está trabajando en el despeje del área faltante de la explanada, que consta de 7.000 m³, con el fin de desarrollar un proyecto de pavimentación y así ampliar el sector para estacionamientos de camiones y operaciones portuarias. Se espera poder elaborar el proyecto durante el 2024, siguiendo la línea del objetivo principal de contribuir a descongestionar la avenida Jorge Barrera y calles aledañas al puerto.</p>	

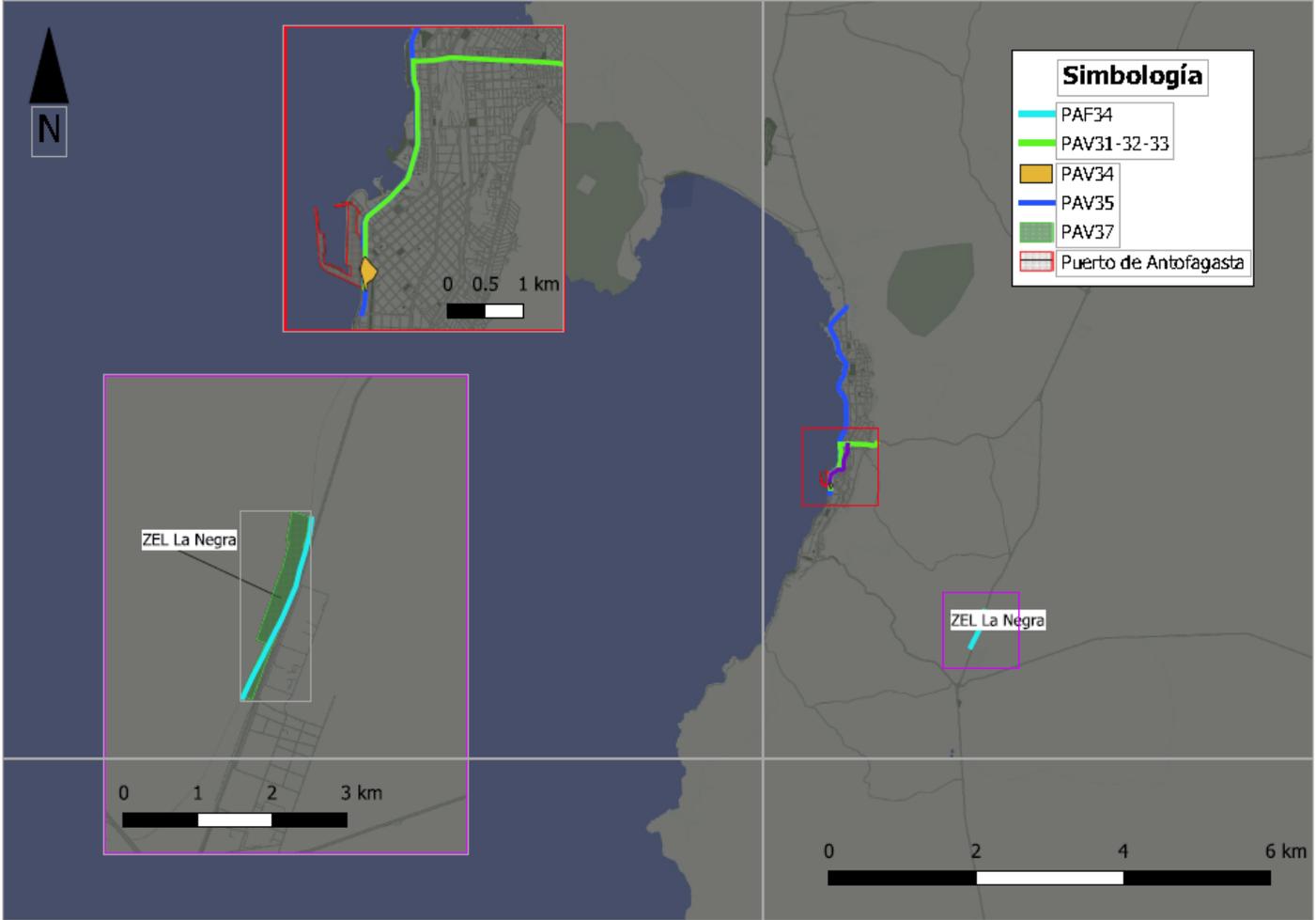


ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO				OCTUBRE 2023	
Etapas en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono	
El proyecto se encuentra operando en su Fase 1, en proceso de ampliación del área de parqueo.	Empresa Portuaria Iquique	Primer semestre 2020	Segundo semestre 2025		
Rol PDL-MTT	Rol MOP / Empresas Ferroviarias		Rol de otros actores		
<ul style="list-style-type: none"> • Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto. 	-		<p>Empresa Portuaria Iquique:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mantener la operación del parqueadero. • Búsqueda financiamiento para etapas siguientes. • Licitación la construcción de las próximas etapas del proyecto. 		

PLANIFICACIÓN TENTATIVA						
Etapas / Semestre-Año	2023	2024	2025	2026	2027+	Observaciones
Mantenimiento parqueadero de camiones						
Despeje total de explanada						
Búsqueda financiamiento para ejecución obras						Sujeto a etapa anterior
Pavimentación de área despejada						Sujeto a etapa anterior



3 PUERTO DE ANTOFAGASTA



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>Vía 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 finalizó el segundo semestre de 2022, por lo que, en base a esos resultados se evaluará cómo se procederá con este proyecto. El cual está en proceso de subsanación de las observaciones para la obtención del RATE RS para la etapa de Diseño de Ingeniería.</p>	



ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO				OCTUBRE 2023	
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	2023	2024	2025	2026	2027+	Observaciones

(*) Una primera versión obtuvo Rate OT (Objetado Tecnicamente) por parte de MDS y f 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.

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
<p>Congestión vial en Avenida Grecia, en sector ingreso al Puerto, ocasionada por el crecimiento del parque vehicular en la ciudad de Antofagasta.</p>	<p>Solución de corto plazo:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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. <p>Solución de mediano plazo:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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	
<p>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.</p> <p>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. Por lo tanto, los siguientes avances de esta Ficha estarán sujetos al consecuente desarrollo de la iniciativa PAV35.</p>	



Análisis táctico del sector de acceso dentro de estudio PAV35 OCTUBRE 2023

Etapas en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono
Socializar resultados con actores relevantes	Dirección de Vialidad MOP	Segundo semestre 2023	Primer semestre 2024	

RoI PDL-MTT	RoI MOP / Empresas Ferroviarias	RoI 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 análisis táctico de la operación del sector de acceso al Puerto en la iniciativa PAV35. 	<p>Empresa Portuaria Antofagasta:</p> <ul style="list-style-type: none"> Aportar con antecedentes para el análisis de la problemática dentro del estudio de la Dirección de Vialidad (PAV35).

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

Etapas / Semestre-Año	2023	2024	2025	2026	2027+	Observaciones
Socializar resultados con actores relevantes						
Búsqueda financiamiento para ejecución obras de gestión						Sujeto a etapa anterior
Ejecución medidas de gestión						Sujeto a etapa anterior

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	Solución propuesta
<p>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.</p>	<p>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.</p>

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

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

Actualmente, la iniciativa se encuentra con RATE OT para la Etapa de Diseño de Ingeniería, por lo que la Dirección de Vialidad, está en proceso de subsanación de las observaciones, entre las cuales se encuentra convocar a través del MDSyF a la Unidad de Coordinación de Vialidad Urbana (UCVU), para contar con las aprobaciones de las contrapartes técnicas. Se estima que este proceso se concrete durante 2023.

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO OCTUBRE 2023

Etapa en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono
Obtención RS para etapa de Diseño de Ingeniería	Dirección de Vialidad MOP	Primer semestre 2020	Segundo semestre 2023	
RoI PDL-MTT	RoI MOP / Empresas Ferroviarias		RoI 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	2023	2024	2025	2026	2027+	Observaciones
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					2029	Sujeto a etapa anterior

Nombre proyecto		ACCESIBILIDAD VIAL ZONA DE DESARROLLO LOGÍSTICO LA NEGRA				
Código BIP	Sin BIP	¿Pertenece a PNDP13?	NO - Nuevo Proyecto	Categoría	NOV	

DESCRIPCIÓN	
Problema o requerimiento detectado	Solución propuesta
<p>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 caleta de acceso.</p>	<p>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 caleta de acceso en aproximadamente 1,8 km.</p>

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	
<p>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 Empresa Portuaria Antofagasta y las obras de pavimentación de la caleta de acceso se gestionará con el GORE de Antofagasta. Actualmente, se encuentra en desarrollo la ingeniería de detalle de las iniciativas y la ejecución se estima durante 2024.</p>	



ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO OCTUBRE 2023

Etapa en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono
Ingeniería de detalle	Empresa Portuaria Antofagasta	Primer semestre 2022	Segundo semestre 2023	
RoI PDL-MTT	RoI MOP / Empresas Ferroviarias	RoI de otros actores		
<ul style="list-style-type: none"> • Monitorear 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"> • Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto. GORE de Antofagasta <ul style="list-style-type: none"> • Apoyar ejecución, avances y etapas del proyecto. 		

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

Etapa / Semestre-Año	2023	2024	2025	2026	2027+	Observaciones
Ingeniería de detalle						
Proceso de licitación obras de conexión con Ruta 5 y pavimentación de caleta						Sujeto a etapa anterior
Ejecución obras de conexión con Ruta 5 y pavimentación de caleta						Sujeto a etapa anterior

Nombre proyecto		ZONA DE DESARROLLO LOGÍSTICO LA NEGRA				
Código BIP	Sin BIP	¿Pertenece a PNDP13?	NO - Nuevo Proyecto	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, 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).</p> <p>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.</p>	<p>El proyecto consta de 4 zonas específicas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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	
<p>El proceso de licitación pública de la Etapa 1 del proyecto, informado el 2021, fue declarado desierto. Esta condición motivó a la Empresa Portuaria a realizar una adecuación del Modelo de Negocios que estaba definido para la Zona de Desarrollo Logístico La Negra. Se tiene planificado concluir la modificación del Modelo de Negocios en Diciembre de 2023. Actualmente, se está desarrollando la ejecución de la urbanización de La Negra, además de las Ingeniería de Detalles de la conexión con la Ruta 5 y de la caleta.</p>	

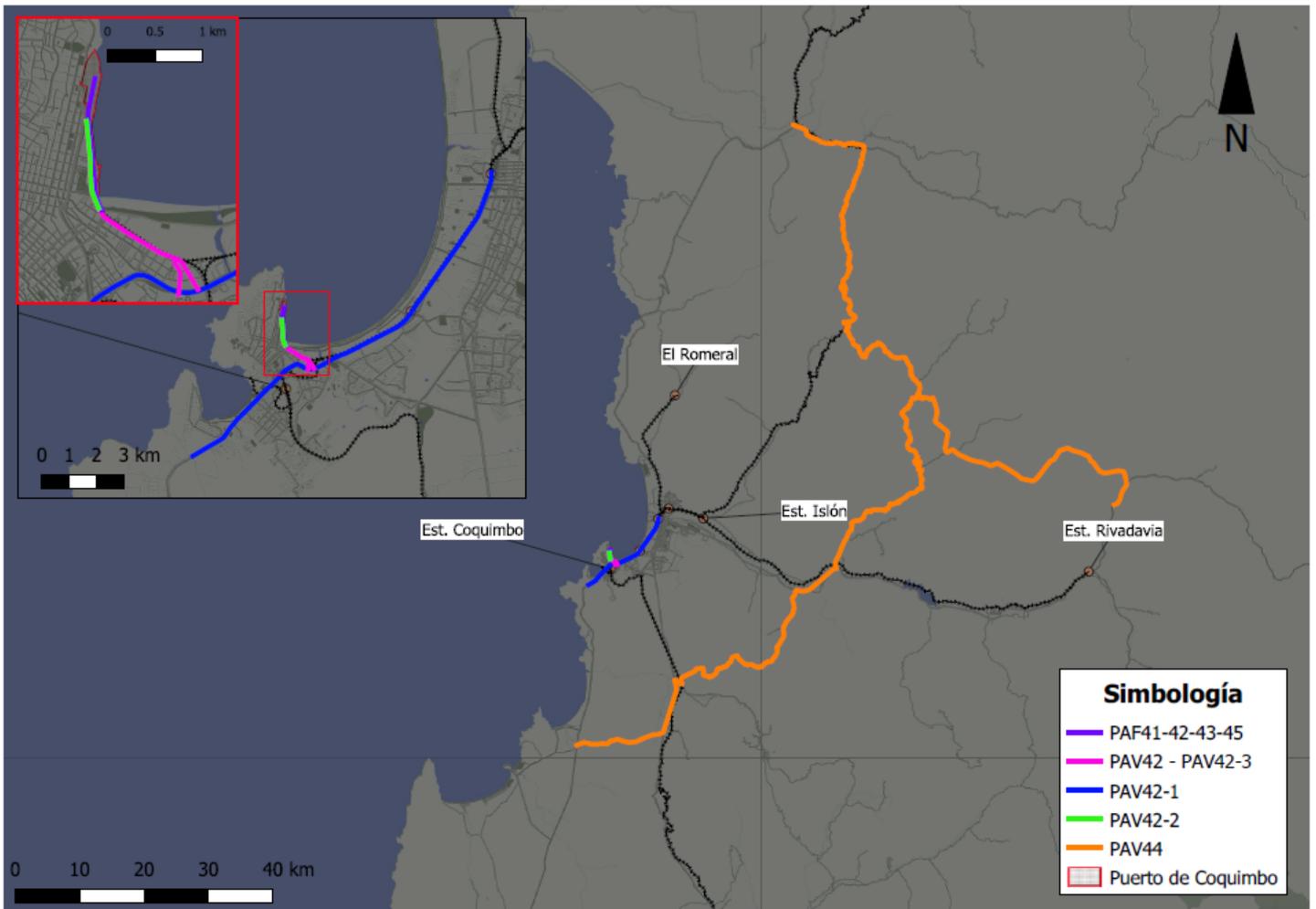


ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO				OCTUBRE 2023	
Etapa en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono	
Definición del nuevo Modelo de Negocios	Empresa Portuaria Antofagasta	Primer semestre 2022	Segundo semestre 2023		
Rol PDL-MTT	Rol Empresa Portuaria / Concesionarios	Rol de otros actores			
<ul style="list-style-type: none"> • Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto. 	<p>Empresa Portuaria Antofagasta:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Realizar la licitación y adjudicar. • Fiscalizar la ejecución de las obras y procurar que las mismas culminen en tiempo y en forma. 	<p>Consejo de Coordinación Ciudad - Puerto de Antofagasta:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Promoción del proyecto con actores relevantes. 			

PLANIFICACIÓN TENTATIVA						
Etapa / Semestre-Año	2023	2024	2025	2026	2027+	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



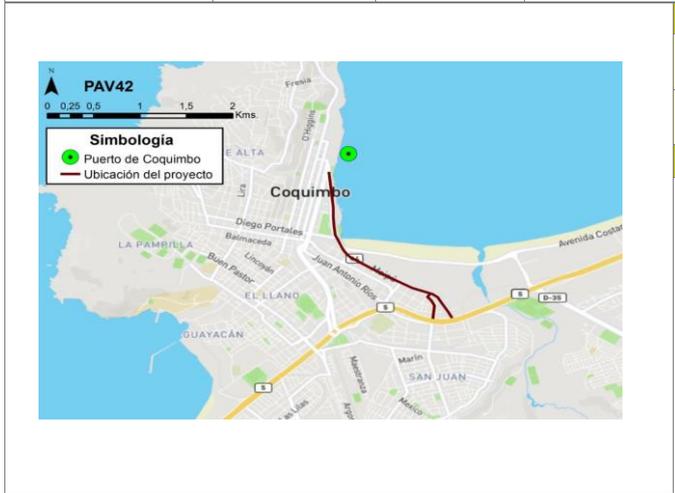
4 PUERTO DE COQUIMBO



Nombre proyecto		MEJORAMIENTO ACCESO A PUERTO DE COQUIMBO DESDE RUTA 5 NORTE				
Código BIP	30070450-0	¿Pertenece a PNDP13?	Sí - Proyecto PNDP 2013	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 en dirección al puerto de Coquimbo experimenten importantes roces con flujos urbanos y peatonales en el tramo Puerto - Ruta 5 Norte.</p>	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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	VAN Social [MM\$]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?
12.163 MM\$	4.800	10.7%	Estudio de preinversión "Mejoramiento acceso al Puerto de Coquimbo desde Ruta 5 Norte"	2013	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 en 2023.

Sobre la base del punto anterior, el seguimiento de esta iniciativa será a través de la ficha PAV 42-3.

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO				OCTUBRE 2023
Etapas en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono
Proyecto descartado definitivamente	-	-	-	

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

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

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

Etapas / Semestre-Año	2023	2024	2025	2026	2027+	Observaciones

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 (Coquimbo) y 2 (La Serena), entregados en el 2do trimestre de 2022, continúan en revisión. Se estima que sean aprobados por parte del MOP durante el segundo semestre de 2023, por lo que, las expropiaciones de ambos tramos se recibirían el 2024. - Proyectos Estructuras y Especialidades: Los Tramos Urbanos 1 y 2, entregados en el 3er trimestre de 2022, continúan en revisión, al igual que el Plan de Desvíos de ambos tramos, que planifica su aprobación por parte del MOP para el segundo semestre de 2023. <p>El inicio de obras está sujeto a la obtención del RCA favorable del EIA, cuyo ingreso se estima para el segundo semestre de 2023. 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, con mejoramiento en el Puente La Garza y futuros Puentes en el estero Culebrón.</p>

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO OCTUBRE 2023

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 2023 (tramo urbano)	
RoI PDL-MTT	RoI MOP / Empresas Ferroviarias		RoI de otros actores	
<ul style="list-style-type: none"> • Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto. • Participar en las instancias de coordinación pertinentes. 	Dirección General de Concesiones MOP: <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. 		Sociedad Concesionaria: <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	2023	2024	2025	2026	2027+	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).

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

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.

Dado lo indicado en el PNATP 2022, y con el propósito de que ambos proyectos (Paseo Borde Costero y Corredor Bimodal) se complementen, los Términos de Referencia del Corredor Binomial fueron entregados al MTT en mayo del 2022 para su evaluación, las observaciones realizadas se subsanaron y se encuentran listas para publicación. Para el año 2023 se planifica el inicio de la etapa de prefactibilidad.

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Etapa en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono
Realización del estudio de Prefactibilidad y Obtención RS para postular a Factibilidad	Empresa Portuaria Coquimbo	Primer semestre 2023	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. • Apoyo continuo a Empresa Portuaria Coquimbo durante todo el proceso. 	-	Empresa Portuaria Coquimbo: * Elaborar diseño del proyecto y liderar su ejecución.

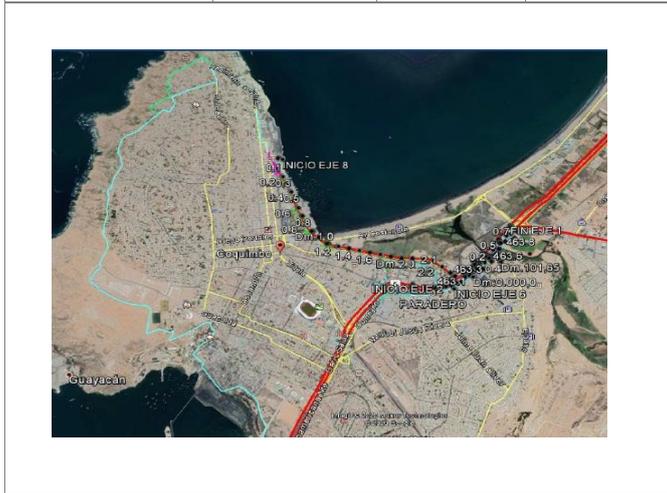
PLANIFICACIÓN TENTATIVA

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

Nombre proyecto		CONSTRUCCIÓN CONEXIÓN VIAL RUTA 5 - ZONA PORTUARIA, CIUDAD DE COQUIMBO				
Código BIP	40020339-0	¿Pertenece a PNDP13?	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 estándar de autopista urbana en la conurbación La Serena - Coquimbo, es pertinente estudiar nuevas alternativas de conexión vial con el Puerto de Coquimbo, que permitan el desarrollo armónico con la ciudad de las actividades portuarias.</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 2021, con inicio de contrato el 01-12-2021 y fecha de término en 2023. Este nuevo estudio debe procurar la participación activa tanto del municipio como del puerto de Coquimbo. Se trabajó en la modelación SATURN y la correspondiente evaluación económica preliminar de las alternativas analizadas en el Diagnóstico, etapa finalizada en el segundo semestre de 2022. Actualmente, el estudio se encuentra en revisión final de la etapa N°5, a la espera del pronunciamiento de SECTRA sobre la evaluación del anteproyecto y la evaluación socioeconómica desarrollada. No obstante, dado que las alternativas propuestas no entregaron resultados socialmente rentables, aquella alternativa base optimizada fue la única opción para seguir avanzando y superar el umbral de rentabilidad. Esta consiste en adicionar mejoras geométricas en el cruce con Avda. Costanera y Cruce en el Par Vial Ruta 44 y Santa Ester. La planificación de la etapa de Diseño (Ingeniería de Detalle) está pendiente, en virtud que aún hay un proceso de revisión en curso y coordinación entre los distintos organismos interesados en esta iniciativa.</p>

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO OCTUBRE 2023

Etapa en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono
Revisión estudio de Prefactibilidad y alternativas al proyecto	Dirección de Vialidad MOP	Primer semestre 2022	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. 	Dirección de Vialidad MOP: <ul style="list-style-type: none"> Procurar que las alternativas que se estudien en la Prefactibilidad sean compatibles con los proyectos de Acceso Corredor Bimodal y Paseo Borde Costero de la Empresa Portuaria Coquimbo (PAV42-2). 	Empresa Portuaria Coquimbo: <ul style="list-style-type: none"> Participar como Contraparte Técnica en el desarrollo de los últimos 1.000 mt de la extensión de estudio de Prefactibilidad. Proporcionar al MOP los antecedentes que sean necesarios durante el desarrollo del estudio de Prefactibilidad, incluyendo los proyectos de Acceso Corredor Bimodal y Paseo Borde Costero (PAV42-2).

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

Etapa / Semestre - Año	2023	2024	2025	2026	2027+	Observaciones
Revisión estudio de Prefactibilidad y alternativas al proyecto						
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

Nombre proyecto		CONSTRUCCIÓN INTERCONEXIÓN VIAL RUTA 41-CH - BORDE COSTERO PROV. ELO				
Código BIP	30485976-0	¿Pertenece a PNDP13?	NO - Nuevo Proyecto	Categoría	NOV	

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

En el segundo semestre de 2022 se concluyó el estudio de Prefactibilidad, y fue presentado en la instancia Unidad Coordinadora de Vialidad Urbana (UCVU), donde se definió mantener en estado pendiente ya que su desarrollo está condicionado al Proyecto Túnel Agua Negra, el cual 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". De acuerdo al PNATP 2022 la División de Túneles de Vialidad licitó en agosto 2022 el estudio de Prefactibilidad, sin embargo, a partir de las ofertas recibidas fue necesario que el servicio solicitara un proceso de reevaluación ante MDSyF. Lo anterior implicó que durante ese periodo, hasta su envío en octubre 2022, ya no se contara con el RATE RS. Debido a esto, fue necesario reingresarla como una nueva iniciativa en 2023. Actualmente, se cuenta con un RATE OT a la espera de definiciones entre Vialidad MOP y MDSyF. 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.

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO OCTUBRE 2023

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. 	Dirección de Vialidad MOP: <ul style="list-style-type: none"> • Realizar estudios requeridos para la ejecución del proyecto. 	Empresa Portuaria Coquimbo: <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	2023	2024	2025	2026	2027+	Observaciones

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

Nombre proyecto		CONSTRUCCIÓN MERCADO DEL MAR, COQUIMBO				
Código BIP	30065234-0	¿Pertenece a PNDP13?	SÍ - 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

El "Convenio" vigente suscrito entre la Empresa Portuaria Coquimbo y la I. Municipalidad de Coquimbo que propicia trasladar los locales instalados sobre parte del recinto portuario, reubicándolos en el Mercado del Mar y zonas aledañas al Borde Costero (*), incluye modificar el emplazamiento actual de la faja ferroviaria que enfrenta al Mercado, Zona 5, a una nueva ubicación que permite ejecutar el corredor bimodal dejando una faja libre de 6 m. en toda la extensión.

La Secretaría Comunal de Planificación de la I. Municipalidad de Coquimbo (SECLAN), informó que aún se encuentra en desarrollo el Informe de Mitigación de Impacto en la Movilidad (IMIV) anunciado en la actualización del PNAFP - 2022. Paralelamente se está realizando la reevaluación de los costos para su ingreso al MDSyF durante el segundo semestre del 2023, y posible reactivación de su construcción el 2024.

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

OCTUBRE 2023

Etapa en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono
Ejecución IMIV, Re-evaluación del proyecto, ingreso de expediente a MDSyF.	Ilustre Municipalidad de Coquimbo	Segundo semestre 2023	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>Ilustre Municipalidad de Coquimbo:</p> <ul style="list-style-type: none"> Licitación de las obras restantes y velar por su materialización en tiempo y en forma. 		

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

Etapa / Semestre-Año	2023	2024	2025	2026	2027+	Observaciones
Ejecución y evaluación IMIV, Re-evaluación del proyecto, ingreso de expediente a MDS y F.						
Licitación de las obras del Mercado del Mar que restan por ser realizadas						Sujeto a etapa anterior
Ejecución de obras						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.

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

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

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

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

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

El proyecto "Corredor Bimodal" de aproximadamente de 1 [km] de largo y en primera instancia 6 [m] de ancho en toda la extensión, asegura al recinto portuario contar con un acceso dedicado e independiente del tráfico urbano a camiones y eventualmente, sólo si existieran condiciones económicas y demanda que lo hicieran necesario, el ingreso de trenes.

Esta iniciativa, liderada por EPCO, concebida como aporte sustancial a la competitividad del puerto, se encuentra actualmente desarrollando las bases y términos de referencias de un estudio a nivel de prefactibilidad, el cual, considerando análisis anteriores, definirá beneficios sociales y privados, así como una estructura operativa que permita minimizar riesgos de convivencia entre los usuarios del corredor (camiones y eventualmente trenes) con el proyecto público de comercio y turismo "Paseo Costero".



ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

OCTUBRE 2023

Etapas en desarrollo

Ejecutor

Fecha inicio

Fecha estimada término

Icono

Definición de Términos de Referencia para Prefactibilidad Corredor Bimodal

Empresa Portuaria Coquimbo

Segundo semestre 2023

Primer semestre 2024



Rol PDL-MTT

Rol MOP / Empresas Ferroviarias

Rol de otros actores

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

Dirección de Vialidad Nacional:

- Procurar la complementariedad de este proyecto con la iniciativa PAV42-3 del estudio del acceso vial al Puerto de Coquimbo.

Empresa Portuaria Coquimbo:

- Procurar la complementariedad con el proyecto de acceso de la Dirección de Vialidad (PAV42-3) del PNATP - 2023
- 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

2023

2024

2025

2026

2027+

Observaciones

Definición de Términos de Referencia para Prefactibilidad Corredor Bimodal

Licitación y ejecución del estudio de Prefactibilidad y Obtención RS para postular a Factibilidad

Licitación y ejecución del estudio de Factibilidad y Obtención RS (para postular a Diseño)

Licitación y ejecución de Diseño y obtención de RS para postular a Ejecución.

Búsqueda financiamiento, licitación y ejecución de proyecto

Sujeto a etapa anterior

Sujeto a etapa anterior

Sujeto a etapa anterior

Sujeto a etapa anterior

2027

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 - 2023 el proyecto sigue detenido.

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO **OCTUBRE 2023**

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**

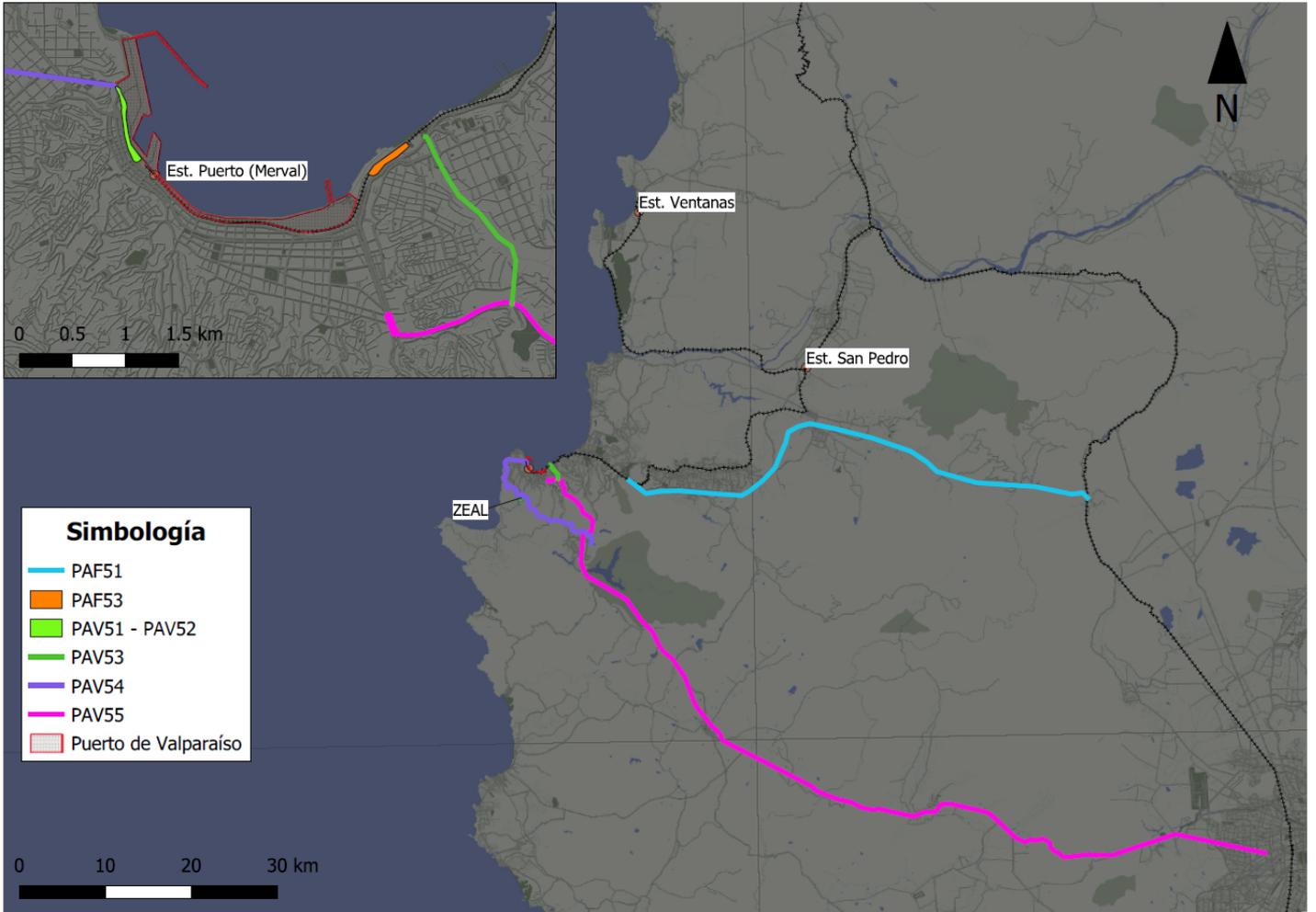
<ul style="list-style-type: none"> Hacer el seguimiento anual a la recuperación de la faja ferroviaria, iniciativa que permitiría materializar este proyecto. 	-	-
--	---	---

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

Etapa / Semestre-Año	2023	2024	2025	2026	2027+	Observaciones



5 PUERTO DE VALPARAÍSO



Nombre proyecto		MEJORAMIENTO ACCESIBILIDAD PUERTO DE VALPARAÍSO				
Código BIP	30117791-0	¿Pertenece a PNDP13?	SÍ - Proyecto PNDP 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, sombreaderos, mobiliario y la reubicación 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 Valparaiso"	2016	Empresa Portuaria Valparaiso (EPV)

ANTECEDENTES ADICIONALES	
¿Quién invierte?	Empresa Portuaria Valparaiso
Plan de desarrollo al que pertenece	Plan Maestro Empresa Portuaria Valparaiso
OBSERVACIONES	
<p>El Estudio de Impacto Ambiental del proyecto fue ingresado por la Empresa Portuaria Valparaiso (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>En base a lo informado por la Empresa Portuaria Valparaiso, se ha definido no continuar con el seguimiento de la iniciativa, por lo que esta Ficha se descarta definitivamente del PNATP.</p>	



ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO OCTUBRE 2023

Etapa en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono
Proyecto descartado definitivamente.	-	-	-	

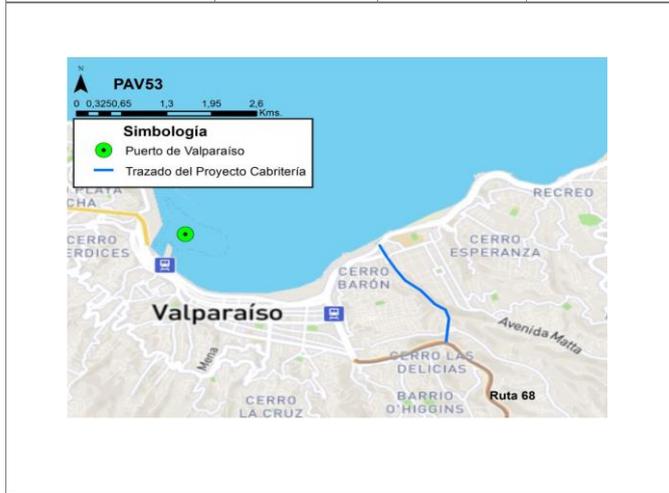
Rol PDL-MTT	Rol MOP / Empresas Ferroviarias	Rol de otros actores
-	-	-

PLANIFICACIÓN TENTATIVA						
Etapa / Semestre-Año	2023	2024	2025	2026	2027+	Observaciones

Nombre proyecto		ACCESO NUEVO TERMINAL SECTOR YOLANDA				
Código BIP	30093219-0	¿Pertenece a PNDP13?	Sí - Proyecto PNDP 2013	Categoría	NOV	

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

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 al largo plazo asociados a su accesibilidad. Al igual que en el PNATP 2022, no existen avances a la fecha.

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO OCTUBRE 2023

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

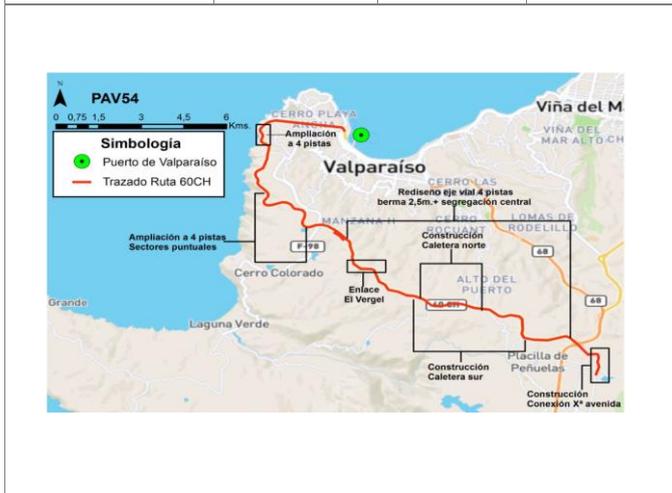
Etapa / Semestre-Año	2023	2024	2025	2026	2027+	Observaciones

(*) 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.

Nombre proyecto		MEJORAMIENTO Y HABILITACIÓN R 60CH (LA PÓLVORA) S:CR 68 - ACC PUERTO				
Código BIP	30093221-0	¿Pertenece a PNDP13?	SÍ - Proyecto PNDP 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

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.

Respecto al proyecto Enlace el Vergel, éste se encuentra en proceso de ejecución, con fecha de inicio en junio 2021 y fecha de término en diciembre 2023. A junio 2023 el avance físico es de un 86% y el avance financiero de 78%. El proyecto considera la habilitación del eje transversal El Vergel, que incluye dos caleteras bidireccionales, dando acceso al cementerio, al vertedero y al camino El Vergel. En el camino El Vergel se proyecta un paso inferior para aumentar seguridad vial y la conexión. El mejoramiento de la ruta 60 CH en el tramo camino La Pólvora, se condiciona principalmente por la construcción del enlace El Vergel y sus conexiones viales. Adicionalmente, la infraestructura considera paisajismo, iluminación, saneamiento y seguridad vial.

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO				OCTUBRE 2023
Etapas 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	
RoI PDL-MTT	RoI MOP / Empresas Ferroviarias		RoI 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"> • Monitorear la ejecución de las obras Enlace El Vergel 		-	

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

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

Nombre proyecto		MEJORAMIENTO DE RUTA 68				
Código BIP	Sin BIP	¿Pertenece a PNPD13?	SÍ - Proyecto PNPD 2013	Categoría	MEJ - NOV	

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 2ª licitación de la Ruta 68, se realizarán ampliaciones de capacidad en los sectores que sea socialmente rentable y se construirán nuevos túneles compatibles con este aumento de capacidad, además del mejoramiento de estándares y de calidad de servicio.</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 Fase 4, con fecha estimada de término en el segundo semestre de 2024. Adicionalmente, en cuanto al llamado a licitación de la 2ª Concesión de la Ruta 68, que tuvo lugar el 31 de diciembre de 2021, tiene programada la recepción de ofertas para noviembre de 2023. En consecuencia, la ingeniería definitiva deberá ser desarrollada por el futuro concesionario durante los años 2024 y 2025.</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 2023

Etapa en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono
Ejecución Estudios Integrales y proceso de licitación para 2ª Concesión Ruta 68	Dirección General de Concesiones MOP	Primer semestre 2020	Segundo semestre 2024	
RoI PDL-MTT	RoI MOP / Empresas Ferroviarias	RoI 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. 	Dirección General de Concesiones MOP: <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. 	Empresa Portuaria Valparaíso: <ul style="list-style-type: none"> Apoyar el desarrollo del proyecto en las materias que se requiera. 		

PLANIFICACIÓN TENTATIVA						
Etapa / Semestre-Año	2023	2024	2025	2026	2027+	Observaciones
Ejecución Estudios Integrales y proceso de licitación para 2ª Concesión Ruta 68						
Licitación y adjudicación de 2ª 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

Nombre proyecto		NUEVO TRAZADO FERROVIARIO SANTIAGO VALPARAÍSO				
Código BIP	30343122-0	¿Pertenece a PNDP13?	SÍ - Proyecto PNDP 2013	Categoría	NOF	

DESCRIPCIÓN	
Problema o requerimiento detectado	Solución propuesta
<p>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.</p>	<p>Analizar un nuevo trazado ferroviario Santiago - Valparaíso, que incluya año óptimo de inversión.</p>

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

La Dirección General de Concesiones MOP, en reemplazo de las iniciativas privadas en evaluación Tren Valparaíso - Santiago y el proyecto de la Sociedad Iniciativas Privadas, licitó la consultoría denominada "Proyecto Ferroviario Tren Valparaíso - Santiago", la cual tiene por objeto, realizar los estudios necesarios para definir las obras que permitan, privilegiando la infraestructura ferroviaria existente, recuperar e impulsar la conectividad ferroviaria entre Valparaíso y Santiago, mediante un desarrollo gradual y vinculando comunas con deficiente accesibilidad como Tiltit, La Calera y Llay Llay con las capitales regionales. Además, determinará las condiciones técnicas y económicas para materializar el proyecto, definiendo condiciones operativas que compatibilicen el servicio de transporte de pasajeros y de carga.

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO OCTUBRE 2023

Etapa en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono
Licitación Consultoría "Proyecto Ferroviario Tren Valparaíso - Santiago"	-	Segundo semestre 2023	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. 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

Etapa / Semestre-Año	2023	2024	2025	2026	2027+	Observaciones
Licitación Consultoría "Proyecto Ferroviario Tren Valparaíso - Santiago"						
Desarrollo de las ingenierías de detalle, licitación y construcción de proyecto seleccionado						Sujeto a etapa anterior

(*) La inversión identificada corresponde a la alternativa "IV", del "Estudio de Prefactibilidad Corredor Ferroviario Santiago - Valparaíso para carga y pasajeros"(Geocontrol- Cis - 2016), siendo la opción analizada que requiere menor inversión.

Nombre proyecto		ESTACIÓN DE TRANSFERENCIA FERROVIARIA EN SECTOR YOLANDA (TIV)			
Código BIP	Sin BIP	¿Pertenece a PNDP13?	SÍ - Proyecto PNDP 2013	Categoría	

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

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.

El transporte de contenedores por ferrocarril informado el 2022 continua (actualmente 2 a 3 trenes semanales), esperando ser rehabilitados los desvíos existentes del sector barón, para usarlos como buffer para carga y descarga de trenes durante el día, dada la ventana de operación nocturna dispuesta para el tránsito de trenes de carga. De todas formas, la rehabilitación de estos desvíos se vincula al proyecto de terminal intermodal que busca desarrollar la empresa portuaria, por lo que tanto EFE como EPV se encuentran explorando en conjunto las alternativas para materializarlo.



ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

OCTUBRE 2023

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.

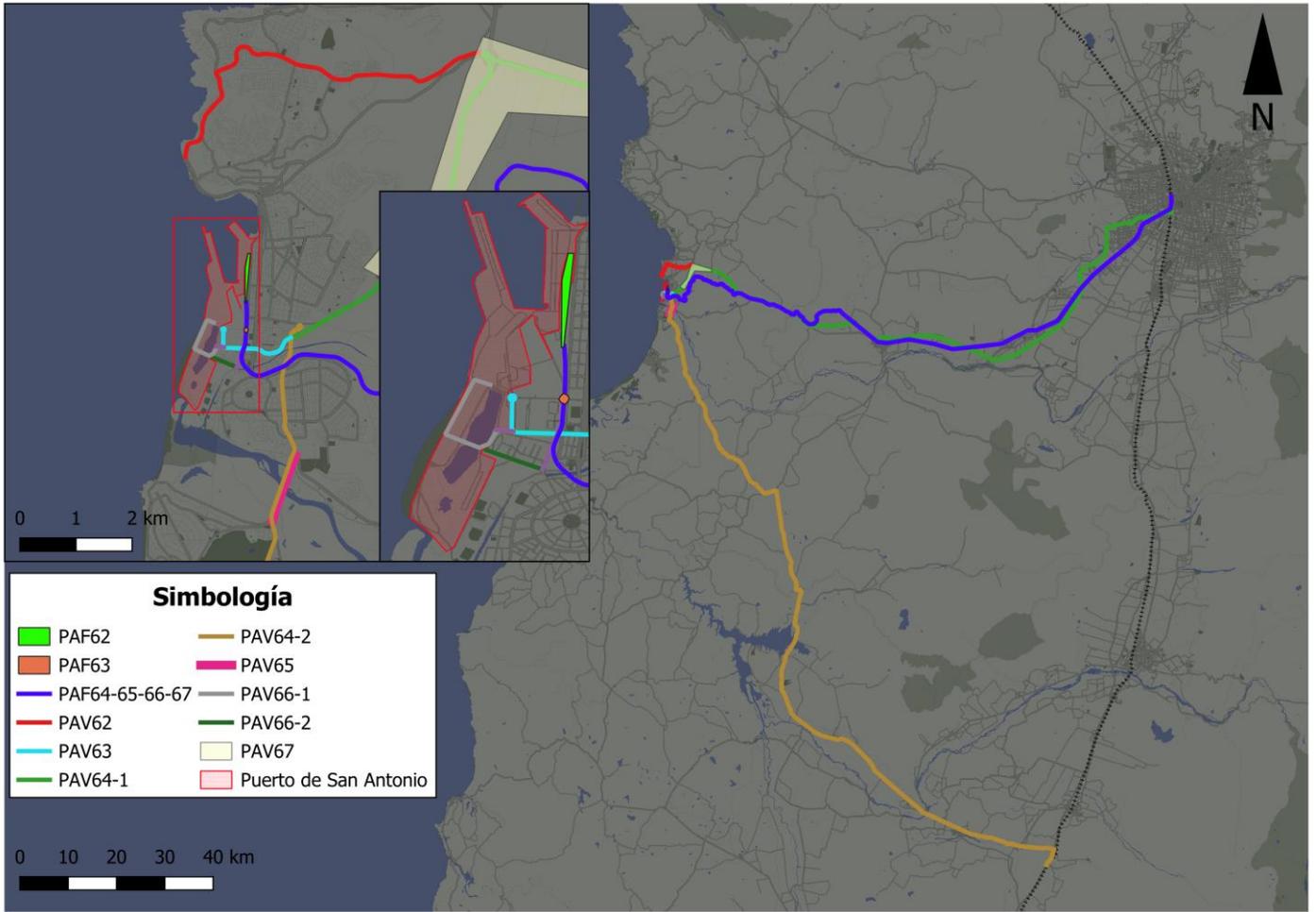
PLANIFICACIÓN TENTATIVA

Etapa / Semestre-Año	2023	2024	2025	2026	2027+	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 combinaría el servicio a Operadores Logísticos como operador neutral, con servicios propios de transporte integral de mercancías ofertados directamente al cliente final).



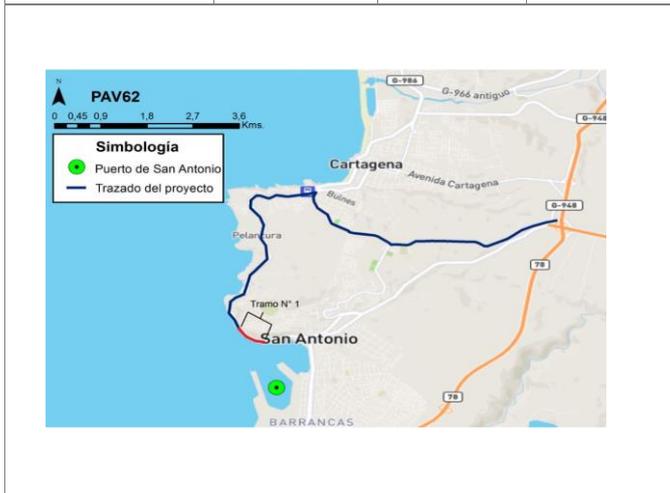
6 PUERTO DE SAN ANTONIO



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 [MMS]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?
20.617 MMS (*)	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 a fines de 2023, por lo que, el inicio de obras dependerá del avance de este proceso. De todas formas, se estima que las obras se desarrollen durante el 2024. En cuanto al Tramo N°3, se hace necesario reestudiar un nuevo eje vial, el que se abordará en el marco de la iniciativa de inversión "Construcción conexión vial acceso norte a San Antonio etapa 2, Región de Valparaíso (Código BIP: 40046644-0)", que ya cuenta con RS. Para este tramo, también se planifica licitar la etapa de prefactibilidad el primer semestre de 2024. En cuanto al Tramo N°2, se cuenta con los diseños terminados, y a la espera de la definición de fecha para desarrollar las expropiaciones.</p>

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO OCTUBRE 2023

Etapa en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono
Licitación de Obras (Tramo N°4)	Dirección de Vialidad MOP	Segundo semestre 2023	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. 	Dirección de Vialidad MOP: <ul style="list-style-type: none"> Llevar a cabo las expropiaciones. Licitación 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	2023	2024	2025	2026	2027+	Observaciones
Licitación de Obras (Tramo N°4)						
Ejecución de obras (Tramo N°4)						Sujeto a etapa anterior
Determinación nuevo eje vial (Tramo N°3)						
Ejecución de expropiaciones y obras (Tramo N°2)						

(*) 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.

Nombre proyecto		MEJORAMIENTO ACCESO SUR DEL PUERTO DE SAN ANTONIO				
Código BIP	40010577 (*)	¿Pertenece a PNDP13?	Sí - Proyecto PNDP 2013	Categoría	NOV	

DESCRIPCIÓN	
Problema o requerimiento detectado	Solución propuesta
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.	A fines de septiembre de 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. En marzo de 2023, la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas, solicita la extensión del plazo que resta para finalizar el procedimiento de respuesta al ICSARA hasta el mes de agosto de 2024. Lo anterior, fue acogido el 06-03-2023 por el servicio de Evaluación Ambiental de la Región de Valparaíso.

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
A fines de septiembre de 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. En marzo de 2023, la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas, solicita la extensión del plazo que resta para finalizar el procedimiento de respuesta al ICSARA hasta el mes de agosto de 2024. Lo anterior, fue acogido el 06-03-2023 por el servicio de Evaluación Ambiental de la Región de Valparaíso.

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO OCTUBRE 2023

Etapa 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 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. • Apoyo a EPSA y MOP en instancias con otros actores relevantes. 	Dirección General de Concesiones MOP: <ul style="list-style-type: none"> • Obtener RCA • Procurar la construcción en tiempo y forma del proyecto de acceso vial a puertos. 	Empresa Portuaria San Antonio: <ul style="list-style-type: none"> • Aportar con los antecedentes que sean requeridos.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

Etapa / Semestre-Año	2023	2024	2025	2026	2027+	Observaciones
Evaluación de Estudio de Impacto Ambiental (EIA) tramo "Acceso Vial a Puertos" y obtención RCA						Actual estudio presentado al SEA se llama "Ruta 78- Fase 1: Acceso Sur a San Antonio"
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 aborda los Estudios Integrales para la 2ª 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.

Nombre proyecto		MEJORAMIENTO DE RUTA 66				
Código BIP	Sin BIP	¿Pertenece a PNDP13?	SÍ - Proyecto PNDP 2013	Categoría	MEJ - NOV	

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 redunda 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 [MMS]	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>Se informa que los avances asociados al Subsector B5, correspondiente a la Variante San Juan (VSJ), que los estudios del Proyecto Vial se encuentran con visto bueno, mientras que el resto de los proyectos, referentes a la estructura de los viaductos, se planifica su aprobación para agosto 2023. Respecto a la consulta de pertinencia al SEA, se emitió la resolución en noviembre de 2021, señalando que no es necesario someter al SEIA en forma previa a su ejecución, por lo que se mantiene el inicio del Subsector B5 en enero de 2024, fecha en la que se planifica tener concluido el proceso de expropiaciones, que a junio de 2023 lleva un 60% de avance.</p> <p>El plazo máximo vigente para la Puesta en Servicio Provisoria (PSP) es mayo 2028. Mientras que para la Puesta en Servicio Definitiva (PSD) corresponde a noviembre 2028, en el caso de mantener trazado original.</p>

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO OCTUBRE 2023

Etapas en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono
Aprobación estudios de Viaductos Subsector B5 (VSJ)	Dirección General de Concesiones MOP	Segundo semestre 2020	Segundo semestre 2023	
Ejecución expropiaciones Subsector B5 (VSJ)		Primer semestre 2023	Segundo semestre 2023	

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. 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

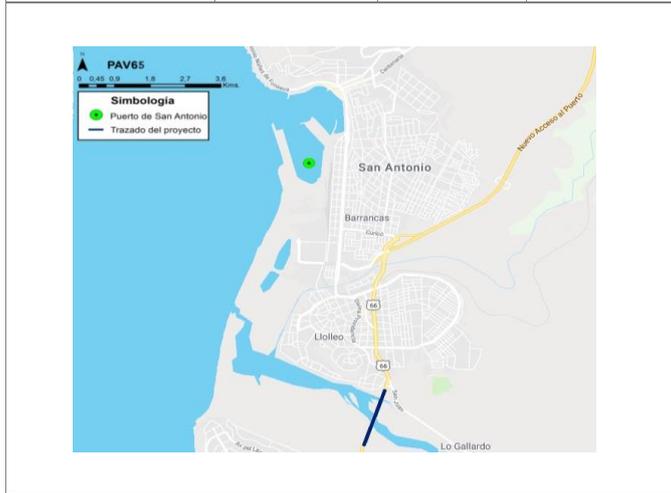
Etapas / Semestre - Año	2023	2024	2025	2026	2027+	Observaciones
Aprobación estudios de Viaductos Subsector B5 (VSJ)						
Ejecución expropiaciones Subsector B5 (VSJ)						
Ejecución obras Subsector B5 (VSJ)					2028	Fecha inicio sujeto a etapa anterior. Límite PSP mayo 2028.

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

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

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.

La licitación se encuentra en proceso de adjudicación de la ejecución de obras, ya que se ingresó a Toma de Razon a Contraloría General. No obstante, la Dirección de Vialidad se encuentra subsanando las observaciones recibidas, planificando tener una resolución del proceso en segundo semestre de 2023.

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO OCTUBRE 2023

Etapa en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono
Licitación de obras nuevo puente	Dirección de Vialidad MOP	Primer semestre 2022	Segundo semestre 2023	

RoI PDL-MTT	RoI MOP / Empresas Ferroviarias	RoI 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"> Realizar el proceso expropiatorio. Licitat y supervisar la ejecución de las obras civiles. 	-

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

Etapa / Semestre-Año	2023	2024	2025	2026	2027+	Observaciones
Licitación de obras nuevo puente						
Ejecución de obras nuevo puente						Sujeto a etapa anterior

(*) TMDA: Tránsito Medio Diario Anual

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

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 aún se encuentran en fase de preparación de documentación final y, como se señaló en el PNATP 2022, se estima que en el 2do semestre de 2023 se concrete el proceso de expropiaciones, ya que el resto de lotes ya fueron adquiridos por la Empresa Portuaria San Antonio en 2021.

El proceso de licitación del estudio de Ingeniería de Detalle se concretó en el 1er semestre de 2022. Se continúa trabajando en el diseño en conjunto con la Inspección Fiscal de la Ruta 78. Se proyecta finalizar el estudio en el segundo semestre de 2023. En cuanto a la preparación de los TdR para la obtención del RS y licitación de la ejecución de obras, se planifica realizarlo en el segundo semestre de 2023. No obstante, la entrada en operación del proyecto se encuentra en evaluación por parte de EPSA, proyectándose para el segundo semestre de 2024.

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO OCTUBRE 2022

Etapa en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono
Proceso de Expropiaciones	Empresa Portuaria San Antonio	Primer semestre 2019	Segundo semestre 2023	
Ejecución de estudio Ingeniería de Detalle		Primer semestre 2022		

RoI PDL-MTT	RoI MOP / Empresas Ferroviarias	RoI de otros actores
<ul style="list-style-type: none"> • Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto. • Impulsar la materialización del proyecto. 	-	Empresa Portuaria San Antonio: <ul style="list-style-type: none"> • Realizar Ingeniería de Detalle del proyecto. • Adquisición de terrenos. • Licitación obras civiles y supervisar contrato construcción.

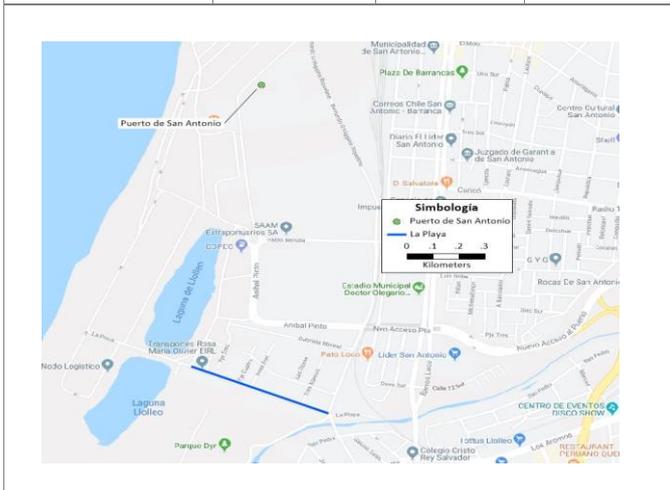
PLANIFICACIÓN TENTATIVA

Etapa / Semestre-Año	2023	2024	2025	2026	2027+	Observaciones
Proceso de Expropiaciones						
Ejecución de estudio de Ingeniería de Detalle						Sujeto a etapa anterior
Preparación TdR y licitación de ejecución de obras						Sujeto a etapa anterior
Ejecución obras						Sujeto a etapa anterior
Entrada en Operación						Sujeto a etapa anterior

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 STI 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 STI 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 periodos 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, tal como se indicó en PNATP 2022, la Empresa Portuaria San Antonio (EPSA) ha generado un Convenio con la Ilustre Municipalidad de San Antonio (IMSA) para realizar mantención periódica al estándar actual de la vía, la que se continúa ejecutando mientras se determina el futuro de las obras definitivas. La solución de largo plazo está vinculada al avance de la tramitación ambiental del Puerto Exterior y los avances que lleve a cabo el proyecto Corredor Ferroviario de titularidad de EFE.</p>

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO OCTUBRE 2023

Etapa 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

Etapa / Semestre-Año	2023	2024	2025	2026	2027+	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

Nombre proyecto		ZONA DE REGULACIÓN DE FRECUENCIA ALTO SAN ANTONIO (ASA)				
Código BIP	40012831 - 0	¿Pertenece a PNDP13?	NO - Nuevo Proyecto	Categoría	ZAL	

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> <ol style="list-style-type: none"> 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 (inicios de 2024), que permita mitigar los impactos asociados a los peak de demanda y la consiguiente saturación de las vías en el corto plazo, mientras se avanza en el proyecto definitivo. 2. Alto San Antonio (ASA) 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 en el horizonte de 2029.

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: adjudicada y con inicio de obras en julio 2023. - Licitación de prestador de servicios: se estima realizar la licitación en agosto de 2023 <p>En lo que respecta al proyecto de Alto San Antonio Definitivo, actualmente está en desarrollo el cierre de la etapa de Prefactibilidad (definición del Modelo de Negocios), así como la postulación a la etapa de Factibilidad ante el MDSyF para la obtención del RS correspondiente y la realización de los análisis de ingeniería, análisis de pertinencia ambiental y estudios tarifarios. De forma paralela, se avanza en la definición del proceso óptimo para la adquisición de los terrenos necesarios y su identificación presupuestaria.</p>	



ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO OCTUBRE 2023

Etapa en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono
Ejecución de obras ASA Transitorio	Empresa Portuaria San Antonio	Segundo semestre 2023	Primer semestre 2024	
Desarrollo de Modelos de Negocios ASA Definitivo y obtención RS para Factibilidad		Primer semestre 2022	Segundo semestre 2023	

RoI PDL-MTT	RoI Empresa Portuaria / Concesionarios	RoI 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 a la materialización del 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	2023	2024	2025	2026	2027+	Observaciones
Ejecución de obras ASA Transitorio						
Licitación Prestador de Servicios ASA Transitorio						Sujeto a etapa anterior
Entrada en operación ASA Transitorio						Marcha blanca: octubre 2023 Operación al 100%: Primer trimestre 2024
Desarrollo estudio Prefactibilidad ASA Definitivo y obtención RS para Factibilidad						
Estudios de Factibilidad ASA Definitivo						Sujeto a etapa anterior

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

Nombre proyecto		MEJORAMIENTO TERMINAL INTERMODAL BARRANCAS				
Código BIP	30483873-0	¿Pertenece a PNDP13?	SÍ - Proyecto PNDP 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 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 2020-2022

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 superior a 250.000 TEU/año (actualmente dispone de una capacidad 50.000 TEU/año).</p> <p>Resuelta la controversia sobre la defensa de la libre competencia en la prestación de los servicios en el TIB, mediante el acuerdo alcanzado entre las partes en la Corte Suprema de Chile en diciembre de 2022, un Comité de Expertos determinó la tarifa de transferencia en este nuevo terminal intermodal. Actualmente EFE se encuentra licitando la ejecución de obras del TIB, proceso que debiera estar concluido el segundo semestre del 2023, estimándose ejecutar su construcción en un plazo de 18 meses. Paralelamente EPSA gestiona con el Servicio nacional de Aduanas, la extensión de la zona primaria al TIB.</p>

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO **OCTUBRE 2023**

Etapa en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono
Proceso de licitación de ejecución y adjudicación de obras por parte de EFE	Empresa de los Ferrocarriles del Estado	Primer semestre 2023	Segundo semestre 2023	

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 en conjunto con EPSA. 	<p>EFE, EPSA, DP World San Antonio, 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"> Administrar la operación del terminal, por parte del concesionario portuario DP World, resguardando la aplicación de la normativa portuaria y los alcances emitidos por el TDLC y el Acuerdo en la Corte Suprema. <p>DP World San Antonio:</p> <ul style="list-style-type: none"> Adquisición de los equipos. Prestación de los servicios, según la normativa vigente.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA						
Etapa / Semestre-Año	2023	2024	2025	2026	2027+	Observaciones
Proceso de licitación de ejecución y adjudicación de obras por parte de EFE						
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).

Nombre proyecto		MODIFICACIÓN CRUCE FERROVIARIO PABLO NERUDA			
Código BIP	¿Pertenece a PNDP13?	SÍ - Proyecto PNDP 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

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.

El estudio de Ingeniería Básica de acceso a Puerto Exterior informado el 2022 propuso cerrar el cruce Pablo Neruda y redistribuir el tráfico en el sector. Respecto a esta propuesta, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado analizará una solución de cruce desnivelado, la que sería estudiada en la Ingeniería del tramo Lloleco-Barrancas, considerada de ser iniciada aproximadamente el segundo semestre del 2024.

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Etapa en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono
Detenido a la espera del análisis una solución de cruce desnivelado.	-	-	-	

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO - OCTUBRE 2023

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

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

Etapa / Semestre-Año	2023	2024	2025	2026	2027+	Observaciones

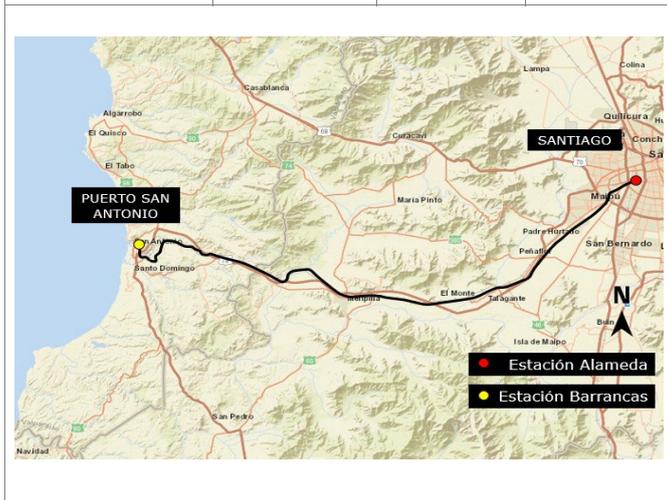
PUERTO DE SAN ANTONIO

PAF64-PAF65-PAF66-PAF67

Nombre proyecto	MEJORAMIENTO CORREDOR FERROPORTUARIO SANTIAGO - SAN ANTONIO				
Código BIP	4000060-0	¿Pertenece a PNDP13?	SÍ - Proyecto PNDP 2013	Categoría	

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, con el objetivo que pueda captar, en el horizonte de largo plazo, hasta un 40% de la carga contenedorizada que se proyecta transferir en los diversos terminales de Puerto San Antonio. La iniciativa incluye contar con desvíos de 600 m de largo en una primera fase, que posteriormente se extenderán a 1.250 m, aumento de velocidades de operación, cambio en el sistema de movilización de trenes y la implementación de un Centro de Intercambio Modal (CIM) en las afueras de Santiago, requiriendo además que cualquier proyecto de pasajeros se realice por vías férreas independientes a las definidas para la carga.</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
<p>El proyecto considera un desarrollo por etapas, acorde con los requerimientos de servicios asociados a la actividad de los terminales del puerto de San Antonio. FASE I: desvíos de 600 m (2025), instalación de un Sistema de Control de Señalización Virtual (2025); FASE II: alargamiento de desvíos para trenes de 1.250 m, aumento de estándar de velocidad a 65 km/h (con restricción de 40 km/h en pendientes y curvas), construcción de un CIM en la RM (operando en 2035) y según las necesidades que definan las proyecciones de demanda, posible construcción de doble vía y obras que permitan transportar contenedores en doble estiba (2040).</p> <p>Los estudios de ingeniería Básica del acceso ferroviario a Puerto Exterior, y análisis operacional y diseño del anteproyecto del CIM están finalizados. EFE ejecuta adecuaciones al diseño de CIM derivadas de la coordinación con el proyecto Orbital Sur, obra liderada por MOP. La primera etapa de adquisición de terrenos se encuentra finalizada, esperando completar la etapa 2 más allá de 2024. Se encuentra en desarrollo el Estudio de Impacto Ambiental del Corredor y del CIM, así como la re-evaluación de la Ficha IDI del Corredor y postulación a una nueva Ficha IDI a etapa de ejecución de los desvíos de 600 m.</p>

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO				OCTUBRE 2023
Etapa en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono

Licitación y ejecución de estudios Complementarios de Factibilidad	Empresa de los Ferrocarriles del Estado	Primer semestre 2023	Segundo semestre 2024	
--	---	----------------------	-----------------------	--

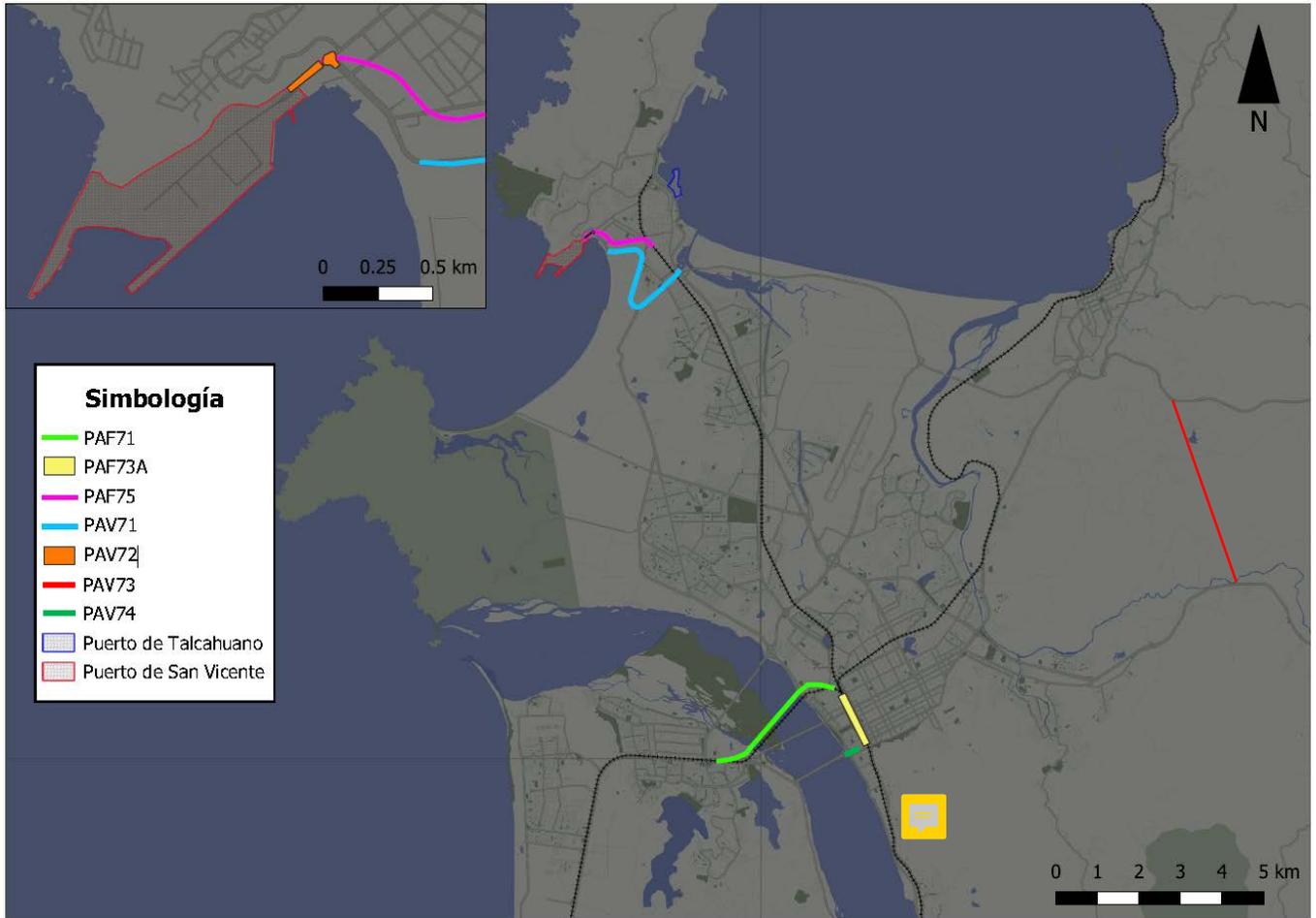
Rol PDL-MTT	Rol MOP / Empresas Ferroviarias	Rol de otros actores
<ul style="list-style-type: none"> Hacer seguimiento y ser contraparte de la ingeniería, así como coordinar las acciones que den factibilidad al proyecto. 	<p>Empresa de los Ferrocarriles del Estado:</p> <ul style="list-style-type: none">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

PLANIFICACIÓN TENTATIVA						
Etapa / Semestre-Año	2023	2024	2025	2026	2027+	Observaciones
Licitación y ejecución de 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).



7 PUERTO DE TALCAHUANO Y SAN VICENTE



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 [MMS]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?
57.080 MMS	16.519	9.6%	Estudio "Habilitación Conexión Vial Puerto San Vicente Ruta Interportuaria"	2023	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

Proyecto sigue priorizado al interior del Consejo de Coordinación Ciudad - Puerto de Talcahuano, presidido por el Gobernador 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. Además, fue priorizado por Gobierno Regional como una iniciativa de interés regional.

En el PNATP 2022 se informó que la IDI se postuló al MDSyF para etapa de Ejecución, la que en un principio obtuvo un RATE OT y que después de enviar las observaciones y realizar la UCVU en febrero 2023, a la fecha cuenta con un RATE IF, dado que se solicitan adjunta aprobaciones. Vialidad Regional del MOP, en coordinación con MDSyF, se encuentran trabajando para subsanar los temas pendientes, proyectando la obtención del RATE RS para octubre 2023. El proyecto se encuentra en el marco presupuestario 2023 del MOP, presentado a la DIPRES, dentro del Convenio de Programación en Infraestructura entre GORE y MOP 2022-2026. Se planifica que durante el 2024 se inicie el proceso de expropiaciones y se estima licitar la 1ra Etapa(*) del proyecto para iniciar obras en el año 2024, dependiendo del avance del proceso de expropiaciones.

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

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 2023	

ROL PDL-MTT

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 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. Monitorear 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	2023	2024	2025	2026	2027+	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						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 solo al Tramo 3.

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 [MMS]	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

1. Dirección de vialidad mantiene periódicamente la señalética de la rotonda. Adicionalmente, el proyecto del paradero, contempla una propuesta de demarcación de toda el área y mejoras en cruce de peatonales.
2. Con la reducción de estacionamientos se logró la recuperación del acceso derecho al puerto, mejorando su capacidad vial. No obstante, el traslado del paradero se encuentra en búsqueda de financiamiento dentro del Consejo Ciudad Puerto y está pendiente evaluar reubicación de kioscos que incentivan el estacionamiento irregular en calzada derecha de salida.
3. El diseño de la señalética está siendo abordado como parte del proyecto de mejora del Ramal Estación El Arenal al puerto, con fecha estimada de término agosto 2023, el que definirá la señalética a instalar en el cruce ferroviario de la rotonda. Adicionalmente, se evalúa una solución de corto plazo.
4. Programa fiscalización y de seguridad vial a la espera del plan de demarcación y traslado del paradero.
5. Habilitar vía férrea externa sigue en espera de la obtención de la concesión ferroviaria en trámite.
6. Para justificar el reruteo se requiere la ejecución del Estudio de Impacto Vial, para lo que se debe definir los TdR y financiamiento. Se proyecta avances para 2º semestre 2023. En forma paralela se han desarrollado proyectos de mejora de las calles propuestas, para aumentar las condiciones para el transporte público. Se espera terminar los diseños en 2023.

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Etapa 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 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 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

Etapa / Semestre-Año	2023	2024	2025	2026	2027+	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 tramitación 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 [MMS]	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 y se proyecta su término para el segundo semestre del año 2023. En agosto de 2023 se realizó el llamado a licitación de Ejecución de Obras, y se planifica la adjudicación para el segundo semestre de 2024.

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO OCTUBRE 2023

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	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. 	Dirección General de Concesiones MOP: <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	2023	2024	2025	2026	2027+	Observaciones
Estudios Integrales 2da concesión Acceso Norte a Concepción						
Llamado a Licitación y Adjudicación						Sujeto a etapa anterior
Desarrollo Ingeniería de Detalle y estudios de impacto ambiental						Sujeto a etapa anterior
Ejecución de Obras						Sujeto a etapa anterior

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 [MMS]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?
24.734,74 MMS	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>De acuerdo a lo informado en el PNATP 2022, la ejecución de obras comenzó en mayo de 2022. Sin embargo, la empresa que se adjudicó el proyecto se declaró en quiebra a fines de 2022, por lo que la Dirección de Vialidad MOP definió un nuevo proceso de adjudicación de obras que se planifica concretar en segundo semestre de 2023. Actualmente se resuelven observaciones presentadas por Contraloría General para poder adjudicar.</p>

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO OCTUBRE 2023

Etapa en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono
Nuevo proceso de adjudicación de obras	Dirección de Vialidad MOP	Segundo semestre 2023	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

Etapa / Semestre-Año	2023	2024	2025	2026	2027+	Observaciones
Nuevo proceso de adjudicación de obras						
Ejecución de obras de conexión (viaducto)						Sujeto a etapa anterior

Nombre proyecto		NUEVO PUEBLO BIO - BIO Y NUEVO TUNEL 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 se ejecuta entre Paso a Nivel Pedro León Gallo (PK 500), comuna de Concepción y las cercanías Estación Juan Pablo Segundo (PK 3875), comuna de San Pedro de la Paz. Principales obras: 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).

El proyecto cuenta con un avance físico del 21,6% (agosto 2023). Hitos relevantes: Inicio de perforación de Túnel; Inicio de instalación de Pilotes; Inicio montaje vigas de superestructura; Inicio de construcción tablero. Se espera que el proyecto entre en operación el segundo semestre de 2025.

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO **OCTUBRE 2023**

Etapas en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono
Ejecución de obras	Empresa de los Ferrocarriles del Estado	Primer semestre 2023	Segundo semestre 2025	

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>Empresa de los Ferrocarriles del Estado:</p> <ul style="list-style-type: none"> Fiscalizar la ejecución de las obras y procurar que las mismas culminen en tiempo y en forma. 	-

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

Etapas / Semestre-Año	2023	2024	2025	2026	2027+	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

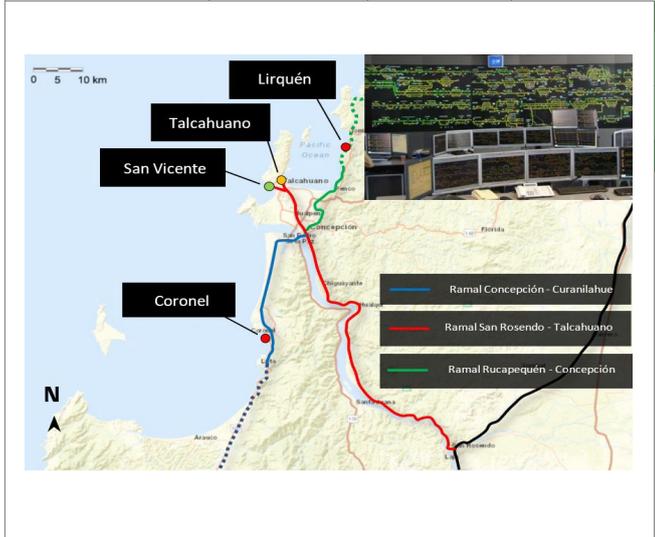
Nombre proyecto		MEJORAMIENTO DE SISTEMAS DE SEÑALIZACIÓN FERROVIARIA			
Código BIP	40017144-0	¿Pertenece a PNDP13?	SÍ - Proyecto PNDP 2013	Categoría	MEJ - V



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 Biobío, 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 Biobío 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 2021 - 2023

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, 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.

El proyecto moderniza e integra los actuales sistemas de movilización de EFE, incorporando mejores estándares de seguridad ferroviaria, permitiendo aumentar la capacidad operacional de la infraestructura actual. Obtenida su Recomendación Favorable (RS) por parte del MDSyF en octubre de 2022, actualmente se encuentra en proceso de licitación la adquisición del "Diseño, Suministro e Implementación de Señalización Virtual y Planificador (SV/PLA)", "Mejoramiento de infraestructura de Señalización EFE Sur" e "Inspección Técnica de obras de Mejoramiento de Infraestructura de Señalización EFE Sur", esperando entre operación para el segundo semestre del 2026.

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Etapa en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono
Licitaciones públicas	Empresa de los Ferrocarriles del Estado	Segundo semestre 2023	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. • 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. 	<p style="text-align: center;">-</p>
---	--	--------------------------------------

PLANIFICACIÓN TENTATIVA (*)

Etapa / Semestre-Año	2023	2024	2025	2026	2027+	Observaciones
Licitaciones públicas						
Ejecución tramo "piloto"						Sujeto a etapa anterior
Ejecución de obras (**)						Sujeto a etapa anterior

(*) El monto de inversión informado corresponde a la etapa de Diseño-Ejecución del proyecto, abarcando toda la red EFE.
 (**) Esta planificación corresponde únicamente a los tramos correspondientes a la Región del Biobío (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.

Nombre proyecto		AUMENTO DE RESISTENCIA (CAPACIDAD) A 25 [ton/eje]			
Código BIP		¿Pertenece a PNDP13?	SÍ - Proyecto PNDP 2013	Categoría	

DESCRIPCIÓN	
Problema o requerimiento detectado	Solución propuesta
<p>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.</p>	<p>Reforzar la red ferroviaria que sirve a los puertos de la Región del Biobio pasando de 18 ton/eje a 25 ton/eje, condición que permitiría movilizar carros de hasta 100 ton.</p>

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).

Además de informar que la construcción actual del el Nuevo Puente Ferroviario sobre el Río Biobío considera 25 ton/eje (PAF71), EFE se encuentra avanzando en 3 estudios de prefactibilidad asociados a extender sus servicios del Biotrén, a las comunas de Penco, Lota y Los Ángeles, iniciativas que, si bien, tienen como foco en pasajeros, analizan la interacción con el transporte de carga para no afectar su operación.

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO **OCTUBRE 2023**

Etapa en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono
Ejecución Nuevo Puente Biobío	Empresa de los Ferrocarriles del Estado	Primer semestre 2023	Segundo semestre 2025	

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>Empresa de los Ferrocarriles del Estado:</p> <ul style="list-style-type: none"> Fiscalizar la ejecución de las obras y procurar que las mismas culminen en tiempo y en forma. 	-

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

Etapa / Semestre-Año	2023	2024	2025	2026	2027+	Observaciones
Ejecución Nuevo Puente Biobío						

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
<p>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.</p>	<p>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.</p>

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.

La Ingeniería Básica y de Detalle denominada "Mejoramiento de la Conectividad Urbana de Concepción y el Río Biobío", licitado para 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 que finaliza en Coronel, evitando así el paso de carga ferroviaria por el centro de la ciudad de Concepción. Para la actualización del PNATP - 2023 el proyecto sigue detenido.

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO **OCTUBRE 2023**

Etapa en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono
Proyecto detenido	-	-	-	

Rol PDL-MTT	Rol MOP / Empresas Ferroviarias	Rol de otros actores
-	-	<p>Gobierno Regional del Biobío:</p> <ul style="list-style-type: none"> Avanzar con la sociabilización del estudio.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

Etapa / Semestre-Año	2023	2024	2025	2026	2027+	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.

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
<p>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.</p>	<p>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.</p>

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.

El proyecto continua su desarrollo ejecutando tres estudios, Factibilidad y Diseño del ramal denominada Estudio y Evaluación Económica de Mejora de Ramal entre Estación el Arenal y el Puerto de San Vicente (SENER - LEN Ingeniería); el Estudio Modelo de Negocio para Explotación de Ramal entre Estación el Arenal y el Puerto de San Vicente (CONSULTRANS); y Análisis de la Capacidad Operacional de Carga para Estación Arenal y el Puerto de San Vicente (Ingeniería Construcción Marítimo-Portuaria SpA). Respecto a regularización de la concesión del desvío ferroviario ante el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, esta está en desarrollo. En 2024 se desarrollarán las etapas de Diseño para componentes vía férrea y confinamiento, y se avanzará en la etapa ejecución del componente Señalética en el Sistema Nacional de Inversiones.

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO OCTUBRE 2023

Etapa en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono
Desarrollo de Estudio Factibilidad y Diseño	Puertos de Talcahuano	Primer semestre 2023	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. Contraparte técnica en estudio de Factibilidad y Diseño. 	<p>Empresa de los Ferrocarriles del Estado y EFE Sur:</p> <ul style="list-style-type: none"> Apoyo de acciones y gestión del proyecto. 	<p>Mesa ferroviaria COMLOG:</p> <ul style="list-style-type: none"> Participar como contraparte técnica. <p>Puertos de Talcahuano:</p> <ul style="list-style-type: none"> Desarrollo de estudio de Factibilidad y Diseño. Búsqueda de financiamiento para ejecución de obras. Regularización Concesión de Desvío Ferroviario.

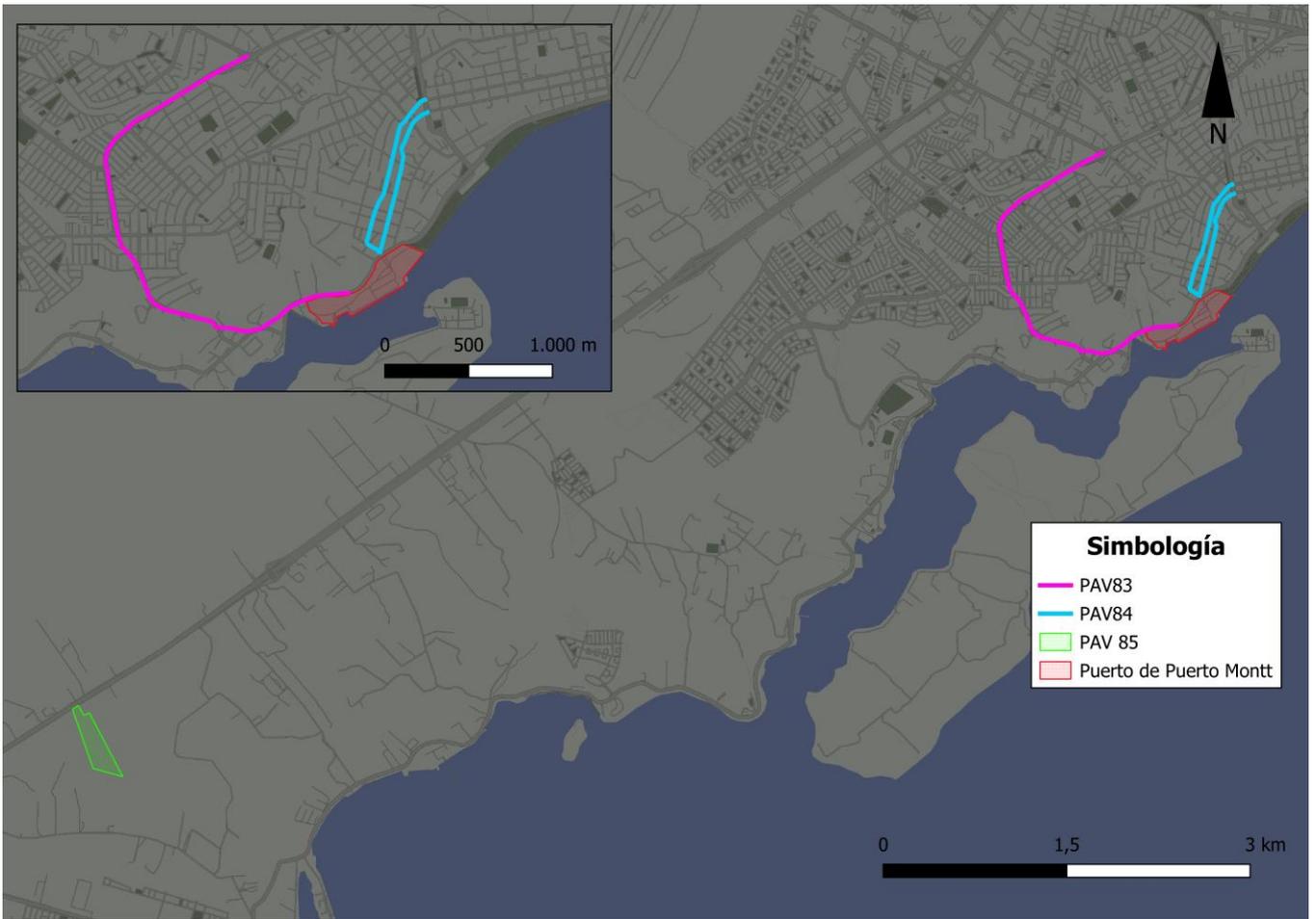
PLANIFICACIÓN TENTATIVA

Etapa / Semestre-Año	2023	2024	2025	2026	2027+	Observaciones
Desarrollo de Estudio Factibilidad y Diseño						El proyecto tiene tres componentes: 1) mejora de vía férrea, 2) confinamiento y 3) Señalética. Componentes 1 y 2 siguen fase diseño en SNI
Desarrollo de Ejecución componente Señalética						Sujeto a etapa anterior, pasaría a etapa de Ejecución
Búsqueda financiamiento para Ejecución de Obras						Sujeto a etapa anterior Diseño en el Sistema Nacional de Inversiones
Ejecución de Obras de mejoramiento de vía férrea y confinamiento						Sujeto a etapa anterior

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



8 PUERTO DE PUERTO MONTT



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 [MMS]	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.

Respecto a lo informado en PNATP2022, la iniciativa se mantiene sin avances. Sin embargo, se informó por parte de MINVU Región de Los Lagos, que el Tramo 1 se encuentra priorizado, por lo que, se solicitaron recursos para la ejecución de obras para el año 2024, planificando una ejecución de 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 2023

Etapa en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono
Búsqueda de Financiamiento	SEREMI MINVU Región de Los Lagos	Primer semestre 2023	Segundo semestre 2023	

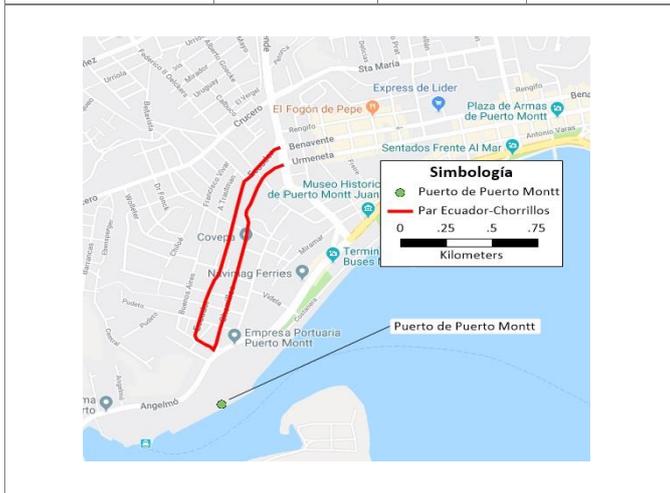
Rol PDL-MTT	Rol MOP / Empresas Ferroviarias	Rol de otros actores
<ul style="list-style-type: none"> • Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto. 	-	<p>SEREMI MINVU Región de Los Lagos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Búsqueda de financiamiento para etapa Ejecución. <p>SERVIU Región de Los Lagos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ejecutar las expropiaciones asociadas al proyecto. • Licitación de la ejecución de obras civiles y supervisar el contrato de construcción.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA						
Etapa / Semestre-Año	2023	2024	2025	2026	2027+	Observaciones
Búsqueda de Financiamiento						
Ejecución expropiaciones						Sujeto a etapa anterior
Ejecución de obras Tramo 1						Sujeto a etapa anterior
Ejecución de obras Tramo 2					2028	Sujeto a etapa anterior

Nombre proyecto		MEJORAMIENTO ACCESIBILIDAD BARRIO PUERTO, CIUDAD DE PUERTO MONTT				
Código BIP	40026872-0 (*)	¿Pertenece a PNDP13?	NO - Nuevo Proyecto	Categoría	ZAL	

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

Inversión privada (**)	VAN Social [MMS]	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	
<p>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".</p> <p>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 el proceso de licitación se publicó durante el segundo semestre de 2022. Con fecha 24 de abril de 2023 se aprobó, por parte de SERVIU, el contrato para el desarrollo del estudio de Prefactibilidad "Mejoramiento accesibilidad Barrio Puerto", el cual se inició en julio 2023 y su duración se estima en 18 meses.</p>	

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO				OCTUBRE 2023
Etapas en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono
Desarrollo estudio de Prefactibilidad y obtención RS para estudio Diseño	SERVIU Región de Los Lagos:	Primer semestre 2023	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. 	-		SERVIU Región de Los Lagos: <ul style="list-style-type: none"> • Gestionar estudio de Prefactibilidad y obtención RS para etapa Diseño. 	

PLANIFICACIÓN TENTATIVA						
Etapas / Semestre-Año	2023	2024	2025	2026	2027+	Observaciones
Desarrollo estudio de Prefactibilidad y obtención RS para estudio Diseño						
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
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.

Nombre proyecto		CONSTRUCCIÓN DE INSTALACIONES NUEVA ZONA EXTRAPUERTO EMPORMONTT PUERTO MONTT				
Código BIP	40046973-0	¿Pertenece a PNDP13?	NO - Nuevo Proyecto	Categoría	GT	

DESCRIPCIÓN	
Problema o requerimiento detectado	Solución propuesta
Las instalaciones actuales del puerto no cumplen con los estándares definidos por los servicios públicos responsables de controlar y fiscalizar las mercaderías de importación y exportación.	Se propone habilitar los terrenos del Extra-puerto (actualmente sin uso) para la construcción de instalaciones y equipamiento, y su posterior autorización como nueva Zona Primaria.

Inversión privada	VAN Social [MMS]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?
MM\$3.597	-	-	Ficha IDI de la iniciativa en el Banco Integrado de Proyectos	2023	Empresa Portuaria Puerto Montt



ANTECEDENTES ADICIONALES	
¿Quién invierte?	Empresa Portuaria Puerto Montt
Plan de desarrollo al que pertenece	-

OBSERVACIONES
Actualmente, la Empresa Portuaria Puerto Montt se encuentra desarrollando, en etapa de Diseño, un recinto extraportuario en la Ruta 5, en un predio de 8 hectáreas de su propiedad. Lo anterior, de manera de instalar en este sector una Zona de Actividades Obligatorias (ZAO) para las inspecciones que deben realizar SAG, Aduana y Sernapesca. Parte de los objetivos de este proyecto es disminuir el ingreso de camiones a la ciudad de Puerto Montt.

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO OCTUBRE 2023

Etapa en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono
Desarrollo estudio de Diseño	Empresa Portuaria Puerto Montt	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. 	-	Empresa Portuaria Puerto Montt <ul style="list-style-type: none"> • Realizar estudio de Diseño de proyecto

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

Etapa / Semestre-Año	2023	2024	2025	2026	2027+	Observaciones
Desarrollo estudio de Diseño						
Licitación de Obras						Sujeto a etapa anterior
Ejecución de Obras						Sujeto a etapa anterior



9 PUERTO DE CHACABUCO



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
<p>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.</p>	<p>De acuerdo al análisis de capacidad vial realizado por el Puerto de Chacabuco, se proponen las siguientes medidas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reestructurar el uso interno de las áreas portuarias (acopio y estacionamientos). • Extender el recinto portuario para contar con más áreas para la espera de los usuarios del actual terminal de transbordadores. <p>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.</p>

Inversión privada	VAN Social [MMS]	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. N°173 (*) Plan Director de Infraestructura MOP 2009

OBSERVACIONES
<p>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. Se mantiene la programación presentada en el PNATP 2022, ejecutando las medidas propuestas de reestructuración del uso interno de área y de aumento de área de espera del terminal de transbordadores, para el año 2023 y 2026, respectivamente. Frente a los nuevos escenarios de demanda por áreas de acopio dentro del puerto, se ha determinado contemplar aumentos de estas áreas generando una mayor concentración de los espacios dedicados a otros tipos de usuarios.</p> <p>Respecto del proyecto Bypass, tal como se indicó en el PNATP 2022, la Dirección de Vialidad del MOP indicó que la iniciativa no está contemplada en la actualidad en la cartera de proyectos.</p>

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO OCTUBRE 2023

Etapas en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono
Gestionar implementación de medidas	Empresa Portuaria Chacabuco	Primer semestre 2019	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 continuo a Empresa Portuaria Chacabuco durante todo el proceso. 		<p>Empresa Portuaria Chacabuco:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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.

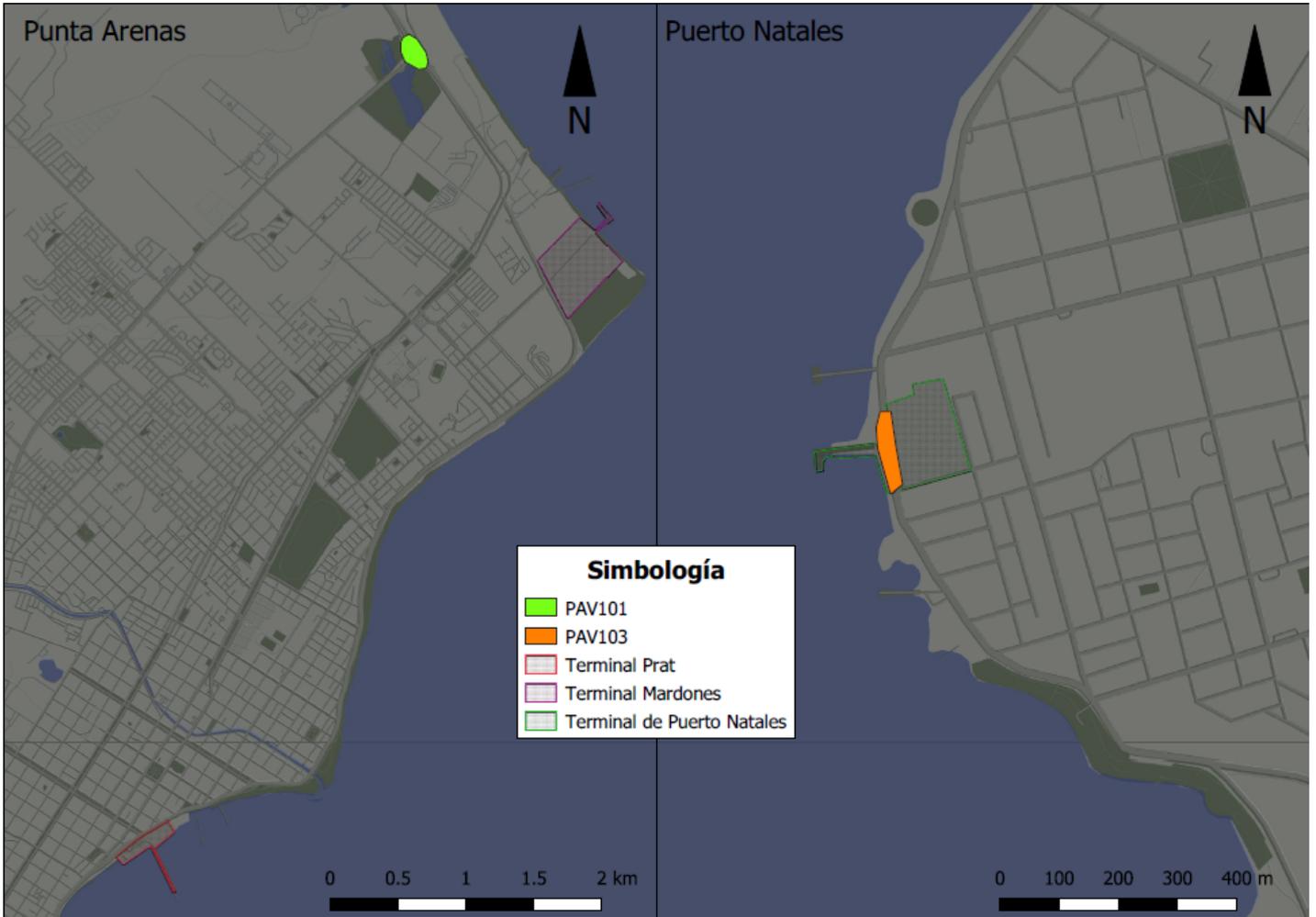
PLANIFICACIÓN TENTATIVA

Etapas / Semestre-Año	2023	2024	2025	2026	2027+	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 PUERTO AUSTRAL



Nombre proyecto		MEJORAMIENTO DE INTERSECCIÓN RUTA 9 - AV. FREI				
Código BIP	40049983-0	¿Pertenece a PNDP13?	SÍ - Proyecto PNDP 2013	Categoría	MEJ - NOV	

DESCRIPCIÓN	
Problema o requerimiento detectado	Solución propuesta
<p>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.</p>	<p>Originalmente se propuso la 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.</p> <p>Tras descartar la iniciativa, se buscara una nueva alternativa a través de estudio de prefactibilidad.</p>

Inversión privada	VAN Social [MM\$]	TIR Social	Fuente	Año evaluación	¿Quién evaluó?
M\$478.350	10.108	12.0%	Ficha IDI de la iniciativa en el Banco Integrado de Proyectos (BIP)	2023	Dirección de Vialidad MOP



ANTECEDENTES ADICIONALES	
¿Quién invierte?	Dirección de Vialidad MOP
Plan de desarrollo al que pertenece	PRIGRH Región de Magallanes - Proy. N° 157 (*)

OBSERVACIONES
<p>Según lo indicado en el PNATP 2022, la solución definitiva se definiría mediante proyecto contenido en nuevo Convenio de Programación entre MOP y GORE Magallanes denominado "Obras que conectan y dignifican Magallanes hacia el futuro", a través de la iniciativa "Mejoramiento Intersecciones Ruta 9 sector Circunvalación y Av. Frei BIP 40049983-0". Actualmente, se tiene en cartera el desarrollo de la etapa de Prefactibilidad entre los años 2025 y 2027, con una inversión estimada de \$478.350.000.</p> <p>En cuanto a la implementación de semáforos que regulen dicha intersección, el Diseño fue encargado a la UOCT y entregado a la SEREMITT de la región a fines de mayo 2022. Sin embargo, también se reevaluará su implementación, dado el nuevo estudio de Prefactibilidad indicado anteriormente, el cual incorporará como base los resultados del estudio de Diseño.</p>

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO OCTUBRE 2023

Etapa en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono
Detenido a la espera de inicio de estudio de Prefactibilidad	-	-	-	
Rol PDL-MTT	Rol MOP / Empresas Ferroviarias		Rol de otros actores	
<ul style="list-style-type: none"> Monitorear avances en la definición del proyecto. 	-	-	-	

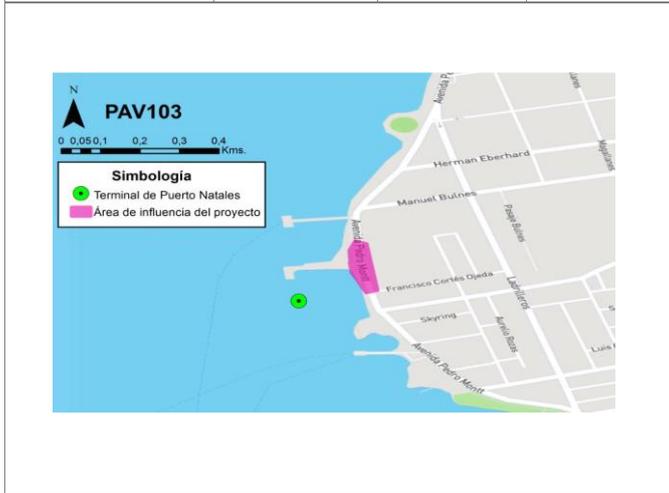
PLANIFICACIÓN TENTATIVA						
Etapa / Semestre-Año	2023	2024	2025	2026	2027+	Observaciones

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

Nombre proyecto		MEJORAMIENTO DE ACCESIBILIDAD VIAL AL TERMINAL DE PUERTO NATALES				
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>Originalmente, se planificó la 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>Actualmente, 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?
-	-	-	-	-	-



ANTECEDENTES ADICIONALES

¿Quién invierte?	Por definir
Plan de desarrollo al que pertenece	-

OBSERVACIONES

Según lo indicado en el PNATP 2022, se fijó avanzar en la construcción de calzadas, soleras, aceras y semaforizar la intersección de Av. Pedro Montt frente a la salida de camiones del terminal de Puerto Natales. A partir de esto, el SERVIU de la región realizó la reposición de la calzada, mientras que la I. M. de Puerto Natales ejecutó la instalación de soleras y aceras. Por otro lado, la estrecha coordinación con actores privados se mantiene, integrando medidas de seguridad durante las operaciones de carga y descarga como solución al movimiento generado por la recalada de naves Ro-Ro. Asimismo, se mejoró el veredón norte con la construcción de una mayor superficie de aceras, instalación de barreras New Jersey, entre otros. Estas mejoras de infraestructura han ayudado a que las operaciones durante las recaladas de naves Ro-Ro se realicen con un menor impacto a la comunidad.

En cuanto a lo informado respecto al proyecto de semaforización, éste aún se encuentra sin fecha programada. Adicionalmente, la Empresa Portuaria Austral ha propuesto realizar estudios para definir una solución de carácter integral y de largo plazo. Por lo anterior, se define modificar el nombre de esta ficha por "MEJORAMIENTO ACCESIBILIDAD VIAL TERMINAL PUERTO NATALES".

OCTUBRE 2023

Etapa en desarrollo	Ejecutor	Fecha inicio	Fecha estimada término	Icono
Realizar estudios preliminares para determinar solución de largo plazo	Empresa Portuaria Austral	Primer semestre 2024	Primer semestre 2025	

RoI PDL-MTT RoI MOP / Empresas Ferroviarias RoI 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.
--	---	---

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

Etapa / Semestre-Año	2023	2024	2025	2026	2027+	Observaciones
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 PNATP23

A continuación, se listan los proyectos presentados y su estado reportado a agosto de 2023.

Puerto		Proyecto	Etapas en desarrollo	Estado
ARICA		PAV11 – PAV12 – PAV14	Proyecto detenido	Detenido
		PAV13	Obtención RS y desarrollo estudio de Ingeniería de Detalle	En estudio
		PAV15	Fase 3 detenida hasta segundo semestre de 2024	Detenido
		PAF11A	Proyecto detenido	Detenido
		PAF11C	Detenido a la espera de factibilidad económica que justifique la inversión.	Detenido
		PAF12	Análisis a nivel de perfil cruce ferroviario a nivel acceso a ZEAL.	En estudio
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	Licitación y ejecución de rediseño del Tramo 1 y Tramo 5B	Coordinación
		PAV25	Ejecución estudio nuevo Diseño	En estudio
		PAV26	El proyecto se encuentra operando en su Fase 1, en proceso de ampliación del área de parqueo.	Construcción
ANTOFAGASTA		PAV31 – PAV32 – PAV33	Proyecto detenido	Detenido
		PAV34	Socializar resultados con actores relevantes	Coordinación
		PAV35	Obtención RS para etapa de Diseño de Ingeniería	Coordinación
		PAV36	Ingeniería de detalle	En estudio
		PAV37	Definición del nuevo Modelo de Negocios	Coordinación

ANTOFAGASTA		PAF34	Proyecto detenido a la espera de las conclusiones de modelo de negocio en desarrollo.	Detenido
COQUIMBO		PAV42	Proyecto descartado definitivamente	Descartado
		PAV42 – 1	Desarrollo estudios de Ingeniería de Detalle (concesionario)	En estudio
		PAV42 – 2	Realización del estudio de Prefactibilidad y Obtención RS para postular a Factibilidad	En estudio
		PAV42 – 3	Revisión estudio de Prefactibilidad y alternativas al proyecto	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	Proyecto descartado definitivamente.
PAV53			Proyecto detenido	Detenido
PAV54			Ejecución de obras Enlace El Vergel	Construcción
PAV55			Ejecución Estudios Integrales y llamado para 2ª licitación Ruta 68	En estudio
		PAF51	Licitación Consultoría "Proyecto Ferroviario Tren Valparaíso - Santiago"	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	Aprobación estudios de Viaductos Subsector B5 (VSJ) Ejecución expropiaciones Subsector B5 (VSJ)	En estudio Construcción

SAN ANTONIO		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	Ejecución de obras ASA Transitorio	Construcción	
		Desarrollo de Modelos de Negocios ASA definitivo y obtención RS para Diseño	En estudio	
	PAF62	Proceso de licitación de ejecución y adjudicación de obras por parte de EFE	Coordinación	
	PAF63	Detenido a la espera del análisis una solución de cruce desnivelado.	Detenido	
	PAF64 – PAF65 – PAF66 – PAF67	Licitación y ejecución de 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	Licitaciones públicas	Coordinación
		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	Ejecución de obras Tramo 1	Construcción
		PAV84	Desarrollo estudio de Prefactibilidad y obtención RS para estudio Diseño	En estudio
		PAV85	Desarrollo estudio de Diseño	En estudio
CHACABUCO		PAV91	Gestionar implementación de medidas	Coordinación
PUERTO NATALES Y PUNTA ARENAS		PAV101	Detenido a la espera de replantear el proyecto	Detenido
		PAV103	Realizar estudios preliminares para determinar solución de largo plazo	En estudio

GLOSARIO

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



www.logistica.mtt.c

