Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

Gobierno de Chile

PLAN NACIONAL DE DESARROLLO PORTUARIO

ACCESIBILIDAD TERRESTRE A PUERTOS 2024

CONTENIDO PNATP 2024

PRESENTACIÓN 02

AGRADECIMIENTO 04

ESTADISTICAS GENERALES 08

ESTRUCTURA FICHAS PNATP 10

DESCRIPCIÓN COMPONENTES FICHAS 11

SIMBOLOGÍA DE ÍCONOS 12

1. PUERTO DE ARICA 14

2. PUERTO DE IQUIQUE 22

3. PUERTO DE ANTOFAGASTA 29

4. PUERTO DE COQUIMBO 37

5. PUERTO DE VALPARAÍSO 46

6. PUERTO DE SAN ANTONIO 53

7. PUERTO DE TALCAHUANO Y SAN VICENTE 65

8. PUERTO DE PUERTO MONTT 77

9. PUERTO DE CHACABUCO 82

10. PUERTOS DE PUERTO NATALES Y PUNTA ARENAS 85

INVENTARIO DE PROYECTOS 89

GLOSARIO 93

PRESENTACIÓN

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

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

Reconociendo la importancia de actualizar y expandir los alcances de este esfuerzo inicial, en 2017 se publicó el Plan Nacional de Accesibilidad Vial Portuaria (PNATP). Este plan, desarrollado en colaboración entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), el Ministerio de Obras Públicas (MOP) y las Empresas Portuarias Estatales, tenía como propósito no solo actualizar el inventario de proyectos, sino también reordenar y priorizar las inversiones en accesibilidad vial. La promulgación del Decreto Supremo N° 92 de 2017, que estableció la metodología de trabajo entre estas instituciones, fue un paso clave para dar continuidad institucional a este esfuerzo colaborativo y garantizar que la actualización anual de la cartera de proyectos reflejara fielmente las necesidades y oportunidades emergentes del sistema portuario.

A lo largo de los años, el PNATP ha evolucionado hasta convertirse en una herramienta indispensable para la planificación y gestión de la accesibilidad portuaria en Chile. Sin embargo, como se observa en la evaluación de su avance al año 2023, todavía existen desafíos significativos. A pesar de los esfuerzos realizados, un 55% de la cartera de proyectos se encuentra detenida por diversas razones, lo que ha contribuido a la congestión de nodos logísticos clave y a una disminución en el índice de Desempeño Logístico de Chile entre 2018 y 2023.

PRESENTACIÓN

Esta situación subraya la necesidad de continuar mejorando la coordinación entre los diferentes actores y de buscar soluciones innovadoras para los desafíos persistentes. En respuesta a estos desafíos, se propone una mejora progresiva del PNATP en tres ejes de trabajo fundamentales con vistas a 2025:

1. Priorización de Cartera y Vinculación con Actores Regionales:
Es crucial establecer agrupaciones de obras con prioridades de orden nacional y estratégico, tales como las relacionadas con el Corredor Bioceánico Vial, la ampliación de Puerto Valparaíso, y el Corredor Central-Puerto Exterior de San Antonio. Esta priorización permitirá coordinar mejor las inversiones, asegurar la coherencia de los proyectos, y facilitar su monitoreo y reportabilidad. La vinculación con actores regionales, como los Gobiernos Regionales de Antofagasta y Tarapacá, es esencial para integrar las iniciativas del PNATP en los procesos de planificación regional, asegurando que estas inversiones respondan tanto a las necesidades locales como a los objetivos nacionales.

2. Proceso de Revisión de Avances:
Es recomendable realizar un levantamiento profundo de las razones detrás del bajo nivel de avance en la cartera de proyectos, evaluando si los ciclos de aprobación y gestión son excesivamente largos y si esto ha impactado negativamente en el desempeño logístico del país. Revisar el decreto que define la metodología del PNATP podría permitir la incorporación de mejoras, como la vinculación con carteras de inversión o la inclusión de temáticas relevantes como el impacto en empleo, género, seguridad y gestión de emergencias.

3. Gestión y Monitoreo de Iniciativas:
Proponer un plan de trabajo que agrupe las iniciativas en unidades de gestión mayores podría mejorar los procesos de gestión de recursos y la evaluación por parte de los organismos competentes. Identificar cadenas logísticas relevantes, como el Corredor Bioceánico Vial o el relacionado a Puerto Exterior de San Antonio, permitirá realizar acciones de mayor envergadura territorial, optimizando así la eficacia y el impacto de las inversiones. El PNATP ha sido una herramienta valiosa para Chile, pero su verdadero potencial solo podrá ser alcanzado a través de un compromiso renovado y un enfoque en la mejora continua. La competitividad portuaria es un factor clave para el desarrollo económico y social del país, y el éxito en este ámbito dependerá de nuestra capacidad para innovar, coordinar y ejecutar con eficacia los proyectos necesarios.

AGRADECIMIENTOS

Este libro no solo documenta el progreso realizado hasta ahora, sino que también establece una hoja de ruta para el futuro, invitando a todos los actores involucrados a participar activamente en la creación de un sistema logístico más eficiente, resiliente y sostenible. El Programa de Desarrollo Logístico del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones agradece la valiosa colaboración en la construcción de este documento a las autoridades y funcionarios del Ministerio de Obras Publicas, las Empresas Portuarias Estatales y de las Empresas Ferroviarias (públicas y privadas), quienes apoyaron en la actualización y levantamiento de los distintos proyectos y en el fortalecimiento de este instrumento de coordinación. Participaron en la confección de este documento los siguientes profesionales:

- **Antonio Dourthé Castrillón**
  Coordinador General Programa de Desarrollo Logístico
  Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

- **Hans Voigt Alarcón**
  Jefe de Departamento de Transporte Terrestre
  Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

- **David Medrano Moya**
  Coordinador Unidad Desarrollo Portuario
  Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

- **Víctor Pérez Gutiérrez**
  Coordinador Planificación y Procesos
  Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

- **Diego Moraga Agusto**
  Profesional Unidad Desarrollo Portuario
  Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

- **Sebastián Varela Fernández**
  Profesional Unidad Desarrollo Portuario
  Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

- **Rodrigo Medina González**
  Secretario Ejecutivo Programa de Vialidad y Transporte Urbano – SECTRA
  Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

AGRADECIMIENTOS

- **José Moore Muñoz**
  Coordinador Área Macrozonal SECTRA Norte Grande
  Programa de Vialidad y Transporte Urbano – SECTRA
  Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

- **Italo San Nicolo Bisso**
  Coordinador Área SECTRA Austral
  Programa de Vialidad y Transporte Urbano – SECTRA
  Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

- **Christian López Garnica**
  Jefe Departamento de Estudios y Políticas
  Ministerio de Obras Publicas

- **José Solorza Estévez**
  Gerente General
  Empresa de los Ferrocarriles del Estado

- **Carlos Mella Cariman**
  Gerente de Planificación y Desarrollo
  Empresa de los Ferrocarriles del Estado

- **Verónica Álvarez Cancino**
  Directora de Estudios Logísticos
  Empresa de los Ferrocarriles del Estado

- **Jorge Cáceres Godoy**
  Gerente General
  Empresa Portuaria Arica

- **Javier Rivera Vásquez**
  Gerente de Concesiones y logística
  Empresa Portuaria Arica

- **Rubén Castro Hurtado**
  Gerente General
  Empresa Portuaria Iquique

- **Miguel Martínez Bravo**
  Gerente de Logística y Operaciones
  Empresa Portuaria Iquique

AGRADECIMIENTOS

- **Carlos Escobar Olguín**
  Gerente General
  Empresa Portuaria Antofagasta

- **Cindy Muñoz Mateluna**
  Jefe de Desarrollo
  Empresa Portuaria Antofagasta

- **Ernesto Piwonka Carrasco**
  Gerente General
  Empresa Portuaria Coquimbo

- **Hellen Bustillos Morales**
  Arquitecto Urbanista
  Empresa Portuaria Coquimbo

- **Franco Gandolfo Costa**
  Gerente General
  Empresa Portuaria Valparaíso

- **Marcelo Muñoz Pérez**
  Jefe Desarrollo de Infraestructura
  Empresa Portuaria Valparaíso

- **Ramón Castañeda Ponce**
  Gerente General
  Empresa Portuaria San Antonio

- **Rodrigo Urzúa Álvarez**
  Gerente de Planificación y Desarrollo
  Empresa Portuaria San Antonio

- **Cristian Wulf Sotomayor**
  Gerente General
  Empresa Portuaria Talcahuano San Vicente

- **Guacolda Vargas Cruz**
  Gerente de Desarrollo y Sostenibilidad
  Empresa Portuaria Talcahuano San Vicente

- **Edmundo Silva Martel**
  Gerente General
  Empresa Portuaria Puerto Montt

AGRADECIMIENTOS

- **Jorge Blake**
  Gerente de Proyectos
  Empresa Portuaria Puerto Montt

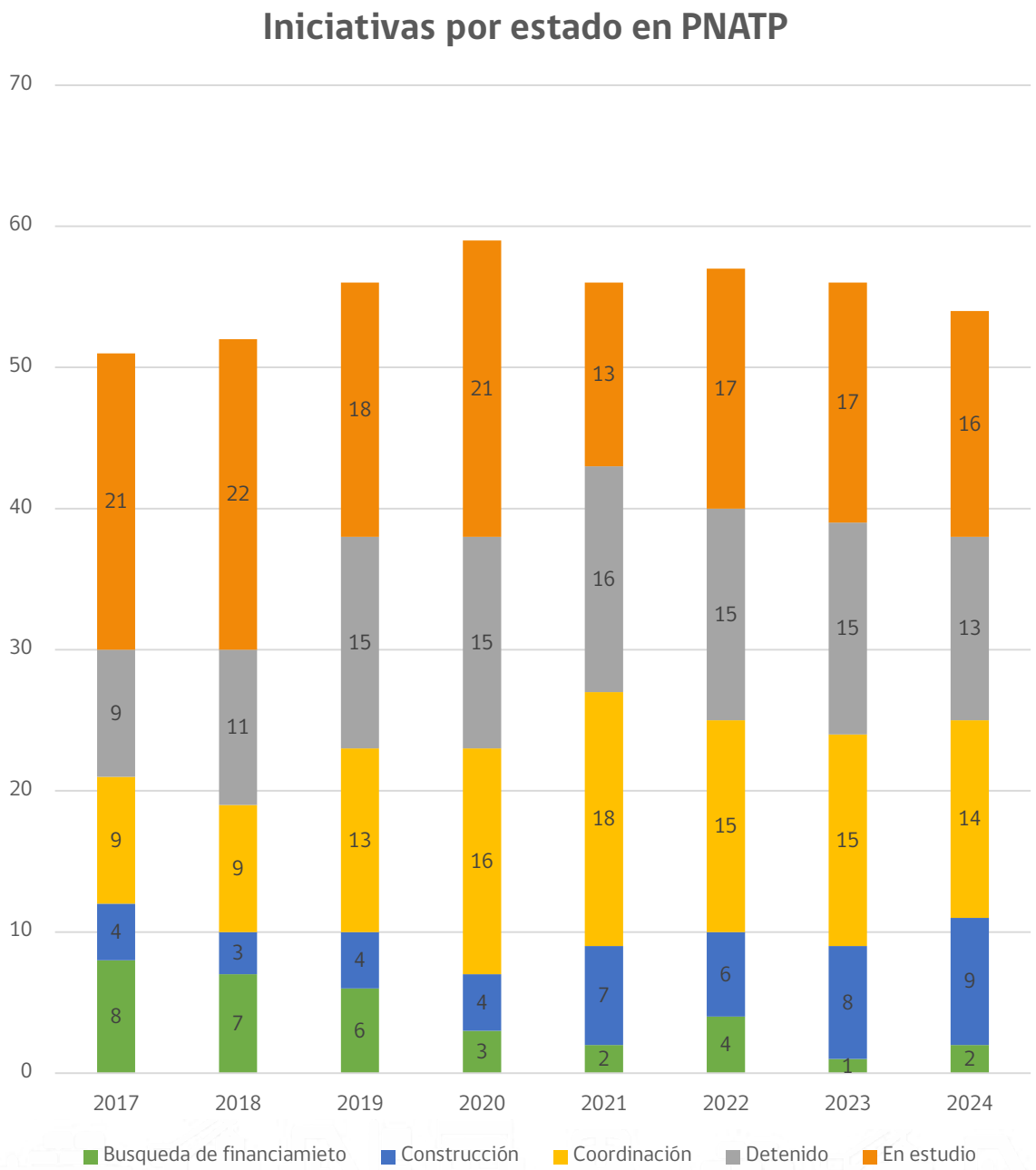
- **Felipe Candia Araya**
  Gerente General
  Empresa Portuaria Chacabuco

- **Oriel Varela Barría**
  Gerente de Explotación
  Empresa Portuaria Chacabuco

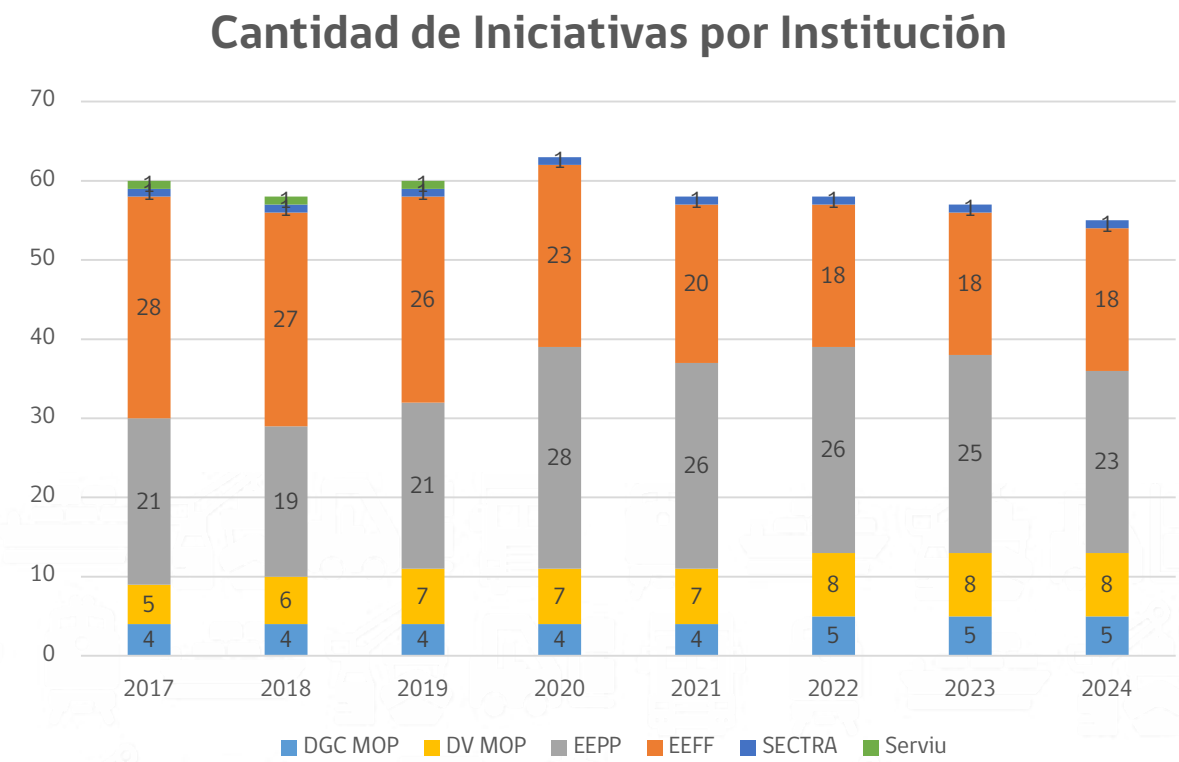
- **Miguel Palma Morales**
  Gerente General
  Empresa Portuaria Austral

- **José Suazo Basualto**
  Jefe de Estudios y Mantenimiento
  Empresa Portuaria Austral

Estadísticas Generales



Estadísticas Generales



ESTRUCTURA FICHAS PNATP 2024

Estado del proyecto

Icono que indica el estado del proyecto

Datos generales

Nombre, modo, código BIP, ID ficha, categoría, pertenencia a PNDP13

Descripción

Problema detectado y solución propuesta

Indicadores

Inversión, VAN y TIR social, fuente, año evaluación

Antecedentes

Institución encargada y Plan asociado

Ubicación espacial

Muestra el emplazamiento territorial de la iniciativa

Observaciones

Se entregan antecedentes adicionales de la iniciativa

Etapa en desarrollo

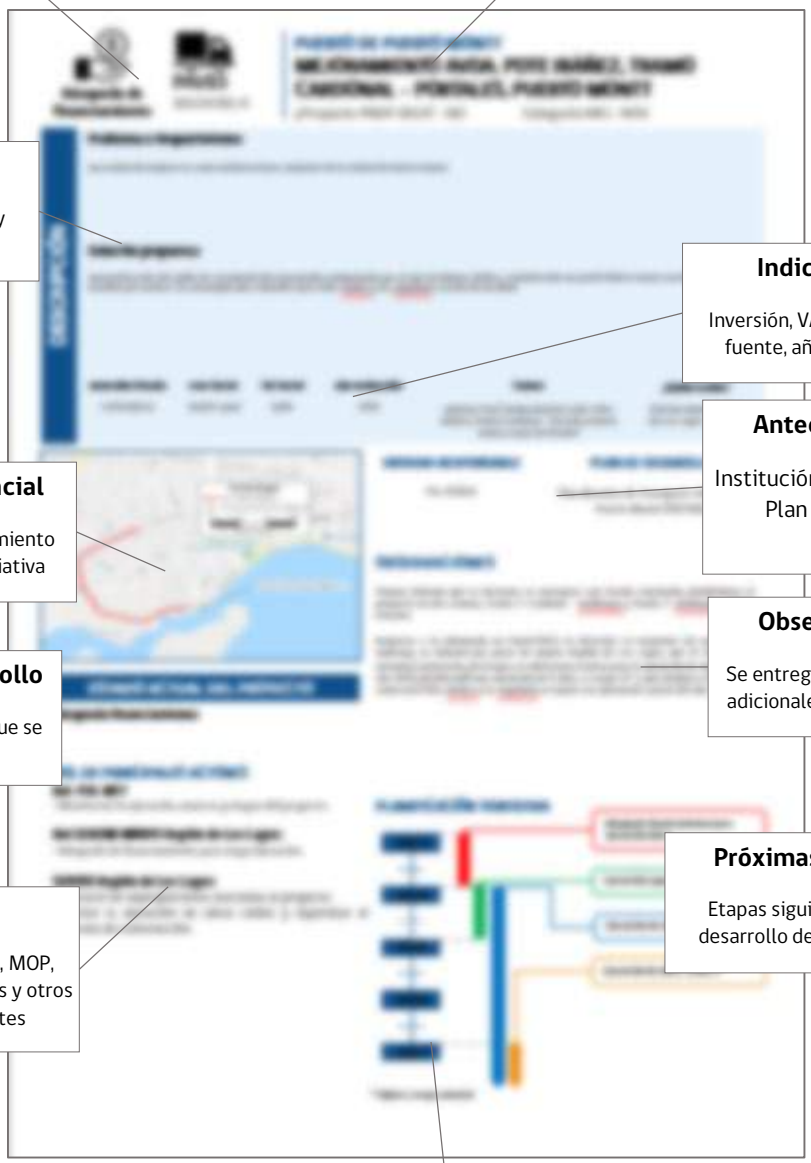
Señala en la etapa que se encuentra

Próximas etapas

Etapas siguientes en el desarrollo de la iniciativa

Tareas

Roles del PDL-MTT, MOP, Empresas Ferroviarias y otros actores relevantes



Planificación tentativa

Etapas siguientes en el desarrollo de la iniciativa

DESCRIPCIÓN COMPONENTES FICHAS PNATP 2024

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:** - MEJ: Mejoras operacionales, geométricas de carpeta, entre otras (vial). - NOV: Construcción de nuevas obras viales. - GTR: Proyectos de gestión de tránsito (vial). **Proyectos Ferroviarios:** - 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:** - 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.

DESCRIPCIÓN COMPONENTES FICHAS PNATP 2024

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.
Etapa en desarrollo	Etapa que se encuentra actualmente en desarrollo.
Ejecutor	Institución que se encuentra realizando la “Etapa en desarrollo”.
Fecha inicio	Fecha en la cual comenzó la “Etapa en desarrollo”.
Fecha estimada término	Fecha estimada en la cual debe finalizar la “Etapa 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

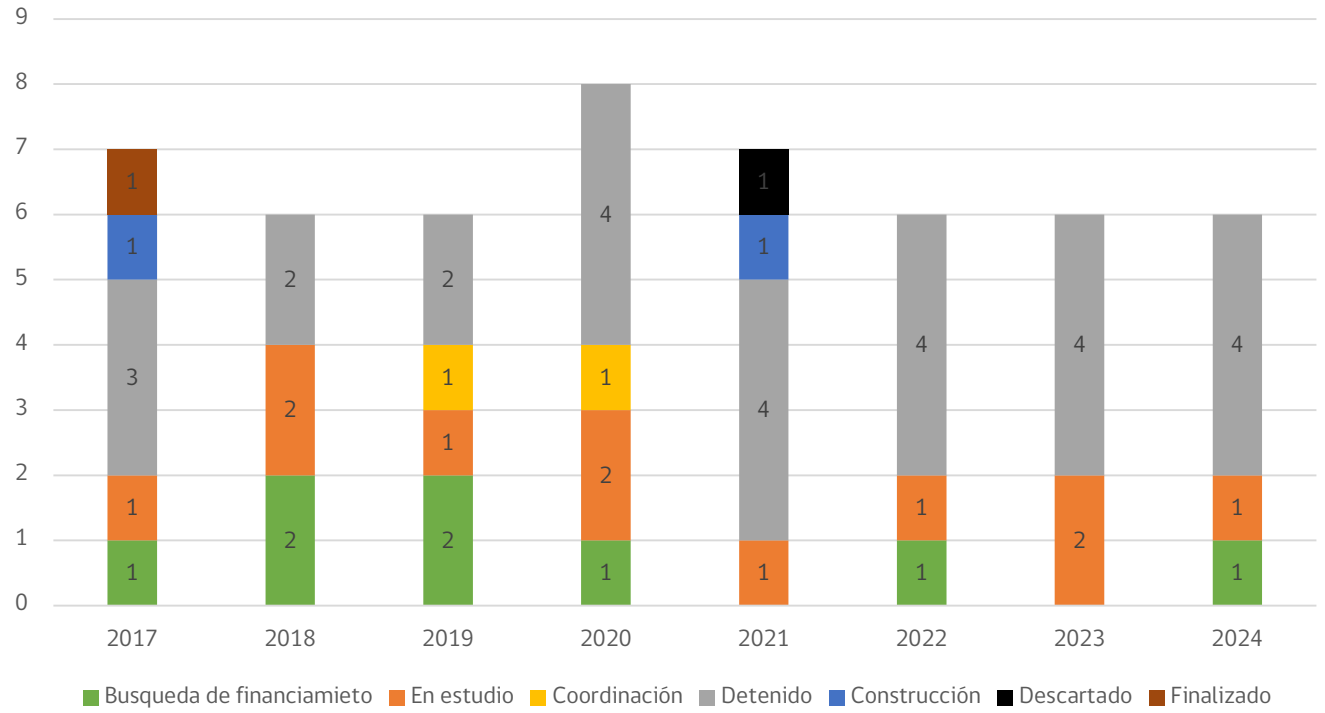
Ícono	Descripción
	En búsqueda de financiamiento.
	Proyecto en estudio.
	Proyecto en etapa de coordinación entre actores.
	Ejecución de obras y/o expropiaciones.
	Proyecto detenido.
	Proyecto descartado definitivamente.
	Proyecto finalizado y en operación.
	Proyecto de Accesibilidad Vial (PAV).
	Proyecto de Accesibilidad Ferroviaria (PAF).

ACCESIBILIDAD TERRESTRE A PUERTO DE

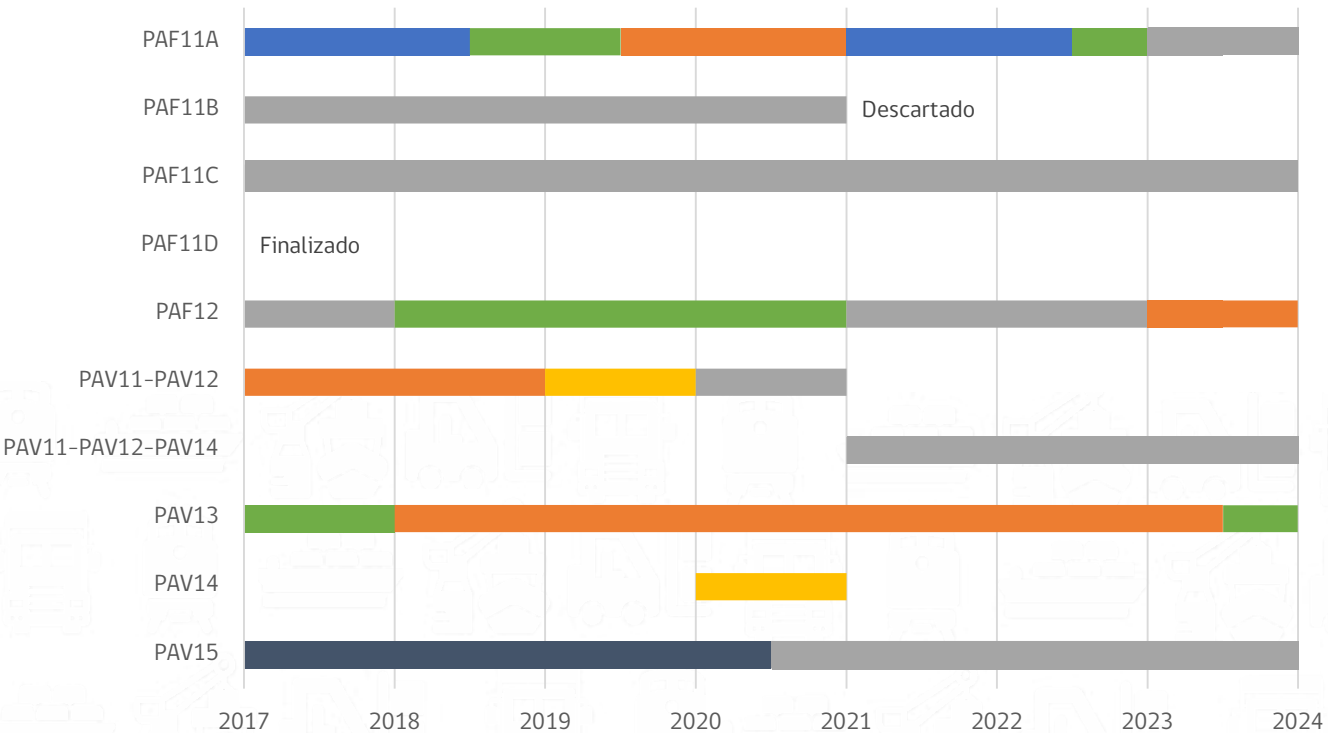
ARICA

PUERTO DE ARICA

Iniciativas puerto de Arica



Comportamiento de iniciativas



Proyecto Detenido

PAV11-PAV12 -PAV14

30122002-0

PUERTO DE ARICA

MEJORAMIENTO ACCESO PUERTO ARICA

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí

Categoría MEJ

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución propuesta

Aumento de capacidad de ingreso al Puerto con un mayor número de garitas de acceso, construcción de 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	TIR Social	Año evaluación	Fuente	¿Quién Evalúa?
1,124 MM$	160 MM$	7,6%	2016	Estudio de "Ingeniería de Detalle Proyecto Mejoramiento Accesos Puerto Arica"	Empresa Portuaria Arica (EPA)

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Proyecto Detenido (*)

(*) Siendo el objetivo del proyecto "ampliar el acceso físico del recinto portuario", el proyecto se considera como detenido, independientemente a que otras iniciativas mejoren su accesibilidad.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

- ---

Empresa Portuaria Arica:

- Colaboración con SECTRA para desarrollo de proyecto en etapa de diseño.

ENTIDAD RESPONSABLE

Empresa Portuaria Arica (EPA) - Terminal Puerto Arica (TPA)

PLAN DE DESAROLLO

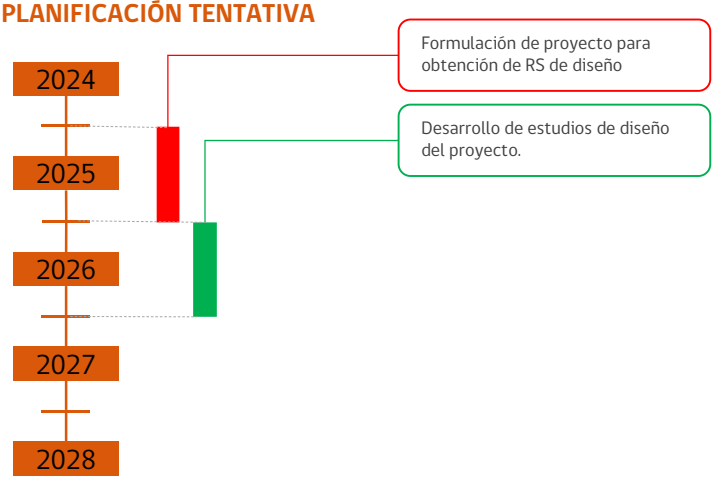
Plan Maestro Empresa Portuaria Arica

OBSERVACIONES

El proyecto se mantiene detenido. Se considera que desarrollar el análisis de otra alternativa implica intervenir terrenos de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE), organismo que no está disponible para su canje o negociación por afectar la operatividad del tren. Respecto al mejoramiento del acceso al recinto portuario, se han iniciado reuniones técnicas con SECTRA, organismo que cuenta con un proyecto de factibilidad que contempla el borde costero que incluye el acceso a EPA. Apoyados en un convenio de asistencia técnica y de asesoría para hacer compatible con los requerimientos de EPA, se avanzará en la formulación del proyecto para la etapa de diseño el 2025.

EPA ha implementado una serie de medidas para mejorar la gestión de los flujos de acceso como el desarrollo de un sistema RFID para su medición y una mejora en la coordinación ZEAP-Puerto, trabajo conjunto con el concesionario TPA. El problema de congestión es controlado con la secuenciación y coordinación del flujo de camiones hacia el puerto realizada en la ZEAP. Solo se manifiestan espacios de congestión a causa de vehículos menores estacionados en la pista que debiera ser exclusiva de ingreso de camiones a EPA.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



* Proyecto Detenido

Búsqueda de financiamiento

PAV13
40006014-0

PUERTO DE ARICA

MEJORAMIENTO COSTANERA SECTOR PORTUARIO Y CONEXIONES AL SECTOR PLAYA CHINCHORRO

¿Proyecto PNDP 2013? - NO **Categoría MEJ – NOV**

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

Los camiones con destino al puerto de Arica utilizan vías estructurantes de la trama urbana de la ciudad, las 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.

Solución propuesta

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

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

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año evaluación	Fuente	¿Quién Evalúa?
62,702 MM$	458 MM$	6,1%	2022	Estudio de preinversión "Mejoramiento Costanera Sector Portuario y Conexiones al Sector Playa Chinchorro, Arica"	MTT-SECTRA

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

En búsqueda de financiamiento para desarrollo estudio de Ingeniería de Detalle

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT
- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.
- Apoyo a Empresa Portuaria de Arica en las instancias que se requiera.

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

ENTIDAD RESPONSABLE

Por definir

PLAN DE DESAROLLO

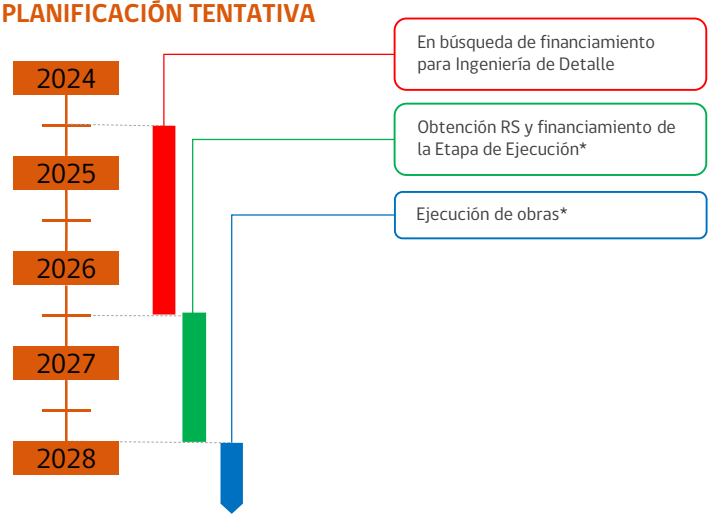
PMTU Arica

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, validado por la contraparte técnica, considera un perfil de dos pistas por sentido y ciclovías en toda su extensión, permitiendo generar mejoras relevantes en el espacio público, accesibilidad peatonal e implementación de ciclovías. No obstante, en el sector aledaño al acceso al puerto de Arica se genera un ensanche a tres pistas en la calzada norte, formalizando el uso de la pista externa para uso exclusivo de acceso al puerto y complementando con medidas de seguridad vial para la correcta operación de la salida del puerto hacia el Norte.

Respecto a lo informado en la actualización del plan el 2023, la presentación a la Unidad de Coordinación de Vialidad Urbana (UCVU) fue realizada de forma exitosa. Actualmente existe un acuerdo con EPA para el desarrollo del diseño del denominado "Tramo 1" (Acceso Puerto - Maipú), el que debiese iniciar el 2025. Paralelamente se está gestionando el financiamiento de la ingeniería de detalle del resto del proyecto con la Corporación para el Desarrollo de Arica y Parinacota (GORE).

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



* Sujeto a etapa anterior

Proyecto Detenido

PAV15
Sin BIP

PUERTO DE ARICA

ZONA DE EXTENSIÓN DE ACTIVIDADES PORTUARIAS (ZEAP)

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí **Categoría ZAL**

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

El crecimiento del parque automotriz y la falta de infraestructura para el descanso de los transportistas (en su mayoría bolivianos) con carga en tránsito generaban un alto impacto vial en la ciudad de Arica, en especial en las áreas urbanas cercanas al Puerto, con un alto número de camiones transitando por sus calles.

Para dar solución a esta situación, desde el 2012 la Empresa Portuaria Arica ha llevado adelante el desarrollo de una Zona de Extensión de Actividades Portuarias (ZEAP) junto a la Ruta 11-CH (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.

Solución propuesta

El proyecto consta de las siguientes etapas:

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

En forma paralela, está en estudio opciones que permitan dotar a la ZEAP de conectividad ferroviaria dada su cercanía con la vía de FCALP (PAF12)

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año evaluación	Fuente	¿Quién Evalúa?
15 MM$	---	---	---	---	Empresa Portuaria Arica (EPA)

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Proyecto Detenido en su Fase 3

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT
- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.
- Apoyo a Empresa Portuaria de Arica en las instancias que se requiera.

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

Concesionario TPA:
- Facilitar información para lograr una adecuada coordinación de las operaciones entre este recinto y el puerto, así como la mejora continua de las regulación de flujos para permitir el uso eficiente de las áreas disponibles.

Comunidad Logística Portuaria de Arica:
- Promoción del proyecto con actores relevantes.

Cancillería de Chile:
- Velar por el cumplimiento del Tratado de Paz y Amistad de 1904 en las materias que correspondan.

ENTIDAD RESPONSABLE

Empresa Portuaria Arica (EPA)

PLAN DE DESAROLLO

Plan Maestro Empresa Portuaria Arica

OBSERVACIONES

La Fase 1 de Antepuerto entró en operaciones en mayo del 2015, mientras que la Fase 2 de Zona de Respaldo entró en operaciones en abril del 2017. Ambas fases continúan operativas a la fecha. Para la ampliación del Antepuerto, cuyo objetivo es la planificación y coordinación del flujo de camiones vacíos que arriban en busca de carga, en el año 2022 se ejecutó la nivelación y compactación de 20.000 m^2, la cual entró en operación en enero del 2023. La Fase 3 del proyecto se mantiene detenido requiriendo de asignación presupuestaria para su etapa de diseño. No obstante se avanza en la formulación y preparación del proyecto para contar con el RS para el 2025.

Respecto a la iniciativa de atender la carga mineral en tránsito en la ZEAP, en diciembre 2023 se realizó la licitación para una Bodega de Preembarque de Minerales, siendo está adjudicada en febrero de 2024. Respecto a trasladar el almacén de minerales del Puerto a la ZEAP, informada en la actualización del plan el año 2023, éste aún permanecerá operativo conforme a contrato con SOMARCO y hasta el momento en que entre en operación el nuevo almacén.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

- 2024
- 2025
- 2026
- 2027
- 2028

* Proyecto Detenido

Proyecto Detenido

PAF11A
30233972-0

PUERTO DE ARICA
PROGRAMA DE REEMPLAZO DE RIELES "TIPO ARICA"

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí **Categoría MEJ – V**

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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.

Solución propuesta

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	TIR Social	Año evaluación	Fuente	¿Quién Evalúa?
334.069 UF	---	---	2013	"Proyecto de Diseño y Mejoramiento de la vía férrea para la Operación de FCALP en el Puerto de Arica"	Ferrocarril Arica La Paz (FCALP)

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

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

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

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

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

- Conseguir financiamiento.

ENTIDAD RESPONSABLE

Empresa de los Ferrocarriles del Estado

PLAN DE DESAROLLO

OBSERVACIONES

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 actualmente se encuentra operativa, sin considerar a corto plazo el aumento de flujos ferroviarios que ameriten su renovación.

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 RATE RS para el desarrollo de un estudio de prefactibilidad del proyecto "Construcción Servicio Ferroviario de Pasajeros en la Región de Arica y Parinacota", estudio que 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. El estudio también contempla realizar un catastro de transporte de carga, por lo que las alternativas deben considerar la existencia de tráfico mixto, incluyendo la inversión en infraestructura que permita la correcta operación de ambos servicios. Actualmente el proyecto se encuentra detenido a la espera de un proyecto de transporte que lo amerite.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

2024
2025
2026
2027
2028

* Proyecto Detenido

Proyecto Detenido

PAF11C
Sin BIP

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

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí **Categoría NOF**

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución propuesta

Rediseñar la red ferroviaria interior de tal forma que permita el ingreso y egreso de trenes hasta el Sitio Nº 5 (sector sur), ajustando su trazado y, definiendo condiciones estructurales y costos.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año evaluación	Fuente	¿Quién Evalúa?
67.221 UF	---	---	2013	"Proyecto de Diseño y Mejoramiento de la vía férrea para la Operación de FCALP en el Puerto de Arica"	Ferrocarril Arica La Paz (FCALP)

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Detenido a la espera de factibilidad económica que justifique la inversión

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

- Monitorear desarrollo comercial de FCALP, que haga necesario este proyecto.

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

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

ENTIDAD RESPONSABLE

Empresa Portuaria Arica (EPA) – Terminal Puerto Arica

PLAN DE DESAROLLO

OBSERVACIONES

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

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

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

- 2024
- 2025
- 2026
- 2027
- 2028

* Proyecto Detenido

Proyecto en estudio.

PAF12
Sin BIP

PUERTO DE ARICA
ACCESO FERROVIARIO AL ZEAP DE EPA EN LLUTA

¿Proyecto PNDP 2013? - NO **Categoría NOF**

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

La ZEAP de EPA en el valle del 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.

Solución propuesta

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.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año evaluación	Fuente	¿Quién Evalúa?
264.133 UF	---	---	2016	Estudio de preinversión "Mejoramiento Costanera Sector Portuario y Conexiones al Sector Playa Chinchorro, Arica"	Ferrocarril Arica La Paz (FACLP)

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Análisis a nivel de prefactibilidad cruce ferroviario a nivel acceso a ZEAL.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT
- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.
- Coordinar el avance del proyecto con Ferrocarril Arica La Paz y Ministerio de Obras Públicas.

Empresa Portuaria Arica
- Avanzar en los estudios que permitan realizar el proyecto.

ENTIDAD RESPONSABLE

Por definir

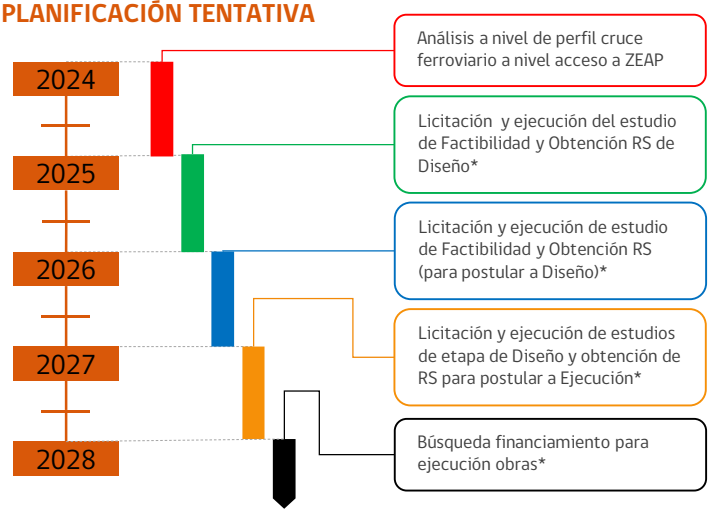
PLAN DE DESAROLLO

OBSERVACIONES

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, 2016). Esta condición se suma a las conclusiones obtenidas en el Plan de Gestión Anual de la Empresa Portuaria Arica 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.

El perfil del proyecto de empalme ferroviario fue elaborado y presentado para el PGA 2023, esperando avanzar para el 2024 con la etapa de prefactibilidad. Luego de obtener RS se dio inicio a un proceso de licitación pública declarada desierta. Conforme a las directrices del Directorio se avanzó en una Licitación Privada esperando contar con el resultado del análisis a diciembre de 2024.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

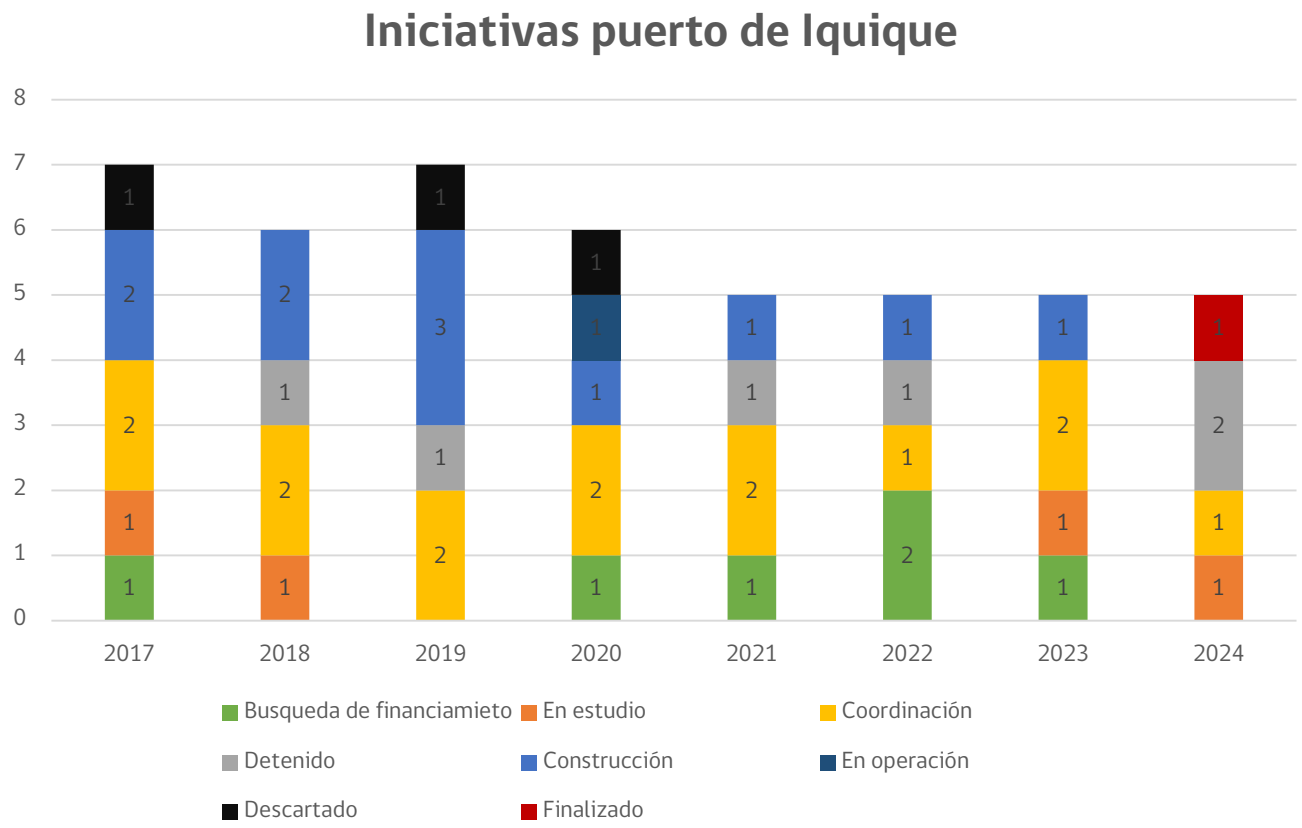


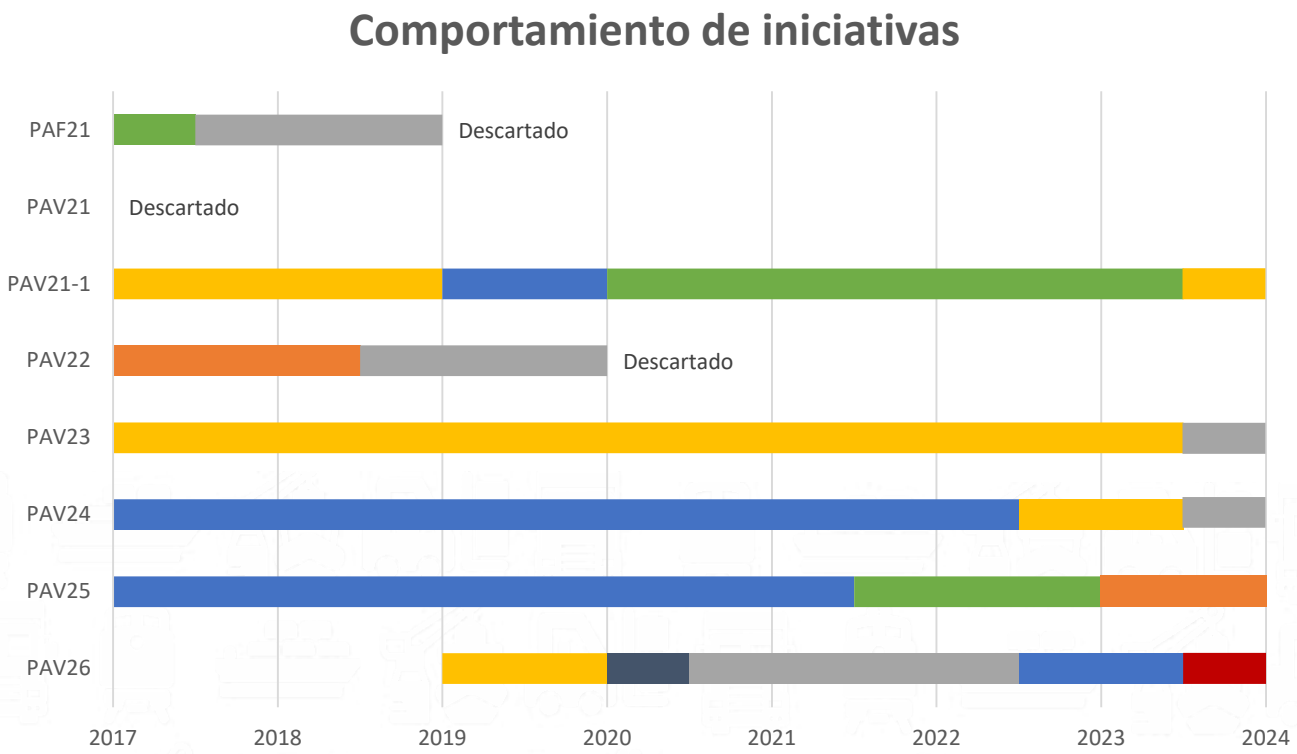
* Sujeto a etapa anterior

ACCESIBILIDAD TERRESTRE A PUERTO DE

IQUIQUE

PUERTO DE IQUIQUE





Coordinación entre actores

PAV21-1
Sin BIP

PUERTO DE IQUIQUE
GESTIÓN DE TRÁFICO EN ACCESO AL PUERTO

¿Proyecto PNDP 2013? - NO **Categoría GT**

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución propuesta

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

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año evaluación	Fuente	¿Quién Evalúa?
---	---	---	---	---	---

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Coordinación de actores para la modificación de la semaforización de la intersección de Av. Arturo Prat con calle Aníbal Pinto

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

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

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

UOCT:
- Desarrollar las obras de modificación de semaforización.

ENTIDAD RESPONSABLE

Por definir

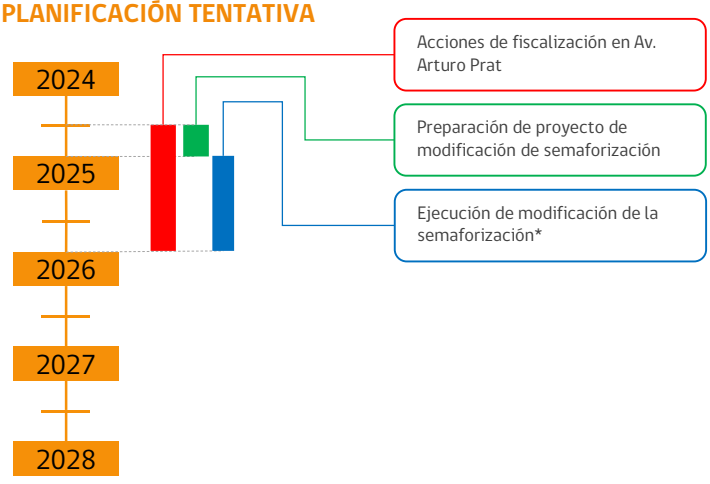
PLAN DE DESAROLLO

OBSERVACIONES

Las medidas orientadas a descongestionar el acceso al puerto han sido: 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 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.

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 Aníbal Pinto (abril 2021), iniciativa que permitiría a los vehículos particulares provenientes de ZOFRI con dirección al sur, virar a la izquierda, evitando su paso obligatorio por Av. Arturo Prat poniente, al igual que el 2023, se está a la espera de la respuesta del municipio respecto a la semaforización. Dado que EPI llevará a cabo un estudio de demanda, el cual es considerado un insumo importante para el estudio de gestión de tráfico que se tiene previsto desarrollar, este último ha sido postergado. El MTT, a través de la UOCT, está gestionando durante 2024 el proyecto de modificación de la semaforización existente, para su implementación en 2025.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



* Sujeto a etapa anterior

Proyecto Detenido

PAV23

30084815-0

PUERTO DE IQUIQUE

MEJORAMIENTO CONEXIÓN PUERTO DE IQUIQUE, AVDA. CIRCUNVALACIÓN

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí **Categoría MEJ**

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución propuesta

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

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año evaluación	Fuente	¿Quién Evalúa?
6.770 MM$	2.307 MM$	11,9%	2016	Estudio de Diseño de Ingeniería "Mejoramiento conexión Puerto de Iquique, Av. Circunvalación"	Dirección de Vialidad MOP

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Detenida a la espera de la actualización del diseño de mejoramiento conexión Ruta 1 – Ruta 16

ENTIDAD RESPONSABLE

Dirección de Vialidad MOP / GORE Tarapacá

PLAN DE DESAROLLO

PRIGRH Región de Tarapacá - Proy. Nº 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 de la ingeniería básica, la cual aún se encuentra pendiente, debido al tiempo transcurrido desde que se realizó el estudio de preinversión.

Actualmente la iniciativa sigue detenida debido al desarrollo de la actualización del diseño del "Mejoramiento Conexión Vial Ruta 1 – Ruta 16", proyecto que afecta directamente esta iniciativa.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

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

Dirección de Vialidad MOP:

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

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

2024

2025

2026

2027

2028

* Sujeto a etapa anterior

Proyecto Detenido

PAV24

30080833-0

PUERTO DE IQUIQUE

MEJORAMIENTO ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD EN LA CIUDAD DE IQUIQUE

¿Proyecto PNDP 2013? - NO **Categoría NOV**

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución propuesta

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

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año evaluación	Fuente	¿Quién Evalúa?
75.515 MM$	2.173 MM$	6,48%	2012	Estudio de preinversión "Mejoramiento accesibilidad y conectividad en la ciudad de Iquique"	Dirección de Vialidad MOP

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Detenido a la espera de nueva licitación Conexión Pérez Opazo

ENTIDAD RESPONSABLE

Dirección de Vialidad MOP / GORE Tarapacá

PLAN DE DESAROLLO

PRIGRH Región de Tarapacá - Proy. Nº 85

OBSERVACIONES

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

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

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

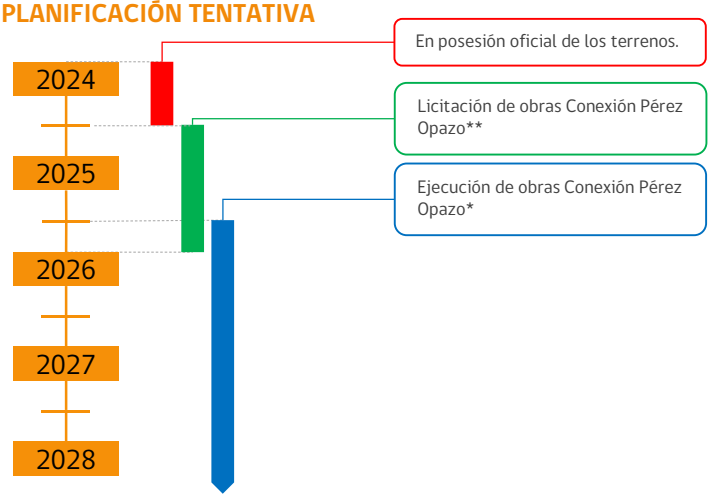
PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

Dirección de Vialidad MOP:

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

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



* Sujeto a posesión de terrenos
** Sujeto a etapa anterior

Proyecto en estudio.

PAV25
40030506-0

PUERTO DE IQUIQUE

MEJORAMIENTO CONEXIÓN VIAL RUTA 1 – RUTA 16 EN IQUIQUE

¿Proyecto PNDP 2013? - NO **Categoría MEJ**

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución propuesta

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

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año evaluación	Fuente	¿Quién Evalúa?
12,966 MM$	10 M$	10%	2021	Ficha IDI de la iniciativa en el Banco Integrado de Proyectos (BIP)	Dirección de Vialidad MOP

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Ejecución Etapa 3 Ingeniería Básica

ENTIDAD RESPONSABLE

Dirección de Vialidad MOP / GORE Tarapacá

PLAN DE DESAROLLO

PRIGRH Región de Tarapacá - Proy. Nº 114

OBSERVACIONES

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

Sobre la base del punto anterior, se determina renombrar esta iniciativa (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.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

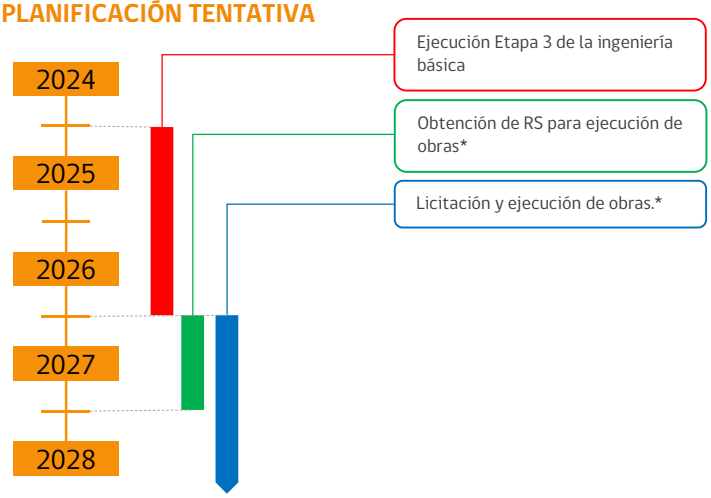
PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

Dirección de Vialidad MOP:

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

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



*Sujeto a etapa anterior

Finalizado y en operación

PAV26

40008658-0

PUERTO DE IQUIQUE

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

¿Proyecto PNDP 2013? - No **Categoría NOV**

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

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

Solución propuesta

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

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año evaluación	Fuente	¿Quién Evalúa?
464 MM$	820 MM$	27,0%	2019	Estudio de perfil "Construcción parqueadero de camiones en áreas ex astillero (PTO IQQ)"	Empresa Portuaria Iquique

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

El proyecto se encuentra operativo.

ENTIDAD RESPONSABLE

Empresa Portuaria Iquique

PLAN DE DESAROLLO

OBSERVACIONES

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

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

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

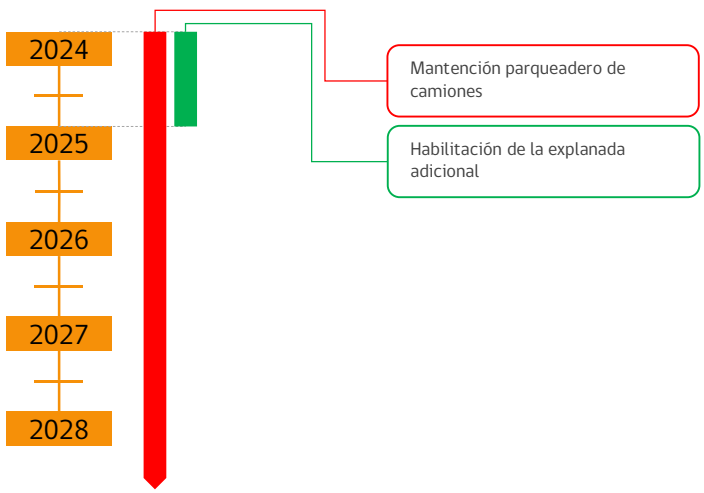
PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

Empresa Portuaria Iquique:

- Mantener la operación del parqueadero.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



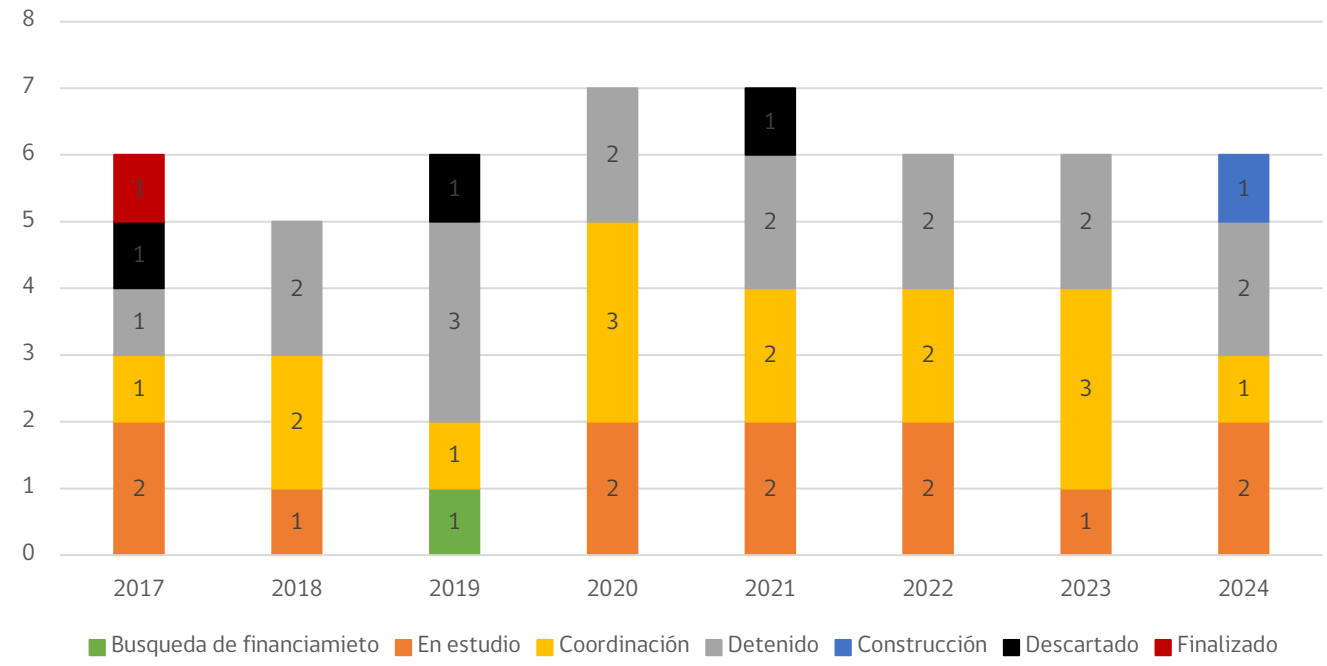
* Sujeto a etapa anterior

ACCESIBILIDAD TERRESTRE A PUERTO DE

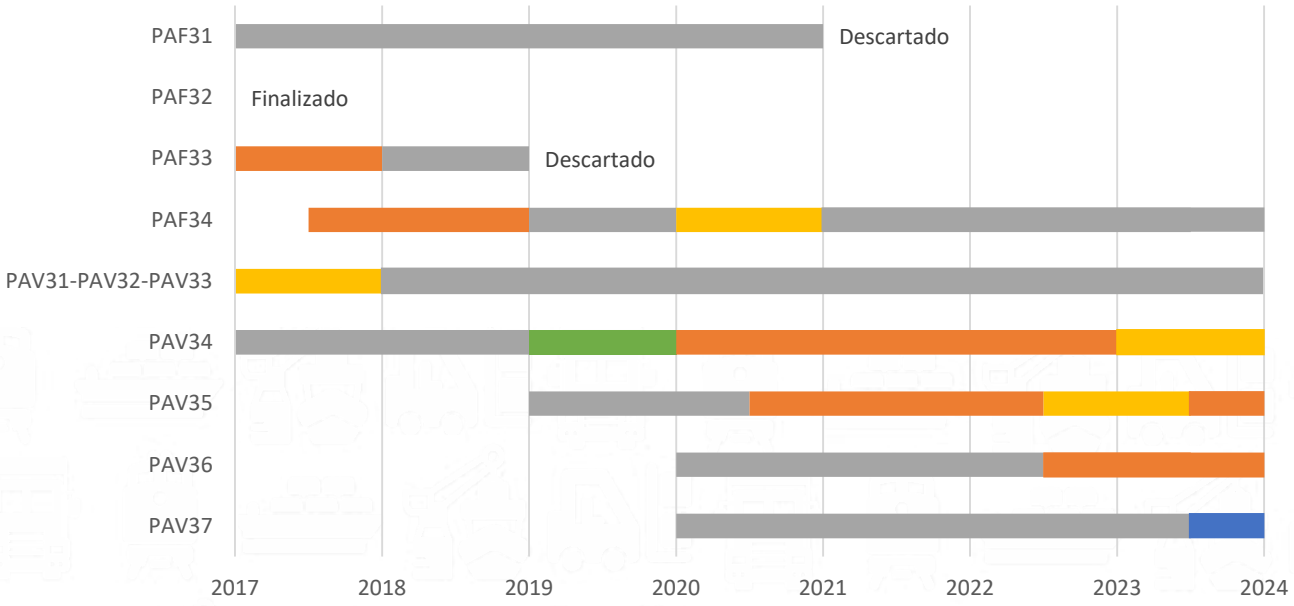
ANTOFAGASTA

PUERTO DE ANTOFAGASTA

Iniciativas puerto de Antofagasta



Comportamiento de iniciativas



Proyecto Detenido

PAV31-PAV32-PAV33

40001581-0

PUERTO DE ANTOFAGASTA

MEJORAMIENTO Y CONSTRUCCIÓN VIAL ACCESO PUERTO ANTOFAGASTA

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí **Categoría MEJ - NOV**

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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.

Solución propuesta

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.

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

ENTIDAD RESPONSABLE

Por definir

PLAN DE DESAROLLO

PRIGRH Región de Antofagasta
Sin Nº Asignado

OBSERVACIONES

El proyecto se encuentra detenido, dadas las condiciones de riesgo para la circulación por alta pendiente en el tramo alto de avenida Salvador Allende. El problema de acceso al puerto de Antofagasta será abordado dentro del estudio de mejoramiento de la Ruta 1 (PAV 35).

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Proyecto Detenido

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

Empresa Portuaria Antofagasta:

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

2024

2025

2026

2027

2028

* Proyecto detenido

Coordinación entre actores

PAV34
Sin BIP

PUERTO DE ANTOFAGASTA

GESTIÓN DE TRÁFICO EN ACCESO AL PUERTO DE ANTOFAGASTA

¿Proyecto PNDP 2013? - No **Categoría GT**

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución propuesta

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

Solución de mediano plazo:
- Evaluación de los efectos del cierre de la calle Coquimbo (medida propuesta por la Empresa Portuaria Antofagasta 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	TIR Social	Año evaluación	Fuente	¿Quién Evalúa?
---	---	---	---	---	---

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Socializar resultados con actores relevantes

ENTIDAD RESPONSABLE

Por definir

PLAN DE DESAROLLO

OBSERVACIONES

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

En paralelo, el MTT coordina a través de sus unidades los ajustes semafóricos necesarios para mejorar los tiempos de verde en el cruce durante horario valle.

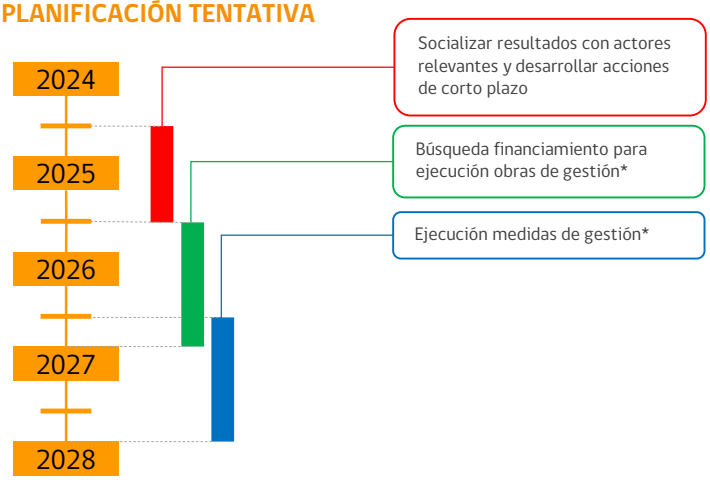
ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT
- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.
- Modificar tiempos de semáforo en horario valle.

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

Empresa Portuaria Antofagasta:
- Aportar con antecedentes para el análisis de la problemática.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



* Sujeto a etapa anterior

Proyecto en estudio.

PAV35

30341330-0

PUERTO DE ANTOFAGASTA

MEJORAMIENTO RUTA 1 SECTOR: INTERSECCIÓN CALLE SALVADOR REYES – LA CHIMBA

¿Proyecto PNDP 2013? - No **Categoría MEJ**

DESCRIPCIÓN

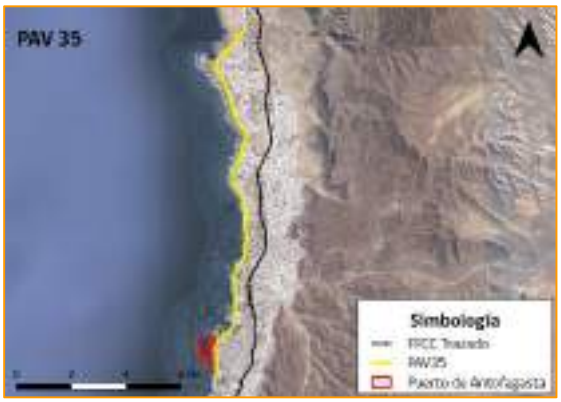
Problema o Requerimiento

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

Solución propuesta

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

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



ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Obtención RS para etapa de Diseño de Ingeniería

ENTIDAD RESPONSABLE

Dirección de Vialidad MOP

PLAN DE DESAROLLO

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

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

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

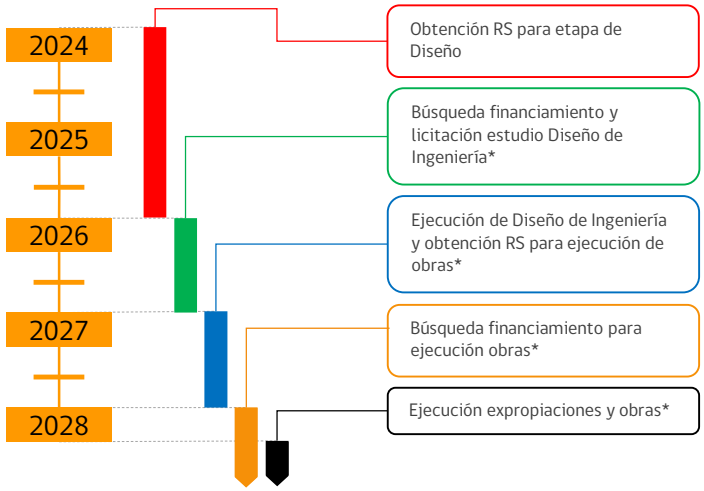
Dirección de Vialidad MOP:

- Obtener RS para etapa siguiente y liderar estudios respectivos.

Empresa Portuaria Antofagasta:

- Aportar con antecedentes para el desarrollo del proyecto.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



* Sujeto a etapa anterior

Proyecto en estudio.

PAV36

30341330-0

PUERTO DE ANTOFAGASTA

ACCESIBILIDAD VIAL ZONA DE DESARROLLO LOGÍSTICO LA NEGRA

¿Proyecto PNDP 2013? - No **Categoría NOV**

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución propuesta

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 caletera de acceso en aproximadamente 1,8 km.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año evaluación	Fuente	¿Quién Evalúa?
70.000 UF	0	6,0%	2017	Estimación de inversiones: Estudio de acceso vial - ARME 2017.	Empresa Portuaria Antofagasta

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

En definición de financiamiento y permisos sectoriales de construcción.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

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

Dirección General de Concesiones MOP

- Apoyar la coordinación con las entidades ejecutoras del proyecto.

GORE de Antofagasta:

- Apoyar ejecución, avances y etapas del proyecto.

ENTIDAD RESPONSABLE

Empresa Portuaria Antofagasta – GORE de Antofagasta

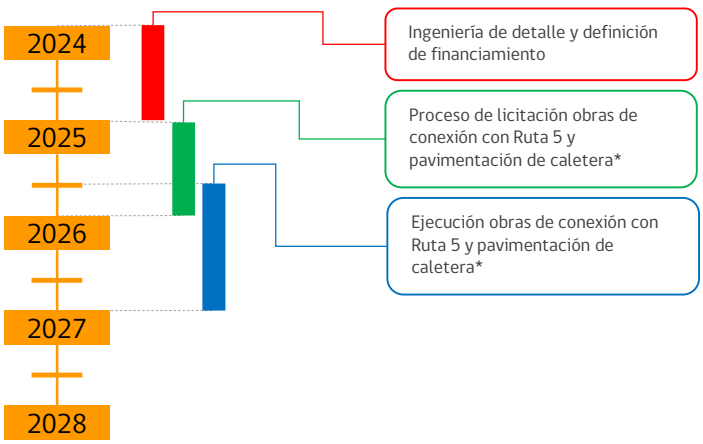
PLAN DE DESAROLLO

OBSERVACIONES

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

Con la ingeniería de detalle finalizada y en proceso de aprobación por parte de la Dirección de Vialidad Central, para la ejecución del proyecto la Empresa Portuaria Antofagasta se encuentra en búsqueda de financiamiento mediante convenios de programación del GORE. Se proyecta que el 2024 se obtenga RS y los respectivos permisos del MOP, para el 2025 formalizar los convenios con el GORE y se de inicio a la ejecución de la obra.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



* Sujeto a etapa anterior

En construcción

PAV37
40046037-0

PUERTO DE ANTOFAGASTA
ZONA DE DESARROLLO LOGÍSTICO LA NEGRA

¿Proyecto PNDP 2013? - No **Categoría ZAL**

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

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

Solución propuesta

El proyecto consta de 4 zonas específicas:
1. Zona de respaldo portuario: Contempla instalar, entre otros; una zona extra portuaria, zonas de almacenes comerciales, áreas para depósitos de contenedores y maestranzas, todo esto como una red de extensión de los servicios que requiere el Puerto de Antofagasta.
2. Zona de servicios y descanso de camiones: Tiene por objeto brindar servicios a los transportistas y gestionar los flujos de camiones que actualmente deben ingresar a la ciudad en dirección al Puerto.
3. Zona Franca Paraguaya: Tiene por objeto dar cumplimiento a los compromisos y acuerdos recientemente firmados entre los Estados de Chile y Paraguay, destinando áreas para la reactivación del comercio exterior entre ambos países y potenciar el corredor bioceánico 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	TIR Social	Año evaluación	Fuente	¿Quién Evalúa?
760.000 UF	2.020	18,0%	2020	Estudio Modelo de Negocios - Asesor IKONS	Empresa Portuaria Antofagasta

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Definición del nuevo Modelo de Negocios

ENTIDAD RESPONSABLE

Empresa Portuaria Antofagasta, con asociaciones público-privadas

PLAN DE DESAROLLO

Zona de Desarrollo Logístico Puerto Antofagasta

OBSERVACIONES

El proceso de licitación pública de la Etapa 1 del proyecto, informado el 2021, fue declarado desierto. Esta condición motivó a la Empresa Portuaria a realizar una adecuación del Modelo de Negocios que estaba definido para la Zona de Desarrollo Logístico La Negra. 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 caletera.

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

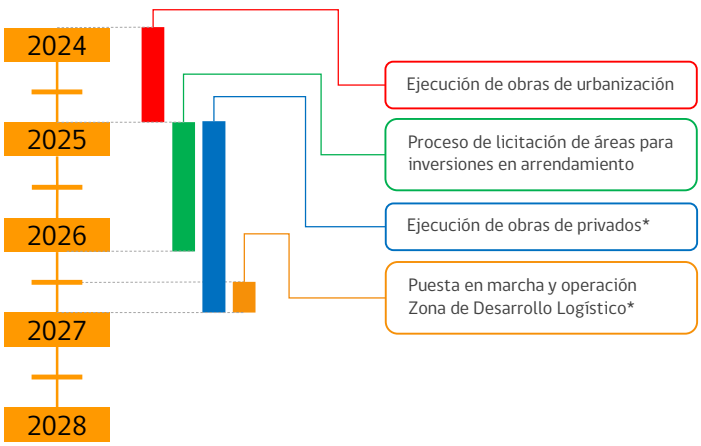
ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT
- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

Empresa Portuaria Antofagasta:
- Realizar las licitaciones y adjudicar arriendos.
- Fiscalizar la ejecución de las obras de urbanización y procurar que las mismas culminen en tiempo y en forma.

Comunidad Logística de Antofagasta:
- Promoción del proyecto con actores relevantes.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



* Sujeto a etapa anterior

Proyecto Detenido

PAF34
Sin BIP

PUERTO DE ANTOFAGASTA

ACCESIBILIDAD FERROVIARIA ZONA DE DESARROLLO LOGÍSTICO – LA NEGRA

¿Proyecto PNDP 2013? - No **Categoría NOF**

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución propuesta

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

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año evaluación	Fuente	¿Quién Evalúa?
73.323 UF	---	---	2018	Empresa Portuaria Antofagasta	Empresa Portuaria Antofagasta

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

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

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

' ---

Empresa Portuaria Antofagasta:

' ---

ENTIDAD RESPONSABLE

Empresa Portuaria Antofagasta, posible asociación público-privada

PLAN DE DESAROLLO

Zona de Desarrollo Logístico Puerto Antofagasta

OBSERVACIONES

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

El Modelo de Negocios definió que se arrendará la ZDL por paños, donde el operador de estos sea quien ejecute las inversiones y operación incluyendo la opción de poder contar con acceso ferroviario, proyectándose para el 2025 inicie el proceso de arriendo. Respecto a proceso de licitación, a fines de 2023 se llevó a cabo el proceso de la primera etapa de la ZDL, correspondiente a la urbanización.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

2024

2025

2026

2027

2028

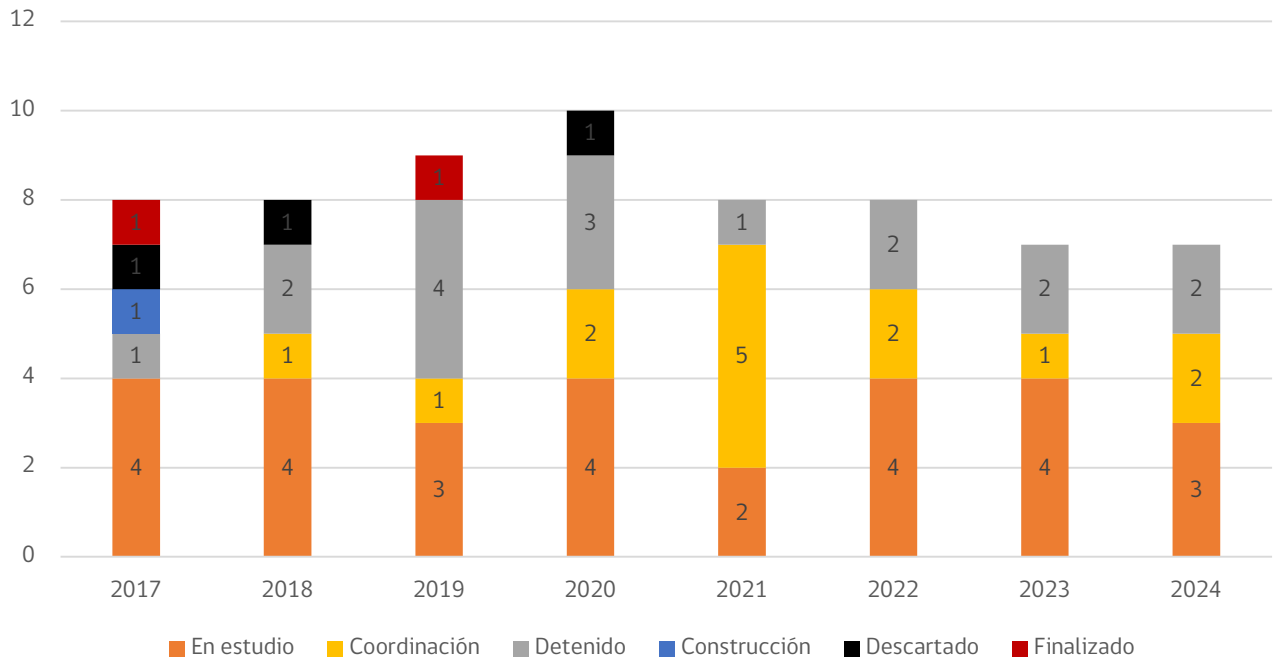
* Proyecto detenido

ACCESIBILIDAD TERRESTRE A PUERTO DE

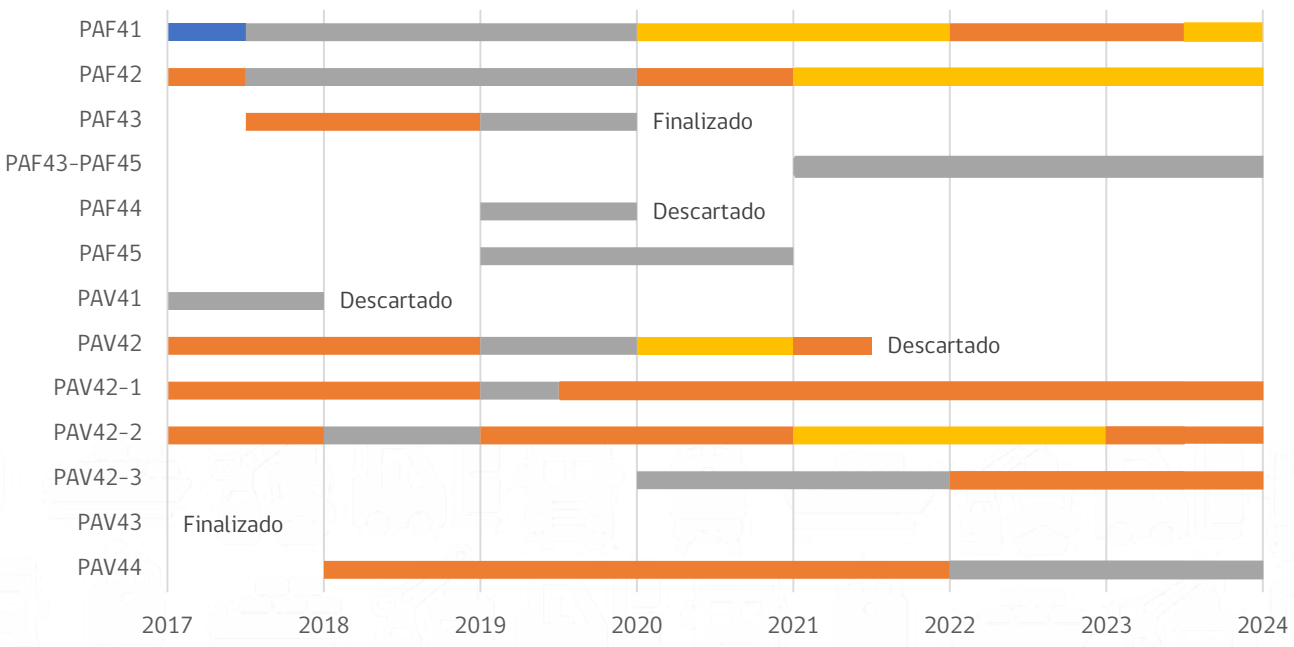
COQUIMBO

PUERTO DE COQUIMBO

Iniciativas puerto de Coquimbo



Comportamiento de iniciativas



Proyecto en estudio.

PAV42-1
Sin BIP

PUERTO DE COQUIMBO

CONCESIÓN DE RUTA 5 NORTE – CONURBACIÓN LA SERENA COQUIMBO

¿Proyecto PNDP 2013? - NO **Categoría NOV**

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución propuesta

Ampliar la capacidad del tramo urbano de la Ruta 5 Norte, entre las ciudades de Coquimbo y La Serena, en una extensión de 16 km aproximadamente desde el acceso al vertedero municipal de Coquimbo hasta la pasarela Brasil en La Serena. El proyecto, mediante concesión, considera calzadas expresas de 3 pistas por sentido 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).

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

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año evaluación	Fuente	¿Quién Evalúa?
16.658.810 UF (Totalidad del proyecto relicitado))	4.800 MM$	20,7%	2019	Contrato de concesión Ruta 5 tramo Los Vilos – La Serena	Dirección General de Concesiones MOP

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

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

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT:

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

Dirección General de Concesiones MOP:

- 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:

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

ENTIDAD RESPONSABLE

Dirección General de Concesiones MOP: asociación público-privada

PLAN DE DESARROLLO

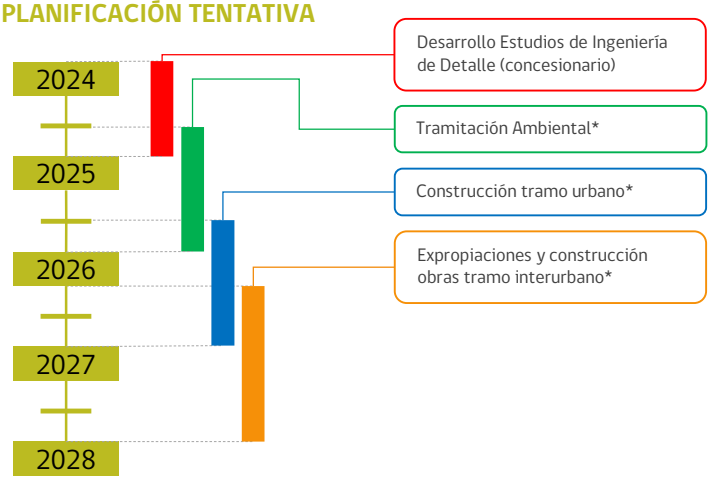
Agenda de Infraestructura, Desarrollo e Inclusión, Chile 30.30 (MOP)

OBSERVACIONES

La Resolución Exenta DGC N°84 suspende transitoriamente todas y cada una de las actividades y obligaciones relacionadas con las ingenierías y obras del Sector Urbano del contrato de concesión, regulando la contratación de la Sociedad Concesionaria Ruta del Elqui S.A. para elaborar los estudios que permitan evaluar una nueva alternativa vial del paso de la Ruta 5 por la Conurbación Coquimbo – La Serena.

Avance de los estudios: **1.** Estudio de Alternativa Ruta 5 Tramo Urbano Coquimbo – La Serena: aprobada la Fase 3, Diseño Vial Avanzado (12.03.2024), da comienzo la Fase 4, Otros Proyectos Diseño Avanzado (Especialidades) con 180 días para su presentación**. 2.** Estudio de Impacto Ambiental By Pass Coquimbo – La Serena: Aprobada la Fase 1, Estudios Ambientales Previos (15.11.2023), se tienen 360 días para presentar la Fase 2, correspondiente al EIA. **3.** Estudio de Evaluación Social By Pass Coquimbo – La Serena: Aprobada la Fase 1 Estudio de tránsito coordinado y evaluación social preliminar (17.01.2024), se tienen 180 días para presentar la Fase 2, Estudio de tránsito y evaluación social. Paralelamente, en el mismo sector urbano se han definido obras de mejoramiento en la actual Ruta 5 entre Coquimbo y La Serena.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



* Sujeto a etapa anterior

Proyecto en estudio.

PAV42-2
Sin BIP

PUERTO DE COQUIMBO
ACCESO INTEGRAL AL PUERTO DE COQUIMBO

¿Proyecto PNDP 2013? - NO **Categoría NOV - GT**

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

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

Solución propuesta

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

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

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Realización del estudio de medición de flujos

ENTIDAD RESPONSABLE

Por definir

PLAN DE DESAROLLO

Plan Maestro Empresa Portuaria de Coquimbo

OBSERVACIONES

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

Para el año 2024 se planifica la realización de estudio de medición de flujos de tránsito que permita contar con datos actualizados para evaluar adecuadamente los proyectos "Corredor Bimodal" y "Zona de Regulación de Frecuencias", el cual debe ser ingresado al Banco Integrado de Proyectos para obtención de RATE RS del MDSyF, para solicitar financiamiento. Se planifica la obtención del RS para el estudio para septiembre de 2024 y contar con el informe de avance para diciembre 2024.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT:

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

Empresa Portuaria Coquimbo:

- Elaborar diseño del proyecto y liderar su ejecución..

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

* Sujeto a etapa anterior

Proyecto en estudio.

PAV42-3

40020339-0

PUERTO DE COQUIMBO

CONSTRUCCIÓN CONEXIÓN VIAL RUTA 5 – ZONA PORTUARIA, CIUDAD DE COQUIMBO

¿Proyecto PNDP 2013? - NO **Categoría NOV**

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

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

Solución propuesta

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

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año evaluación	Fuente	¿Quién Evalúa?
8.407 MM$	4.605 MM$	23,4%	2020	Ficha IDI de la iniciativa en el Banco Integrado de Proyectos (BIP)	Dirección de Vialidad MOP

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Revisión estudio de Prefactibilidad y alternativas al proyecto

ENTIDAD RESPONSABLE

Dirección de Vialidad MOP

PLAN DE DESAROLLO

OBSERVACIONES

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 en diciembre de 2021. Este nuevo estudio trabajó en la modelación SATURN y la correspondiente evaluación económica preliminar de las alternativas analizadas en el Diagnóstico.

El estudio en su Etapa 3 correspondiente a la "Evaluación Preliminar de Alternativas", concluyó que todos los trazados propuestos por el consultor y los servicios, no otorgaban la rentabilidad necesaria para desarrollar un proyecto favorable a Diseño. Actualmente el estudio se encuentra en revisión final de la etapa 5, para decidir el curso de acción.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT:

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

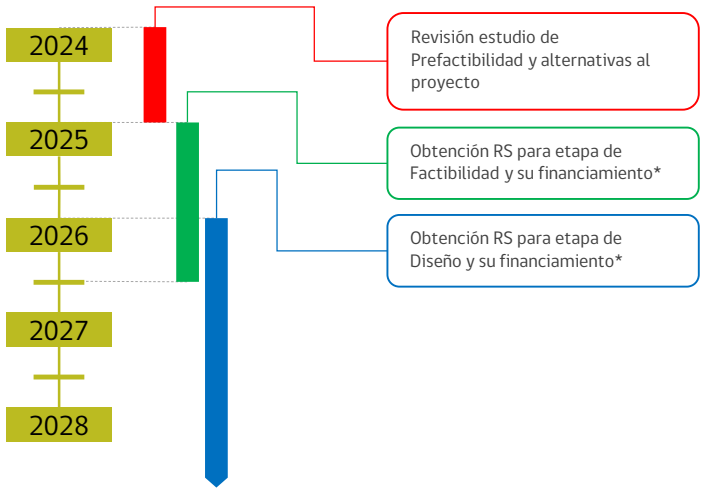
Dirección de Vialidad MOP:

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

Empresa Portuaria Coquimbo:

- Participar como Contraparte Técnica en el desarrollo de los últimos 1.000 m. 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



* Sujeto a etapa anterior

Proyecto Detenido

PAV44

30485976-0

PUERTO DE COQUIMBO

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

¿Proyecto PNDP 2013? - NO **Categoría NOV**

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución propuesta

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

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

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año evaluación	Fuente	¿Quién Evalúa?
74.416 MM$	27.736 MM$	10,4%	2017	Estudio de perfil "Construcción Interconexión Vial Ruta 41 CH - Borde Costero Prov. Elqui"	Dirección de Vialidad MOP

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

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

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

- ---

Dirección de Vialidad MOP:

- ---

Empresa Portuaria Coquimbo:

- ---

ENTIDAD RESPONSABLE

Dirección de Vialidad MOP

PLAN DE DESAROLLO

Agenda Infraestructura Desarrollo e Inclusión, Chile 30.30 (MOP)

OBSERVACIONES

Al finalizar el segundo semestre de 2022, se completó la prefactibilidad del proyecto siendo presentado a la Unidad Coordinadora de Vialidad Urbana (UCVU), decidiendo que se mantenga en espera, condicionado por el avance del proyecto "Túnel Agua Negra", el cual se encontraba bajo revisión de la División de Túneles de Vialidad. Posteriormente, se licitó una nueva prefactibilidad de la "Construcción Conectividad Integral Coquimbo - San Juan". Tras evaluar las ofertas recibidas, hicieron necesario solicitar una reevaluación al MDSyF, con la interrupción del proceso por no contar con la aprobación RATE RS necesaria.

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

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

2024

2025

2026

2027

2028

Coordinación entre actores

PAF41
30065234-0

PUERTO DE COQUIMBO
CONSTRUCCIÓN MERCADO DEL MAR, COQUIMBO

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí **Categoría NOF**

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución propuesta

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

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año evaluación	Fuente	¿Quién Evalúa?
239.540 UF	---	---	2020	Ficha IDI de la iniciativa en el Banco Integrado de Proyectos	Ilustre Municipalidad de Coquimbo

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

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

ENTIDAD RESPONSABLE

Ilustre Municipalidad de Coquimbo - Gobierno Región de Coquimbo

PLAN DE DESAROLLO

OBSERVACIONES

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

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

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT:
- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

Ilustre Municipalidad de Coquimbo:
- Licitar la ejecución de las obras restantes y velar por su materialización en tiempo y en forma.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

* Sujeto a etapa anterior

Coordinación entre actores

PAF42
Sin BIP

PUERTO DE COQUIMBO

RESERVA Y PROTECCIÓN FAJA VÍA DE ACCESO AL PUERTO

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí **Categoría NOF**

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución propuesta

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

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

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año evaluación	Fuente	¿Quién Evalúa?
42.104 UF	1.313 MM$	23,4%	2020	Proyecto Armonización de Estudio Paseo Costero y Corredor Bimodal	Empresa Portuaria Coquimbo (EPCO)

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Definición de Términos de Referencia para Prefactibilidad Corredor Bimodal

ENTIDAD RESPONSABLE

Empresa Portuaria Coquimbo

PLAN DE DESAROLLO

Plan Maestro Empresa Portuaria de Coquimbo

OBSERVACIONES

La iniciativa fue sometida a estudio durante el año 2023 sin obtener rentabilidad social positiva. Dada esta condición a la Empresa Portuaria Coquimbo consideró necesario ejecutar un estudio de campo que permita identificar los flujos de vehiculares presentes, el cual pretende ser desarrollado durante los años 2024 y 2025.

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

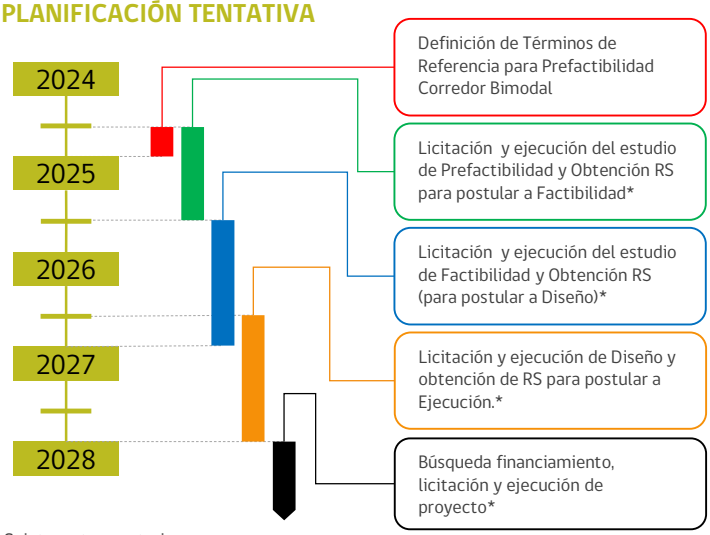
ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

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

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)
- 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



* Sujeto a etapa anterior

Proyecto Detenido

PAF43-45
Sin BIP

PUERTO DE COQUIMBO
REHABILITACIÓN RED FERROVIARIA INTERIOR PUERTO DE COQUIMBO

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí **Categoría NOF**

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución propuesta

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

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año evaluación	Fuente	¿Quién Evalúa?
---	---	---	2018	"Estudio Alternativas de Trazado Ferroviario al Interior de La Zona De Transferencia de Carga de Puerto Coquimbo"	Empresa Portuaria Coquimbo

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

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

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT:
- Hacer el seguimiento anual a la recuperación de la faja ferroviaria, iniciativa que permitiría materializar este proyecto.

Empresa Portuaria Coquimbo:
- ---

ENTIDAD RESPONSABLE

Por definir

PLAN DE DESAROLLO

OBSERVACIONES

Mediante el Plan de Gestión Anual 2018, la Empresa Portuaria Coquimbo, estudió a nivel de perfil un nuevo trazado ferroviario al interior del puerto (LOGSIS – 2018). El estudio analizó diferentes escenarios de participación del tren, definiendo un layout, geometría, áreas de acopio, capacidad, modelo operacional, inversiones y plazos de ejecución. Según se materialice el despeje de la línea férrea y, consecuentemente, con ello el Corredor Bimodal (PAF42), se deberá avanzar con la Ingeniería Básica. Considerando que los proyectos definidos en las Fichas PAF43 y PAF45 del PNATP – 2020 tienen similar objetivo, en la actualización del PNATP – 2021 éstas se fusionan. Para la actualización del PNATP – 2024 el proyecto sigue detenido.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

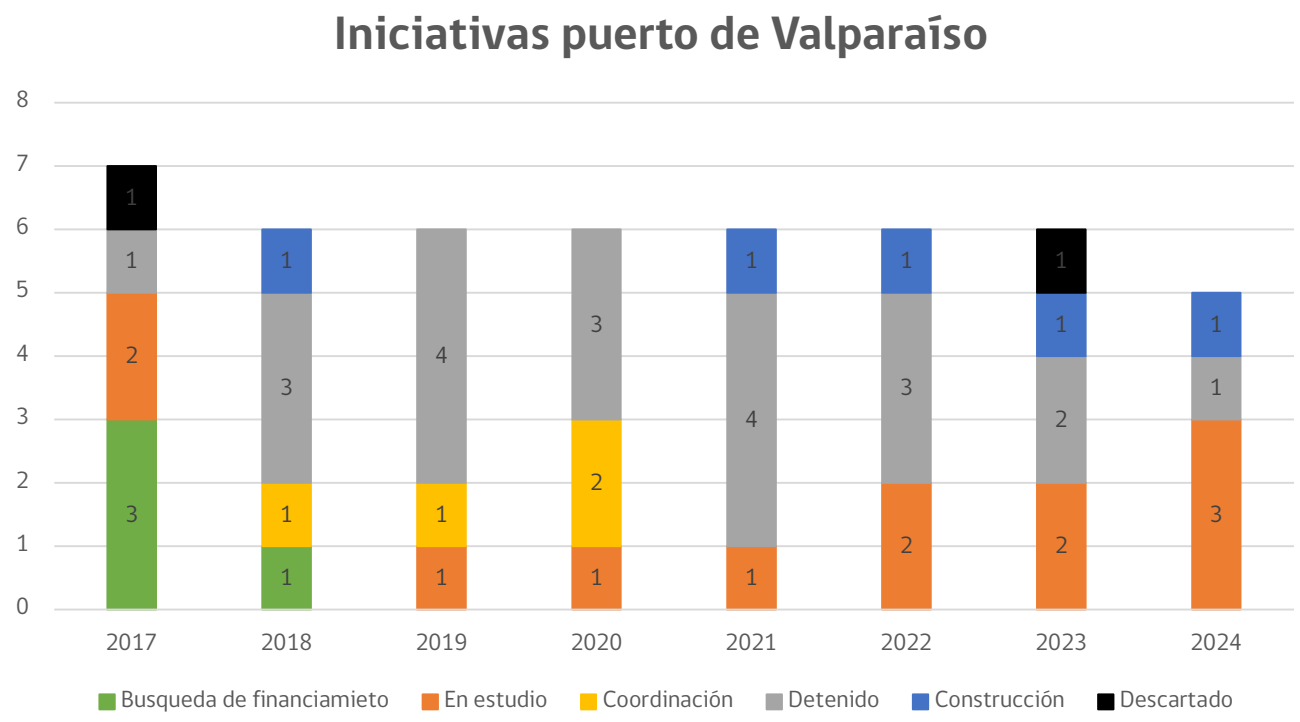
2024
2025
2026
2027
2028

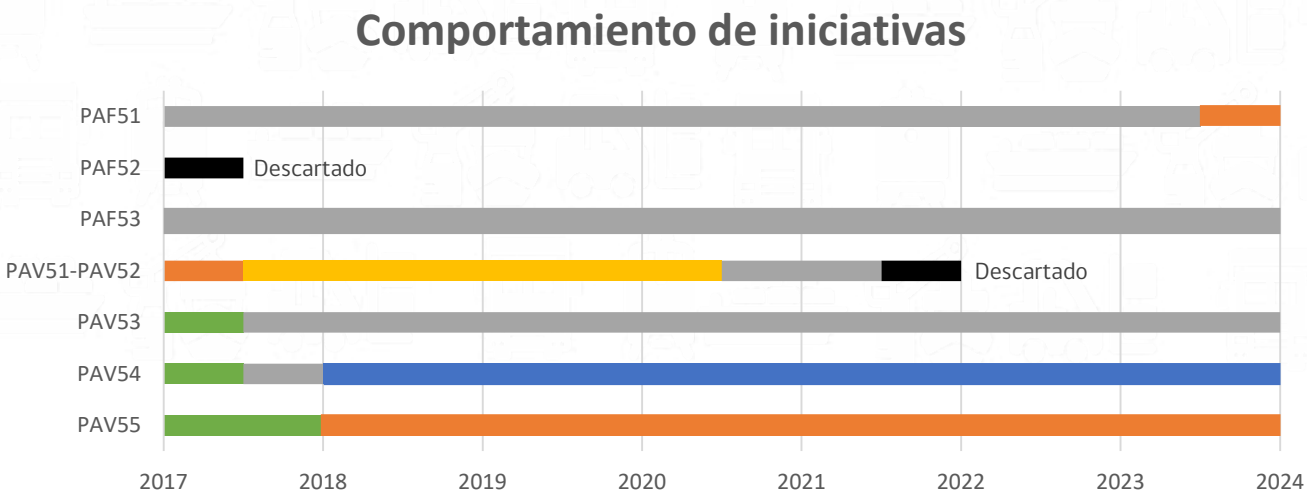
* Proyecto detenido

ACCESIBILIDAD TERRESTRE A PUERTO DE

VALPARAISO

PUERTO DE VALPARAISO





Proyecto Detenido

PAV53

30093219-0

PUERTO DE VALPARAISO

ACCESO NUEVO TERMINAL SECTOR YOLANDA

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí **Categoría NOV**

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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.

Solución propuesta

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

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año evaluación	Fuente	¿Quién Evalúa?
93.573 MM$	80.641 MM$	13,51%	2013	Estudio de Preinversión "Construcción Acceso Norte a Valparaíso por Cabritería"	Dirección de Vialidad MOP

ENTIDAD RESPONSABLE

Por definir

PLAN DE DESAROLLO

PRIGRH Región de Valparaíso – Sin Nº 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 – 2023, no existen avances a la fecha.

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Proyecto detenido

ROL DE PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

2024

2025

2026

2027

2028

* Proyecto Detenido

En construcción

PAV54

30093221-0

PUERTO DE VALPARAISO

MEJORAMIENTO Y HABILITACIÓN R 60CH (LA PÓLVORA) S:CR 68 – ACC PUERTO

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí **Categoría MEJ - NOV**

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución propuesta

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

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año evaluación	Fuente	¿Quién Evalúa?
61.030 MM$	14.803 MM$	8,82%	2013	Estudio de Preinversión "Mejoramiento y habilitación Ruta 60CH, Ruta 68 -Acceso puerto"	Dirección de Vialidad MOP

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

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

ROL DE PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT:
- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

Dirección de Vialidad MOP:
- Monitorear la ejecución de las obras Enlace El Vergel.

ENTIDAD RESPONSABLE

Dirección de Vialidad MOP

PLAN DE DESAROLLO

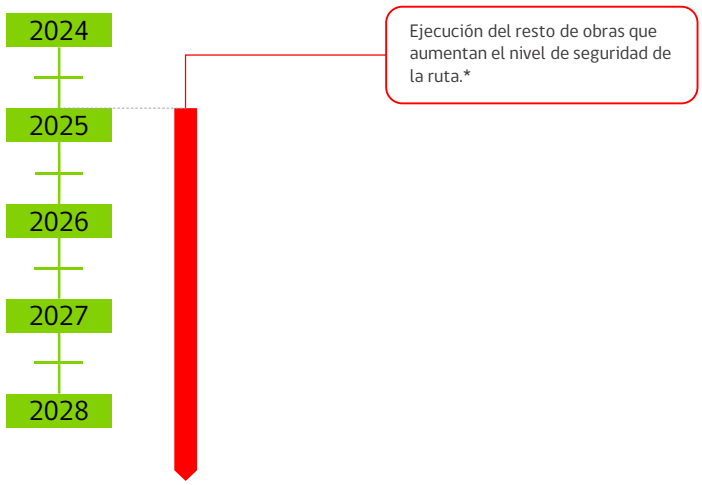
PRIGRH Región de Valparaíso – Sin Nº Asignado

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

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



* Sujeto a etapa anterior

Proyecto en estudio.

PAV55
Sin BIP

PUERTO DE VALPARAISO
MEJORAMIENTO DE RUTA 68

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí

Categoría MEJ - NOV

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución propuesta

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

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año evaluación	Fuente	¿Quién Evalúa?
21.550.744 UF	39.650.000 UF	16%	2019	Estudio de Preinversión "Mejoramiento y habilitación Ruta 60CH, Ruta 68 -Acceso puerto"	Dirección General de Concesiones MOP

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Ejecución Estudios Integrales y proceso de licitación para 2° Concesión Ruta 68

ENTIDAD RESPONSABLE

Dirección General de Concesiones MOP: Asociación Público - Privada

PLAN DE DESAROLLO

Cartera de Concesiones MOP 2024-2026

OBSERVACIONES

La ejecución de los estudios integrales para la 2a Concesión de la Ruta 68 se encuentran en Fase 5 (de 5 Fases), con fecha estimada de término en el segundo semestre de 2024. Adicionalmente, el proceso de licitación abierto tiene programado su recepción de ofertas hasta octubre del 2024 y espera ser adjudicado en febrero del 2025. En consecuencia, se define que la ingeniería definitiva deberá ser terminada en enero del 2027, para dar inicio de obras en marzo del 2029. La nueva concesión abordará un conjunto de mejoras para la Ruta 68, dentro de las que se incluye la construcción de una tercera calzada en el tramo entre el túnel Lo Prado y el término de la concesión, en el enlace junto al Camino La Pólvora, que da acceso al puerto, mejorando la capacidad de la vía tanto para vehículos livianos como para carga en camión.

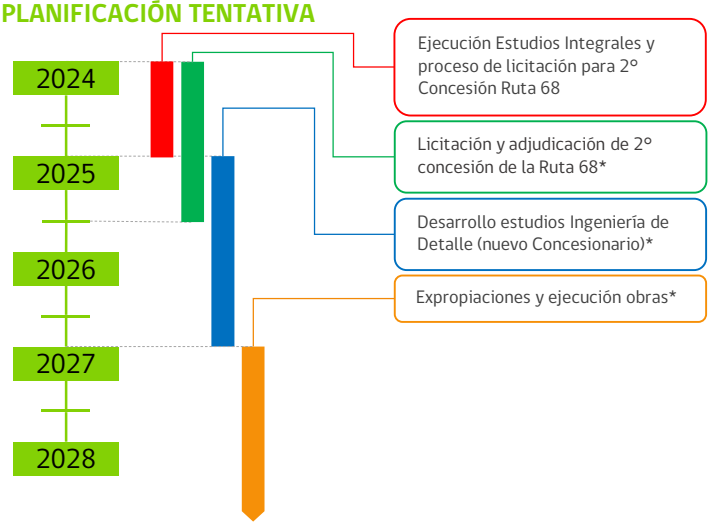
ROL DE PRINCIPALES ACTORES

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

Dirección General de Concesiones MOP:
- Desarrollar los estudios integrales para la 2°concesión de la Ruta 68.
- Continuar con el proceso de la 2° licitación de la Ruta 68, iniciado en diciembre de 2021.

Empresa Portuaria Valparaíso:
- Apoyar el desarrollo del proyecto en las materias que se requiera.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



* Sujeto a etapa anterior

Proyecto en estudio.

PAF51
30343122-0

PUERTO DE VALPARAISO
NUEVO TRAZADO FERROVIARIO SANTIAGO VALPARAÍSO

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí **Categoría NOF**

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución propuesta

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

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año evaluación	Fuente	¿Quién Evalúa?
101.163.837 UF (Alternativa "IV")	---	---	2016	"Estudio de Prefactibilidad Corredor Ferroviario Santiago – Valparaíso para carga y pasajeros"(Alternativa "IV")	Empresa de los Ferrocarriles del Estado

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Nueva Licitación Consultoría "Proyecto Ferroviario Tren Valparaíso – Santiago"

ROL DE PRINCIPALES ACTORES

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

Dirección General de Concesiones MOP:
- Desarrollar los estudios integrales.
- Definido el proyecto a desarrollar, liderar el proceso de licitación.

Empresa de los Ferrocarriles del Estado:
- Colaborar y coordinar acciones que posibiliten el desarrollo del proyecto seleccionado.

ENTIDAD RESPONSABLE

Por definir

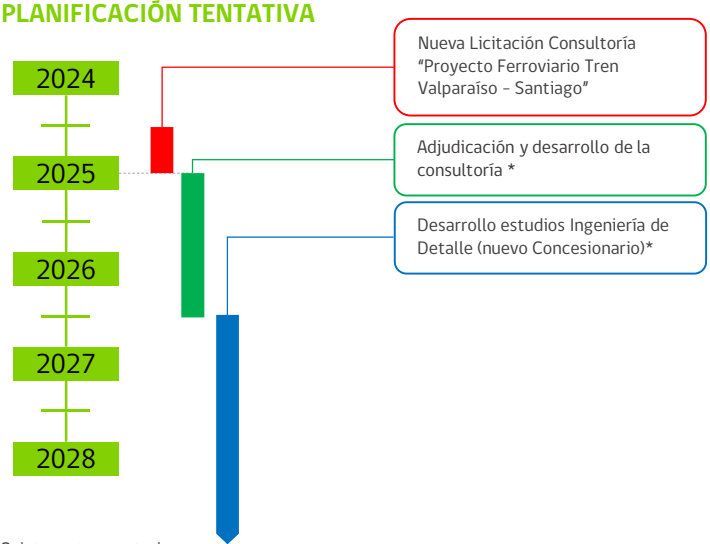
PLAN DE DESAROLLO

OBSERVACIONES

La Dirección General de Concesiones MOP, en reemplazo de las iniciativas privadas Tren Valparaíso – Santiago y el proyecto de la Sociedad Iniciativas Privadas, licitó la consultoría denominada "Proyecto Ferroviario Tren Valparaíso – Santiago". Esta licitación 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 Tiltil, La Calera y Llay Llay con las capitales regionales, determinando las condiciones técnicas y económicas para materializar el proyecto, definiendo condiciones operativas que compatibilicen el servicio de transporte de pasajeros y de carga.

Dado que la licitación de la consultoría "Proyecto Ferroviario Tren Valparaíso – Santiago" fue declarada desierta, la Dirección General de Concesiones MOP elaboró las bases para una nueva licitación pública, la cual debiera ser publicada el cuarto trimestre del 2024.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



* Sujeto a etapa anterior

Proyecto en estudio.

PAF53
Sin BIP

PUERTO DE VALPARAISO
ESTACIÓN DE TRANSFERENCIA FERROVIARIA EN SECTOR YOLANDA (TIV)

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí **Categoría NOF**

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución propuesta

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.

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.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año evaluación	Fuente	¿Quién Evalúa?
326.856 UF	33.703 UF	13,5%	2017	"Asesoría para el Diseño y Evaluación del Plan de Negocio y Modelo de Concesión para el Terminal Intermodal Ferroviario de Valparaíso de Puerto Valparaíso"	Empresa Portuaria Valparaíso (EPV)

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Preparación de estudios básicos para revisión de la iniciativa

ROL DE PRINCIPALES ACTORES

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

Empresa Portuaria Valparaíso:
- Liderar el proyecto.
- Buscar financiamiento para desarrollo de estudios.
- Buscar con el convenio de Colaboración con EFE, herramientas que permitan el avance del proyecto.

Empresa de los Ferrocarriles del Estado:
- Colaborar y coordinar acciones que posibiliten el desarrollo del proyecto seleccionado.

ENTIDAD RESPONSABLE

Por definir

PLAN DE DESAROLLO

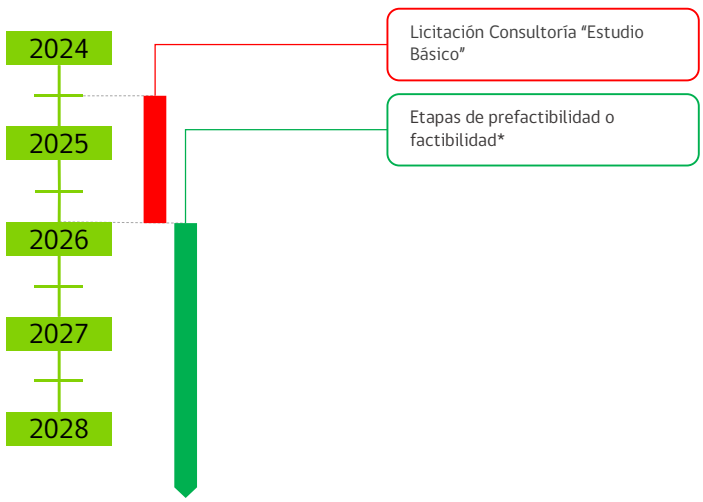
Plan Maestro de Empresa Portuaria Valparaíso

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.

Actualmente Puerto de Valparaíso está terminado de elaborar los Términos de Referencia para la licitación pública de un estudio básico que analice y proponga un modelo operacional que incentive el aumento de transferencia de carga hacia el puerto por tren. Dependiendo de los resultados obtenidos por la consultoría se postulará a una etapa de factibilidad o prefactibilidad, según corresponda.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



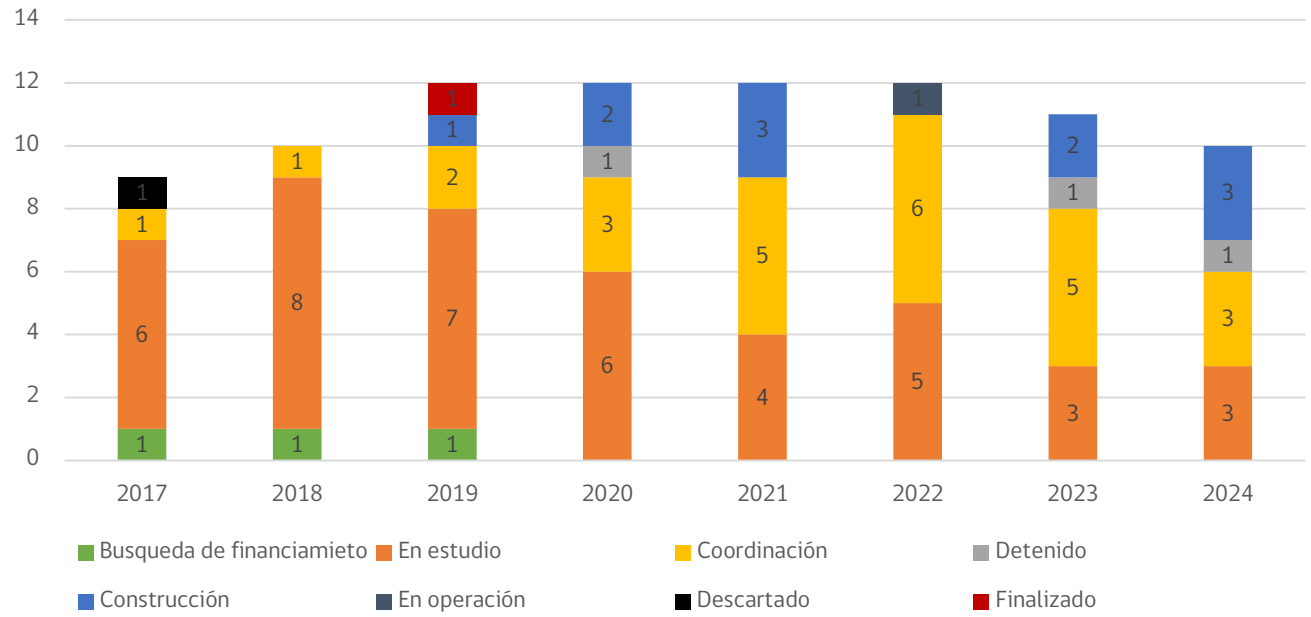
* Sujeto a etapa anterior

ACCESIBILIDAD TERRESTRE A PUERTO DE

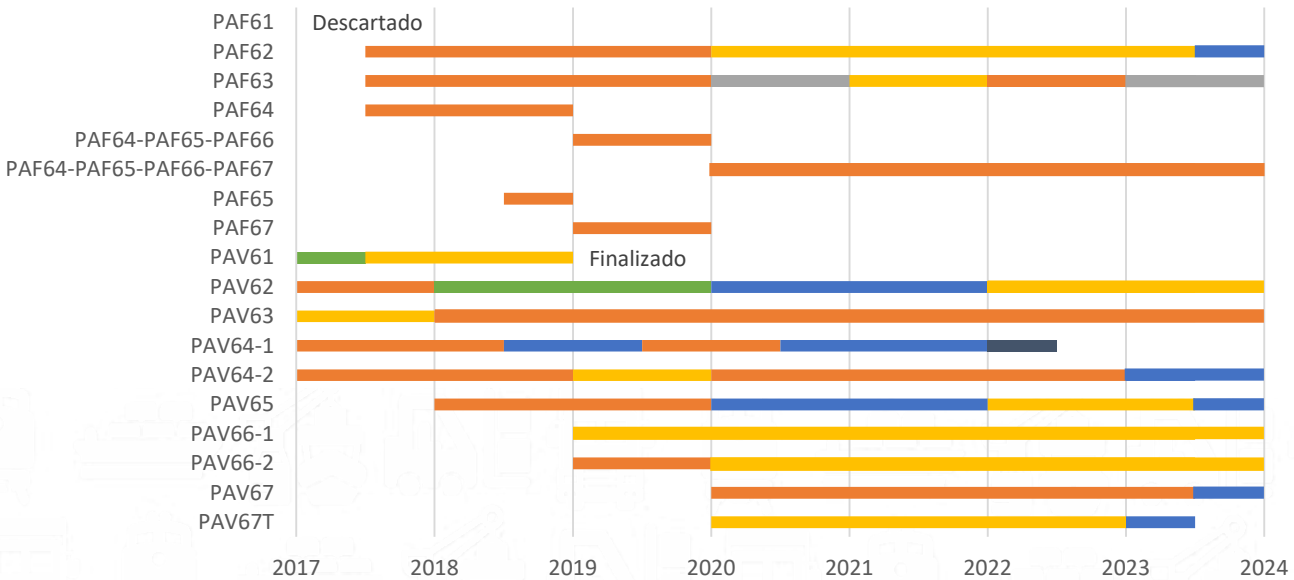
SAN ANTONIO

PUERTO DE SAN ANTONIO

Cantidad de iniciativas puerto de San Antonio



Comportamiento de iniciativas



Coordinación entre actores

PAV62

30137246-0

PUERTO DE SAN ANTONIO

CONSTRUCCIÓN CONEXIÓN VIAL ACCESO NORTE A SAN ANTONIO

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí **Categoría NOV**

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución propuesta

Construcción de un nuevo acceso por el norte de la ciudad de San Antonio.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año evaluación	Fuente	¿Quién Evalúa?
20.617 MM$	5383,8 MM$	9,7%	2020	Ficha IDI de la iniciativa en el Banco Integrado de Proyectos (BIP)	Dirección de Vialidad MOP

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

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

ROL DE PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

Dirección de Vialidad MOP:

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

Empresa Portuaria San Antonio:

- 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.

ENTIDAD RESPONSABLE

Dirección de Vialidad MOP

PLAN DE DESAROLLO

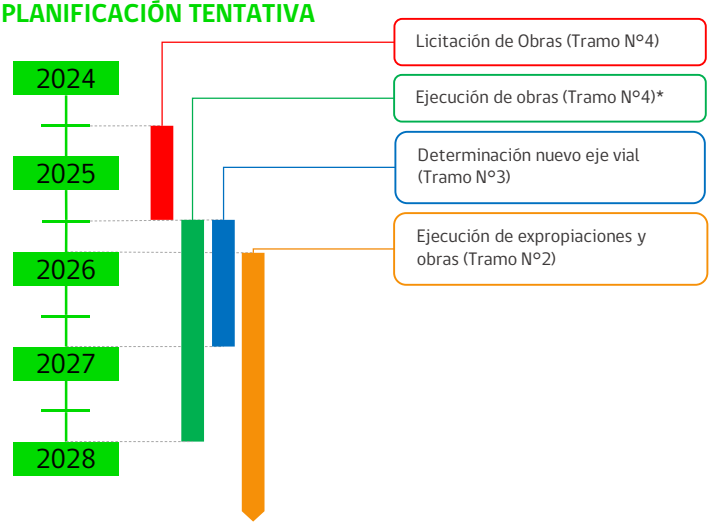
PRIGRH Región de Valparaíso – Sin N° Asignado

OBSERVACIONES

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.

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 a partir de 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. En mayo de 2024 se cerró la recepción de las ofertas técnicas y económicas, continuando al cierre de la actualización plan el proceso de licitación para el Tramo N°4.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



* Sujeto a etapa anterior

Proyecto en estudio.

PAV63

40010577

(2° concesión de la Ruta 78)

PUERTO DE SAN ANTONIO

MEJORAMIENTO ACCESO SUR DEL PUERTO DE SAN ANTONIO

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí **Categoría NOV**

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución propuesta

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

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

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año evaluación	Fuente	¿Quién Evalúa?
65,5 MM USD	51.664.819 UF	28%	2021	EIA Ruta 78 - Fase 1: Acceso Sur a San Antonio (Ingresado al SEIA)	Dirección General de Concesiones MOP

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

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

ROL DE PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

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

Dirección General de Concesiones MOP:

- Obtener RCA
- Procurar la construcción en tiempo y forma del proyecto de acceso vial a puertos.

Empresa Portuaria San Antonio:

- Aportar con los antecedentes que sean requeridos.

ENTIDAD RESPONSABLE

Dirección General de Concesiones MOP: Asociación Público - Privada

PLAN DE DESAROLLO

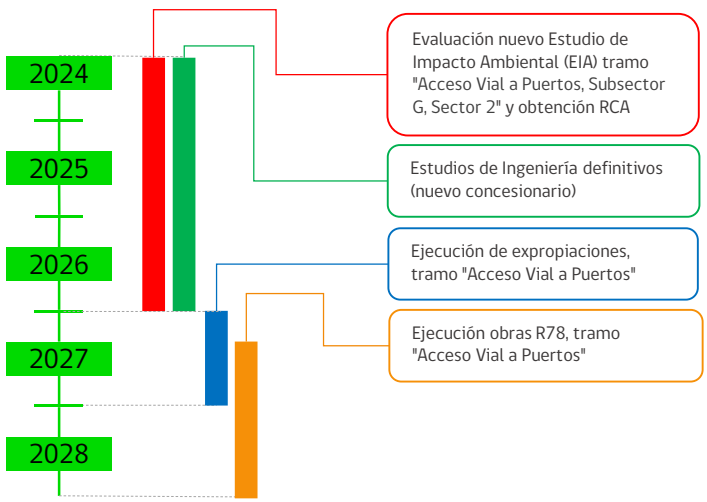
Cartera de Concesiones MOP 2018-2023

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.

Se está trabajando en el borrador del Acto Administrativo que modifica el contrato de concesión actual, definiendo un nuevo proyecto para el Acceso Vial a Puertos, Subsector G, Sector 2 y un nuevo EIA, estimándose ser ingresado a evaluación del SEA a principios de 2025, esperando obtener RCA favorable a mediados del 2026 (el actual EIA se retiró en agosto de 2024). Por lo anterior, se estima el inicio de obras para fines del segundo semestre del 2026 y la puesta en servicio provisoria para fines del 2029.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



* Sujeto a etapa anterior

En construcción

PAV64-2

Sin BIP

PUERTO DE SAN ANTONIO
MEJORAMIENTO DE RUTA 66

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí **Categoría MEJ - NOV**

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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.

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.

Solución propuesta

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:

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

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

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año evaluación	Fuente	¿Quién Evalúa?
13.425.000 UF	1.706.707 UF	7,09%	2017	Bases de Licitación "Concesión Ruta 66 - Camino de la Fruta" (Circular Aclaratoria N°6)	Dirección General de Concesiones MOP

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

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

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

ENTIDAD RESPONSABLE

Dirección General de Concesiones MOP: Asociación Público - Privada

PLAN DE DESAROLLO

Agenda Infraestructura Desarrollo e Inclusión, Chile 30.30 (MOP)
Cartera de Concesiones MOP 2018-2023

OBSERVACIONES

Se informa que en el Subsector B5, correspondiente a la Variante San Juan (VSJ), los estudios del Proyecto Vial se encuentran con visto bueno, mientras que para el resto de los proyectos, referentes a la estructura de los viaductos, se planifica su aprobación para agosto 2024. El proceso en avance y planificación en las expropiaciones, está completado al 100%

El subsector B5 comenzó sus obras el 25 de marzo de 2024 , estableciéndose un plazo de 36 meses para la puesta en Servicio Provisoria, a la fecha se calcula un avance de un 9%.

ROL DE PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

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

Dirección General de Concesiones MOP:

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

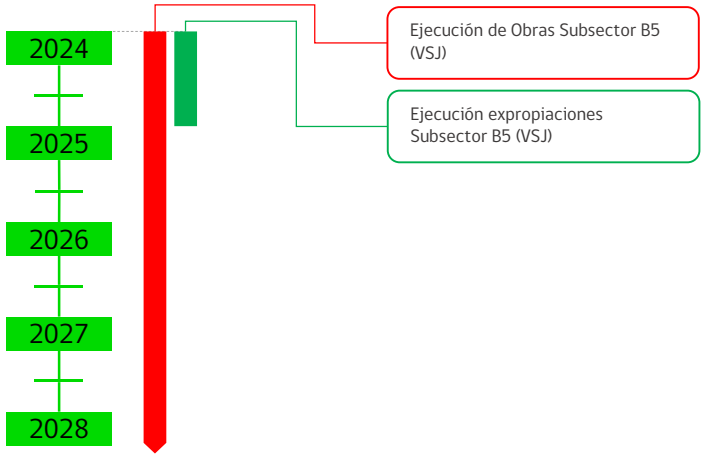
Empresa Portuaria San Antonio:

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

Sociedad Concesionaria (Sacyr):

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

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



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

En construcción

PAV65
40017172-0

PUERTO DE SAN ANTONIO

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

¿Proyecto PNDP 2013? - NO **Categoría NOV**

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución propuesta

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

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

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año evaluación	Fuente	¿Quién Evalúa?
50.180 MM$	26.840 MM$	16,1%	2020	Ficha IDI de la iniciativa en el Banco Integrado de Proyectos (BIP)	Dirección de Vialidad MOP

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Ejecución de obras nuevo puente

ENTIDAD RESPONSABLE

Dirección de Vialidad MOP

PLAN DE DESAROLLO

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 pública fue adjudicada con fecha 03 de enero de 2024 y se encuentra en proceso de construcción.

ROL DE PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

Dirección de Vialidad MOP:

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

Empresa Portuaria Valparaíso:

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

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

Coordinación entre actores

PAV66-1

40014853-0

PUERTO DE SAN ANTONIO

AMPLIACIÓN DE VÍAS ACCESO PLISA

¿Proyecto PNDP 2013? - NO

Categoría MEJ

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución propuesta

Se proponen las siguientes medidas de solución:

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

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año evaluación	Fuente	¿Quién Evalúa?
1.957 MM$	---	---	2019	Estudio "Análisis Medidas corto y mediano Plazo (Suroeste Consultores)"	Empresa Portuaria San Antonio

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

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

ROL DE PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

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

Empresa Portuaria San Antonio:

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

ENTIDAD RESPONSABLE

Empresa Portuaria San Antonio

PLAN DE DESAROLLO

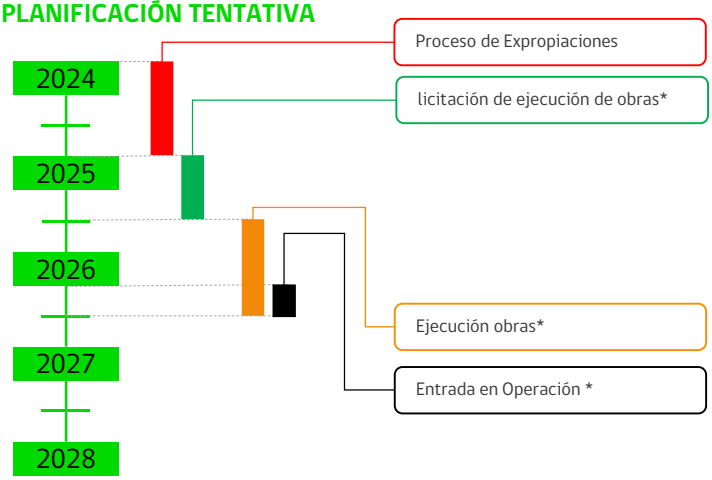
OBSERVACIONES

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

Asimismo, es posible informar que:

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

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



* Sujeto a etapa anterior

Coordinación entre actores

PAV66-2
Sin BIP

PUERTO DE SAN ANTONIO
PAVIMENTACIÓN AV. LA PLAYA

¿Proyecto PNDP 2013? - NO **Categoría MEJ**

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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.

Además, por la misma rotonda circulan todos aquellos camiones que se dirigen hacia los Almacenes Extraportuarios, propiedad de SITRANS (O'Higgins) y SAAM, este último en particular con viraje a la izquierda, provocando serios atochamientos en períodos de alta demanda.

Solución propuesta

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

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año evaluación	Fuente	¿Quién Evalúa?
3.700 MM$	---	---	2014	Estudio: "Opciones aumento capacidad mediano plazo para Puerto San Antonio (Fdez y De Cea, 2014)"	Empresa Portuaria San Antonio

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

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

ENTIDAD RESPONSABLE

PLAN DE DESAROLLO

OBSERVACIONES

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

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

ROL DE PRINCIPALES ACTORES

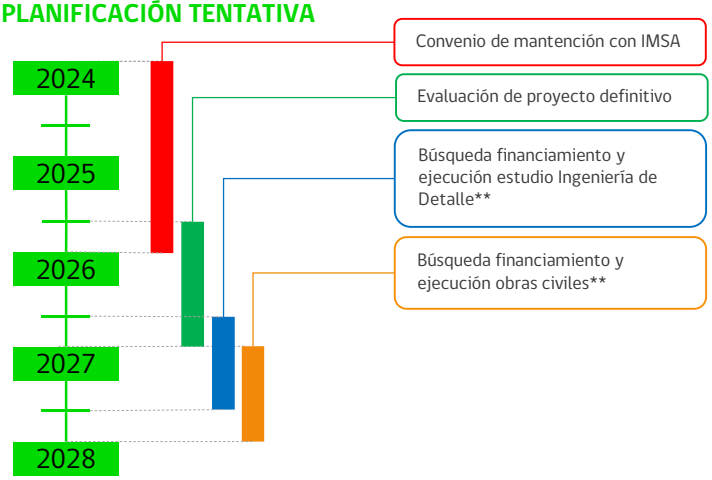
PDL MTT

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

Empresa Portuaria San Antonio:

- Llevar adelante el convenio de mantención con IMSA.
- Analizar proyecto de mejoramiento definitivo una vez concluidas las obras de accesos del Puerto Exterior.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



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

Proyecto en estudio.

PAV67

40012831-0

PUERTO DE SAN ANTONIO

ZONA DE REGULACIÓN DE FRECUENCIA ALTO SAN ANTONIO (ASA)

¿Proyecto PNDP 2013? - NO **Categoría ZAL**

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

El aumento de la carga transferida por el Puerto de San Antonio, sumado a una capacidad limitada del sistema vial de acceso al puerto, incide en situaciones cada vez más recurrentes de saturación vial, lo que también provoca un aumento de la congestión vial en la ciudad debido a la falta de infraestructura para el descanso de los transportistas previo a ingresar al radio urbano, así como una serie de problemas asociados a las altas esperas de los camiones (por ejemplo, falta de servicios higiénicos).

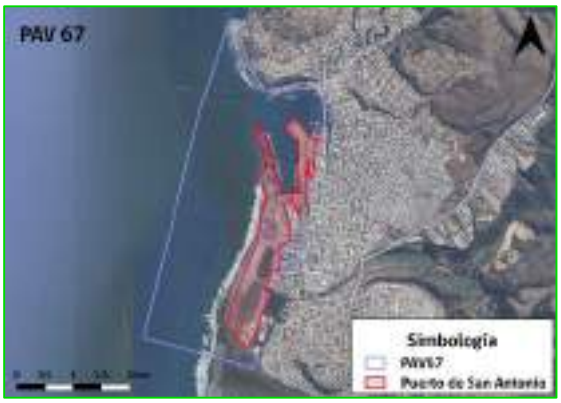
Ante esta situación, la Empresa Portuaria San Antonio ha impulsado la implementación de un regulador de frecuencia previo al ingreso a la ciudad de San Antonio, proyecto denominado "Alto San Antonio", y que permita controlar el flujo de camiones con destino a los terminales portuarios.

Solución propuesta

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

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

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año evaluación	Fuente	¿Quién Evalúa?
25 MM USD (Alto San Antonio Definitivo)	42,674 MM$	15,4%	2020	Plan Logístico EPSA 2020-2031	Empresa Portuaria San Antonio



ENTIDAD RESPONSABLE

Empresa Portuaria San Antonio

PLAN DE DESAROLLO

Plan Desarrollo Logístico Aumento Capacidades

OBSERVACIONES

En lo que respecta al proyecto de Alto San Antonio Transitorio (ASAT), este se encuentra en operación desde enero de 2024 (Fase 1), en proceso de marcha blanca y aumento progresivo de uso; la operación definitiva se encuentra programada para el segundo semestre del 2024. Se considera adquirir terrenos adicionales para poder desarrollar la Fase 2, de manera que la infraestructura disponga de capacidad para atender los flujos esperados hasta el horizonte de 2040.

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Coordinación entre actores Fase 2. Fase 1 en operación.

ROL DE PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

Empresa Portuaria San Antonio:

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

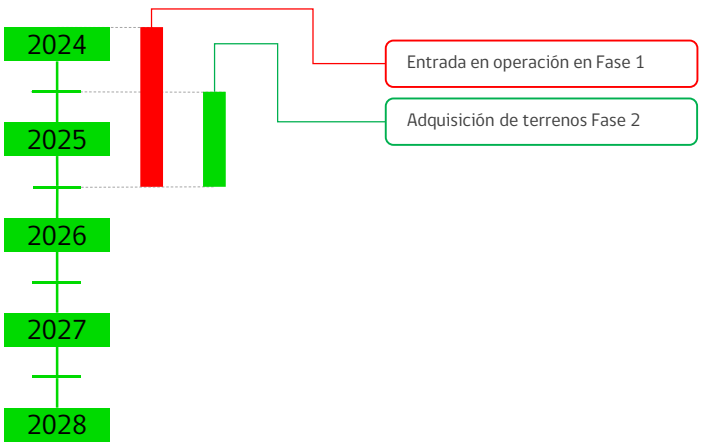
Consejo de Coordinación Ciudad – Puerto de San Antonio:

- Promoción del proyecto con actores relevantes.

Comunidad Logística de San Antonio:

- Promoción del proyecto con actores relevantes.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



* Sujeto a etapa anterior
** Operación al 100%: Primer trimestre 2024

En construcción

PAF62

30483873-0

PUERTO DE SAN ANTONIO

MEJORAMIENTO TERMINAL INTERMODAL BARRANCAS

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí **Categoría NOF**

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución propuesta

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

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

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Ejecución de obras por parte de EFE

ENTIDAD RESPONSABLE

Empresa de los Ferrocarriles del Estado

PLAN DE DESAROLLO

Plan Trienal 2020-2022

OBSERVACIONES

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

Resuelta la controversia sobre aspectos de libre competencia en la prestación de los servicios en el TIB, mediante el acuerdo alcanzado entre las partes en la Corte Suprema de Chile en diciembre de 2022, un Comité de Expertos determinó la tarifa de transferencia en este nuevo terminal intermodal. Actualmente EFE adjudicó la ejecución de obras del TIB, se prevé un comienzo de las obras el segundo semestre de 2024, 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.

ROL DE PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

Empresa de los Ferrocarriles del Estado:

- Coordinar acciones con porteadores de carga.
- Licitación y ejecución obras Terminal Intermodal Barrancas.
- Desarrollo Modelo de Operación en conjunto con EPSA.

EPSA:

- Administrar la operación del terminal, 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.

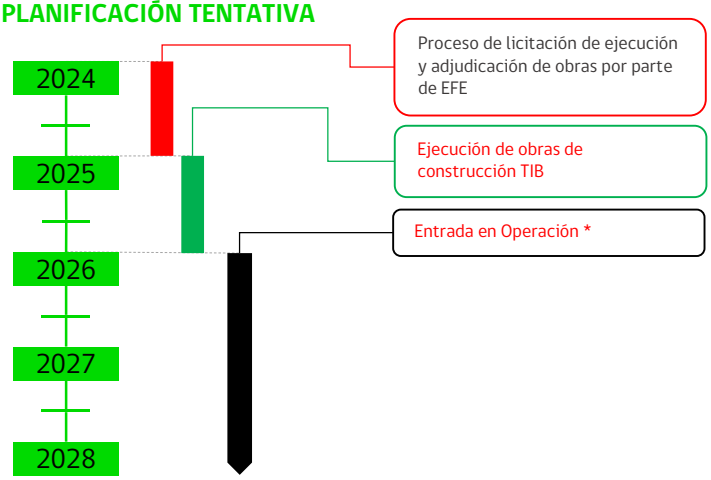
DP World San Antonio:

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

EFE, EPSA, DP World San Antonio, STI, FEPASA y TRANSAP:

- Desarrollo de coordinación de acciones y acuerdos.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



* Sujeto a etapa anterior

Proyecto Detenido

PAF63
Sin BIP

PUERTO DE SAN ANTONIO
MODIFICACIÓN CRUCE FERROVIARIO PABLO NERUDA

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí **Categoría MEJ - V**

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución propuesta

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

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año evaluación	Fuente	¿Quién Evalúa?
---	---	---	2021	Ficha IDI de la iniciativa en el Banco Integrado de Proyectos (BIP)	Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE)

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

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

ENTIDAD RESPONSABLE

Empresa de los Ferrocarriles del Estado

PLAN DE DESAROLLO

OBSERVACIONES

Parte del análisis 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 Llolleo-Barrancas, considerada de ser iniciada aproximadamente el primer semestre del 2025.

ROL DE PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

- ---

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

2024

2025

2026

2027

2028

* Proyecto detenido

Proyecto en estudio.

PAF64-PAF65-PAF66-PAF67
40000060-0

PUERTO DE SAN ANTONIO

MEJORAMIENTO CORREDOR FERROPORTUARIO SANTIAGO – SAN ANTONIO

¿Proyecto PNDP 2013? - NO **Categoría NOF**

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución propuesta

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

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

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

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

ROL DE PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

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

Empresa de los Ferrocarriles del Estado:

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

MOP:

- Coordinación en materia de expropiación de terrenos y coordinación técnica del proyecto Orbital Sur Santiago.

Empresa Portuaria San Antonio:

- Coordinación técnica del proyecto Puerto Exterior.

ENTIDAD RESPONSABLE

Empresa de los Ferrocarriles del Estado

PLAN DE DESAROLLO

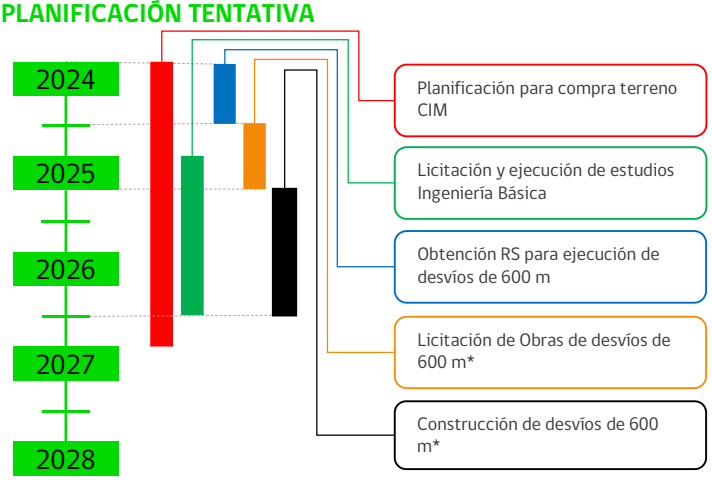
Plan Trienal Empresa de los Ferrocarriles del Estado 2021 - 2023

OBSERVACIONES

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

Los estudios de ingeniería Básica del tramo del acceso ferroviario a Puerto Exterior, y análisis operacional y diseño del anteproyecto del CIM están finalizados. EFE ejecuta adecuaciones al diseño del CIM derivadas de la coordinación con el proyecto Orbital Sur, obra liderada por MOP. La primera etapa de adquisición de terrenos asociados al CIM 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 licitación de la Ingeniería de Detalle y construcción de los desvíos de 600 m.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



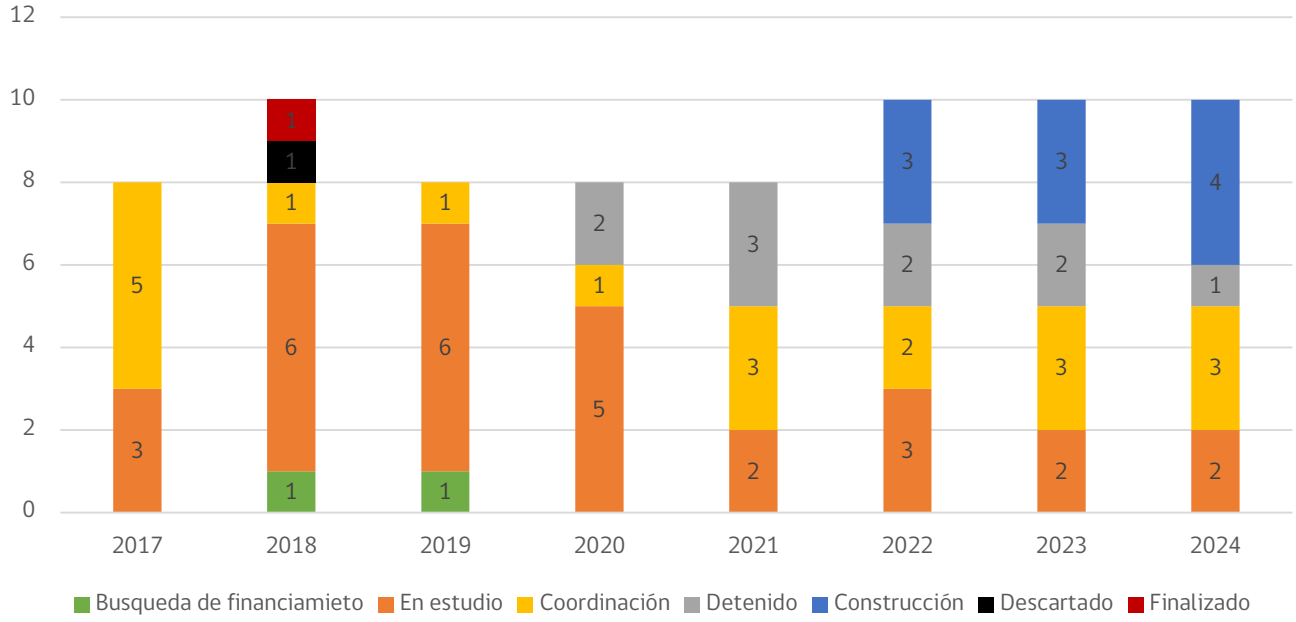
* Sujeto a etapa anterior

ACCESIBILIDAD TERRESTRE A PUERTOS DE

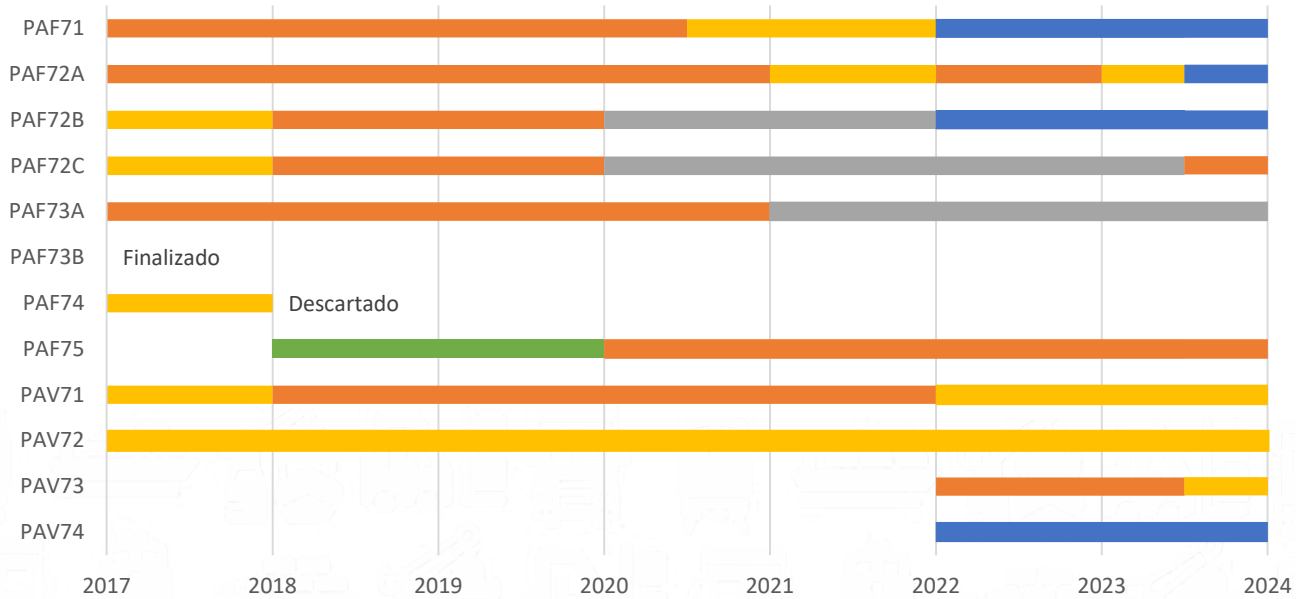
TALCAHUANO Y SAN VICENTE

PUERTOS DE TALCAHUANO Y SAN VICENTE

Cantidad de iniciativas puertos de Talcahuano y San Vicente



Comportamiento de iniciativas



Coordinación entre actores

PAV71
30485803-0

PUERTO DE SAN VICENTE

CONEXIÓN PUERTO SAN VICENTE – RUTA INTERPORTUARIA

¿Proyecto PNDP 2013? - SÍ **Categoría NOV**

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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.

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.

Solución propuesta

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

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.
Tramo 2: proyecto de mejoramiento tramo Rotonda Cementos Biobío al Puerto de San Vicente (2,4 km).

La implementación del proyecto permite una conexión continua de vialidad evitando el paso de camiones por la ciudad.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año evaluación	Fuente	¿Quién Evalúa?
57.080 MM$	16.519 MM$	9,6%	2023	Estudio "Habilitación Conexión Vial Puerto San Vicente Ruta Interportuaria"	Dirección de Vialidad MOP

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Obtención de RS para Ejecución de Obras

ENTIDAD RESPONSABLE

Dirección de Vialidad MOP

PLAN DE DESAROLLO

Plan de infraestructura para la competitividad 2008 (MOP)

OBSERVACIONES

El proyecto, por su aporte en armonizar el desarrollo portuario con las actividades urbanas, evitando el paso de camiones por áreas residenciales, sigue priorizado al interior del Consejo de Coordinación Ciudad – Puerto de Talcahuano, Además, fue priorizado por Gobierno Regional como una iniciativa de interés regional. Es parte del Plan Más Movilidad del Gran Concepción liderado por Delegación Presidencial.

Actualmente el proyecto aún no resuelve el RATE RS, debido a cambios en el Servicios de Ruta (Oleoducto ENAP). El proyecto se encuentra en el marco presupuestario 2023 del MOP, presentado a la DIPRES, dentro del Convenio de Programación en Infraestructura entre GORE y MOP 2022-2026. Por otro lado, se trabaja actualmente en la actualización del diseño para ser presentada al MDSyF para obtener la RS, dependiendo de esto se programa la etapa de expropiaciones para el año 2025 y la ejecución del proyecto para el 2026.

ROL DE PRINCIPALES ACTORES

RDL MTT

- 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:

- Procurar obtención de RS para Ejecución de Obras.
- Monitorear y coordinar el proceso de Ejecución de Obras.

Puertos de Talcahuano:

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

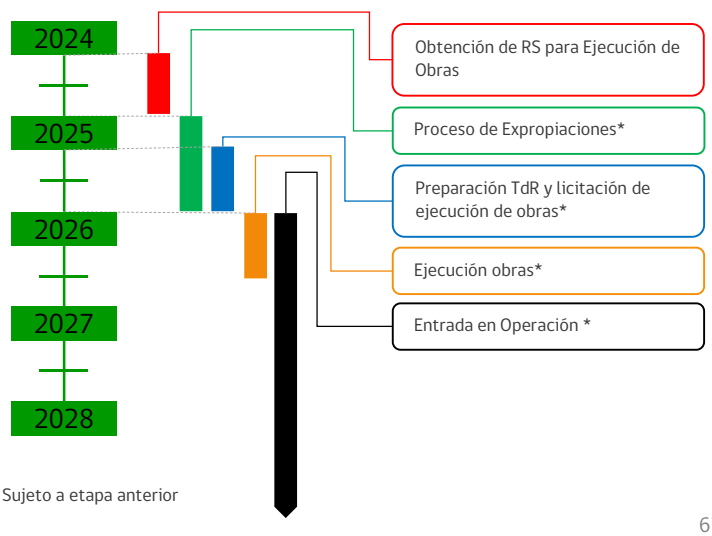
Consejo de Coordinación Ciudad-Puerto de Talcahuano:

- 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):

- Participar en instancias de participación ciudadana.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



* Sujeto a etapa anterior

Coordinación entre actores

PAV72
Sin BIP

PUERTO DE SAN VICENTE

GESTIÓN DE TRÁFICO EN ACCESO AL PUERTO DE SAN VICENTE

¿Proyecto PNDP 2013? - No **Categoría GT**

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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.

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.

Solución propuesta

Se han analizado al interior de la mesa técnica de accesibilidad diversas medidas de gestión de tráfico que buscan tanto mejorar la accesibilidad y eficiencia del transporte de carga como la calidad de vida de la comunidad, según lo siguiente:
Medidas de corto plazo:
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.
Mediano plazo:
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	TIR Social	Año evaluación	Fuente	¿Quién Evalúa?
---	---	---	2017	Plan de implementación de las medidas levantadas en el estudio "Diagnóstico y optimización del acceso Terminal San Vicente"	Puertos de Talcahuano

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

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

ROL DE PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

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

Dirección de Vialidad MOP:

- Coordinar en conjunto con Puertos de Talcahuano la materialización de las medidas de su competencia.

Empresas de los Ferrocarriles del Estado:

- Contraparte técnica estudios ferroviarios y generación acuerdos operacionales ramal Puerto San Vicente- El Arenal

Puertos de Talcahuano:

- 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.

Consejo de Coordinación Ciudad-Puerto de Talcahuano:

- Promoción, coordinación y ejecución del proyecto, y apoyo en la búsqueda de financiamiento.

ENTIDAD RESPONSABLE

Por definir

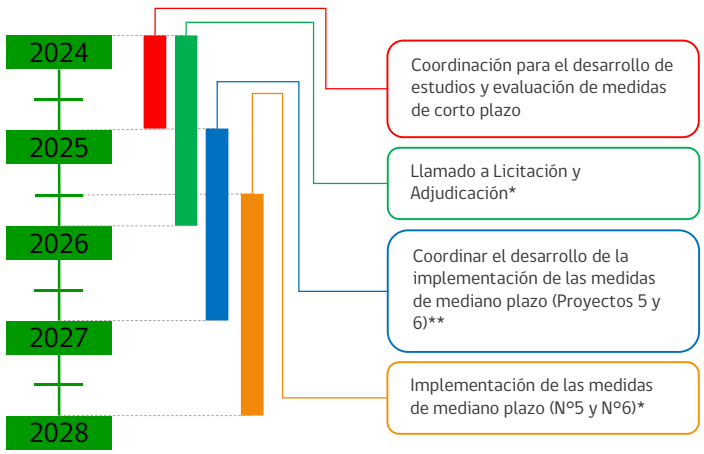
PLAN DE DESAROLLO

Plan de Trabajo 2020-2021 Consejo de Coordinación Ciudad-Puerto de Talcahuano

OBSERVACIONES

1. Dirección de Vialidad mantiene periódicamente la señalética de la rotonda.
2. Durante 2024 se iniciará ejecución proyecto de traslado del paradero, se gestionarán permisos sectoriales y licitará su ejecución. Está pendiente por parte de la I. Municipalidad de Talcahuano, evaluar la reubicación de los quioscos que incentivan el estacionamiento irregular, solución comprometida que mejora el flujo de salida de camiones ante el aumento de transferencias del puerto San Vicente.
3. El proyecto de normalización de señalética de cruce ferroviario se postula en 2024 a etapa ejecución en el SNI. Adicionalmente, se ejecutó piloto de demarcación en cruces ferroviarios en el mes de abril 2024 para mejorar visibilidad de la vía.
4. Programa fiscalización y de seguridad vial a la espera del plan de demarcación y traslado del paradero. En mayo se realizó campaña de seguridad cruces ferroviarios y viales.
5. El proyecto de mejora ferroviaria y confinamiento se postuló a fase diseño en mayo 2024, la factibilidad se aprobó en marzo 2024.
6. Trabajo conjunto con la I. Municipalidad de Talcahuano para "Reruteo" de transporte público. Para justificar el Reruteo se postulará un Plan de Gestión de Tránsito. Paralelamente, para aumentar las condiciones para el transporte público, se han desarrollado proyectos de mejora de las calles propuestas. Etapa de diseño con aprobación de entes sectoriales y durante 2024 se ingresa a postulación financiamiento para su ejecución por parte de la Municipalidad.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



* Sujeto a etapa anterior
** En tramitación proyecto de mejoramiento de carpetas en calles aledañas. En estudio en el marco Prefactibilidad y Factibilidad mejora ferroviaria

Coordinación entre actores

PAV73

Sin PIB

PUERTO DE SAN VICENTE

CONEXIÓN RUTA CONCEPCIÓN-CABRERO CON AUTOPISTA DEL ITATA

¿Proyecto PNDP 2013? - No **Categoría NOV**

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución propuesta

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

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año evaluación	Fuente	¿Quién Evalúa?
---	---	---	2022	Estudios Integrales 2da Concesión Acceso Norte a Concepción	Dirección General de Concesiones MOP

ENTIDAD RESPONSABLE

Dirección General de Concesiones MOP

PLAN DE DESAROLLO

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. A efectos de la actualización del PNATP 2024, el proyecto sigue avanzando.

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Licitación 2da concesión Acceso Norte a Concepción (contempla nueva conexión ruta Concepción -Cabrero con Autopista del Itata)

ROL DE PRINCIPALES ACTORES

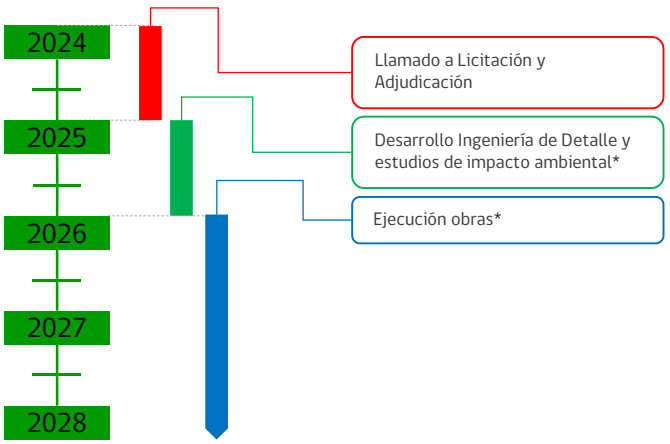
PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

Dirección General de Concesiones MOP:

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

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



* Sujeto a etapa anterior

En construcción.

PAV74

40025518-0

PUERTO DE SAN VICENTE

CONSTRUCCIÓN CONEXIÓN VIAL PUENTE BICENTENARIO – AVDA. CHACABUCO

¿Proyecto PNDP 2013? - No **Categoría NOV**

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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.

Solución propuesta

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

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año evaluación	Fuente	¿Quién Evalúa?
24.734,74 MM$	2.386,55 MM$	6,9%	2021	Ficha IDI de la Iniciativa en el Banco Integrado de Proyectos	Dirección de Vialidad MOP

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Ejecución de obras

ENTIDAD RESPONSABLE

Dirección de Vialidad MOP

PLAN DE DESAROLLO

Programa de Vialidad Urbana

OBSERVACIONES

De acuerdo a lo informado en el PNATP 2022, la ejecución de obras comenzó en mayo de 2022. Sin embargo, la empresa que se adjudicó el proyecto se declaró en quiebra a fines de 2022, por lo que la Dirección de Vialidad MOP definió un nuevo proceso de adjudicación de obras que se concretó en el segundo semestre de 2023. Actualmente el proyecto se encuentra en ejecución, se registra para abril del 2024 un avance de la obra de un 14%.

ROL DE PRINCIPALES ACTORES

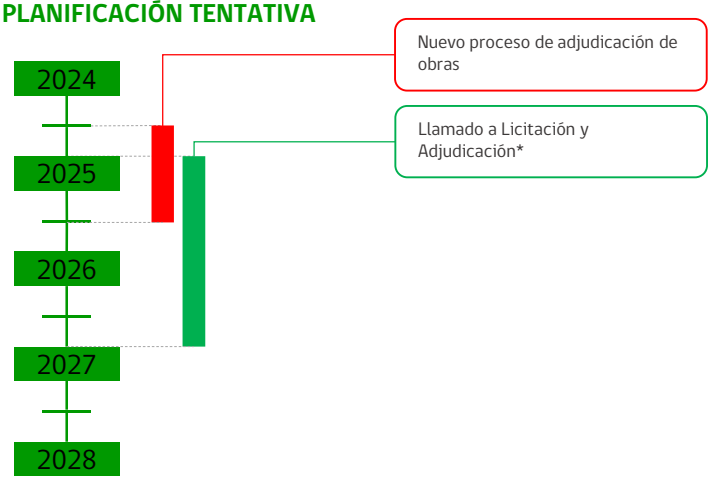
RDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

Dirección de Vialidad MOP:

- Monitorear y coordinar el proceso de ejecución de obras.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



* Sujeto a etapa anterior

En construcción

PAF71

40012364-0

PUERTO DE SAN VICENTE

NUEVO PUENTE BIO – BIO Y NUEVO TÚNEL CHEPE

¿Proyecto PNDP 2013? - SÍ **Categoría NOF**

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución propuesta

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

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año evaluación	Fuente	¿Quién Evalúa?
6.667.747 UF	18.398 MM$	7,1%	2021	Ficha IDI de la iniciativa en el Banco Integrado de Proyectos (BIP)	Empresa de los Ferrocarriles del Estado

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Ejecución de obras

ENTIDAD RESPONSABLE

Empresa de los Ferrocarriles del Estado

PLAN DE DESAROLLO

Plan Trienal Empresa de los Ferrocarriles del Estado 2021 - 2023

OBSERVACIONES

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

El proyecto cuenta con un avance del 50,8%, finalizando la instalación de vigas de cajón. La construcción de pilotes pre excavados en la zona del cause, fue finalizada en febrero de 2024 y en julio del 2024 se inició la instalación de estructura ornamental. Respecto al túnel Cerro Chepe cuya extensión es de 324 metros se estima que las obras finalicen en septiembre del 2024. Fecha estimada de entrada en operación corresponde al segundo semestre del 2025.

ROL DE PRINCIPALES ACTORES

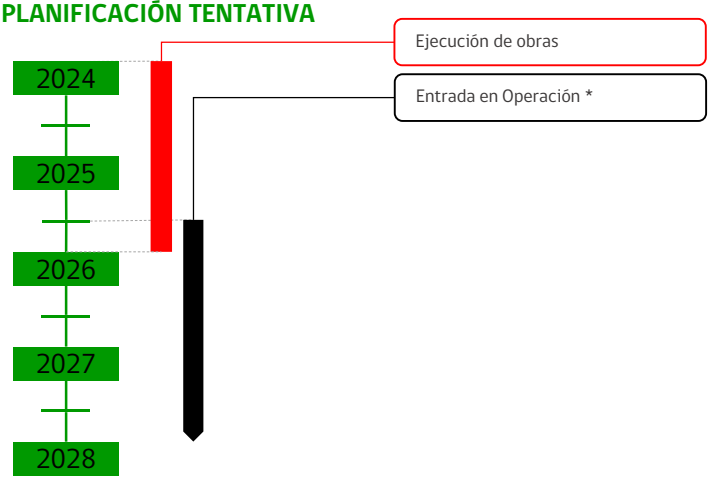
RDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

Empresa de los Ferrocarriles del Estado:

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

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



En construcción

PAF72A

40017144-0

PUERTO DE SAN VICENTE

MEJORAMIENTO DE SISTEMAS DE SEÑALIZACIÓN FERROVIARIA

¿Proyecto PNDP 2013? - SÍ **Categoría MEJ - V**

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

La capacidad actual de la Red Sur en los tramos San Rosendo – Hualqui, y Concepción – Puertos de Coronel –San Vicente, y Lirquén, 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.

Solución propuesta

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

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año evaluación	Fuente	¿Quién Evalúa?
1.843.712 UF (Etapa de Diseño-Ejecución del proyecto, abarcando toda la red EFE.)	14.928 MM$	10,3%	2021	Ficha IDI de la iniciativa en el Banco Integrado de Proyectos (BIP)	Empresa de los Ferrocarriles del Estado

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Ejecución de obras y Licitaciones públicas complementarias y de acompañamiento

ROL DE PRINCIPALES ACTORES

RDL MTT

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

Empresa de los Ferrocarriles del Estado:

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

ENTIDAD RESPONSABLE

Empresa de los Ferrocarriles del Estado

PLAN DE DESAROLLO

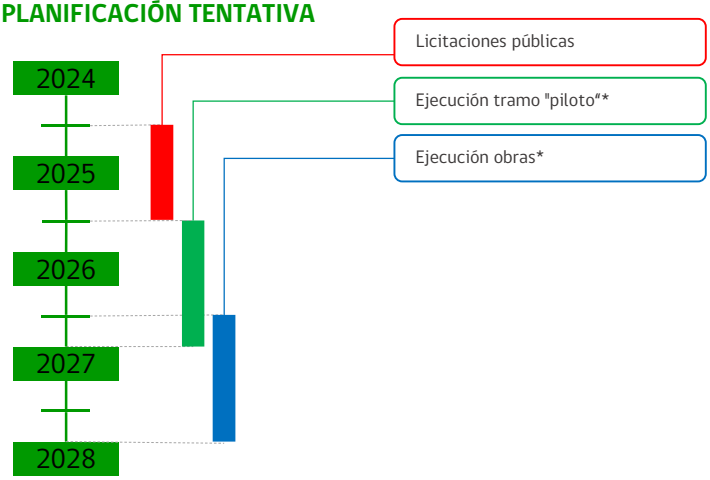
Plan Trienal Empresa de los Ferrocarriles del Estado 2021 – 2023

OBSERVACIONES

El aumento esperado de la actividad productiva es una oportunidad de crecimiento de la participación modal del tren de carga, condición que hace necesario otorgar mayor capacidad y seguridad a la red ferroviaria de la región, siendo ésta beneficiada con el nuevo sistema de señalización de tráfico ferroviario del proyecto "Sistema de Control por Señalización Virtual (CSV)" que lidera EFE. El proyecto moderniza e integra los actuales sistemas de movilización de trenes, incorporando mejores estándares de seguridad ferroviaria, permitiendo aumentar la capacidad operacional de la infraestructura actual.

En marzo del 2024 se dio inicio al contrato del proyecto "Mejoramiento de Infraestructura de Señalización (Diseño, ejecución e ITO)" y en junio del mismo año se adjudico el contrato del proyecto "Diseño y Ejecución de Sistemas CSV: Planificador + Señalización Virtual", quedando pendientes de adjudicar licitaciones públicas complementarias y de acompañamiento, las cuales se encuentran en recepción de ofertas. Respecto a la totalidad de la iniciativa, ésta presenta un avance en su construcción de un 30,2%, estimándose el inicio de operaciones en julio del 2027.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



* Sujeto a etapa anterior

En construcción

PAF72B

Sin BIP

PUERTO DE SAN VICENTE

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

¿Proyecto PNDP 2013? - SÍ **Categoría MEJ - V**

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución propuesta

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

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año evaluación	Fuente	¿Quién Evalúa?
---	---	---	---	---	---

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Ejecución Nuevo Puente Biobío y desarrollo de estudios de prefactibilidad.

ROL DE PRINCIPALES ACTORES

RDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

Empresa de los Ferrocarriles del Estado:

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

ENTIDAD RESPONSABLE

Empresa de los Ferrocarriles del Estado

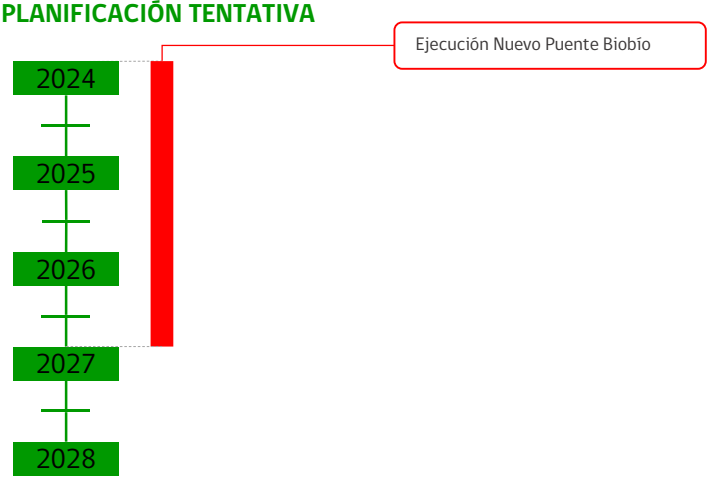
PLAN DE DESAROLLO

OBSERVACIONES

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

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

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



Proyecto en estudio.

PAF72C
Sin BIP

PUERTO DE SAN VICENTE
CONSTRUCCIÓN DE DESVÍOS DE CRUZAMIENTO DE TRENES

¿Proyecto PNDP 2013? - SÍ **Categoría MEJ - V**

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución propuesta

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

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año evaluación	Fuente	¿Quién Evalúa?
---	---	---	---	---	---

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

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

ROL DE PRINCIPALES ACTORES

RDL MTT

- ---

ENTIDAD RESPONSABLE

Empresa de los Ferrocarriles del Estado

PLAN DE DESAROLLO

OBSERVACIONES

El aumento esperado de la actividad productiva representa una oportunidad de crecimiento de la participación modal del ferrocarril de carga, condición que hace necesario otorgar mayor capacidad a la red ferroviaria existente en la región. El proceso el análisis y definición de nuevos desvíos y alargue de existentes, incluye, en la medida de ser necesario, longitudes entre 1.000 m y 1.200 m, y capacidad de 25 ton/eje. Para la actualización del PNATP - 2023 el proyecto sigue detenido.

A pesar de encontrarse el proyecto detenido, hay avances en el marco del proyecto de reposición de infraestructura entre Temuco y Gorbea donde se considera la construcción de 3 nuevos desvíos de 700 metros. Respecto a los tramos de Loncoche-Osorno, Rucapequén-Nueva Aldea y Coronel-Horcones se está analizándola posibilidad de autorizar pautas de arranque que permitan un largo operativo de 700 metros en esos sectores.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

- 2024
- 2025
- 2026
- 2027
- 2028

* Proyecto detenido

Proyecto Detenido

PAF73A

30367322-0

PUERTO DE SAN VICENTE

SOTERRAMIENTO DE LÍNEA FÉRREA ESTACIÓN CONCEPCIÓN

¿Proyecto PNDP 2013? - No **Categoría NOF**

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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.

Solución propuesta

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

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año evaluación	Fuente	¿Quién Evalúa?
135.718 UF	---	---	2017	Ficha IDI de la iniciativa en el Banco Integrado de Proyectos (BIP)	SECTRA Sur

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Proyecto detenido.

ROL DE PRINCIPALES ACTORES

RDL MTT

ENTIDAD RESPONSABLE

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

PLAN DE DESAROLLO

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 - 2024 el proyecto sigue detenido.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

2024

2025

2026

2027

2028

* Proyecto detenido

Proyecto en estudio.

PAF75
Sin BIP

PUERTO DE SAN VICENTE
AUMENTO DE CAPACIDAD ÚLTIMA MILLA FERROVIARIA

¿Proyecto PNDP 2013? - No **Categoría NOF**

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

Los trabajos de extensión de la red ferroviaria al interior del puerto permiten el ingreso de trenes de hasta 500 m, sin embargo, la limitación de infraestructura del tramo Arenal – Puerto (simple vía), afecta la capacidad operativa del tren y del sistema. Un ejemplo es que el tren debe esperar el retorno de la locomotora para ingresar nuevas trenadas y retiro de contenedores vacíos. En este sector de acceso al recinto portuario confluyen distintos modos de transporte (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.

Solución propuesta

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

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año evaluación	Fuente	¿Quién Evalúa?
42.496 UF	---	---	2016	"Doble Vía y Desvíos Tramo Arenal – Puerto San Vicente"	Puertos de Talcahuano

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Desarrollo de Estudio Factibilidad y Diseño

ENTIDAD RESPONSABLE

Puertos de Talcahuano

PLAN DE DESAROLLO

OBSERVACIONES

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

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

ROL DE PRINCIPALES ACTORES

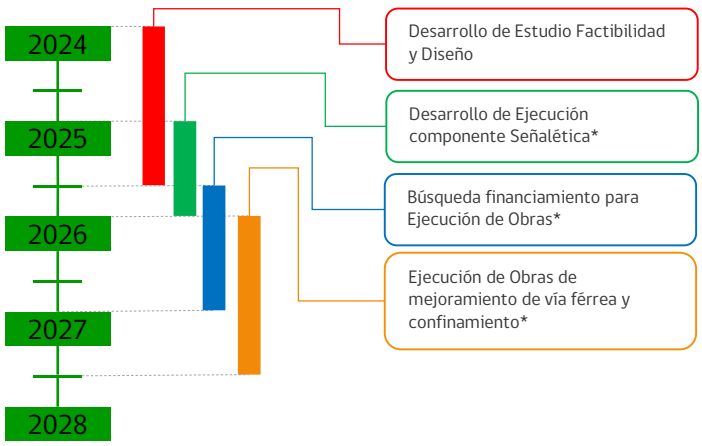
RDL MTT
- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.
- Contraparte técnica en estudio de Factibilidad y Diseño.

Empresa de los Ferrocarriles del Estado y EFE Sur:
- Apoyo de acciones y gestión del proyecto.

Mesa ferroviaria COMLOG:
- Participar como contraparte técnica.

Puertos de Talcahuano:
- Desarrollo de estudio de Factibilidad y Diseño.
- Búsqueda de financiamiento para ejecución de obras.
- Regularización Concesión de Desvío Ferroviario.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



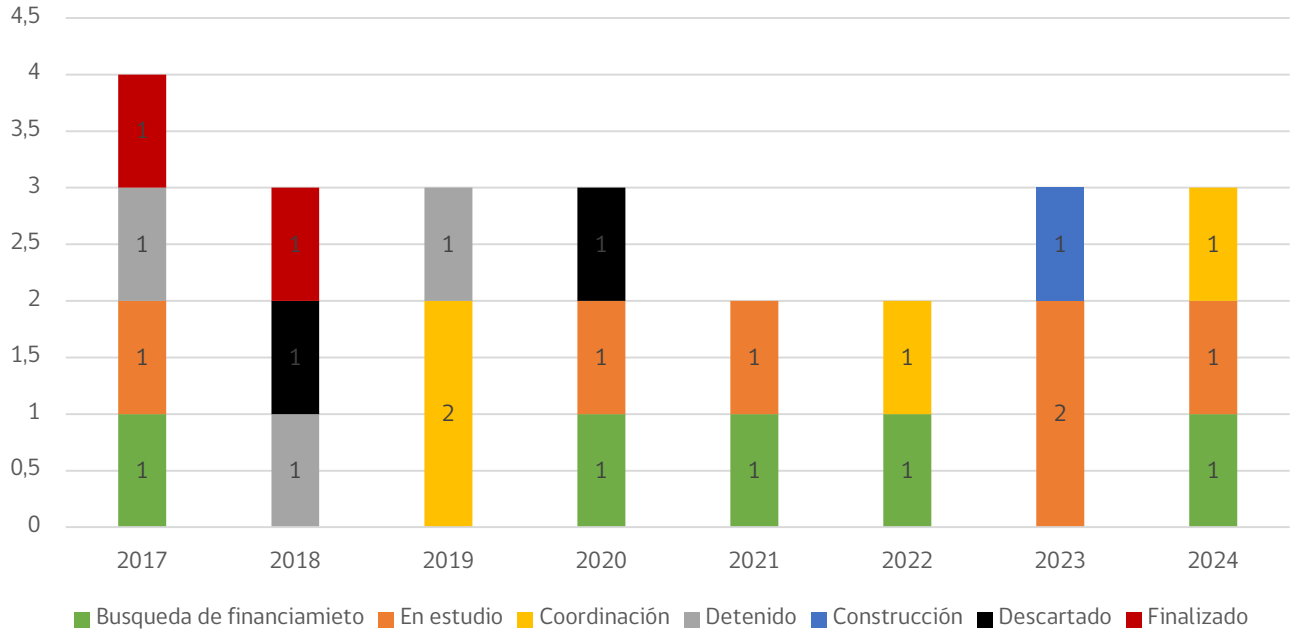
* Sujeto a etapa anterior

ACCESIBILIDAD TERRESTRE A PUERTO DE

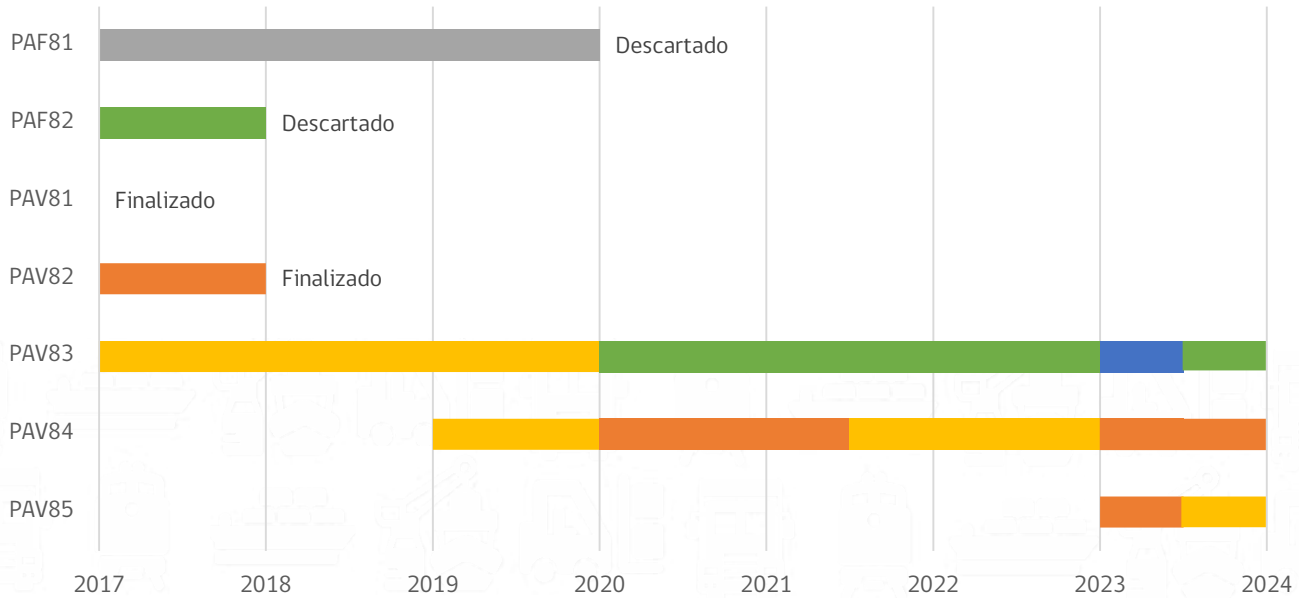
PUERTO MONTT

PUERTO DE PUERTO MONTT

Cantidad de iniciativas puerto de Puerto Montt



Comportamiento de iniciativas



Búsqueda de financiamiento

PAV83

30124781-0

PUERTO DE PUERTO MONTT

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

¿Proyecto PNDP 2013? - NO **Categoría MEJ - NOV**

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución propuesta

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

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año evaluación	Fuente	¿Quién Evalúa?
1.819.868 UF	10,451 MM$	6,8%	2019	Informe Final "Mejoramiento Avda. Pdte. Ibáñez, Tramo Cardonal – Portales, Puerto Montt, Etapa de Diseño"	SEREMI MINVU Región de Los Lagos

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Búsqueda financiamiento

ENTIDAD RESPONSABLE

Por definir

PLAN DE DESAROLLO

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. Actualmente el proyecto no cuenta con financiamiento y la etapa de ejecución no ha sido ingresada para al Banco Integrado de Proyectos (BIP).

ROL DE PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

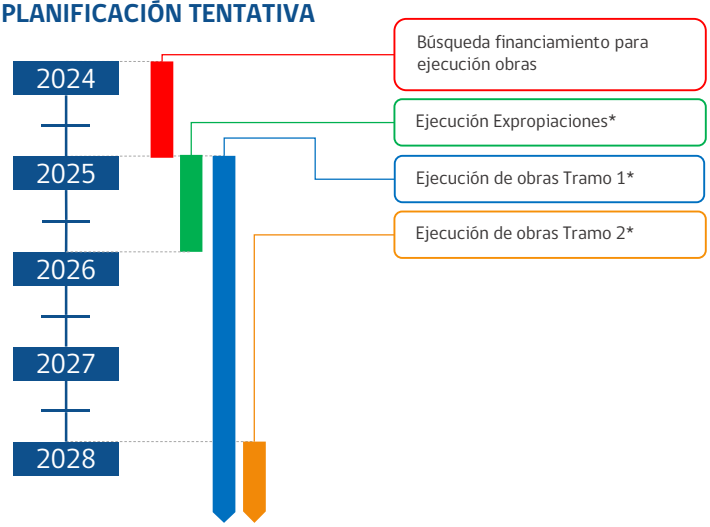
SEREMI MINVU Región de Los Lagos:

- Búsqueda de financiamiento para etapa Ejecución.

SERVIU Región de Los Lagos:

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

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



* Sujeto a etapa anterior

Proyecto en estudio.

PAV84

40026872-0

PUERTO DE PUERTO MONTT

MEJORAMIENTO ACCESIBILIDAD BARRIO PUERTO, CIUDAD DE PUERTO MONTT

¿Proyecto PNDP 2013? - NO **Categoría ZAL**

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución propuesta

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

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año evaluación	Fuente	¿Quién Evalúa?
74.757 UF	4.693 MM$	32,8%	2018	Informe Final "Mejoramiento Gestión de Tránsito, Ecuador – Chorrillos, Puerto Montt"	SEREMI MINVU Región de Los Lagos

ENTIDAD RESPONSABLE

SEREMI MINVU Región de Los Lagos

PLAN DE DESAROLLO

Plan Maestro de Transporte Urbano de Puerto Montt (SECTRA)

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

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

OBSERVACIONES

En última sesión de Comisión Evaluadora del convenio de programación "Ciudades más Humanas" se acordó reformular esta iniciativa, volviendo a la etapa de prefactibilidad y ampliando su área de influencia, ya que la solución propuesta no responde a las actuales condiciones de operación del sector.

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. Actualmente, en etapa de prefactibilidad, el proyecto se encuentra analizado 7 alternativas preliminares, encontrándose a la espera de la realización de un taller multisectorial orientado a realizar la selección de la alternativa que continuara su desarrollo, proyectándose el termino del estudio para diciembre del 2024.

ROL DE PRINCIPALES ACTORES

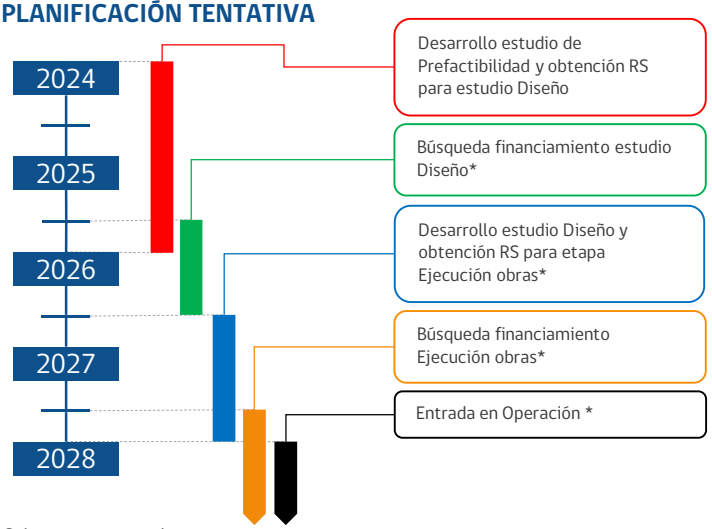
PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

SERVIU Región de Los Lagos:

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

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



* Sujeto a etapa anterior

Coordinación entre actores

PAV85

40046973-0

PUERTO DE PUERTO MONTT

CONSTRUCCIÓN DE INSTALACIONES NUEVA ZONA EXTRAPUERTO EMPORMONTT PUERTO MONTT

¿Proyecto PNDP 2013? - NO **Categoría GT**

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución propuesta

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

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año evaluación	Fuente	¿Quién Evalúa?
3.597 MM$	---	---	2023	Ficha IDI de la iniciativa en el Banco Integrado de Proyectos	Empresa Portuaria Puerto Montt

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

En licitación pública de obras.

ENTIDAD RESPONSABLE

Empresa Portuaria Puerto Montt

PLAN DE DESAROLLO

OBSERVACIONES

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

Actualmente el proyecto se encuentra en proceso de obtención de financiamiento, para su ejecución en el año 2025.

ROL DE PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

Empresa Portuaria Puerto Montt

- Realizar estudio de Diseño de proyecto

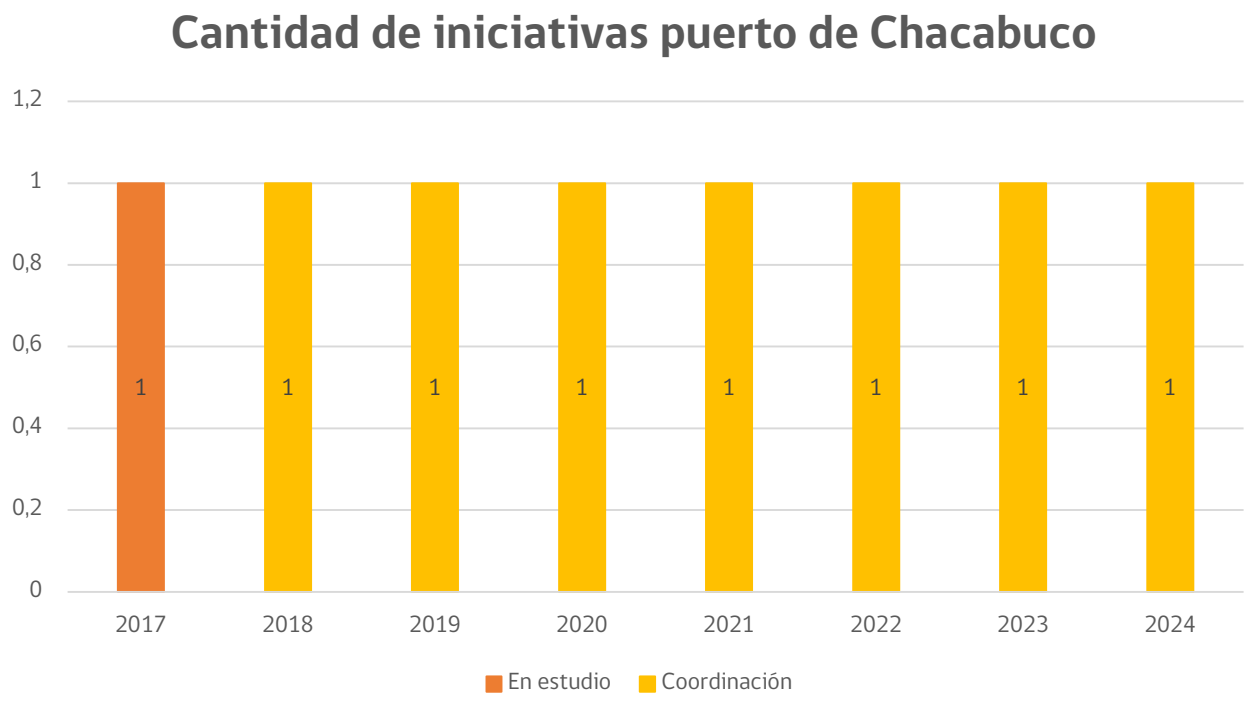
PLANIFICACIÓN TENTATIVA

* Sujeto a etapa anterior

ACCESIBILIDAD TERRESTRE A PUERTO DE

CHACABUCO

PUERTO DE CAHACABUCO



Coordinación entre actores

PAV91
40049245-0

PUERTO DE CAHACABUCO
ACCESO A PUERTO DE CHACABUCO

¿Proyecto PNDP 2013? - SÍ **Categoría NOV - GT**

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución propuesta

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

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

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

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año evaluación	Fuente	¿Quién Evalúa?
---	---	--	2020	Actualización "Plan Maestro Puerto Chacabuco"	Empresa Portuaria Chacabuco

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Gestión de implementación de medidas, y a la espera de licitación pública de estudio de prefactibilidad para vialidad de acceso (Ruta 240).

ROL DE PRINCIPALES ACTORES

Rol PDL MTT

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

Rol Empresa Portuaria Chacabuco:

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

ENTIDAD RESPONSABLE

Por definir

PLAN DE DESAROLLO

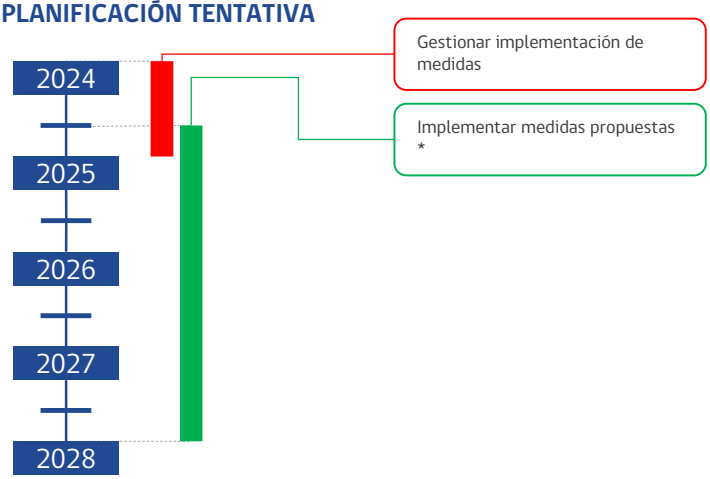
Proyecto Bypass: PRIGRH Región de Aysén - Proy. Nº173
Plan Director de Infraestructura MOP2009)

OBSERVACONES

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

Actualmente, asociado al mejoramiento de la Ruta 240, la Dirección de Vialidad MOP, se encuentra a la espera de licitar el estudio de prefactibilidad denominado "Estudio de Preinversión Mejoramiento Conexión Vial Puerto Aysén - Puerto Chacabuco". Vale precisar que la Ruta 240, que da acceso al recinto portuario, opera con una calzada de 6 m. con una pista por sentido de tránsito, presentando condiciones geométricas difíciles para el tránsito de camiones, que genera problemas de congestión y fricción, particularmente en sectores poblados adyacentes, vialidad que junto con la Ruta 7, constituyen el corredor estructurante de la Región, conectando el aeropuerto, la capital regional y el puerto.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



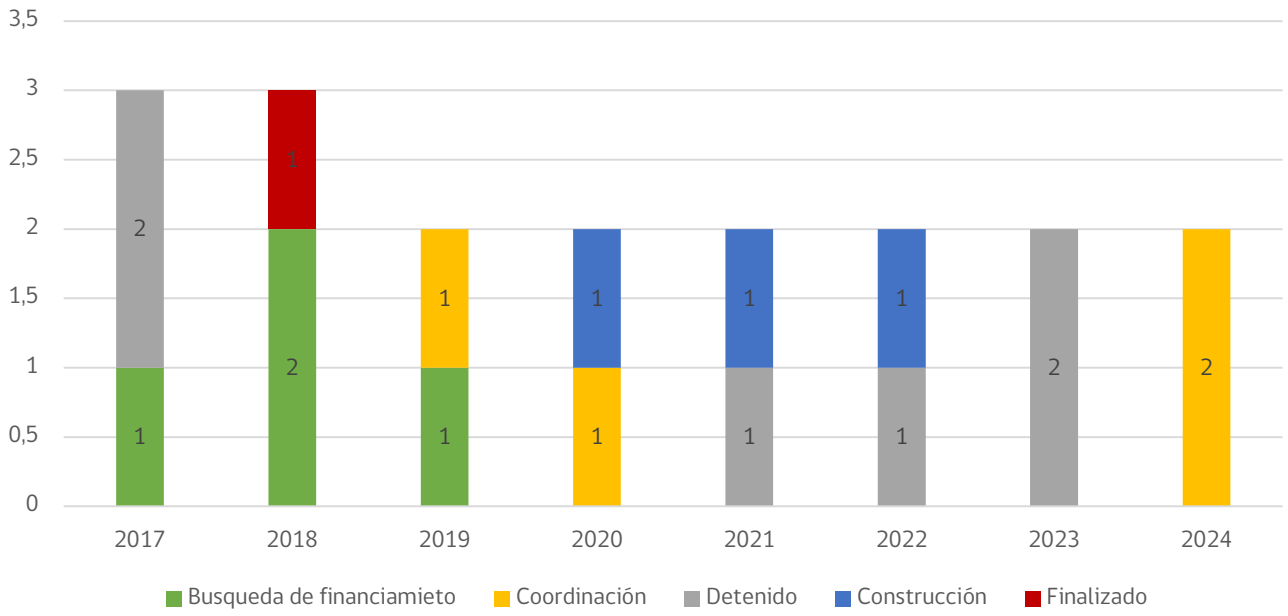
* Sujeto a etapa anterior

ACCESIBILIDAD TERRESTRE A PUERTOS DE

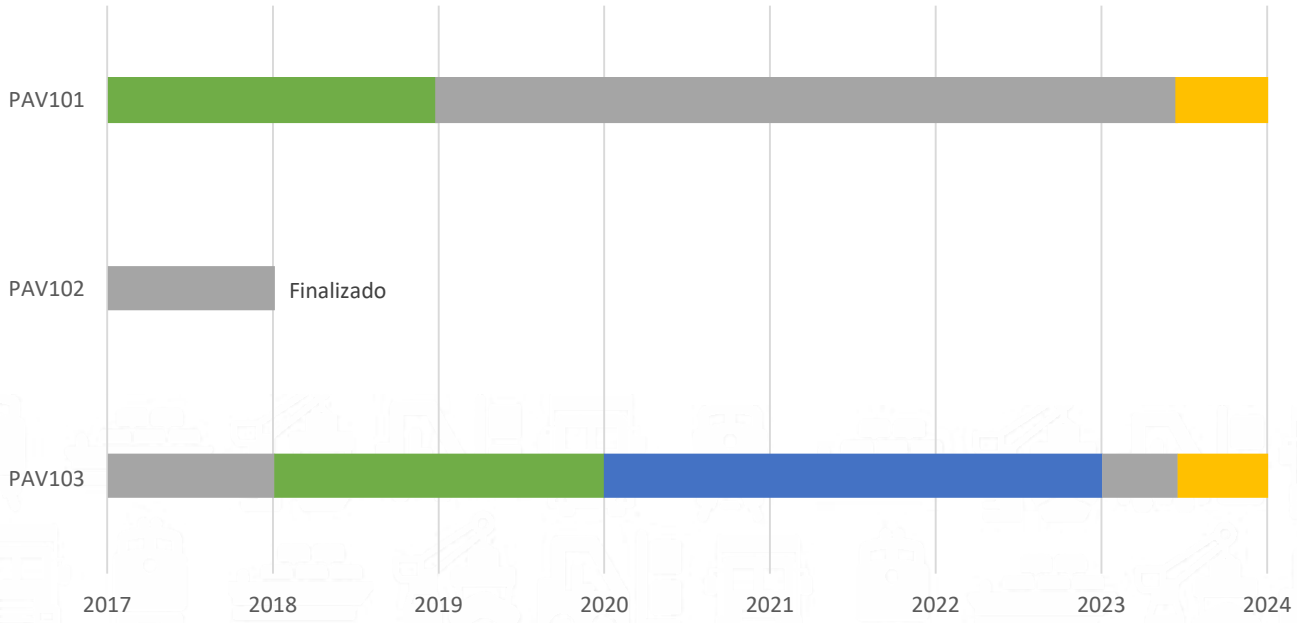
PUNTA ARENAS Y PUERTO NATALES

PUERTOS DE PUNTA ARENAS Y PUERTO NATALES

Cantidad de iniciativas puertos de Punta Arenas y Puerto Williams



Comportamiento de iniciativas



Coordinación entre actores

PAV101
40049983-0

PUERTO DE PUNTA ARENAS
MEJORAMIENTO DE INTERSECCIÓN RUTA 9 – AV. FREI

¿Proyecto PNDP 2013? - SÍ **Categoría MEJ - NOV**

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución propuesta

Construcción de una vía elevada en el cruce de la Ruta 9 con Av. Frei, con una rotonda en el sector bajo, que evite los conflictos viales, permitiendo dar prioridad al flujo directo de la Ruta 9 con la finalidad de mejorar la operatividad y seguridad del cruce, considerando los vehículos de alto tonelaje que ocupan la vía, y que a su vez sea una obra que marque el ingreso a la ciudad de Punta Arenas.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año evaluación	Fuente	¿Quién Evalúa?
478.350 M$	10.108 MM$	12,0%	2023	Ficha IDI de la iniciativa en el Banco Integrado de Proyectos (BIP)	Dirección de Vialidad MOP

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

En proceso de licitación pública estudio de prefactibilidad.

ROL DE PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

' ---

Ilustre Municipalidad de Punta Arenas:

' ---

ENTIDAD RESPONSABLE

Dirección de Vialidad MOP

PLAN DE DESARROLLO

PRIGRH Región de Magallanes
Proy. Nº 157 (*)

OBSERVACIONES

Según lo indicado en el PNATP 2022, la solución definitiva se definiría mediante proyecto contenido en nuevo Convenio de Programación entre MOP y GORE Magallanes, el que se denominó CONSTRUCCIÓN NUDO VIAL AV. FREI – RUTA 9, COMUNA DE PTA. ARENAS. Actualmente, esta construcción se reevaluará y, en su reemplazo, la Seremi de Obras Públicas junto al GORE lo abordará a través de un nuevo estudio de Preinversión "Mejoramiento Intersecciones Ruta 9 sector Circunvalación y Av. Frei BIP 40047610-0".

En cuanto a la implementación de semáforos que regulen dicha intersección, el Diseño fue encargado a la UOCT y entregado a la SEREMITT de la región a fines de mayo 2022, sin embargo, también se reevaluará su implementación, dado el nuevo estudio de Preinversión indicado anteriormente, el cual incorporará como base los resultados del estudio de Diseño. Actualmente el estudio de prefactibilidad denominado "Estudio de Preinversión Mejoramiento Intersecciones Ruta 9 Sector: Circunvalación y Av. Frei., Región de Magallanes y la Antártica Chilena", se encuentra en proceso de licitación pública por parte de la Dirección de Vialidad del MOP., esperando sea adjudicado a fines del 2024. El plazo total del Estudio alcanza a 470 días corridos.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

2024
2025
2026
2027
2028

*Proyecto Detenido

Coordinación entre actores

PAV103
40058398-0

PUERTO DE PUERTO NATALES
MEJORAMIENTO DE AV. PEDRO MONTT

¿Proyecto PNDP 2013? - SÍ **Categoría GT**

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución propuesta

Instalación de un semáforo en la Av. Pedro Montt frente a la salida de los camiones del terminal de Puerto Natales, contemplándose en adición obras de pavimentación de aceras, soleras y reposición de calzada.

Además, la Empresa Portuaria Austral ha propuesto la realización de estudios que permitan definir una solución de largo plazo para el problema.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año evaluación	Fuente	¿Quién Evalúa?
241 MM$	---	--	2018	Proyecto "Construcción semáforo en Av. Pedro Montt con acceso a Puerto"	UOCT Región de Magallanes

ENTIDAD RESPONSABLE

Por definir

PLAN DE DESARROLLO

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

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

ROL DE PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.
- Apoyo a Empresa Portuaria Austral en la instancia de coordinación con actores relevantes.

Rol Empresa Portuaria Austral:

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

Ilustre Municipalidad de Puerto Natales:

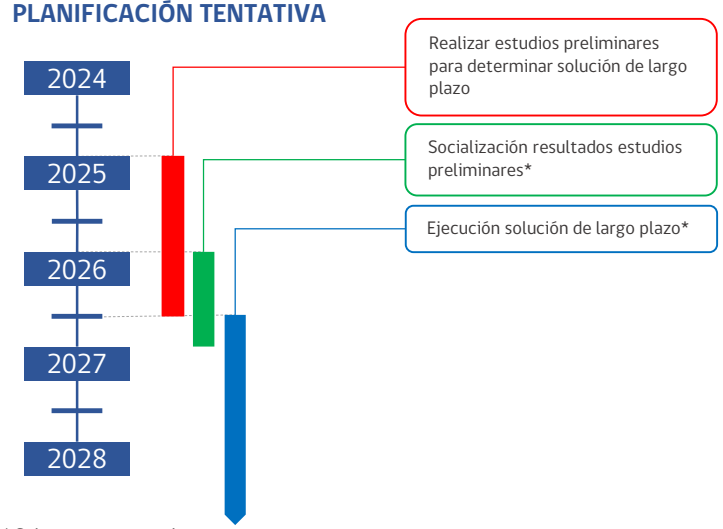
- Ejecutar las obras de pavimentación de aceras, soleras y calzada a su cargo.

OBSERVACIONES

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

Actualmente, el SERVIU regional, está licitando la consultoría "Diversos Diseños de Ingenierías y sus Especialidades Puerto Natales, Región de Magallanes y de la Antártica Chilena". Esta consultoría, cuya licitación pública debiera ser adjudicada el tercer trimestre del 2024, con un plazo de ejecución de 430 días corridos, incluye el mejoramiento Av. Pedro Montt Sur (entre Latorre y Carlos Ibáñez).

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



* Sujeto a etapa anterior

INVENTARIO DE PROYECTOS PNATP 2024

Puerto	Proyecto		Etapa en desarrollo	Estado
ARICA		PAV11 - PAV12 - PAV14	Proyecto detenido	Detenido
		PAV13	En búsqueda de financiamiento para desarrollo estudio de Ingeniería de Detalle	Búsqueda de financiamiento
		PAV15	Proyecto Detenido en su Fase 3	Detenido
		PAF11A	Detenido a la espera de proyecto de transporte que amerite su implementación	Detenido
		PAF11C	Detenido a la espera de factibilidad económica que justifique la inversión	Detenido
		PAF12	Análisis a nivel de prefactibilidad cruce ferroviario a nivel acceso a ZEAL	En estudio
IQUIQUE		PAV21 - 1	Coordinación de actores para la modificación de la semaforización de la intersección de Av. Arturo Prat con calle Aníbal Pinto	Coordinación
		PAV23	Detenida a la espera de la actualización del diseño de mejoramiento conexión Ruta 1 - Ruta 16	Detenido
		PAV24	Detenido a la espera de nueva licitación Conexión Pérez Opazo	Detenido
		PAV25	Ejecución Etapa 3 Ingeniería Básica	En estudio
		PAV26	El proyecto se encuentra operativo	Finalizado y en Operación
ANTOFAGASTA		PAV31 - PAV32 - PAV33	Proyecto detenido	Detenido
		PAV34	Socializar resultados con actores relevantes	Coordinación
		PAV35	Obtención RS para etapa de Diseño de Ingeniería	En estudio

Puerto	Proyecto		Etapa en desarrollo	Estado
ANTOFAGASTA		PAV36	En definición de financiamiento y permisos sectoriales de construcción.	En estudio
		PAV37	Definición del nuevo Modelo de Negocios	Construcción
		PAF34	Proyecto detenido a la espera de la celebración de contratos de arrendamiento con opción de acceso ferroviario.	Detenido
COQUIMBO		PAV42 – 1	Realización del estudio de Prefactibilidad y Obtención RS para postular a Factibilidad	En estudio
		PAV42 – 2	Realización del estudio de medición de flujos	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 IMIV, Reevaluación del proyecto, ingreso de expediente a MDSyF	Coordinación
		PAF42	Definición de Términos de Referencia para Prefactibilidad Corredor Bimodal	Coordinación
		PAF43 - PAF45	Detenido a la espera de finalización de proyectos PAF41 – PAF42, y factibilidad económica privada positiva	Detenido
VALPARAÍSO		PAV53	Proyecto detenido	Detenido
		PAV54	Obras del Enlace El Vergel ejecutadas. Se espera avanzar en la ejecución del resto de obras que aumentan el nivel de seguridad de la ruta 60 – CH	Construcción
		PAV55	Ejecución Estudios Integrales y proceso de licitación para 2° Concesión Ruta 68	En estudio

Puerto	Proyecto		Etapa en desarrollo	Estado
VALPARAÍSO		PAF51	Nueva Licitación Consultoría “Proyecto Ferroviario Tren Valparaíso – Santiago”	En estudio
		PAF53	Preparación de estudios básicos para revisión de la iniciativa	En estudio
SAN ANTONIO		PAV62	Continúa en proceso la Licitación de Obras (Tramo N°4)	Coordinación
		PAV63	Nuevo Estudio de Impacto Ambiental (EIA) tramo "Acceso Vial a Puertos, Subsector G, Sector 2" y obtención RCA	En estudio
		PAV64 – 2	Ejecución de obras Viaductos Subsector B5 (VSJ)	Construcción
			Ejecución expropiaciones Subsector B5 (VSJ)	
		PAV65	Ejecución de obras nuevo puente	Construcción
		PAV66 – 1	Ejecución de Proceso de Expropiaciones, pendiente proceso de licitación de obras, y posterior construcción del proyecto	Coordinación
		PAV66 – 2	Ingresado a SERVIU para aprobación y a la espera de firma de convenio de mantención con IMSA	Coordinación
		PAV67	Desarrollo de Modelos de Negocios ASA Definitivo y obtención RS para Factibilidad	En estudio
		PAF62	Ejecución de obras por parte de EFE	Construcción
		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 el desarrollo de estudio y evaluación de medidas de corto plazo	Coordinación

Puerto	Proyecto		Etapa en desarrollo	Estado
TALCAHUANO Y SAN VICENTE		PAV73	Licitación 2da concesión Acceso Norte a Concepción	Coordinación
		PAV74	Ejecución de obras	Construcción
		PAF71	Ejecución de obras	Construcción
		PAF72A	Ejecución de obras y Licitaciones públicas complementarias y de acompañamiento	Construcción
		PAF72B	Ejecución Nuevo Puente Biobío y desarrollo de estudios de prefactibilidad	Construcción
		PAF72C	Detenido a la espera de algún proyecto que considere nuevos desvíos de cruzamiento o la extensión de alguno existente	En estudio
		PAF73A	Proyecto detenido	Detenido
		PAF75	Desarrollo de Estudio Factibilidad y Diseño	En estudio
PUERTO MONTT		PAV83	Búsqueda financiamiento	Búsqueda de financiamiento
		PAV84	Desarrollo estudio de Prefactibilidad y obtención RS y recursos para estudio Diseño	En estudio
		PAV85	En licitación pública de obras.	Coordinación
CHACABUCO		PAV91	Gestión de implementación de medidas, y a la espera de licitación pública de estudio de prefactibilidad para vialidad de acceso (Ruta 240)	Coordinación
PUERTO NATALES Y PUNTA ARENAS		PAV101	En proceso de licitación pública estudio de prefactibilidad	Coordinación
		PAV103	En proceso de Licitación Pública del Diseño de Ingenierías y sus Especialidades	Coordinación

GLOSARIO

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

www.logistica.mtt.cl