INFORME DE GESTIÓN

CONALOG

2022-2026

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

Gobierno de Chile

LOGÍSTICA
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

Gobierno de Chile

KONECRANES
GOTTWALD
MEDU 989537 9
45R1
MAX.G.W.
TARE
NET
CU.CAP.
CAUTION
9-6
HIGH
MEDITERRANEAN SHIPPING CO
msc
msc
TPC
TARE 7.9T
SWL 65T

Contenido

Presentación 6
Resumen ejecutivo 8
1. Instancias de gestión planificadas para el período 2022-2026 10
2. Gobernanza y coordinación intersectorial 14
2.1. Comité de Ministros 14
2.2. Grupos de Trabajo Técnico 15
3. Principales líneas de trabajo de ámbito nacional 18
3.1. Política Nacional Logística Portuaria 18
3.2. Ley de Cabotaje Marítimo (Ley N° 21.774 de 2025) 20
3.3. Logística para el Hidrógeno Verde 22
3.4. Plan de Logística Colaborativa (PLC) 23
3.5. Logística Urbana 25
3.6. Transformación digital de la logística 27
3.6.1. Ventanilla Única Marítima (VUMAR) 27
3.6.2. Sistema de Predicción de Oleaje y OPENPORT 28
3.7. Sitios de inspección SAG 29
4. Principales líneas de trabajo de ámbito macrozonal 32
4.1. Macrozona Norte 32
4.1.1. Corredor Bioceánico 32
4.2. Macrozona Central 35
4.2.1. Necesidades de desarrollo de la Red Logística de la Macrozona Central 35
4.2.2. Proyecto Puerto Exterior de San Antonio 38
4.2.3. Ruta 78 42
4.2.4. Ruta 66 44
4.2.5. Orbital Sur 45
4.2.6. Regulador de Frecuencia “Alto San Antonio Tránsito” (ASAT) 46
4.2.7. Corredor Ferroviario Santiago-San Antonio y Centro de Intercambio Modal (CIM) 47
4.2.8. Empresa Portuaria Valparaíso 48
4.2.9. Puerto Terrestre de Los Andes 49
4.3. Macrozona Austral 51

4.3.1. Plan de Desarrollo Logístico de Magallanes 51
4.3.2. Rampas de Conectividad 52
5. Otras gestiones del período 2022-2026 56
5.1. Materias de ámbito nacional 56
5.1.1. Modificación Ley General de Ferrocarriles 56
5.1.2. Importancia de las fiscalizaciones ferroviarias 57
5.2. Materias de ámbito macrozonal 58
5.2.1. Iniciativas ferroviarias privadas: Concesiones Ferroviarias 58
5.2.2. Nuevo Puente Ferroviario Biobío 61
6. Desafíos futuros por abordar en el próximo período 65
6.1. Nuevas concesiones de terminales portuarios 65
6.2. Despliegue de iniciativas de la Política Nacional Logística Portuaria 65
6.3. Consolidación de la Red Logística de la Macrozona Central 65
6.4. Seguimiento de grandes proyectos logístico-portuarios 66
6.5. Fortalecimiento del transporte ferroviario de carga 66
6.6. Modernización institucional y regulación logística 66
6.7. Logística sostenible y nuevos desafíos productivos 66
6.8. Fortalecimiento de la coordinación público-privada 67

PRESENTACIÓN

PRESENTACIÓN

Mediante Decreto Supremo Nº 298, de 2010, se creó la Comisión Nacional para el Desarrollo Logístico (CONALOG), como una instancia de coordinación interministerial y órgano asesor del Presidente de la República en materias de desarrollo logístico. Desde su creación, CONALOG ha tenido por objetivo articular las políticas, planes y proyectos vinculados al sistema logístico nacional, promoviendo una visión integrada y de largo plazo.

Durante el período 2022–2026, CONALOG ha continuado fortaleciendo su rol como espacio de coordinación estratégica entre los distintos ministerios y servicios públicos involucrados en el desarrollo de la infraestructura y operación logística del país, abordando tanto iniciativas de alcance nacional como aquellas de carácter macrozonal. En este contexto, la Comisión ha puesto especial énfasis en la articulación de proyectos habilitantes para el comercio exterior y la conectividad territorial, con el objetivo de resguardar la continuidad operativa y la resiliencia del sistema logístico.

Es por ello que la Comisión ha impulsado una política coherente y coordinada para el desarrollo del sector, orientada a mantener a nuestro país como un permanente competidor en el sistema logístico, mejorando en eficiencia y avanzando en estándares de sostenibilidad ambiental y social. Este enfoque se ha materializado en planes, programas y proyectos específicos, cuya implementación considera tanto acciones de corto plazo (asociadas a coordinaciones operacionales y gestión del sistema existente), como iniciativas estructurales de mediano y largo plazo.

Este trabajo se ha desarrollado a través de los distintos grupos de trabajo constituidos al alero de la Comisión, los cuales han permitido realizar un seguimiento sistemático de las iniciativas estratégicas, en particular aquellas vinculadas al desarrollo de la Red Logística de la Macrozona Central, así como de otras iniciativas relevantes en distintas zonas del país, incorporando una mirada territorial y multisectorial.

El presente informe se elabora sobre la base de los principales acuerdos, decisiones y avances impulsados por la Comisión durante el período 2022 - 2026, dando cuenta del trabajo interministerial desarrollado, de los desafíos enfrentados y de los hitos que continuarán marcando la agenda logística en los próximos años, especialmente en un contexto de transformación de los principales puertos y corredores logísticos del país. En este sentido, el documento busca constituirse en un insumo para la toma de decisiones futuras, reflejando la experiencia acumulada y los aprendizajes obtenidos en la implementación de proyectos estratégicos, con el propósito de fortalecer la planificación, la gobernanza y la ejecución de políticas coordinadas respecto de la logística nacional.

Antonio Dourthe Castrillón
Secretario Ejecutivo
Comisión Nacional Para el Desarrollo Logístico

RESUMEN EJECUTIVO

RESUMEN EJECUTIVO

El presente informe expone resultados, decisiones y avances impulsados por la Comisión Nacional para el Desarrollo Logístico (CONALOG), órgano creado mediante Decreto Supremo N° 298, de 2010, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), en el marco de la gestión correspondiente al período 2022 - 2026. Este documento tiene por finalidad dar cuenta del trabajo interministerial desarrollado durante el período, así como de la evolución de los proyectos clave de la agenda logística nacional.

Durante este período, la labor de CONALOG se ha orientado a consolidar una mirada estratégica del sistema logístico, abordando de manera coordinada los desafíos asociados al crecimiento de la demanda de transporte de carga, la necesidad de infraestructura habilitante, la integración territorial y el cumplimiento de estándares ambientales y sociales cada vez más exigentes. Es por ello por lo que la Comisión ha promovido una planificación que reconoce a la carga como el eje central en el desarrollo económico de nuestro país y su estrecha vinculación con múltiples sectores productivos.

Este enfoque ha permitido orientar las decisiones estratégicas hacia el fortalecimiento de la competitividad del país, la resiliencia del sistema logístico y la mejora de las condiciones de servicio para los usuarios, considerando los desafíos derivados del crecimiento del comercio exterior, las exigencias ambientales y la integración ciudad-puerto.

1 INSTANCIAS DE GESTIÓN PLANIFICADAS PARA EL PERÍODO 2022-2026

1. INSTANCIAS DE GESTIÓN PLANIFICADAS PARA EL PERÍODO 2022-2026

En un contexto nacional e internacional profundamente desafiante, caracterizado por la incertidumbre económica en la etapa posterior a la pandemia, tensiones geopolíticas en aumento y un impacto creciente de los efectos del cambio climático, el sistema logístico chileno ha debido reforzar la coordinación de los diversos actores para asegurar un flujo eficiente de la carga, así como el trabajo para la materialización de proyectos que ofrecieran mayor capacidad en los diversos eslabones de la cadena.

Así, la labor desarrollada por CONALOG durante este período se ha caracterizado por un fuerte énfasis en la coordinación entre actores públicos y privados, vinculados a los diversos sectores económicos y diferentes niveles de la Administración del Estado. En este contexto, el Comité de Ministros ha reforzado su rol como la principal instancia de conducción estratégica del sistema logístico nacional, orientando la priorización de iniciativas, resolviendo definiciones de carácter transversal y promoviendo la convergencia de acciones públicas necesarias para el desarrollo de este sistema, tanto en materia de infraestructura como de políticas y marcos normativos.

Para llevar a cabo este trabajo, se ha mantenido el trabajo constante de la Secretaría Ejecutiva, liderada por el Coordinador General del Programa de Desarrollo Logístico del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través de los Grupos de Trabajo conformados para abordar el trabajo técnico en ámbitos específicos. Estas instancias han permitido profundizar el análisis de las diversas líneas de trabajo técnico, realizar un seguimiento a las iniciativas en curso y facilitar la coordinación operativa en materias tales como el desarrollo portuario y ferroviario, la conectividad vial, la logística colaborativa y el ordenamiento territorial, entre otras.

En el transcurso del período 2022 - 2026, el funcionamiento de la CONALOG ha experimentado ajustes relevantes en su regulación y esquema de gobernanza, con el objetivo de responder de manera más eficaz a la magnitud, diversidad y complejidad de los proyectos en desarrollo. Este proceso ha implicado el fortalecimiento de los mecanismos de coordinación interinstitucional y una mayor focalización en iniciativas de impacto estructural, tanto a escala nacional como macrozonal.

En particular, se ha priorizado el acompañamiento y monitoreo de proyectos estratégicos asociados a la Red Logística de la Macrozona Central, al desarrollo portuario de largo plazo y a la mejora de la conectividad ferroviaria y vial, así como el abordaje de nuevos desafíos logísticos vinculados a las condiciones habilitantes para sectores productivos emergentes. De forma complementaria, la Comisión ha impulsado espacios de coordinación específicos para iniciativas con alta complejidad territorial y ambiental, promoviendo un diálogo temprano entre instituciones y asegurando la coherencia entre las decisiones técnicas y los lineamientos estratégicos definidos a nivel ministerial.

Por lo anterior, durante el período 2022 - 2026, el trabajo de la CONALOG se organizó en torno a un conjunto de líneas de acción prioritarias, orientadas a fortalecer el sistema logístico nacional desde una mirada integral, abordando tanto los desafíos estructurales de largo plazo como las necesidades operativas y regulatorias emergentes. Estas líneas de trabajo han dado continuidad a la estrategia logística definida en períodos anteriores, incorporando nuevos ámbitos de acción en función de los cambios productivos, tecnológicos, ambientales y territoriales del país.

En particular, las principales líneas de trabajo planificadas para el período fueron:

1.1. La actualización de la gobernanza de CONALOG

Actualización de la estructura y procedimientos internos de la Comisión, de manera de reforzar la coordinación integral de las cadenas logísticas y reconocer las instancias de trabajo técnico existentes, asociadas a iniciativas específicas.

1.2. Política Nacional Logística Portuaria

Desarrollo del marco institucional y normativo del sistema logístico-portuario para impulsar su competitividad, eficiencia y sostenibilidad en las próximas décadas, mediante la identificación de un conjunto de iniciativas estratégicas de política pública.

1.3. Ley de cabotaje marítimo

Permitirá generar condiciones que fomenten la resiliencia de cadenas logísticas nacionales y la competencia en el modo del transporte marítimo de carga.

1.4. Puerto Exterior de San Antonio y red logística asociada

Seguimiento de los avances en las diferentes líneas prioritarias de este proyecto de infraestructura clave para el sistema portuario chileno, necesario para asegurar la capacidad y los niveles de servicio requeridos en la Macrozona Central del país a partir de la próxima década.

1.5. Infraestructura logística habilitante para la industria de producción de hidrógeno verde y derivados

Identificación y proyección de la demanda asociada a esta potencial nueva industria, tanto en su etapa constructiva como operativa, de manera de generar una cartera de inversiones público-privadas, considerando los diversos horizontes previstos de crecimiento, la coherencia con las necesidades logísticas de otros sectores económicos y la relación con los territorios identificados como prioritarios para su potencial desarrollo.

1.6. Corredor Bioceánico Vial

Seguimiento del avance de los proyectos de corto plazo identificados para atender las demandas asociadas a los territorios que vincula el corredor, así como la articulación de actores para la planificación de las iniciativas de mediano y largo plazo requeridas a lo largo de la cadena logística asociada.

1.7. Plan de Logística Colaborativa (PLC)

En el ámbito de la facilitación, esta iniciativa estratégica está orientada a mejorar el desempeño del sistema logístico existente mediante mecanismos de coordinación público-privada, gestión de flujos, regulación operativa y optimización del uso de la infraestructura disponible.

1.8. Logística Urbana

Como parte del desafío que contempló abordar la logística urbana del país, el Programa de Desarrollo Logístico elaboró una Guía de Recomendaciones de Logística Urbana para municipios y la Estrategia Nacional de Distribución Urbana de Mercancías (ENDUM).

1.9. Sitios de inspección SAG

Como parte del trabajo colaborativo con otros servicios, se abordó la iniciativa asociada a la exigencia establecida por el Servicio Agrícola Ganadero (SAG), mediante su Resolución Exenta N°4261 del año 2019, de gestionar el cumplimiento de los estándares requeridos a los sitios de inspección SAG en los diversos sistemas logísticos del país.

1.10. Iniciativas ferroviarias privadas

Éstas promueven la participación del sector privado en el desarrollo y operación de infraestructura ferroviaria de carga, fortaleciendo la multimodalidad, prescindiendo en parte del transporte carretero.

1.11. Transformación digital de la logística

Impulsando el uso de sistemas de información, interoperabilidad de plataformas, trazabilidad de la carga y herramientas digitales que permitan mejorar la coordinación, eficiencia y transparencia del sistema logístico.

1.12. Grupo de Información OCDE

Liderado por el MTT, destinado a recopilar, consolidar, entregar y perfeccionar la estadística sobre la operación de los sistemas de transporte de carga al International Transport Forum (ITF) de la OCDE, compromiso adquirido por Chile ante la organización.

1.13. Proyecto de Ley de Carga

El Proyecto de Ley de Carga propone la creación de un Sistema Electrónico de Información Nacional de Transporte, que integrará datos disponibles de distintos organismos públicos para caracterizar y dimensionar el transporte de carga por camión a nivel nacional. Esta información permitirá mejorar la toma de decisiones y el diseño de políticas públicas orientadas al desarrollo logístico del país.

La iniciativa ha sido presentada y cuenta con la aprobación de los gremios del transporte de carga, así como con una buena recepción por parte de los organismos públicos involucrados. Actualmente el proyecto se encuentra ingresado en SEGPRES y se espera iniciar su tramitación en el Congreso durante marzo.

2 GOBERNANZA Y COORDINACIÓN INTERSECTORIAL

2. GOBERNANZA Y COORDINACIÓN INTERSECTORIAL

La aparición de nuevos desafíos y la experiencia acumulada desde el año 2011 han permitido identificar diversas posibilidades de mejora en el marco normativo de CONALOG, destinadas a reforzar su carácter transversal y su rol de comisión asesora del Presidente de la República para el desarrollo de planes, políticas y proyectos asociados al sector logístico.

Es así como, después de más de un año de trabajo, en 2024 se tramitó el Decreto Supremo N° 3, del MTT, publicado en el Diario Oficial de 30 de agosto de 2024, mediante el cual se introdujeron diversas modificaciones al marco regulatorio de la Comisión. Las principales adaptaciones hacen referencia a aspectos como:

a) La ampliación de miembros de su Comité de Ministros.
b) El reconocimiento formal de la Mesa Técnica y de los Grupos de Trabajo.
c) La flexibilización del procedimiento de consulta y coordinación con el sector privado.

2.1. Comité de Ministros

De acuerdo con el artículo 5° del nuevo decreto, el Comité de Ministros y Ministras estará integrado por:

- El/la Ministro/a de Transportes y Telecomunicaciones, quien lo presidirá.
- El/la Ministro/a de Economía, Fomento y Turismo.
- El/la Ministro/a de Hacienda.
- El/la Ministro/a de Obras Públicas.
- El/la Ministro/a de Defensa Nacional.

Adicionalmente, participarán como invitados permanentes:

- El/la Subsecretario/a General de la Presidencia.
- El/la Presidente/a del Comité Sistema de Empresas - SEP.
- El/la Secretario/a Ejecutivo/a de la Comisión.

Y, siempre que se traten materias específicas asociadas a su ámbito de competencias, se suman como invitados especiales:

- El/la Secretario/a de la Comisión Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional, para temáticas vinculadas al sector logístico aéreo.
- El/la Jefe/a de la División de Evaluación Social de Inversiones, del Ministerio de Desarrollo Social y Familia, para materias relacionadas con proyectos de inversión cuya responsabilidad corresponda a organismos de la administración del Estado o empresas públicas.

Asimismo, en virtud del artículo 6°, pueden participar personas adicionales no contempladas en el artículo anterior, expresamente invitadas por el Presidente de la Comisión o su Secretario Ejecutivo. Tal es el procedimiento aplicable desde 2024 para contar con el Ministerio de Energía en aquellas sesiones en que se trabajen aspectos relacionados con el sector del

hidrógeno verde, dando cumplimiento, al mismo tiempo, a la acción 39 del Plan de Acción 2023-2030.

Durante el período 2022–2026, el Comité sesionó en ocho oportunidades, consolidándose como una de las principales instancias de coordinación interministerial, donde se adoptan acuerdos de alto nivel en materias vinculadas al desarrollo logístico del país. Estas sesiones permitieron analizar y dar seguimiento principalmente a los proyectos de la Macrozona Central, validando lineamientos estratégicos, orientados al trabajo técnico desarrollado por los distintos Grupos de Trabajo.

En complemento a la labor del Comité, durante el período se mantuvo el funcionamiento de Grupos de Trabajo técnicos, creados específicamente para el seguimiento de materias asociadas a proyectos de la Macrozona Central, dando continuidad al trabajo realizado.

2.2. Grupos de Trabajo Técnico

A) Grupo de Trabajo Ferroportuario (GT Ferroportuario)

Este grupo ha sesionado de manera periódica, con una frecuencia entre una y dos sesiones mensuales, abordando materias portuarias y ferroviarias, considerando los proyectos Corredor Ferroviario Santiago-San Antonio, el Terminal Intermodal Barrancas - TIB[1], el Centro de Intercambio Modal - CIM y los accesos ferroviarios asociados a los principales proyectos portuarios.

B) Grupo de Trabajo Vial – Ambiental (GT Vial-Ambiental)

Este grupo ha desarrollado reuniones bimensuales, enfocadas en el análisis y seguimiento de proyectos viales estratégicos y sus componentes ambientales, particularmente aquellos vinculados a accesos portuarios y concesiones viales, considerando su compatibilidad territorial. Su labor ha sido clave para articular definiciones viales con los procesos de evaluación ambiental y con las necesidades logísticas del sistema.

C) Grupo de Trabajo FEC (Financiero, Económico y de Competencia)

El Grupo FEC retomó sus sesiones durante el año 2024, fortaleciendo el análisis de aspectos económicos, financieros y de competencia asociados a los proyectos logísticos y portuarios. A contar de la sesión realizada el 21 de agosto de 2024, la gestión administrativa del grupo de trabajo fue asumida por el Sistema de Empresas Públicas (SEP), reforzando su rol en el seguimiento de modelos de financiamiento, estructuración económica y resguardos de competencia en proyectos de gran escala.

D) Grupo de Trabajo PDL Magallanes

Constituido en 2026, tiene como objetivo hacer seguimiento a los proyectos productivos de hidrógeno en la región y de desarrollo de infraestructura vial y portuaria con servicio

1 Desde noviembre de 2025 se constituyó un trabajo técnico separado entre los equipos técnicos de EFE, EPSA y MTT a fin de dar seguimiento especializado sobre los avances de las obras del proyecto.

a las cadenas logísticas de esta nueva industria. El grupo planteó una periodicidad trimestral de trabajo, aunque ha sesionado en una ocasión en el año 2025, proyectándose retomar el trabajo en 2026 en coherencia con los contenidos de la actualización de la Estrategia Nacional de Hidrógeno Verde.

En conjunto, el trabajo del Comité de Ministros y de los Grupos de Trabajo técnicos ha permitido asegurar una gobernanza activa y especializada, combinando instancias de decisión estratégica con espacios técnicos permanentes, lo que ha sido fundamental para dar continuidad, coherencia y seguimiento efectivo a la agenda logística de la Macrozona Central durante el período 2022–2026 e iniciar un primer trabajo a escala regional en materias de importancia país.

A continuación, se presenta un resumen de la actividad, tanto del Comité como de los Grupos de Trabajo:

Comité de Ministros CONALOG 8 sesiones en el período 2022 - 2026			
Grupos de Trabajo técnico creados para el seguimiento de materias asociadas a proyectos de la Macrozona Central			
GT Ferroportuario Sesiones periódicas con un rango 1 a 2 sesiones mensuales.	**GT Vial - Ambiental** Reuniones bimensuales.	**GT FEC (Financiero, Económico y Competencia)** Sesiones retomadas en el año 2024, bajo liderazgo de SEP desde agosto de 2024.	**GT Magallanes** Reuniones trimestrales (proyectadas).

3 PRINCIPALES LÍNEAS DE TRABAJO DE ÁMBITO NACIONAL

3. PRINCIPALES LÍNEAS DE TRABAJO DE ÁMBITO NACIONAL

3.1. Política Nacional Logística Portuaria

Con el objetivo de abordar un mejoramiento integral del sector logístico-portuario, la administración 2022-2026 ha liderado el desarrollo de una Política Nacional Logística Portuaria, en un trabajo conjunto entre los ministerios de Transportes y Telecomunicaciones, de Economía, Fomento y Turismo y del Trabajo y Previsión Social.

Esta política considera aspectos de institucionalidad, normativa, sostenibilidad, planificación territorial, gestión de operaciones y relaciones laborales. Para su elaboración, se consideraron diversas instancias participativas durante 2023 y 2024 con actores relevantes del sistema logístico-portuario (e.g., empresas prestadoras de servicios, trabajadores portuarios, organismos públicos, asociaciones de municipalidades de ciudades portuarias, empresas portuarias, ferroviarias y de transporte por camión, etc.). En éstas, se adoptó como base inicial para el diálogo un consolidado de diferentes diagnósticos y propuestas existentes[2], estructurado en torno a 4 ejes estratégicos:

En base a estas instancias participativas y otros aportes realizados por diversos actores, tanto públicos como privados, se construyó una propuesta de Política Nacional Logística Portuaria para la revisión de las autoridades, la que ha sido abordada de forma debidamente coordinada con el Ministerio de Defensa Nacional y la Autoridad Marítima. Así, esta política contempla un conjunto de iniciativas estratégicas para lograr el objetivo principal de que Chile disponga de un sistema logístico-portuario eficiente y sostenible, con capacidad y niveles de servicio adecuados para impulsar la competitividad del comercio exterior y garantizar el

2 Sin perjuicio de otros múltiples aportes, cabe destacar los diagnósticos y propuestas recogidos en la revisión de pares de la política portuaria con países de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE), en informe del International Transport Forum de 2015; los diagnósticos y propuestas consideradas en el informe de la Comisión Investigadora de la Ley N° 19.542 (CEI-21) de la Cámara de Diputados en 2019-2020, o el trabajo realizado al alero de la Mesa Laboral Portuaria de 2019.

abastecimiento del país, minimizando las externalidades negativas de la actividad y mejorando la armonía entre las ciudades y los puertos.

Para lo anterior, la política plantea los siguientes objetivos específicos:

a) Modernizar la gobernanza del sistema logístico-portuario.
b) Mejorar la coordinación, eficiencia, resiliencia y sostenibilidad del sistema logístico-portuario.
c) Facilitar el desarrollo económico sostenible e impulsar la competitividad del comercio exterior chileno.
d) Impulsar la provisión oportuna de infraestructura y servicios logístico-portuarios, fomentando para ello la asociación público-privada.
e) Fomentar la competencia en el sistema logístico-portuario y la prestación de servicios en condiciones no discriminatorias.
f) Modernizar la relación ciudad-puerto.
g) Promover el uso eficiente del territorio para fines portuarios.
h) Avanzar en mejoras de las condiciones laborales en el desarrollo de las actividades portuarias.
i) Promover la seguridad operacional del sistema logístico-portuario.

A fin de lograr estos objetivos, se identificaron las siguientes iniciativas estratégicas, con acciones específicas asociadas a cada una:

- Impulsar la **creación de una Autoridad Logística Portuaria Nacional**, que vele por el adecuado desarrollo y funcionamiento del sistema logístico-portuario, mediante la elaboración de una planificación nacional del sistema logístico-portuario; la participación en los procesos de zonificación de la zona costera y de otorgamiento de concesiones marítimas para uso portuario; la coordinación de los organismos públicos con competencia o impacto en el sector logístico; el monitoreo del funcionamiento del sistema; el establecimiento de estándares mínimos de interoperabilidad tecnológica, con especial énfasis en la ciberseguridad requerida; entre otras funciones y atribuciones.
- Promover la **modernización de la relación ciudad-puerto**, por medio de la integración de personas propuestas por las autoridades comunales y regionales a los directorios de las Empresas Portuarias estatales, buscando con ello una relación armónica, coherente y consistente entre la planificación logístico-portuaria y los instrumentos de ordenamiento territorial. Asimismo, se plantea reforzar el rol de autoridad portuaria de las Empresas Portuarias estatales, de manera de avanzar en la coordinación de las cadenas logísticas vinculadas a los puertos y propender a un funcionamiento ordenado, seguro, continuo y permanente de las cadenas logístico-portuarias.
- Impulsar **mejoras en aspectos laborales propios de la industria portuaria**, con medidas que otorguen mayor certidumbre en las condiciones de trabajo, tanto para trabajadores como empleadores. Lo anterior, en base a los principios de Trabajo Decente, propendiendo a una mejora en los estándares de trabajo, asegurando niveles mínimos de prevención, protección y fiscalización, promoviendo la formación continua

y certificación de competencias de los trabajadores portuarios, la ratificación del Convenio N° 137 de la Organización Internacional del Trabajo y la definición de descansos mínimos entre turnos.

- Impulsar **mejoras en el mercado del servicio de practicaje**, estudiando alternativas que consideren la posibilidad de separar la prestación del servicio de los roles de regulación y fiscalización, sin afectar la seguridad y el control de las operaciones ejercido por la Autoridad Marítima, al objeto de promover un mercado competitivo y con menores costos para los usuarios.
- Promover el **aumento del aporte de la actividad portuaria a los territorios**, a través la definición de un aporte al Fisco relacionado con las externalidades que genera la movilización de carga a través de las ciudades-puerto, limitado según el valor de las mercancías, de manera de evitar perjuicios al comercio exterior, y propendiendo a su vez a una distribución entre los municipios y regiones donde ocurren las externalidades.
- Impulsar la **modificación del alcance operacional de las Empresas Portuarias estatales**, por medio de la unión de éstas en aquellos casos que permitan optimizar la inversión pública y minimizar los costos de prestación de los servicios logístico-portuarios.
- Impulsar la **reforma de la administración de rampas de conectividad**, reforzando el rol que ya ejercen actualmente las Empresas Portuarias estatales de la Macrozona Austral (Puerto Montt, Chacabuco y Austral), al servicio de la movilidad de personas, vehículos y cargas en zonas aisladas, y facilitando el desarrollo de nuevos negocios que impulsen la economía de estas regiones.

Cabe señalar que el desarrollo de estas iniciativas exige modificaciones a la legislación vigente, por lo que su implementación requerirá de su discusión en el Congreso Nacional.

3.2. Ley de Cabotaje Marítimo (Ley N° 21.774 de 2025)

El cabotaje marítimo en Chile es un mercado altamente concentrado, con muy poca o nula competencia, que actualmente presenta tarifas elevadas e ineficiencias logísticas que impactan en los costos finales para los consumidores. Para enfrentar este problema, el Ejecutivo ingresó en marzo de 2023 indicaciones al proyecto de Ley presentado por la administración anterior el año 2021, que permitía la apertura total del cabotaje a navieras y capitales extranjeros. Las indicaciones presentadas por esta administración en marzo de 2023 introdujeron modificaciones sustantivas introdujeron modificaciones sustantivas que incorporaron cambios al proyecto en pro de un mayor equilibrio, manteniendo la regulación actual que prohíbe a las navieras extranjeras realizar cabotaje en Chile, pero optimizando y flexibilizando el uso de las excepciones que la misma ley contempla. Asimismo, se mantienen algunos elementos del proyecto original, por ejemplo, eliminar las barreras de entrada a nuevos actores para mejorar la competencia, generando a su vez empleo y fomentando la marina mercante nacional.

Así, la Ley N° 21.774, que modifica la Ley de Fomento a la Marina Mercante y la Ley de Navegación, para fomentar la competencia en el mercado del cabotaje marítimo, fue publicada en el Diario Oficial del 19 de noviembre de 2025 y contó con una amplia aprobación en ambas cámaras, con una aprobación en el trámite para proyecto despachado a ley con 113 votos a favor, 4 en contra y 2 abstenciones.

Los principales beneficios esperados son:

- Disminución de tarifas de fletes entre 20% y 39% para graneles líquidos y carga general, ahorro anual estimado de hasta USD 267 millones.
- Ahorro de USD 20 millones anuales por la eliminación de costos de transbordo en Callao y entre USD 48 y 116 millones anuales por la creación del *waiver* anual.
- Beneficios para empresas públicas, como ENAP y CODELCO, de USD 27 millones y USD 8 millones, respectivamente.
- Mayor eficiencia en la logística y distribución, ya que la nueva definición de cabotaje permite que el movimiento de carga de comercio exterior se realice a través de naves extranjeras.
- Se incentiva la inversión extranjera con la eliminación de barreras administrativas para la constitución de empresas navieras en Chile, permitiendo mayor entrada de actores al mercado, lo que conlleva una serie de beneficios: mayor competencia, creación de puestos de trabajo locales y fomento a la marina mercante nacional, entre otros. Asimismo, las empresas que se vengan a constituir a Chile van a tener que cumplir con la normativa laboral y tributaria chilena.
- Disminución de a lo menos 65.000 toneladas de CO_2, lo que equivale a USD 4,6 millones a precios sociales indicados por el Ministerio de Desarrollo Social y Familia.

La Ley permite que el reposicionamiento de carga de comercio exterior se pueda realizar por naves extranjeras. Esto es sumamente relevante, ya que los cierres de puerto por razones de mal clima y huelgas portuarias son muy frecuentes en nuestro país y provocan grandes pérdidas para los dueños de carga.

Se incentiva la inversión extranjera con la eliminación de barreras administrativas para la constitución de empresas navieras en Chile, permitiendo mayor entrada de actores al mercado, lo que conlleva una serie de beneficios: mayor competencia, creación de puestos de trabajo locales y fomento a la marina mercante nacional, entre otros. Asimismo, las empresas que se vengan a constituir a Chile van a tener que cumplir con la normativa laboral y tributaria chilena.

Por último, de acuerdo con estudio realizado por MTT, en la macro zona norte existen a lo menos 700.000 toneladas que podría cambiar de modo de transporte pasando de terrestre a marítimo, lo que implica una disminución de a lo menos 65.000 toneladas de CO_2.

3.3. Logística para el Hidrógeno Verde

La administración 2022-2026 dio continuidad a la Estrategia Nacional de Hidrógeno Verde de 2020, con el objetivo de aprovechar las oportunidades que Chile presenta para el potencial desarrollo temprano de esta nueva industria.

En este sentido, la Comisión ha impulsado un rol central del sector logístico en las diferentes instancias de coordinación y experiencias piloto. La oportunidad para la reducción de emisiones que genera la adopción del hidrógeno como combustible ha sido probada mediante pilotos en camiones y ferrocarriles, con la participación activa del sector privado. Asimismo, el MTT, con el apoyo de CORFO, llevó a cabo un proceso de consulta al mercado para la identificación de tecnologías basadas en hidrógeno aplicadas al transporte de carga.

De igual forma, la adopción de una mirada integral a la cadena de valor del hidrógeno ha llevado aparejada la articulación de CONALOG con entidades como el Ministerio de Energía y el Comité Interministerial de Hidrógeno Verde.

En el primer caso, la colaboración técnica ha permitido reforzar las medidas asociadas al transporte de carga en el Plan de Acción 2023-2030, con la incorporación del Ministerio al Comité de Ministros de CONALOG desde marzo de 2024 para aquellas sesiones en que se aborden materias asociadas a su ámbito de competencias. Asimismo, la colaboración con el Ministerio de Energía ha abordado la mejora de las metodologías de planificación de infraestructura energética y de producción de hidrógeno y sus cadenas logísticas asociadas, aprovechando la experiencia de planificación de infraestructura del Ministerio de Obras Públicas y del desarrollo de Planes Maestros Logísticos Macrozonales impulsados por el MTT. Este trabajo se ha trasladado a la escala de los dos principales *hubs* identificados para el potencial desarrollo de la industria en Chile, con una primera aplicación a la región de Magallanes y de la Antártica Chilena en 2024 (descrita en la sección 5.2.3.1 siguiente), y una segunda a la región de Antofagasta, que se desplegará durante el año 2026.

En el segundo caso, esta participación activa ha procurado, asimismo, reforzar los lineamientos de integralidad y sostenibilidad de la planificación logística de esta nueva industria, a fin de aprovechar de forma eficiente el potencial existente en los *hubs* de producción, promoviendo el uso público y compartido de las infraestructuras necesarias, generando valor para las comunidades del territorio y reduciendo el impacto medioambiental del potencial despliegue del conjunto de iniciativas.

En particular, el carácter de facilidad esencial que poseen los terminales portuarios para la transferencia de cargas hace necesario resguardar las garantías de prestación de servicios a los diferentes proyectos de hidrógeno que sean usuarios de estos, de manera de dar certezas a todos ellos de recepción de los insumos necesarios para la construcción y producción, y de posibilidad de embarque hacia los mercados de destino, tanto en Chile como en el extranjero. Es así como, para el caso particular de la región de Magallanes, desde CONALOG se ha monitoreado el avance de los proyectos de la industria, así como de las iniciativas impulsadas desde la Empresa Portuaria Austral y ENAP, para la ampliación de capacidad de los terminales Mardones y Laredo, respectivamente, de manera de disponer de la capacidad base de uso público necesaria para los primeros desarrollos proyectados.

3.4. Plan de Logística Colaborativa (PLC)

En el ámbito de la facilitación logística, el Plan de Logística Colaborativa (PLC) se ha consolidado, como un mecanismo de coordinación público-privada orientado a enfrentar brechas operativas de corto plazo en los sistemas logísticos participantes, durante periodos de alta demanda (octubre-abril) del comercio exterior del país (comex). Esta iniciativa, implementada durante la administración del presidente Piñera (temporada 2021-2022) y mantenida a la fecha, se enfocó en sus inicios, en abordar eficiencias del sistema portuario de la Región de Valparaíso, particularmente en los puertos de Valparaíso y San Antonio, promoviendo una coordinación más estrecha entre actores públicos y privados, para ordenar los flujos terrestres y disminuir escenarios de congestión. En esta etapa, la agenda operativa se concentró en medidas concretas y verificables, tales como el uso y seguimiento de sistemas de agendamiento para el ingreso de camiones a puerto y, ajustes asociados a horarios de atención portuaria, con el objetivo de optimizar el flujo de mercancías y reducir tiempos improductivos en accesos y operaciones.

A partir de los aprendizajes de esa primera experiencia, el Plan (PLC) se amplió durante la temporada 2022-2023 hacia un alcance nacional, incorporando a las 10 empresas portuarias del Estado. Este escalamiento mantuvo la orientación a resolver brechas operativas inmediatas y, fortaleció los mecanismos de seguimiento, incorporando iniciativas de apoyo a la gestión y seguridad, tales como televigilancia y fiscalización en los distintos sistemas, con apoyo de la Subsecretaría de Prevención del Delito, junto con el monitoreo de indicadores cualitativos y cuantitativos, que permitieran visibilizar el desempeño durante la temporada. De este modo, el Plan de Logística Colaborativa avanzó desde una coordinación focalizada en dos sistemas iniciales, hacia un esquema replicable por sistema logístico, manteniendo las particularidades de cada uno, con prácticas de trabajo comparables y mayor capacidad de seguimiento sobre aquellas iniciativas que los mismos sistemas proponen, se acuerda e implementa.

La temporada 2023-2024 marcó un segundo hito en alcance, al incorporar nuevos sistemas logísticos fuera del ámbito portuario estatal: el nodo aeroportuario Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez (AMB) y el Puerto Terrestre Los Andes (PTLA). Esta expansión mantuvo la lógica central del Plan de Logística Colaborativa -abordar brechas generadas durante la temporada alta mediante iniciativas operativas de corto plazo-, pero adaptó el trabajo a las distintas casuísticas. En el caso de Puesto Terrestre (PTLA), se reforzó la articulación para impulsar mejoras asociadas a la operación fronteriza, destacando acciones como el despacho en frontera y la gestión de información para apoyar la coordinación del ciclo de inspección.

En lo referido al Aeropuerto Arturo Merino Benítez (AMB), el foco se vinculó a medidas de monitoreo y control de accesos, que permiten gestionar mejor los flujos de ingreso de camiones, el uso de estacionamientos de carga y tiempos de espera, incorporando indicadores de desempeño como soporte para la toma de decisiones.

Durante la temporada 2024-2025, el Plan de Logística Colaborativa (PLC), se consolidó como un esquema de continuidad operacional a nivel nacional, cubriendo los 10 puertos estatales, más el Aeropuerto Internacional (AMB) y el Puerto Terrestre Los Andes (PTLA), mediante el reforzamiento de las iniciativas iniciales y planes adaptados a la casuística de cada sistema. En esta etapa se profundizó el tránsito desde acuerdos operativos hacia una gestión más robusta, incorporando indicadores a las iniciativas impulsadas por los propios sistemas logísticos y promoviendo un trabajo continuo que no se limita a la contingencia estacional, sino que también permite levantar necesidades de mediano y largo plazo.

En su temporada actual, 2025-2026, el Plan (PLC) ha mantenido su estructura de trabajo, exponiendo los avances de las iniciativas en cada uno de los sistemas logísticos mes a mes, mediante sesiones de acompañamiento directo con cada sistema y sesiones ampliadas por macrozonas, presentando un alcance de asistencia de 50 a 120 personas por sesión de macrozonas, destacando la incorporación de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) como nuevo actor, e iniciativas como la promoción de la conformación y formalización de comunidades logísticas, la facilitación de la interfaz terrestre en los distintos accesos de cada nodo logístico y la coordinación público privada para la optimización de los recursos disponibles para la temporada.

Las próximas temporadas, se contempla como principal desafío, proyectar esta experiencia hacia sistemas logísticos adicionales, particularmente aquellos liderados por nodos privados (por ejemplo, puertos privados) y otros pasos fronterizos, manteniendo el estándar metodológico del Plan (PLC), esto es: foco en brechas operativas de corto plazo, acuerdos de temporada e indicadores de apoyo que permitan comunicar las acciones impulsadas por cada actor y cómo dichas acciones contribuyen al desempeño del sistema en su conjunto.

Complementariamente, el procedimiento para implementar un Plan de Logística Colaborativa, fue documentado y consolidado en un documento de metodología, publicado en el año 2025 (www.logistica.mtt.cl), donde se expone la estructura del trabajo, desde el levantamiento de brechas y procesos, hasta la definición de objetivos tácticos, iniciativas concretas y una propuesta de indicadores que permitan comprender el aporte de cada actor y monitorear avances durante la temporada.

En términos de gobernanza, el Plan de Logística Colaborativa, es coordinado por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), el Ministerio de Economía, Fomento y Turismo y desde el 2024 fue incorporada la Subsecretaría de Relaciones Económicas Internacionales (SUBREI) del Ministerio de Relaciones Exteriores, dentro de las instituciones promotoras, consolidando una articulación interinstitucional que ha permitido acompañar la ejecución de iniciativas con una mirada integral, promoviendo una mirada sistémica sobre el desempeño del comercio exterior en temporada alta.

3.5. Logística Urbana

El desafío de generar condiciones en las ciudades que faciliten un desempeño eficiente del movimiento de mercancías es clave para aumentar su competitividad y, al mismo tiempo, asegurar mejores condiciones de habitabilidad. En 2023 se elaboró una Guía de Recomendaciones de Logística Urbana para Municipios, con el objetivo de apoyar a los gobiernos locales en la incorporación de esta materia en su gestión, considerando la realidad y necesidades específicas de cada territorio. Esta Guía, abordó la diversidad local y país, desde el punto de vista de sus presupuestos, territorios, población fija y flotante, desarrollo de infraestructura, entre otros, abordando la propuesta de 10 iniciativas que, contribuyen a mejorar las condiciones de habitabilidad, desarrollo económico y sostenibilidad de las ciudades.

En este ámbito, en diciembre del año 2025, se realizó el lanzamiento del documento de Estrategia Nacional de Distribución Urbana de Mercancías (ENDUM), que surge como una estrategia y marco referencial, aprobado formalmente como instrumento de política pública sectorial de carácter permanente del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones mediante Resolución Exenta N° 5389/2025, orientada a posicionar y establecer ejes estratégicos que permitan abordar la logística en entornos urbanos, establecer lineamientos que permitan identificar accionables que contribuyan a la optimización de la distribución de mercancías en las ciudades del país, promoviendo la eficiencia logística, la sostenibilidad ambiental, social y económica, la seguridad vial y su integración con la planificación urbana. Asimismo, impulsa la colaboración intersectorial y el uso de herramientas tecnológicas basadas en datos que faciliten la toma de decisiones, equilibrando las necesidades del sector productivo con los desafíos del entorno urbano.

Esta Estrategia fue liderada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través del Programa de Desarrollo Logístico, y se sustentó en estudios y levantamiento de

información realizado a partir del año 2024, teniendo a la vista información de los vehículos de carga y el territorio, además de una mirada público-privada.

Su elaboración tuvo a la vista la experiencia de diversas estrategias nacionales e internacionales, así como los datos obtenidos en virtud del estudio "Identificación de insumos de apoyo para la elaboración de la Estrategia Nacional de Distribución Urbana de Mercancías (ENDUM)" y el comportamiento de la paquetería en la Región Metropolitana, del Biobío y Valparaíso. Esto permitió caracterizar la operación de los vehículos de carga en 29 áreas funcionales[3] del país, utilizando once indicadores de análisis, integrados en una plataforma de visualización.

A partir de este análisis se identificaron los principales desafíos nacionales en la Distribución Urbana de Mercancía (DUM) y su implementación se articula en torno a cinco ejes estratégicos[4], que se traducen en lineamientos y acciones concretas para fortalecer el rol de la logística en el desarrollo económico, social y territorial de las ciudades.

a) Eficiencia y optimización de la DUM.
b) Sostenibilidad y reducción del impacto ambiental de la DUM
c) Seguridad vial y convivencia urbana
d) Infraestructura y planificación territorial para la logística urbana.
e) Gobernanza, normativa y colaboración intersectorial en la DUM.

La ENDUM se proyecta como una estrategia de largo plazo, para consolidarse como un instrumento clave para el desarrollo urbano, la movilidad sostenible y la competitividad logística del país, mediante una implementación progresiva y flexible, combinando medidas de corto plazo con acciones estructurales.

3 Superficie de 2 o más comunas que se integran como una unidad cuya extensión territorial comprende uno o más centros urbanos o áreas de influencia, determinados a partir de los flujos de movilidad e interacción.

[4] Un eje estratégico corresponde a un ámbito prioritario de intervención dentro de la estrategia, que agrupa los principales objetivos y desafíos a abordar. Los lineamientos son orientaciones específicas que guían las políticas, programas o instrumentos necesarios para cumplir los objetivos de cada eje. Las acciones son medidas concretas, proyectos o iniciativas operativas que materializan los lineamientos y permiten avanzar hacia los resultados esperados.

3.6. Transformación digital de la logística

La Transformación Digital del Estado es un proceso profundo de modernización que usa tecnologías digitales para hacer la administración pública más eficiente, transparente y centrada en el ciudadano, digitalizando procedimientos, promoviendo la interoperabilidad entre instituciones y creando servicios oportunos y simples, como lo impulsa la ley chilena homónima. Busca un Estado más moderno, innovador y sostenible, mejorando la entrega de servicios y la relación con las personas.

En este marco, en el periodo 2022-2026, se han desarrollado e implementado la Ventanilla Única Marítima VUMAR, SITCOMEX y el piloto del sistema de predicción de oleaje OPENPORT.

3.6.1. Ventanilla Única Marítima (VUMAR)

La VUMAR constituye una herramienta tecnológica estratégica para la modernización del transporte marítimo nacional, creada mediante el Decreto Supremo N° 8 de 2021, con el propósito de facilitar y centralizar, en una sola plataforma digital, los procesos asociados al prearribo, recalada, permanencia y zarpe de las naves que operan en el país.

Esta plataforma permite la interoperabilidad entre los distintos organismos públicos con competencia en el ámbito marítimo -tales como la Dirección General del Territorio Marítimo y Marina Mercante (DIRECTEMAR), el Servicio Nacional de Aduanas, el Servicio Agrícola y Ganadero (SAG), el Servicio Nacional de Pesca y Acuicultura (SERNAPESCA), la Policía de Investigaciones (PDI) y el Ministerio de Salud- junto con los agentes de naves y armadores, optimizando la gestión documental, reduciendo los tiempos de tramitación y mejorando la trazabilidad de los procesos portuarios.

Su implementación a nivel nacional conlleva beneficios significativos en materia de eficiencia, transparencia y competitividad logística, al facilitar el comercio exterior, mejorar la trazabilidad de las operaciones portuarias y contribuir al cumplimiento de los compromisos internacionales asumidos por Chile en el marco del Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional

Su implementación progresiva comenzó en la Región del Biobío y se completó el 24 de noviembre de 2025, con cobertura nacional, abarcando todas las operaciones de recepción, estadía y despacho de naves mayores. En total, la plataforma gestiona anualmente las tramitaciones de 551 agentes de naves que operan a nivel nacional, atendiendo a más de 6.300 recaladas de naves extranjeras y 17.400 recaladas de naves nacionales (SIAN 2024), conectando a los distintos servicios públicos y actores del comercio marítimo.

3.6.2. Sistema de Predicción de Oleaje y OPENPORT

El Sistema de Predicción de Oleaje permite conocer el comportamiento de las olas al interior del puerto y por cada frente de atraque. Se desarrolló con el apoyo del Instituto Nacional de Hidráulica (INH) y de la Empresa Portuaria San Antonio (EPSA) como puerto piloto. Este sistema ya está en producción entregando a la Dirección de Obras Portuarias (DOP) el pronóstico a EPSA, para su uso y comparación con los datos reales. Por otra parte, este sistema alimenta con información a la herramienta OPENPORT, que aporta antecedentes objetivos para la aplicación de restricciones operacionales por actividades, naves, y sitios de atraque, con actualización a nivel de horas. Esta herramienta situará al usuario en el futuro próximo, aportando información desde el momento actual hasta las próximas 48 horas.

Ambas herramientas, en su conjunto, tienen como objetivo último apoyar al Capitán de Puerto a la toma de decisiones respecto de las restricciones operacionales, enfocadas en datos técnicos y científicos, evitando la subjetividad de éstas. En el sector portuario, desde hace ya varios años se ha levantado la preocupación por los fenómenos naturales que afectan a las instalaciones portuarias, y el cómo poder ir previniendo los posibles daños sin que la eficiencia de los puertos se vea afectada.

Durante el año pasado, en conjunto con el INH, se trabajó con las Empresas Portuarias Arica, Iquique, Antofagasta, Valparaíso y Talcahuano-San Vicente para avanzar en la replicación del Sistema de Predicción de Oleaje, quedando actualmente pendiente su implementación solo en Antofagasta, que debería tener su modelo de predicción de oleaje durante el año 2026.

Asimismo, ya se encuentran elaboradas las bases de licitación para una versión mejorada de OPENPORT, la cual estará integrada con la Planificación Naviera, SITPORT (desarrollada por el Departamento de Tecnologías Marítimas - TECMAR de DIRECTEMAR), el Sistema de Predicción

de Oleaje del INH y el Sistema de Visualización de Instalaciones Portuarias (SVIP). Se espera que esta nueva herramienta esté operativa en los puertos antes mencionados y también en San Antonio, además de integrarse con la Ventanilla Única Marítima (VUMAR).

Imagen: Plataforma electrónica OPENPORT

3.7. Sitios de inspección SAG

En el marco de la actualización normativa del Servicio Agrícola Ganadero (SAG) asociada a la exigencia de estándares para los Sitios de Inspección, establecidos mediante Resolución Exenta N° 4261 del año 2019, diversos sistemas logísticos a lo largo del país, debieron adecuar la infraestructura disponible en sus zonas primarias, reforzando las condiciones operacionales y los mecanismos de control, para dar cumplimiento a dichos estándares sanitarios y de seguridad, definidos por el señalado Servicio. En este sentido, si bien inicialmente se consideró el año 2024 como un hito límite para materializar estos ajustes, la magnitud y diversidad de las realidades logísticas (frontera terrestre, operación portuaria y carga aérea) hizo necesario extender el plazo y reforzar la coordinación interinstitucional para asegurar una implementación ordenada y trazable en todo el territorio.

En ese contexto, la CONALOG impulsó y articuló los esfuerzos públicos para avanzar en el cumplimiento de la resolución, promoviendo un trabajo coordinado entre el SAG, las Empresas Portuarias estatales y sus concesionarios, los terminales privados, la Unidad de Pasos Fronterizos del Ministerio del Interior, los concesionarios de almacenes del sistema aeroportuario y el Puerto Terrestre de Los Andes. Este trabajo mancomunado se tradujo en un acompañamiento técnico, levantamiento de brechas específicas por sitio, revisión de antecedentes, programación de supervisiones y canalización de observaciones por parte del Servicio y respuesta de los sistemas logísticos, con el objetivo de habilitar soluciones de corto plazo que resguarden la continuidad operativa, sin perder de vista el estándar exigido.

A la fecha, el estado de avance de los Sitios de Inspección vinculados a Empresas Portuarias estatales, sus concesionarios y otros servicios públicos muestra un progreso significativo,

aunque con algunas brechas aún en cierre administrativo o ejecución de obras. En términos generales, a principios de 2026 y tras el seguimiento realizado durante todo el período de administración, se observa un grupo de sitios terminados (en operación según estándar), otros en construcción, varios en etapa de resolución de proyecto (con antecedentes finales recibidos, observaciones en curso o elaboración del acto) y un conjunto menor aún en cierre de observaciones y coordinaciones (reuniones, respuestas formales o supervisiones finales programadas). En general predominan gestiones de validación final y formalización documental, más que brechas estructurales masivas, lo que permite enfocar la coordinación en hitos concretos (supervisiones, respuesta a observaciones, emisión de resoluciones y habilitación definitiva).

De cara a las próximas etapas, el desafío principal es doble: por una parte, concluir las formalidades pendientes, cerrar las brechas de los sitios que aún están en desarrollo y subsanar observaciones para la supervisión final, evitando que estos puntos se transformen en restricciones operativas durante períodos de mayor demanda (segundo semestre del 2026); por otra parte, consolidar un enfoque de mejora continua que permita extender aprendizajes y mecanismos de coordinación hacia otros sistemas logísticos donde el cumplimiento normativo también es crítico, incluyendo recintos liderados por actores de nodos privados (por ejemplo, terminales, extraportuarios o puertos privados) y otros pasos fronterizos, manteniendo una lógica de trabajo colaborativa que combine habilitación de corto plazo, seguridad operacional y cumplimiento regulatorio.

En este contexto, cabe destacar que en diciembre de 2025 se extendió nuevamente el plazo para disponer de los sitios de inspección, permitiendo la continuidad operativa del Servicio en aquellos sistemas cuya propuesta de proyectos se encuentre ingresado.

Imagen: Sitios de Inspección en ZEAL Valparaíso y Terminal Mardones de Punta Arenas

FUENTE: ZEAL Valparaíso y EP Austral

4 PRINCIPALES LÍNEAS DE TRABAJO DE ÁMBITO MACROZONAL

4. PRINCIPALES LÍNEAS DE TRABAJO DE ÁMBITO MACROZONAL

4.1. Macrozona Norte

4.1.1. Corredor Bioceánico

a) Contexto y fundamento estratégico

El Corredor Bioceánico Vial (CBV) se ha consolidado como una política de integración continental con visión de largo plazo. Su origen se remonta a la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), impulsada en el año 2000, que definió los Ejes de Integración y Desarrollo como instrumentos para articular territorios productivos, infraestructura estratégica y oportunidades de crecimiento compartido.

En ese marco, el eje Capricornio -hoy Corredor Bioceánico Vial (CBV)- fue concebido como una plataforma concreta de integración física entre el Atlántico y el Pacífico. Esta visión se consolidó políticamente con la Declaración de Asunción de 2015, suscrita por los Presidentes de Brasil, Paraguay, Argentina y Chile, estableciendo un trazado de aproximadamente 2.300 kilómetros que conecta Campo Grande con los puertos del norte de Chile -Antofagasta, Mejillones e Iquique- a través de los pasos de Jama y Sico.

El objetivo estratégico del Corredor es claro: integrar territorios con alto potencial productivo, muchos de ellos mediterráneos, promoviendo la diversificación económica, la agregación de valor y la creación de cadenas regionales de producción. Desde el punto de vista logístico, el CBV permite reducir tiempos y costos de transporte hacia los mercados del Asia-Pacífico y mejora sustantivamente la competitividad de las economías del centro-oeste brasileño, el Chaco paraguayo y el noroeste argentino, al ofrecer una salida eficiente alternativa por puertos del Pacífico.

En Chile, la conectividad vial estructural ya se encuentra resuelta: el tramo entre la frontera y los puertos del norte está completamente pavimentado y operativo. El desafío actual es dar un salto cualitativo en capacidad operativa, eficiencia logística e infraestructura habilitante, de manera de capturar plenamente las oportunidades que abre esta integración.

Imagen: Trazado del Corredor Bioceánico

b) Gobernanza y coordinación nacional

Conscientes de la relevancia estratégica del Corredor, en 2024 CONALOG planteó la necesidad de dotar a la iniciativa de una gobernanza estratégica, que permitiera articular una agenda común de trabajo. Así, durante 2025 se constituyó una Gobernanza del Corredor Bioceánico Vial, liderada por el Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, mediante una Comisión de Alto Nivel que integra a ministerios sectoriales y a los Gobiernos Regionales de Antofagasta y Tarapacá.

El trabajo se organiza en cinco mesas sectoriales prioritarias:

1) Seguridad
2) Articulación entre países y fronteras
3) Infraestructura habilitante
4) Logística portuaria
5) Oportunidades de negocio e inversión privada

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones asumió el liderazgo de la Mesa de Logística Portuaria y participa activamente en Infraestructura Habilitante y Articulación Fronteriza. El mandato es claro: preparar el sistema vial y portuario del norte de Chile para soportar el flujo proyectado de carga y transformar esta integración en desarrollo real para las regiones.

Esta gobernanza permitió ordenar esfuerzos previamente dispersos, alinear a los distintos actores públicos y regionales, y consolidar una hoja de ruta intersectorial que acelera la materialización del Corredor en el territorio nacional.

c) Eje de Logística Portuaria: medidas estratégicas y resultados

El diagnóstico desarrollado por el MTT identificó que los puertos del norte disponían de capacidad potencial que no estaba siendo plenamente utilizada debido a brechas operativas en accesos, equipamiento, regulación de flujos y procesos de inspección.

En respuesta, se definieron siete medidas estratégicas orientadas a fortalecer la competitividad portuaria del norte de Chile:

1) Mejoras operacionales en accesos portuarios

Se implementaron medidas de optimización vial en los accesos urbanos a los puertos de Iquique y Antofagasta, incluyendo rediseño de virajes, ajustes de señalización y modificaciones de semaforización. Estas intervenciones permiten reducir tiempos de espera y descongestionar el flujo de camiones.

2) Incorporación de equipamiento portuario en Iquique

Se gestionó la incorporación de una nueva grúa en el Frente de Atraque N°1 del Puerto de Iquique, con inversión privada, fortaleciendo la capacidad de transferencia de carga del conjunto del puerto, con foco particular al mayor valor para la industria minera.

3) Optimización estructural en el Puerto de Antofagasta

Se priorizó el diseño y la licitación de obras para la ampliación del Molo de Abrigo, reduciendo significativamente los días de cierre operativo y alineando al puerto con los estándares internacionales de operación. Asimismo, se proyecta mejorar el calado y las condiciones operacionales del Frente de Atraque N°1.

4) Refuerzo de infraestructura eléctrica en Iquique

La Empresa Portuaria Iquique desarrollará un diagnóstico integral del sistema eléctrico para ampliar la capacidad energética de sus instalaciones con vistas a poder mejorar los servicios a la carga refrigerada y fortalecer la resiliencia del puerto para la prestación de servicios portuarios.

5) Desarrollo de nodos logísticos externos a los puertos

Se consolidó el Nodo Logístico Huantajaya en Alto Hospicio, cuya primera etapa se encuentra entregada, ordenando y poniendo en servicio la infraestructura disponible como un único polo logístico asociado a la actividad del puerto de Iquique.

En Antofagasta, la Zona de Desarrollo Logístico La Negra fue urbanizada y puesta en operación, encontrándose en proceso de licitación de terrenos y planificación de ampliaciones, junto con el refuerzo del sector de Portezuelo, para la atención eficiente y sostenible de cargas mineras. Estas infraestructuras habilitarán nuevas actividades económicas asociadas a un mayor valor aportado a las cargas movilizadas en el CBV, al tiempo que permitirán regular los flujos de camiones y disminuir la congestión en los accesos urbanos.

6) Habilitación de sitios de inspección

En línea con la iniciativa 5.1.7, se desarrollan nuevas instalaciones para inspección del SAG y Aduanas en Iquique y Antofagasta, fortaleciendo la seguridad y agilizando el flujo de carga a partir de 2026.

7) Evaluación de infraestructura complementaria en Tocopilla

Se encuentra en estudio el potencial desarrollo de un puerto multipropósito en Tocopilla, en coordinación con el Gobierno Regional y la Empresa Portuaria Antofagasta, ampliando la capacidad estratégica del sistema portuario del norte.

Imagen: Zona de Desarrollo Logístico La Negra (Antofagasta)

FUENTE: Empresa Portuaria Antofagasta

d) Estado de avance y proyección estratégica

A la fecha, se encuentran completamente ejecutadas las medidas de descongestión de accesos y la incorporación de equipamiento en Iquique. La primera etapa del Nodo Logístico Huantajaya está entregada, mientras que La Negra en Antofagasta se encuentra urbanizada y en proceso de licitación y ampliación. Se encuentra en adjudicación la ampliación del Molo de Abrigo y en desarrollo el estudio del sistema intermodal asociado a los nodos logísticos.

Estos avances no son aislados: forman parte de una estrategia de Estado para consolidar al norte de Chile como plataforma logística del Cono Sur hacia el Asia-Pacífico.

El Corredor Bioceánico Vial representa una oportunidad histórica para fortalecer la integración regional, elevar la competitividad portuaria y dinamizar el desarrollo económico territorial. Convertir esta visión en resultados concretos exige continuidad, coordinación y una ejecución sostenida, tarea que el Estado ha asumido con responsabilidad y sentido estratégico.

4.2. Macrozona Central

4.2.1. Necesidades de desarrollo de la Red Logística de la Macrozona Central

a) Capacidad portuaria de largo plazo y continuidad del sistema

La Macrozona Central mantiene la necesidad estructural de incorporar de forma oportuna nueva capacidad portuaria para el mediano y largo plazo, que permita absorber la demanda proyectada del comercio exterior con óptimos niveles de servicio y sin generar restricciones que provoquen eventos de congestión generados por las falencias estructurales al sistema.

En este sentido, la información de la demanda, así como también de la capacidad utilizadas por CONALOG y los antecedentes contenidos en el Plan Director de Logística Nacional[5], confirman que la Macrozona Central continuará concentrando la mayor cantidad de la carga general de comercio exterior del país, tanto de exportación como de importación, superando progresivamente la capacidad efectiva de los terminales existentes a finales de la presente década o primera mitad de la próxima.

En este contexto, es primordial continuar con la necesidad de materializar proyectos de infraestructura portuaria que permitan absorber esa demanda de más y mejores servicios. En particular, los puertos de San Antonio y Valparaíso, ambos considerados estratégicos y estructurantes de los servicios de línea de comercio exterior en Chile, permitirán asegurar la continuidad operativa del sistema portuario nacional, en coherencia con los horizontes de planificación definidos al 2040 y 2050 en el Plan Director.

En este sentido, es relevante destacar el acuerdo del Comité de Ministros de CONALOG firmado en su sesión de 17 de octubre de 2024, en que se reiteró el compromiso del Ejecutivo con el desarrollo del proyecto como obra estratégica para el sistema portuario chileno, difundiendo la prioridad del proyecto y apoyar el trabajo del Comité Asesor Ministerial para la mejora de las condiciones de vida de los residentes en la provincia de San Antonio, mediante medidas paralelas a aquellas de responsabilidad de los proyectos de infraestructura de la Red Logística.

b) Infraestructura habilitante de accesos viales y ferroviarios

El Plan Director de Logística Nacional 2025-2050 identifica que uno de los principales cuellos de botella del sistema logístico actual de la Macrozona Central no se encuentra exclusivamente en la capacidad de muelles, sino en la brecha entre la capacidad portuaria y la infraestructura de accesos terrestres, tanto viales como ferroviarios. En este sentido, se mantiene como necesidad prioritaria el desarrollo coordinado de infraestructura habilitante, destacando el Corredor Ferroviario Santiago-San Antonio, el Terminal Intermodal Barrancas y los proyectos viales asociados a las rutas 66, 68 y 78, así como otros ejes estructurantes de la macrozona.

La planificación logística nacional refuerza que estas infraestructuras deben concebirse como parte integrante de la red logística, cuidando que la capacidad y el crecimiento portuario vayan de la mano con la capacidad de la infraestructura vial, que permita el movimiento eficiente de grandes volúmenes de cargas.

c) Fortalecimiento de la multimodalidad y del transporte ferroviario de carga

El Plan Director establece como uno de sus ejes centrales la transición hacia un sistema logístico multimodal, fijando metas de aumento de la participación de modos distintos al carretero en los horizontes 2040 y 2050, de manera de complementar la capacidad global del

[5] El Plan Director de Logística Nacional 2025–2050 se encuentra disponible para su consulta en https://logistica.mtt.cl/documentacion/

sistema y reforzar su sostenibilidad y resiliencia ante eventuales disrupciones. Para la Macrozona Central, esta definición refuerza la necesidad de fortalecer el transporte ferroviario de carga como componente estructural del sistema.

Durante el período 2022-2026, se ha constatado que el predominio del modo carretero genera altos niveles de congestión, costos logísticos y externalidades ambientales, particularmente en los entornos portuarios y urbanos. En este contexto, el desarrollo de corredores ferroviarios, terminales intermodales y accesos ferroviarios a los puertos se mantiene como una condición necesaria para mejorar la eficiencia, resiliencia y sostenibilidad del sistema logístico regional.

d) Gestión operativa y mitigación de externalidades en el corto y mediano plazo

Mientras se desarrollan las inversiones estructurales de largo plazo, la Macrozona Central enfrenta la necesidad de mejorar la gestión operativa del sistema existente, abordando de manera prioritaria los cuellos de botella asociados a la regulación de flujos, tiempos de espera, áreas de respaldo y convivencia con las áreas urbanas.

El Plan Director y los diagnósticos compartidos en instancias nacionales refuerzan que la falta de coordinación operativa genera sobrecostos significativos y afecta la calidad de vida de las comunidades aledañas a los nodos logísticos. En este contexto, se mantiene la necesidad de fortalecer medidas de corto y mediano plazo orientadas a la gestión del sistema, complementarias a las inversiones de largo plazo, tales como mecanismos de logística colaborativa, regulación de accesos y uso eficiente de la infraestructura existente.

e) Integración territorial, sostenibilidad y resiliencia

Otra necesidad clave identificada para el desarrollo de la Red Logística de la Macrozona Central es la integración temprana de las dimensiones territorial, ambiental y social en la planificación y ejecución de proyectos logísticos. El Plan Director enfatiza la importancia de avanzar hacia una logística más sostenible, resiliente y coherente con los desafíos del cambio climático, la protección del medio ambiente y la convivencia urbano-portuaria.

En la Macrozona Central, esta necesidad es de mayor atención dada la cercanía entre infraestructura logística, áreas residenciales y ecosistemas naturales que se insertan en la población. Ello exige una planificación que incorpore criterios de sostenibilidad, reducción de emisiones, adaptación al cambio climático y una adecuada inserción territorial de las infraestructuras logísticas.

f) Gobernanza logística y coordinación interinstitucional

Finalmente, se identifica como necesidad transversal el fortalecimiento de la gobernanza logística, entendida como la capacidad del Estado para coordinar decisiones, proyectos e inversiones entre múltiples organismos y niveles territoriales.

La complejidad de la Red Logística de la Macrozona Central, la magnitud de las inversiones involucradas y los extensos plazos de desarrollo requieren instancias estables de

coordinación intersectorial, que permitan asegurar coherencia estratégica, continuidad de la política pública y reducción de riesgos asociados a la fragmentación institucional. En este contexto, CONALOG y sus instancias de trabajo se mantienen como instancia central para articular la planificación, el seguimiento y la implementación de la política logística en la Macrozona Central.

Imagen: Proyectos y estructura de coordinación de la Red Logística de la Macrozona Central.

FUENTE: Empresa Portuaria San Antonio

4.2.2. Proyecto Puerto Exterior de San Antonio

a) Origen del proyecto y fundamento estratégico

El proyecto Puerto Exterior de San Antonio se origina a partir de un proceso de planificación estratégica de largo plazo impulsado por el Estado de Chile, en respuesta a la evolución del comercio exterior, al crecimiento sostenido de los flujos de carga y a las limitaciones estructurales del sistema portuario de la Macrozona Central. Desde comienzos de la década de 2010, diversos estudios técnicos, análisis de demanda y capacidad evidenciaron que la infraestructura portuaria existente, incluso considerando ampliaciones y mejoras operacionales, no sería suficiente para responder a los requerimientos futuros del país.

Estos análisis pusieron de manifiesto que el crecimiento del tamaño de las naves, la concentración de servicios navieros y las exigencias operacionales del comercio internacional requerían infraestructura portuaria con mayores profundidades, mejores condiciones de abrigo y superficies de respaldo acordes con mayores lotes de carga por recalada. En este contexto, Puerto Exterior fue concebido como una infraestructura portuaria estructural, destinada a reforzar la capacidad y niveles de servicio del principal nodo del sistema portuario nacional en el largo plazo.

La definición del proyecto como política de Estado se sustenta en su incorporación transversal en los instrumentos de planificación logística y portuaria, así como en su respaldo por

sucesivas administraciones de gobierno. Desde su formulación inicial, el proyecto fue integrado a la Red Logística de la Macrozona Central, reconociendo su estrecha relación con la conectividad vial, ferroviaria e intermodal, y su rol como habilitante del desarrollo económico nacional.

b) Evolución del proyecto y consolidación del diseño

En las etapas posteriores a su definición estratégica, el proyecto Puerto Exterior avanzó en sus estudios de análisis para su concreción, estudios económicos y definiciones institucionales, consolidando un diseño el cual considera dos terminales portuarios, divididos en 2 etapas cada uno y con una capacidad total de hasta 6 millones TEU/año, considerando además obras de abrigo, dragados para obtener grandes profundidades, explanadas logísticas y áreas de respaldo, así como su conexión directa con corredores viales y ferroviarios.

Durante esta fase, se reforzó la visión del proyecto como un sistema integrado, en el cual la infraestructura portuaria constituye sólo uno de los componentes de una cadena logística más amplia. En este sentido, se estableció que el desarrollo del Puerto Exterior debía avanzar de manera coordinada con proyectos como el Corredor Ferroviario Santiago–San Antonio, el Terminal Intermodal Barrancas, las concesiones viales de las rutas 78 y 66 y otras infraestructuras habilitantes para el conjunto del sistema portuario de San Antonio, evitando desajustes entre la capacidad portuaria y la capacidad efectiva de movilización de la carga en los diferentes eslabones de la cadena logística asociada.

Esta visión ha sido uno de los elementos centrales del trabajo de CONALOG y de la coordinación interministerial asociada al proyecto, permitiendo alinear decisiones sectoriales y reforzar el desarrollo logístico de la Macrozona.

c) Gestión del proyecto en el período 2022 - 2026

El período 2022 - 2026 constituye una etapa de amplia relevancia en la trayectoria del proyecto Puerto Exterior, dado que se orienta a preparar las condiciones que habiliten su ejecución, considerando el análisis de aspectos técnicos, ambientales, financieros e institucionales asociados al proyecto.

Durante este período, se ha profundizado el trabajo orientado a consolidar la viabilidad del proyecto en articulación con los demás proyectos asociados, llevándolo desde una perspectiva integral. Ello ha permitido avanzar de manera progresiva en las distintas etapas de desarrollo, generando las condiciones necesarias y una preparación efectiva para su implementación. En este contexto, la Empresa Portuaria San Antonio (EPSA) ha liderado el desarrollo técnico del proyecto, mientras que CONALOG ha cumplido un rol de seguimiento y articulación interministerial, facilitando la coordinación entre los distintos organismos del Estado con competencias en la materia.

Un aspecto distintivo de esta etapa ha sido el fortalecimiento de la gobernanza del proyecto, reconociendo la necesidad de contar con instancias específicas de análisis y coordinación dada su complejidad territorial, ambiental y social. En este marco, se impulsó la conformación del Consejo Asesor Ministerial de Puerto Exterior, como una instancia destinada a aportar una

mirada estratégica, integrar visiones sectoriales y reforzar el vínculo del proyecto con su entorno. El apoyo de este Consejo Asesor Ministerial, a través de las reuniones del mismo y el trabajo directo de los consejeros con EPSA, ha permitido reforzar los análisis técnicos y procedimientos de trabajo de las diferentes líneas clave del proyecto.

d) Tramitación ambiental

La tramitación ambiental del Puerto Exterior constituye uno de los procesos más complejos asociados al proyecto, dada su escala, localización y multiplicidad de impactos potenciales. El Estudio de Impacto Ambiental (EIA) ingresado al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental en abril del año 2020, representa un hito fundamental, al someter el proyecto a un análisis integral de sus efectos sobre el medio ambiente, las comunidades y las actividades productivas del territorio.

Durante el período 2022 - 2026, la gestión ambiental se ha centrado en la respuesta a las observaciones formuladas por los servicios públicos con competencia ambiental y la ciudadanía, mediante la elaboración de adendas destinadas a complementar, profundizar y perfeccionar el EIA.

Entre las materias abordadas con mayor profundidad se encuentran los efectos sobre el borde costero, el estuario del río Maipo, la pesca artesanal, la biodiversidad marina y terrestre, la calidad de vida de las comunidades aledañas y la movilidad asociada al aumento de flujos logísticos. Un elemento especialmente relevante del período ha sido el acuerdo alcanzado por las partes en el Tribunal Ambiental que permitió, después de una revisión técnica desarrollada por el Ministerio del Medio Ambiente, la declaración de los cuerpos de agua conocidos como “Ojos de Mar” como Humedal Urbano y la instalación de una gobernanza que reconoce la relevancia de la actividad portuaria actual y futura. La protección de este sector obligó a EPSA a adoptar medidas en la actualidad para compatibilizar la operación del puerto existente, así como a revisar el diseño del proyecto y a profundizar los análisis técnicos y económicos para asegurar que la protección de este ecosistema sea compatible con los objetivos de capacidad, operatividad y funcionalidad del Puerto Exterior, mediante adaptaciones recogidas en las adendas informadas al SEIA.

La gestión ambiental del período ha tenido como objetivo central reducir incertidumbres técnicas, fortalecer la calidad técnica del proyecto y generar condiciones que permitan avanzar hacia su licitación y ejecución sobre la base de una aprobación ambiental robusta, en coherencia con la política sectorial que prioriza la licitación de proyectos con Resolución de Calificación Ambiental favorable.

Actualmente, EPSA realizó el ingreso de una Adenda Extraordinaria el día 27 de febrero de 2026, que da respuesta a las últimas observaciones formuladas por los servicios públicos y la ciudadanía. Conforme a los procedimientos reglamentarios, se espera que la respuesta a dicha adenda pueda dar lugar a la Resolución de Calificación Ambiental del proyecto, hacia junio de este mismo año.

e) Proceso de precalificación: estructuración del mercado y aseguramiento de capacidades

En paralelo al proceso de evaluación ambiental, se han desarrollado avances relevantes en la preparación del proyecto para su futura implementación. En particular, en abril de 2024 se dio inicio al proceso de precalificación para las obras del Puerto Exterior de San Antonio, mediante un llamado a empresas internacionales, con eventos de presentación realizados en Santiago y Madrid (España), orientado a identificar compañías con experiencia y capacidades técnicas acordes a la envergadura del proyecto. Este proceso forma parte de las etapas habilitantes destinadas a asegurar condiciones de mercado, competencia y preparación anticipada, coherentes con el estado de avance del Estudio de Impacto Ambiental.

La precalificación ha sido diseñada considerando la magnitud de las obras, en particular las asociadas al molo de abrigo y a las obras habilitantes iniciales, las cuales requieren experiencia especializada en ingeniería marítima y construcción de infraestructura portuaria de gran magnitud, así como también gestión de proyectos asociados a este tipo de infraestructura. En este sentido, el proceso ha permitido avanzar en la definición de estándares exigentes, alineados con las mejores prácticas internacionales, y en la entrega de señales claras al mercado respecto del compromiso del Estado con la materialización del proyecto. Lo anterior, ha contribuido a fortalecer la certeza del proceso licitatorio futuro, favoreciendo un entorno de competencia efectiva y reduciendo los riesgos asociados a retrasos, sobrecostos o incumplimientos contractuales.

El proceso de licitación para el molo de abrigo del Puerto Exterior de San Antonio avanza con hitos clave a principios de 2026. Tras la precalificación de seis consorcios internacionales, el cronograma contempla la recepción de ofertas en julio de 2026.

f) Estructuración del financiamiento y rol del Estado

La estructuración del financiamiento del Puerto Exterior ha constituido otro eje central de la gestión del período 2022-2026. Dada la magnitud de las inversiones requeridas (US$ 1.950 millones para el molo de abrigo y obras habilitantes) y los extensos plazos de retorno de infraestructuras de larga vida útil, se ha reconocido la necesidad de un rol activo del Estado en la habilitación financiera de las obras, particularmente en las etapas iniciales del proyecto.

Durante este período, EPSA y el Grupo de Trabajo FEC de CONALOG han trabajado en el diseño de esquemas de financiamiento que combinan recursos públicos, financiamiento con garantía estatal y participación privada en etapas posteriores, considerando criterios de sostenibilidad fiscal y asignación adecuada de riesgos. En este marco, se han desarrollado gestiones con el Ministerio de Hacienda y con organismos financieros internacionales, orientadas a asegurar condiciones de financiamiento compatibles con el carácter estratégico del proyecto.

Este trabajo ha permitido avanzar en la definición de una ruta financiera clara para las obras de abrigo y habilitantes, otorgando mayor certeza respecto del cronograma de ejecución y reduciendo los riesgos asociados a la materialización de las primeras etapas del Puerto Exterior.

Imagen: Imagen referencial del proyecto Puerto Exterior (generada por IA).

FUENTE: Empresa Portuaria San Antonio

4.2.3. Ruta 78

El proyecto de Segunda Concesión de la Autopista Santiago-San Antonio (Ruta 78) corresponde a una de las iniciativas viales más relevantes para la Red Logística de la Macrozona Central, en tanto constituye el principal eje de conexión entre la Región Metropolitana y la provincia de San Antonio. La licitación de la concesión se adjudicó a la Sociedad Concesionaria Autopista San Antonio - Santiago S.A. (perteneciente al grupo SACYR), con fecha 11 de marzo de 2022 y considera el mejoramiento, construcción, mantención y explotación, tanto de las obras preexistentes, como de las nuevas obras que se construyan, según los estándares fijados para el período de concesión, los que permitirán mejorar la continuidad operacional del transporte de carga y pasajeros en uno de los corredores logísticos más demandados del país.

Para efectos de organizar el desarrollo de los distintos proyectos y su construcción, la Autopista Santiago - San Antonio (Ruta 78) se separó en dos sectores, los que a su vez están divididos en los subsectores que se detallan a continuación:

Sector	Subsector	Descripción	Dm inicio – Dm fin (aprox.)	Longitud (km)
1	A	Desde Santiago eje Autopista Central de la Ruta 5 hasta Enlace Rinconada	0 – 14.500	14,5
	B	Desde Enlace Rinconada hasta Talagante	14.500 – 39.100	24,6
	C	Desde Talagante hasta Melipilla	39.100 – 66.500	27,4
	D	Desde Melipilla hasta Enlace Reuss	66.500 – 109.000	42,5
	E	Ramal (G-82)	0 – 3.600	3,6
	F	Ramal Leyda-Santo Domingo (G-904)	0 – 16.000	16
2	G	Acceso vial a Puertos desde el Enlace Reuss, cruzando la Av. La Playa y finalizando por el sur al llegar al límite del área perteneciente al nuevo Puerto Exterior de San Antonio, y una extensión con ramales hacia la Rotonda Pablo Neruda por el norte	109.000 – 113.200	4,2

Entre sus componentes más críticos destacan los asociados al Sector 2, correspondiente al acceso al puerto de San Antonio desde enlace Reuss, cruzando avenida La Playa y finalizando por el sur al llegar al límite del área perteneciente al nuevo Puerto Exterior de San Antonio y una extensión con ramales hacia la rotonda Pablo Neruda por el Norte. Este enlace concentra los mayores desafíos operacionales, debido a la interacción entre flujos de carga portuaria, tránsito local y crecimiento urbano, por lo que las soluciones que se plantean buscan ordenar los accesos, mejorar la segregación de flujos y aumentar la capacidad.

Durante el período 2022–2026, el seguimiento del proyecto en el marco de CONALOG ha puesto especial énfasis en el desarrollo del Sector 2 como infraestructura habilitante para el funcionamiento actual y futuro del sistema portuario. En este contexto, se ha relevado la necesidad de que las definiciones de trazado y diseño se desarrollen de manera coordinada con otros proyectos estratégicos, principalmente con Puerto Exterior.

A la fecha, el Estudio de Impacto Ambiental (EIA) del Sector 2, correspondiente al acceso portuario no ha sido ingresado al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental, situación que constituye un hito relevante pendiente para avanzar hacia las etapas de licitación y ejecución de las obras. En este sentido, durante el período el trabajo se ha concentrado en el análisis de alternativas técnicas, la coordinación interinstitucional y la evaluación de su compatibilidad con el desarrollo logístico y urbano del territorio. Se pretende que su ingreso se dé a finales del año 2026.

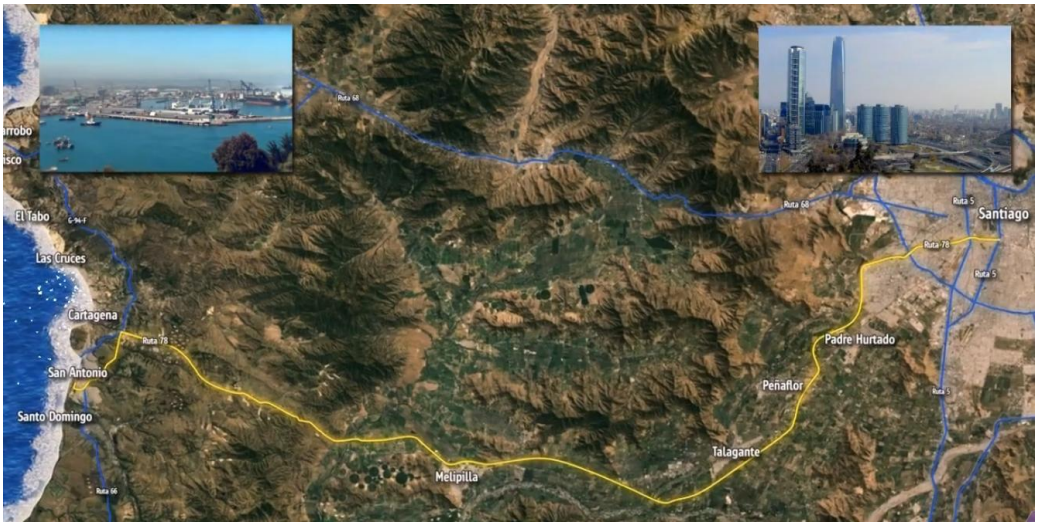

Imagen: Trazado segunda concesión Ruta 78.

FUENTE: Dirección General de Concesiones de Obras Públicas

4.2.4. Ruta 66

El proyecto de Segunda Concesión de la Ruta 66 o Camino de la Fruta, corresponde a una iniciativa vial estratégica para la Red Logística de la Macrozona Central, orientada a mejorar la conectividad transversal entre las regiones de O'Higgins, Metropolitana y Valparaíso, y a fortalecer el acceso al Puerto de San Antonio desde las zonas productivas del centro-sur del país. El proyecto considera el mejoramiento integral del estándar de la ruta, incorporando ampliaciones de capacidad, mejoras en seguridad vial, rectificaciones de trazado y variantes que permitan reducir la interacción entre tránsito pesado y áreas urbanas.

Entre sus componentes más relevantes destaca la Variante San Juan, diseñada para desviar el tránsito de carga fuera de zonas pobladas del entorno de San Antonio y Santo Domingo, contribuyendo a disminuir los impactos urbanos, mejorar los tiempos de viaje y aumentar la confiabilidad del transporte de carga con destino al sistema logístico-portuario. Adicionalmente, esta variante cumple un rol estratégico para el desarrollo del Puerto Exterior de San Antonio, en la medida que constituye un eje para el traslado de material rocoso desde las canteras proyectadas hacia la estación de intercambio modal, desde donde dicho material será transportado por vía ferroviaria hasta las instalaciones de faena situadas al interior del recinto portuario para la construcción del futuro molo de abrigo.

Desde una perspectiva estratégica, la Ruta 66 contribuye a mejorar la conectividad de sectores productivos relevantes —especialmente del ámbito agroindustrial y minero— con los terminales portuarios, reduciendo costos logísticos y fortaleciendo la eficiencia del sistema de exportación.

En materia de diseño e inserción territorial, el proyecto ha considerado ajustes orientados a compatibilizar su trazado con el entorno urbano y rural, incorporando soluciones que buscan minimizar impactos locales y mejorar las condiciones de seguridad y operación para las comunidades aledañas.

Imagen: Croquis Ruta 66, sector Variante San Juan

FUENTE: Dirección General de Concesiones de Obras Públicas

4.2.5. Orbital Sur

El proyecto Orbital Sur de Santiago corresponde a una obra vial estratégica que forma parte del segundo anillo metropolitano, diseñada para mejorar la conectividad y redistribuir los flujos de transporte en la zona sur de la Región Metropolitana. Contempla un trazado de aproximadamente 24 km en doble calzada, que conectará el Acceso Sur (Ruta 79), la Ruta 5 Sur y la Autopista del Sol (Ruta 78), atravesando las comunas de Peñaflor, Calera de Tango y San Bernardo. Su diseño considera estándares orientados a mejorar los tiempos de viaje y a facilitar el movimiento de carga y pasajeros a escala metropolitana.

El proyecto fue adjudicado mediante decreto publicado el 4 de junio de 2024 a la empresa Intervial Chile (ISA), con una inversión estimada de US$539 millones y una duración máxima de concesión de 46 años. Se proyecta el inicio de las obras hacia junio de 2028, con entrada en operación estimada para el año 2033.

Durante el período 2022–2026, el seguimiento realizado en el marco de CONALOG ha puesto énfasis en su rol como parte de la red logística integrada de la Macrozona Central, destacando su contribución a la distribución de flujos de largo recorrido, la reducción de presiones sobre la infraestructura vial existente y la mejora de la conectividad entre centros productivos, plataformas logísticas y accesos portuarios. En particular, ha sido relevante el trabajo de coordinación entre la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas (DGCOP) y EFE, a efectos de la armonización de diseños entre la ruta y el futuro Centro de Intercambio Modal, parte esencial del Corredor Ferroviario Santiago-San Antonio, emplazado en el límite entre las comunas de Peñaflor y Padre Hurtado.

En materia de diseño, el proyecto ha incorporado ajustes orientados a su adecuada inserción territorial, incluyendo optimizaciones en el enlace con la Ruta 5 Sur en función de la demanda futura, así como evaluaciones de modificaciones solicitadas por municipios en Calera de Tango y Peñaflor para evitar impactos en áreas residenciales y contribuir a la descongestión local. Estas adaptaciones reflejan un proceso de desarrollo orientado a compatibilizar los requerimientos técnicos del proyecto con las condiciones urbanas y territoriales del entorno.

Imagen: Croquis Ruta Orbital Sur

FUENTE: Dirección General de Concesiones de Obras Públicas

4.2.6. Regulador de Frecuencia "Alto San Antonio Tránsito" (ASAT)

El Regulador de Frecuencia Alto San Antonio Tránsito (ASAT) es una infraestructura impulsada por la Empresa Portuaria San Antonio destinada a ordenar, regular y hacer más predecible el flujo de camiones que transportan contenedores de exportación hacia los terminales portuarios, al tiempo que mejora la seguridad y estándar entregado a los transportistas durante su espera. Su propósito principal es evitar la congestión en la ciudad y el estacionamiento de camiones en la vía pública cuando los terminales no están en condiciones de recibirlos. Para ello, se habilitó un área destinada a controlar y coordinar el ingreso de los camiones, lo que permite reducir la congestión urbana, mejorar la seguridad vial, optimizar el desempeño operativo del puerto y reducir el impacto ambiental de las operaciones de transporte vial de carga, especialmente en períodos de alta demanda. Después de un período de marcha blanca, realizado durante el año 2024, el uso obligatorio del ASAT para los flujos asociados a actividades de exportación en los terminales STI y DP World comenzó el 1 de marzo de 2025.

En el marco de las instancias de CONALOG, se ha señalado que el sistema logístico enfrenta riesgos de congestión cuando existe un desequilibrio entre la capacidad del frente de atraque y la capacidad de sus áreas de respaldo (almacenes, patios, entre otros). En este contexto, el

ASAT constituye una infraestructura complementaria a otras iniciativas orientadas a mejorar la eficiencia del sistema portuario, como las coordinaciones operacionales efectuadas en el marco del Plan de Logística Colaborativa (de corto plazo), el desarrollo del transporte ferroviario, con el Terminal Intermodal Barrancas y el Corredor Ferroportuario Santiago-San Antonio, y las ampliaciones de las rutas que conectan a la provincia de San Antonio con la zona central (de largo plazo).

Imagen: Operación ASAT

FUENTE: Empresa Portuaria San Antonio

4.2.7. Corredor Ferroviario Santiago-San Antonio y Centro de Intercambio Modal (CIM)

A fin de promover el transporte de carga en el modo ferroviario, la Red Logística de la Macrozona Central considera el desarrollo de un Corredor Ferroviario de carga entre Santiago y San Antonio, que dé servicio a los incrementos esperados para el conjunto del puerto. El proyecto se estructura en una serie de intervenciones sobre la vía existente, aumentando progresivamente la capacidad. Las etapas son:

1) Construcción de 6 desvíos de 600 metros, para su entrada en operación una vez construido el Terminal Intermodal Barrancas en 2026.
2) Puesta en marcha del sistema CSV (*Control por Señalización Virtual*) para el control de circulación de trenes, en el horizonte de 2027.
3) Construcción de 2 desvíos adicionales de 600 metros, para su entrada en operación en 2027.
4) Extensión de los 8 desvíos a 1.250 metros de longitud y mejoramiento de la vía Alameda-Barrancas a clase C. Esta etapa trae aparejado el inicio de operaciones de la primera etapa del Centro de Intercambio Modal (CIM) y debiese entrar en operación de forma coherente con el inicio proyectado de operaciones de la primera etapa del Terminal Mar de Puerto Exterior (2036).

5) Construcción de 2 desvíos adicionales de 1.250 metros, en el año 2035.
6) Duplicación de la vía en el tramo Llolleo-Malvilla, con adaptación del gálibo de los túneles existentes para admitir el servicio en doble *stacking* de carga, para su inicio de operaciones en 2038.
7) Duplicación del tramo Santiago-Malvilla, con posterioridad al año 2040, en función de los requerimientos de demanda existentes.

De acuerdo con la planificación informada por EFE, se espera que durante el primer semestre del año 2027 se cuente con la puesta en marcha de la fase 2, la que contempla desvíos de 600 metros y Salas Técnicas en operación.

4.2.8. Empresa Portuaria Valparaíso

En mayo de 2022, el Segundo Tribunal Ambiental anuló parcialmente la Resolución de Calificación Ambiental N° 39/2018 -relacionada con el antiguo proyecto de ampliación del Terminal 2 del puerto de Valparaíso o "proyecto TCVAL"-, ordenando retrotraer la evaluación ambiental hasta la etapa de dictarse un nuevo Informe Consolidado de Aclaraciones, Rectificaciones o Ampliaciones (ICSARA), referido únicamente a los impactos en paisaje y medio humano. A raíz de lo anterior, en octubre de 2023, la Empresa Portuaria Valparaíso (EPV) suscribió, junto a la Municipalidad y el Gobierno Regional de Valparaíso, el documento denominado ""Acuerdo por Valparaíso", donde se plasmaron consensos y compromisos para impulsar la expansión de la actividad portuaria, en el marco de una nueva relación entre el puerto, la ciudad y la región.

De esta forma, nace el proyecto de Ampliación Portuaria de Valparaíso, con una inversión de aproximadamente USD 850 millones (considerando infraestructura, equipamiento y medidas de mitigación), mediante el cual se proyecta logra una capacidad anual global del puerto de 2,1 millones de TEU/año y 3,4 millones de toneladas/año de carga fraccionada. En términos de infraestructura, comprende:

1) La construcción de un nuevo sitio de atraque, denominado sitio "Costanera";
2) La construcción de un muelle de penetración, con uso preferente para cruceros, pero que también podrá atender carga fraccionada.;
3) La extensión del sitio N° 3 hacia la poza del Muelle Prat; y
4) La construcción de una nueva área de acopio en el sector de San Mateo.

Tras el ingreso en 2025 de una adenda al proyecto TCVAL, que disminuyó el impacto paisajístico de éste, al reducir de dos nuevos sitios de atraque que contemplaba el proyecto original a sólo uno, y una adenda excepcional en 2026, respondiendo a las observaciones surgidas en la evaluación ambiental, el Servicio de Evaluación Ambiental (SEA) recomendó la aprobación del proyecto, lo que fue ratificado por la Comisión de Evaluación Ambiental en marzo de 2026.

Cabe destacar que esta aprobación ambiental está referida únicamente al sitio Costanera indicado en el numeral 1 anterior. La evaluación ambiental del resto de componentes del proyecto aún no es ingresada al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental por la Empresa

Portuaria Valparaíso. Dichas componentes constituyen proyectos obligatorios para el futuro concesionario, en tanto la Empresa consiga oportunamente aprobación ambiental de los mismos en el plazo máximo comprometido en las bases de licitación, ingresadas al Tribunal de Defensa de la Libre Competencia en septiembre de 2024 para el procedimiento de consulta previo establecida en la ley.

En paralelo, EPV logró un acuerdo con la Armada de Chile y los Astilleros y Maestranzas de la Armada (ASMAR) para compatibilizar la ampliación del puerto con las operaciones de estos organismos en el sector de San Mateo. Este acuerdo involucra la habilitación de un nuevo acceso vehicular y peatonal al molo de abrigo, de propiedad de la Armada de Chile, así como la generación de estacionamientos, con el fin de ordenar el tránsito en el sector, y el desarrollo de una nueva playa de aproximadamente 9.000 m^2, destinada a maniobras anfibias de la Armada, entre otros.

De forma independiente, en 2025 EPV solicitó al MTT la ampliación de su recinto portuario, proceso que se encuentra en curso y que es requisito *sine qua non* para la formalización del proceso de licitación y el éxito de la ampliación portuaria.

Imagen: Proyecto de ampliación portuaria, en sus obras de sitio Costanera y nuevo muelle preferencial para cruceros

FUENTE: Empresa Portuaria Valparaíso

4.2.9. Puerto Terrestre de Los Andes

Atendida la relevancia de los pasos fronterizos y recintos extraportuarios en la continuidad logística, el trabajo desarrollado con el sistema logístico del Puerto Terrestre Los Andes (PTLA) se ha abordado en los siguientes ámbitos.

a) Incorporación del Puerto Terrestre Los Andes, como sistema logístico y, desde el inicio de la temporada 2023-2024, al Plan de Logística Colaborativa, lo que ha permitido identificar y dar visibilidad a las brechas detectadas por el sistema, así como promover los accionables que desde el mismo PTLA se han establecido, como el despacho en frontera, gestión de información para apoyar la coordinación del ciclo de inspección, mediante la visibilidad de tiempos de espera y atención de los diversos servicios en el Puerto (SAG, Servicio Nacional de Aduanas, SEREMI de Salud), así como la facilitación en la articulación del trabajo público-privado que demandan las diversas casuísticas en el Puerto (sitios de inspección, seguridad, etc.). Esto, en la línea de promover eficiencias que apunten a reducir la espera en el acceso y atención misma del Puerto.

b) Considerando el contexto en que la concesión vigente venció en febrero de 2025 y fue ampliada hasta agosto 2029[6], el trabajo específico ha sido ser contraparte en la elaboración de las Bases para la consultoría denominada "Ampliación y Mejoramiento Puerto Terrestre Los Andes", cuyo objeto es contar con una consultoría que busca dotar al PTLA de una hoja de ruta técnica y un modelo de negocio adecuado para su ampliación y mejoramiento, permitiendo evaluar alternativas, requerimientos y obras que favorezcan la eficiencia, seguridad y trazabilidad de la operación, así como la adecuación a exigencias regulatorias de los distintos servicios con competencia en el control de mercancías.

   En este ámbito, el apoyo ha apuntado en la estructuración de Bases para la consultoría (BACO) del PTLA, cuyo resultado se traducirá en Bases de Licitación (BALI) para la nueva concesión y que se enmarca en un objetivo común de fortalecimiento de la logística nacional, procurando que los instrumentos de planificación y los procesos de contratación incorporen desde su origen una mirada sistémica, intermodal y operacional, y habiliten condiciones para una implementación efectiva en coordinación con las contrapartes sectoriales correspondientes.

c) Adicionalmente se ha colaborado en la conformación de la Comunidad Logística del Puerto Terrestre Los Andes, liderado por el Servicio Nacional de Aduanas (SNA) y que actualmente se traduce en un grupo telefónico (vía whatsapp) que apoya a la coordinación de los diversos actores. No obstante, en virtud del rol estratégico que tiene el PTLA en la cadena logística de la zona central, resulta relevante contar con un primer protocolo de organización[7] para contar con una gobernanza representada por los distintos actores y ser parte de la actual Comisión Nacional de Comunidades Logísticas. Este trabajo está en progreso y cuenta con el apoyo de Conecta Logística en la conformación de Comunidades Logísticas.

[6] El actual concesionario recibió ampliación hasta el 31/08/2029 y debe generar 2 entregables: a) Una zona primaria con estacionamientos provisorios, una zona de control y servicios aduaneros y acceso a ruta Ch57; y b) Obras definitivas para 357 estacionamientos, zona primaria, zona de sellado, oficinas y servicios aduaneros y enlace de acceso a desnivel de ruta 57-CH.

[7] Que en el largo plazo se podrá traducir en los estatutos de la Comunidad Logística del Puerto Terrestre Los Andes.

4.3. Macrozona Austral

4.3.1. Plan de Desarrollo Logístico de Magallanes

El potencial desarrollo de la industria de producción de hidrógeno verde y derivados requiere, entre otras condiciones, de una cadena logística robusta, que permita el transporte de los equipos necesarios para la etapa de construcción y el embarque de la producción desde los centros productivos hacia los mercados de destino. Este desafío es particularmente relevante en la región de Magallanes y de la Antártica Chilena, dado el potencial de energía eólica existente en parte importante de la región, las características de la infraestructura existente y el salto de escala que supondría afrontar el desafío de este nuevo sector económico en los términos proyectados.

Es por ello que, en trabajo colaborativo entre los ministerios de Energía, de Obras Públicas y de Transportes y Telecomunicaciones, con el apoyo y participación del Gobierno Regional de Magallanes y de la Antártica Chilena y del programa Transforma Magallanes de CORFO, se elaboró, durante el año 2024, una propuesta de Plan de Desarrollo Logístico para la región. Este proceso contó con el financiamiento del Programa de Desarrollo Productivo Sostenible (DPS) a través de un Convenio entre la Subsecretaría de Energía y la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso.

El trabajo, basado en la metodología de elaboración de los Planes Maestros Logísticos Macrozonales, permitió identificar las características de la demanda de servicios logísticos actualmente existente en la región y contrastarla con la oferta disponible; a este balance, se adicionaron los requerimientos proyectados de la industria del hidrógeno verde, bajo dos escenarios de análisis (Impulso Inicial y Aporte Magallanes), considerando un crecimiento más conservador y optimista de la demanda, respectivamente.

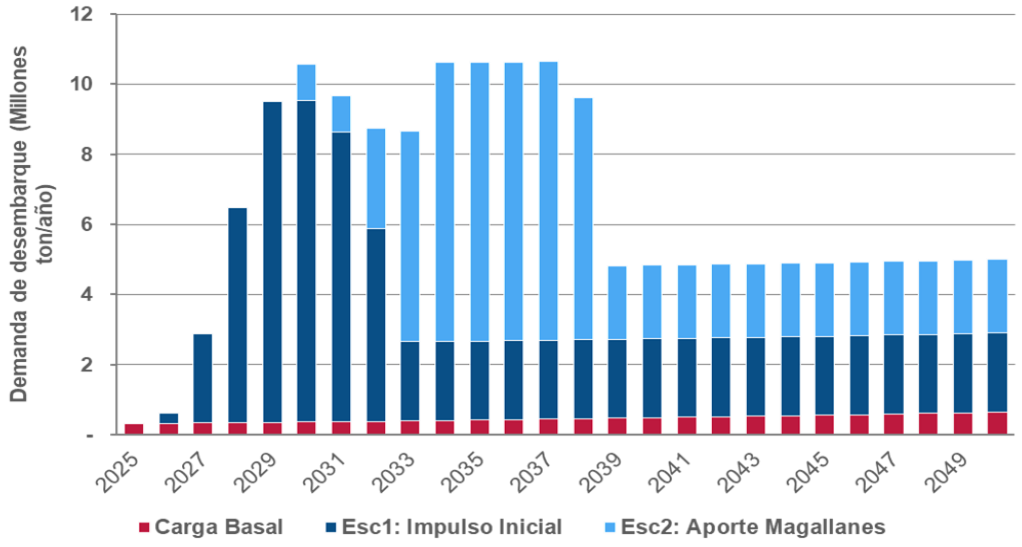

Figura: Perfiles de demanda de desembarque proyectados

FUENTE: Plan de Desarrollo Logístico de la región de Magallanes y de la Antártica Chilena

A partir de la información facilitada por los actores de la industria en los procesos de participación, se identificó que, de materializarse ambos escenarios, debiera atenderse una demanda de hasta 10 millones de toneladas/año en carga para la habilitación y construcción de la industria, que contrasta con la carga basal actual y proyectada, 30 veces inferior. Esto supone un desafío clave en términos de infraestructura, especialmente portuaria, tanto en el lado continental como en Tierra del Fuego, así como adecuaciones de la red vial para asegurar la sostenibilidad, seguridad y resiliencia de las operaciones logísticas requeridas a la industria.

A partir de los análisis realizados, la propuesta de plan presenta las principales conclusiones:

a) Desarrollar de manera prioritaria las infraestructuras de los muelles Laredo y Mardones, como terminales portuarios que pueden entregar la capacidad de operación inicial requerida a partir de 2027.
b) Dotar al sistema portuario regional de una capacidad que asegure, en los menores plazos posibles, la atención de las proyecciones de demanda esperadas.
c) Dar prioridad a la ampliación de capacidad, a doble pista, de la Ruta 9 entre la bifurcación al aeropuerto Carlos Ibáñez del Campo y el cruce con la ruta internacional 255-CH.
d) Resolver puntos de mayor riesgo en la vialidad para la movilización de carga de proyecto.
e) Revisar periódicamente el avance de los proyectos de producción de hidrógeno verde, de manera de asegurar el ajuste de los proyectos de infraestructura requeridos a la demanda, minimizando los costos de inversión.

El Plan fue aprobado por el Comité de Ministros en la sesión de diciembre de 2024, con la presencia del Gobernador Regional, a partir de la cual se constituyó un grupo de trabajo para el seguimiento de las iniciativas consignadas.

4.3.2. Rampas de Conectividad

Las regiones de la Macrozona Sur-Austral requieren de una amplia participación del transporte marítimo para la conectividad de sus comunidades y el desarrollo de sus actividades económicas.

La ordenación y coordinación de los servicios asociados a la conectividad en las rampas que apoyan la recalada de las naves es esencial para asegurar niveles de servicio adecuados, que no trasladen impactos negativos a la población en términos de regularidad, esperas y sobrecostos tarifarios. Ello exige de una participación más directa de las instituciones públicas competentes en materia de administración portuaria.

El marco legal que rige a las Empresas Portuarias estatales garantiza el resguardo de condiciones de uso público y no discriminatorio a todos los usuarios de las infraestructuras bajo su administración, lo que supone una característica esencial para la prestación de los servicios marítimos de conectividad que requieren estas regiones.

Desde el año 2012 en la región de Los Lagos y desde 2016 en las regiones de Aysén y de Magallanes y de la Antártica Chilena, se ha adoptado una solución basada en la firma de un

convenio tripartito entre la Dirección de Obras Portuarias (DOP) del Ministerio de Obras Públicas, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y cada una de las tres Empresas Portuarias estatales, que permite una administración periódica, por plazo acotado, a partir de lo señalado en glosa de la Ley de Presupuestos.

Este esquema de administración ha permitido:

a) Mejorar las condiciones de espera y de embarque/desembarque de los usuarios de los servicios marítimos de conectividad, garantizándoles un acceso equitativo y no discriminatorio.
b) Reducir los tiempos de viaje de los servicios marítimos, al impulsar la eficiencia de las operaciones de embarque/desembarque, con una mayor ordenación de los flujos peatonales y vehiculares, lo que se traduce en menores tiempos de estadía en la rampa.
c) Mejorar las condiciones de seguridad y comodidad para los usuarios de los servicios durante la espera y las operaciones de embarque y desembarque.
d) Mejorar el nivel de cumplimiento de los horarios anunciados y la continuidad de los servicios de transporte marítimo que recalan en las rampas de conectividad.
e) Asegurar un uso eficiente y no discriminatorio de la infraestructura de conectividad, mediante la definición de prioridades específicas para los diferentes servicios, tanto de conectividad como comerciales, y la mejora de los niveles de seguridad en las operaciones.

En virtud de la Ley N° 19.542, las Empresas Portuarias estatales son los organismos públicos que disponen del marco legal para el desarrollo de la planificación, coordinación y fiscalización de los servicios portuarios, los cuales son prestados por el sector privado.

A contar de la Ley de Presupuesto del año 2021, la glosa presupuestaria de la DOP permite la firma de convenios con las Empresas Portuarias estatales por hasta 3 años, período que la Ley de Presupuesto del año 2026 extiende hasta un máximo de 15 años. Este mayor plazo permite definir un mecanismo de administración con mayor garantía y certeza para los actores participantes, tanto en relación con la posibilidad de generar inversiones en infraestructura habilitante, motivar el desarrollo de nuevos servicios por parte de terceros, entregar mayor confiabilidad a los usuarios de las rampas de conectividad y dar mayor estabilidad a los trabajadores asociados a la administración de estas infraestructuras.

Por ello, a fin de dar continuidad a la administración actualmente vigente y de acuerdo con lo que indica la glosa para la DOP en la Ley de Presupuesto del año 2026, se han promovido avanzar en la firma de convenios por hasta 15 años para las tres regiones de la Macrozona Austral en el período 2026-2040, atendiendo a los siguientes principios fundamentales:

- Las rampas forman parte de un sistema logístico de escala macrozonal, que debe ser tratado desde una mirada integral en su planificación, administración y operación.
- Las rampas prestan servicio a diversidad de usuarios (transporte marítimo subsidiado, transporte marítimo no subsidiado, apoyo a industrias locales, turismo de cruceros, etc.), por lo que se exige una administración bajo lógicas de actividad portuaria.

- Es indispensable que las soluciones consideradas otorguen certeza al sistema, con plazos suficientemente amplios que permitan dar mayor seguridad y calidad de servicio a los usuarios de las rampas, y mayor estabilidad para las entidades a cargo de su administración, los prestadores de servicio y los trabajadores involucrados.

Todos estos principios deben mantener, al mismo tiempo, el mejor uso de los recursos públicos implicados, de manera que sea posible planificar adecuadamente los costos de administración en el largo plazo, incentivar la mejora progresiva de los estándares de servicio con mecanismos de inversión con retorno económico gracias al mayor plazo de los convenios, y disminuir los riesgos de aumentos de costos evitables, tanto para el Estado como para los usuarios.

5 OTRAS GESTIONES DEL PERÍODO 2022-2026

5. OTRAS GESTIONES DEL PERÍODO 2022-2026

5.1. Materias de ámbito nacional

5.1.1. Modificación Ley General de Ferrocarriles

El Decreto N° 1.157, de 1931, del Ministerio de Fomento[8], que contiene la Ley General de Ferrocarriles, estableció un régimen sancionatorio coherente con la estructura económica, monetaria e institucional vigente a comienzos del siglo XX, definiendo multas expresadas en pesos de la época y, en ciertos casos, referidas a sueldos vitales. Dicho diseño resultaba razonable al momento de su dictación, en cuanto permitía dotar a la autoridad de herramientas sancionatorias proporcionales y efectivas para resguardar el cumplimiento de la normativa ferroviaria.

Sin embargo, la normativa no incorporó mecanismos de reajustabilidad ni criterios de actualización periódica de las sanciones pecuniarias, lo que, atendidos los profundos cambios experimentados por la economía nacional -incluidos procesos de inflación sostenida, reconversiones monetarias y transformaciones estructurales del sistema productivo-, derivó en una pérdida progresiva del valor real de las multas establecidas en la ley. En la práctica, ello provocó que las sanciones carecieran de eficacia disuasiva y recaudatoria, perdiendo equivalencia económica razonable y alejándose de los estándares mínimos exigibles a un régimen sancionatorio moderno.

A modo ilustrativo, el artículo 129 de la Ley General de Ferrocarriles sanciona con multas de entre 50 y 500 pesos aquellas infracciones no especialmente penadas, tales como el incumplimiento de instrucciones impartidas por el órgano fiscalizador competente del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. En el contexto económico actual, dichos montos resultaban manifiestamente insuficientes para inducir conductas de cumplimiento normativo, debilitando la capacidad fiscalizadora del Estado y afectando la adecuada gobernanza del sistema ferroviario, particularmente en un escenario de creciente complejidad operativa y de mayor relevancia estratégica del transporte ferroviario para el sistema logístico nacional.

En atención a lo anterior, y conforme a los principios de eficiencia, proporcionalidad, razonabilidad y coherencia normativa que informan el derecho administrativo sancionador, se estimó necesario actualizar el sistema de multas previsto en la Ley General de Ferrocarriles, sustituyendo la referencia al peso de 1931 por la Unidad Tributaria Mensual (UTM), unidad de cuenta reajustable, objetiva y ampliamente utilizada en el ordenamiento jurídico chileno. Esta adecuación permite restablecer la correspondencia entre la gravedad de las infracciones y la entidad de las sanciones, fortaleciendo el carácter disuasivo del régimen sancionatorio y asegurando su aplicabilidad efectiva en el tiempo.

[8] Decreto Supremo N° 1157, 13 de julio de 1931, Ministerio de Fomento. Fija texto definitivo Ley General de Ferrocarriles. Disponible en: https://bcn.cl/2m2h3

Dicha modificación fue materializada mediante la Ley N° 21.806, que Otorga reajuste general de remuneraciones a las y los trabajadores del sector público, concede aguinaldos que señala, concede otros beneficios que indica y modifica diversos cuerpos legales, publicada en el Diario Oficial con fecha 5 de febrero de 2026. Esta modificación no altera el espíritu ni la lógica sancionatoria original de la Ley General de Ferrocarriles, sino que restituye su eficacia práctica, actualiza su contenido a las condiciones económicas contemporáneas y la armoniza con el marco normativo administrativo vigente. Con ello, se fortalece la capacidad regulatoria del Estado, se resguarda el correcto funcionamiento del sistema ferroviario y se aseguran condiciones adecuadas de cumplimiento normativo en un sector clave para la competitividad, sostenibilidad y resiliencia del sistema logístico nacional.

5.1.2. Importancia de las fiscalizaciones ferroviarias

La fiscalización ferroviaria constituye un componente esencial del rol regulador del Estado, orientado a asegurar el cumplimiento efectivo del marco normativo vigente, resguardar la seguridad operacional del sistema, preservar la integridad de la infraestructura ferroviaria y proteger a las personas, bienes y cargas involucradas en la actividad. Esta función adquiere especial relevancia en un sector caracterizado por elevados estándares técnicos, externalidades significativas y una creciente complejidad operativa, derivada tanto del aumento de las exigencias de seguridad como de la diversificación de actores, tecnologías y modelos de operación.

En este contexto, la fiscalización no se limita a una labor meramente reactiva o sancionatoria, sino que cumple un rol preventivo y correctivo fundamental, permitiendo identificar oportunamente riesgos operacionales, incumplimientos normativos y deficiencias técnicas que podrían afectar la continuidad, seguridad y eficiencia del sistema ferroviario. De este modo, contribuye a la gestión integral del riesgo, a la reducción de eventos críticos y a la generación de condiciones de operación seguras y confiables, coherentes con la relevancia estratégica del transporte ferroviario dentro del sistema logístico nacional.

Dicha labor se ejerce en conformidad con lo establecido en la Ley General de Ferrocarriles, el Reglamento de Concesiones Ferroviarias y demás normas sectoriales aplicables, a través de procesos sistemáticos de inspección, control y seguimiento desarrollados por el Departamento de Transporte Terrestre del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Estos procesos permiten verificar la observancia de las disposiciones técnicas, operativas y de seguridad por parte de los distintos actores del sistema ferroviario, tanto públicos como privados, abarcando aspectos tales como el estado de la infraestructura, el material rodante, los procedimientos operacionales, las condiciones de explotación y el cumplimiento de las instrucciones impartidas por la autoridad competente.

En línea con el fortalecimiento progresivo de esta función, el equipo fiscalizador del Departamento ha iniciado la ejecución de fiscalizaciones en terreno, realizando durante el presente período las primeras visitas técnicas a las regiones de Arica y Parinacota, Tarapacá, Antofagasta, Coquimbo y Atacama, lo que ha permitido levantar información directa sobre las condiciones de operación, identificar brechas relevantes y consolidar un conocimiento

territorial indispensable para el ejercicio efectivo de la función fiscalizadora a escala macrozonal.

imagen: Fiscalizaciones en la Red Norte

Fuente**:** Elaboración propia (2025).

Asimismo, y con el objeto de reforzar la presencia institucional en los territorios con mayor intensidad de operación ferroviaria, a partir del mes de abril del 2026, el Departamento contará con su primera oficina en la Región de Antofagasta, región que concentra una de las mayores cargas ferroviarias del país, con un volumen aproximado de 7 millones de toneladas anuales transportadas, y una alta diversidad de actividades ferroviarias asociadas principalmente a la minería, la logística portuaria y el transporte de carga de largo recorrido. La instalación de esta oficina permitirá mejorar la capacidad de fiscalización permanente, la coordinación con actores regionales y la respuesta oportuna frente a contingencias operacionales.

Finalmente, la eficacia de la función fiscalizadora se encuentra estrechamente vinculada a la existencia de un régimen sancionatorio adecuado, proporcional y actualizado, que permita dotar de consecuencias reales al incumplimiento normativo. La adecuada articulación entre fiscalización y sanción fortalece la capacidad del Estado para inducir conductas de cumplimiento, prevenir infracciones y consolidar un sistema ferroviario seguro, eficiente y alineado con los objetivos de competitividad, sostenibilidad y resiliencia del sistema logístico nacional.

5.2. Materias de ámbito macrozonal

5.2.1. Iniciativas ferroviarias privadas: Concesiones Ferroviarias

En el marco del desarrollo y fortalecimiento del Sistema Ferroviario Nacional, durante el período se materializaron avances relevantes asociados a la inversión privada en infraestructura ferroviaria, particularmente a través del otorgamiento de nuevas concesiones ferroviarias conforme a lo dispuesto en la Ley General de Ferrocarriles y su normativa

reglamentaria. Estas iniciativas se insertan en una red ferroviaria nacional que cuenta con una extensión aproximada de 5.400 kilómetros, estructurada en torno a dos grandes subsistemas -Red Norte y Red Sur-, y cuyo funcionamiento se sustenta en el principio de interoperabilidad ferroviaria, elemento clave para la articulación logística y la competencia en el transporte ferroviario de carga.

En este contexto, la Red Norte cumple un rol estratégico para la logística de grandes volúmenes de carga, orientándose de manera exclusiva al transporte ferroviario de mercancías, principalmente asociadas a la actividad minera, portuaria e industrial. En dicho subsistema, las empresas ferroviarias privadas mantienen y explotan su propia infraestructura, operando bajo un marco regulatorio que permite la interconexión de líneas y el uso común de la red, conforme a lo dispuesto en el artículo 51° de la Ley General de Ferrocarriles.

Durante el período, se otorgaron dos concesiones ferroviarias relevantes a la Empresa de Transporte Ferroviario S.A. (FERRONOR), ambas emplazadas en la Región de Antofagasta y orientadas a fortalecer la capacidad operativa y logística del sistema ferroviario del norte del país. Estas concesiones fueron materializadas mediante los Decretos Supremos N° 64[9] y N° 122[10] del 2023 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, constituyendo hitos significativos en el desarrollo de nuevos proyectos ferroviarios privados.

La primera de ellas corresponde al “Desvío Patio Antofagasta”, otorgada mediante el Decreto Supremo N° 64, publicado el 22 de noviembre de 2023. Esta concesión habilita la construcción y explotación de infraestructura ferroviaria en el sector norte de la ciudad de Antofagasta, aproximadamente a 17 kilómetros del puerto, contemplando un terreno fiscal y dos accesos ferroviarios -norte y sur- que permiten su conexión directa con la línea principal concesionada al Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia (FCAB). La infraestructura concesionada considera una longitud total de 1.323 metros de vía férrea en trocha métrica y una superficie aproximada de 18.636 m^2, destinada a reforzar la operación ferroviaria asociada al Ramal Internacional Augusta Victoria-Socompa y a la logística de carga nacional e internacional. Esta obra fue calificada como de interés general y público, atendida su contribución a la conectividad ferroviaria, la competitividad logística regional y la articulación con los recintos portuarios de Antofagasta y Mejillones.

[9] Decreto N°64, 22 de octubre de 2022, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Otorga a Empresas de Transporte Ferroviario S.A. (FERRONOR S.A.) Concesiones para Construcción y Explotación de Desvío Ferroviario que Indica y Autoriza Ocupación y Uso de Terrenos Fiscales. Disponible en: https://bcn.cl/3k8me

[10] Decreto N°122, 21 de octubre de 2022, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Otorga a Empresas de Transporte Ferroviario S.A. (FERRONOR S.A.) Concesiones para Construcción y Explotación de Desvío Ferroviario que Indica. Disponible en: https://bcn.cl/3lyp5

Imagen: Desvío Patio Antofagasta de FERRONOR

Fuente: FERRONOR S.A.

La segunda concesión corresponde al "Desvío Talleres de Mantenimiento FERRONOR en Mejillones", otorgada mediante el Decreto Supremo N° 122, publicado el 28 de noviembre de 2023. Esta concesión se emplaza en la comuna de Mejillones, Región de Antofagasta, sobre un terreno fiscal de aproximadamente 5 hectáreas, e incorpora dos empalmes ferroviarios que permiten su conexión directa con la red del Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia. La infraestructura contempla una extensión total de 4.356 metros de vía férrea y una superficie cercana a 49.869 m^2, habilitando instalaciones destinadas al mantenimiento del material rodante de FERRONOR, tales como talleres de locomotoras y carros, surtidores de combustible, áreas de almacenamiento y otras dependencias operacionales. Al igual que el proyecto anterior, esta obra fue considerada de interés general y público, en cuanto fortalece la operación del sistema ferroviario regional, la conectividad internacional y la eficiencia logística asociada al Eje Capricornio y a los flujos de comercio exterior del país.

Imagen: Desvío Taller de Mantenimiento FERRONOR en Mejillones

Fuente: FERRONOR S.A.

Ambas concesiones se enmarcan en el régimen jurídico de concesiones ferroviarias, instrumento mediante el cual el Estado, en su rol de titular de la función ferroviaria, delega a

particulares la ejecución, explotación y mantenimiento de infraestructura ferroviaria, bajo condiciones técnicas, operacionales y económicas definidas en el respectivo acto concesional. Este mecanismo permite viabilizar inversiones privadas de gran escala, asegurar la continuidad operacional del sistema y adaptar la infraestructura ferroviaria a nuevas y crecientes demandas logísticas.

Desde una perspectiva sistémica, los proyectos concesionados a FERRONOR contribuyen a robustecer la Red Norte, fortaleciendo su capacidad operativa, mejorando la articulación entre infraestructura ferroviaria y recintos portuarios, y consolidando la interoperabilidad entre los distintos actores ferroviarios que operan en la región. Asimismo, estas iniciativas refuerzan el rol estratégico del ferrocarril como soporte de la logística de grandes cargas, elemento clave para la competitividad del sector minero-portuario y para la sostenibilidad del sistema logístico nacional en el largo plazo.

En este sentido, el otorgamiento de estas concesiones durante el período refleja una acción concreta del Estado orientada a promover la inversión privada en infraestructura ferroviaria, resguardando el interés público, fortaleciendo el marco regulatorio vigente y contribuyendo a la operación segura, eficiente y continua del sistema ferroviario nacional.

5.2.2. Nuevo Puente Ferroviario Biobío

En el marco del fortalecimiento de la infraestructura ferroviaria estratégica del país, durante el período se registraron avances significativos en la construcción y puesta en operación del Nuevo Puente Ferroviario sobre el río Biobío, proyecto impulsado por la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE) y orientado a mejorar la conectividad ferroviaria de la Región del Biobío. Esta iniciativa constituye una de las inversiones ferroviarias más relevantes desarrolladas en la macrozona sur durante los últimos años, tanto por su escala como por su impacto en la operación del sistema ferroviario de pasajeros y carga.

El proyecto surge como respuesta a la necesidad de reemplazar el puente ferroviario histórico existente sobre el río Biobío, infraestructura con más de 130 años de operación y que contaba únicamente con una vía férrea operativa. Las condiciones estructurales de esta infraestructura, sumadas a los eventos ocurridos durante diciembre de 2022 que provocaron la suspensión temporal del tráfico ferroviario, evidenciaron la vulnerabilidad del sistema frente a la indisponibilidad de esta conexión crítica, afectando tanto el transporte de pasajeros como la operación de carga en la zona.

En este contexto, el nuevo viaducto ferroviario fue concebido como una solución estructural de alto estándar, destinada a asegurar la continuidad y resiliencia del sistema ferroviario regional. La nueva infraestructura corresponde a un puente de 1,8 kilómetros de longitud, equipado con dos vías férreas electrificadas destinadas al uso mixto de trenes de pasajeros y carga. La estructura se encuentra fundada sobre pilotes con profundidades que varían entre 28 y 46 metros, incorporando además sistemas de evacuación de aguas lluvias, iluminación, confinamiento de la faja ferroviaria y elementos de diseño arquitectónico que buscan mejorar su integración urbana y paisajística.

Desde el punto de vista técnico-operacional, la nueva infraestructura representa una mejora sustantiva en el estándar de operación ferroviaria, permitiendo velocidades de hasta 100 km/h para trenes de pasajeros y 65 km/h para trenes de carga, incorporando además sistemas modernos de electrificación, señalización y control de tráfico ferroviario. Estas características permiten aumentar la capacidad operativa de la red, mejorar la seguridad del sistema y reducir tiempos de viaje en el corredor ferroviario del Gran Concepción.

El desarrollo del proyecto contempló un extenso proceso de ingeniería y evaluación ambiental. Los estudios iniciales se iniciaron en 2017, incluyendo análisis topográficos, batimétricos, geotécnicos, hidrológicos y de hidráulica fluvial, así como evaluaciones de amenaza sísmica y diseño estructural detallado del puente, el túnel y los sistemas ferroviarios asociados. Posteriormente, en junio de 2019, el proyecto ingresó al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental mediante un Estudio de Impacto Ambiental (EIA), instancia que incluyó procesos de Participación Ciudadana desarrollados en las comunas de Concepción y San Pedro de la Paz. El proyecto obtuvo su Resolución de Calificación Ambiental favorable a fines de 2020, permitiendo posteriormente el inicio de las obras.

Las obras de construcción se iniciaron en agosto de 2022, registrando un avance sostenido durante los años siguientes hasta su finalización en septiembre de 2025, año en que el nuevo puente ferroviario fue puesto en operación. El proyecto contempló una inversión total aproximada de 268 millones de dólares, constituyéndose como una de las principales inversiones ferroviarias desarrolladas recientemente en la macrozona sur del país.

Imagen: Nuevo Puente Ferroviario Biobío
Fuente: EFE

Durante el último trimestre de 2025, el proyecto ingresó en su fase final de consolidación, concentrándose en la ejecución de pruebas operacionales, ajustes técnicos y cierre progresivo de frentes de obra. En este período se realizaron las pruebas de funcionamiento de los sistemas ferroviarios, eléctricos y de seguridad, avanzando además en los procesos de recepción provisoria de las obras y en la tramitación ante el Coordinador Eléctrico Nacional (CEN) para la conexión definitiva del transformador que permite la operación eléctrica permanente del viaducto.

Desde una perspectiva sistémica, el nuevo puente ferroviario constituye una obra clave para la modernización del sistema ferroviario nacional, al fortalecer la conectividad del corredor ferroviario del Gran Concepción, mejorar la capacidad de transporte de pasajeros del servicio Biotren y asegurar condiciones adecuadas para el desarrollo del transporte ferroviario de carga en la región. Asimismo, contribuye a aumentar la resiliencia de la red ferroviaria frente a contingencias operacionales, reduciendo la dependencia de una infraestructura histórica que presentaba limitaciones estructurales relevantes.

En este sentido, el proyecto representa un avance significativo en la consolidación de infraestructura ferroviaria moderna, segura y eficiente, alineada con los objetivos de fortalecimiento del transporte ferroviario como componente estratégico del sistema logístico nacional y del desarrollo territorial del país.

6 DESAFÍOS FUTUROS POR ABORDAR EN EL PRÓXIMO PERÍODO

6. DESAFÍOS FUTUROS POR ABORDAR EN EL PRÓXIMO PERÍODO

6.1. Nuevas concesiones de terminales portuarios

Dado el plazo máximo de 30 años que tienen la mayoría de los contratos de concesión vigentes, el MTT ha venido trabajando de forma coordinada con las Empresas Portuarias a fin de abordar la preparación de los próximos procesos de licitación, que permitan dar continuidad a las operaciones en los frentes de atraque con nuevos contratos, adaptados a las necesidades actuales y proyectadas de eficiencia, resiliencia y sostenibilidad de los servicios portuarios.

Así, durante los próximos años deberán completarse los procesos de consulta ante el TDLC de las bases de licitación de las concesiones a licitar en 2028 para su inicio de operación en 2030 (puertos de Iquique, San Antonio, San Vicente y Valparaíso), así como preparar las bases de los contratos que expiran en los años siguientes (Antofagasta, Arica y eventualmente Coquimbo). De igual forma, deberá abordarse la preparación de los procesos de transición entre los actuales operadores y los futuros adjudicatarios, de manera de resguardar la continuidad de las operaciones y el servicio a las demandas de cada puerto.

6.2. Despliegue de iniciativas de la Política Nacional Logística Portuaria

A partir de las iniciativas estratégicas consideradas en la Política Nacional Logística Portuaria elaborada en la actual administración, será clave reafirmar el orden prioritario de las mismas, así como el despliegue de las iniciativas legales y reglamentarias asociadas a su implementación.

Ello exigirá el trabajo coordinado entre diversos organismos de la Administración, así como con el sector privado, de manera de alcanzar los acuerdos más amplios posible para la definición de las diferentes acciones.

6.3. Consolidación de la Red Logística de la Macrozona Central

Uno de los principales desafíos será continuar avanzando en la materialización de la Red Logística de la Macrozona Central, asegurando una adecuada articulación entre la infraestructura portuaria, ferroviaria y vial. En particular, continuar con el desarrollo de proyectos que permitan la integración entre éstos (Puerto Exterior de San Antonio, Terminal Intermodal Barrancas, Corredor Ferroportuario Santiago–San Antonio y Centro de Intercambio Modal, y las obras de conectividad vial asociadas a las rutas 78, 66 y Orbital Sur).

Con ello, se podrá mantener una visión integrada del sistema logístico, resguardando que el crecimiento de la capacidad portuaria se acompañe de mejoras en la infraestructura de acceso y evacuación de carga.

Énfasis particular exigirá la adjudicación e inicio de las obras de construcción del molo de abrigo y obras habilitantes de Puerto Exterior, así como la preparación del proceso de licitación del Terminal Mar, considerando las bases de licitación aprobadas por el TDLC en 2020.

6.4. Seguimiento de grandes proyectos logístico-portuarios

CONALOG continuará cumpliendo un rol de seguimiento y coordinación respecto de los principales proyectos logístico-portuarios del país, entre ellos la Ampliación Portuaria de Valparaíso, la extensión de la Ruta Interportuaria al puerto de San Vicente, la ampliación del Molo de Abrigo de Puerto Antofagasta, la licitación del puerto terrestre de Los Andes, la ampliación del muelle Mardones de Punta Arenas y otras iniciativas relevantes en distintas regiones.

6.5. Fortalecimiento del transporte ferroviario de carga

Impulso al transporte ferroviario de carga, especialmente en aquellos corredores asociados al comercio exterior. En este ámbito, se continuará trabajando en el desarrollo del corredor ferroviario Santiago-San Antonio, permitiendo aumentar la participación del ferrocarril en el movimiento de carga.

El desarrollo ferroviario constituye un elemento clave para mejorar la eficiencia del sistema logístico, reducir externalidades urbanas y avanzar hacia un transporte de carga más sostenible.

6.6. Modernización institucional y regulación logística

Continuar apoyando los procesos de modernización institucional, en cuanto al sistema logístico se refiere, lo que incluye el desarrollo de iniciativas que permitan cambios normativos y regulatorios, orientados a facilitar el transporte de carga y mejorar la competitividad del país.

En este ámbito destaca no sólo la implementación de las iniciativas de la Política Nacional Logístico-Portuaria, el seguimiento a la agenda de permisos sectoriales, la operación e implementación de herramientas como VUMAR, y el desarrollo de instrumentos que permitan mejorar la coordinación entre los distintos actores del sistema.

6.7. Logística sostenible y nuevos desafíos productivos

El desarrollo logístico deberá incorporar progresivamente nuevos desafíos asociados a la sostenibilidad ambiental, la planificación territorial y la habilitación de las condiciones necesarias para el desarrollo de nuevas industrias emergentes. En este sentido, CONALOG continuará abordando materias vinculadas a la logística del hidrógeno verde y derivados, la gestión de corredores logísticos en territorios sensibles y la integración de criterios ambientales en la planificación de infraestructura.

6.8. Fortalecimiento de la coordinación público-privada

Asimismo, uno de los focos del trabajo futuro será profundizar los espacios de coordinación entre el sector público y el sector privado, promoviendo instancias de diálogo que permitan anticipar desafíos logísticos, identificar brechas operacionales y avanzar en soluciones colaborativas.

En este contexto, se continuará fortaleciendo el trabajo de los grupos técnicos de CONALOG, así como las instancias de coordinación con gremios, operadores logísticos, empresas portuarias y actores del comercio exterior.

Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

Gobierno de Chile

LOGÍSTICA
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

Gobierno de Chile

CHILE AVANZA CONTIGO