

PLAN NACIONAL DE DESARROLLO PORTUARIO

ACCESIBILIDAD TERRESTRE A PUERTOS

2026

CONTENIDO PNATP 2026

PRESENTACIÓN 02

AGRADECIMIENTOS 06

ESTRUCTURA FICHAS PNATP 08

DESCRIPCIÓN COMPONENTES FICHAS 09

SIMBOLOGÍA DE ÍCONOS 11

1. PUERTO DE ARICA 12

2. PUERTO DE IQUIQUE 19

3. PUERTO DE ANTOFAGASTA 28

4. PUERTO DE COQUIMBO 41

5. PUERTO DE VALPARAÍSO 51

6. PUERTO DE SAN ANTONIO 58

7. PUERTOS DE TALCAHUANO Y SAN VICENTE 73

8. PUERTO DE PUERTO MONTT 92

9. PUERTO DE CHACABUCO 97

10. PUERTOS DE PUERTO NATALES Y PUNTA ARENAS 100

INICIATIVAS FINALIZADAS Y PRIORIZADAS 106

GLOSARIO 113

PRESENTACIÓN

La competitividad del sistema portuario nacional constituye un componente estratégico para el desarrollo logístico de Chile. En este contexto, la accesibilidad de los puertos y su adecuada conexión con el hinterland mediante infraestructura vial y ferroviaria resultan fundamentales para asegurar la eficiencia de las cadenas logísticas, reducir sus costos y tiempos de operación, y fortalecer la integración entre los terminales portuarios, los centros de producción y consumo y los principales corredores de transporte del país.

Esta perspectiva requiere comprender la accesibilidad portuaria no solo como la ejecución de obras puntuales de conexión con los terminales, sino como parte de una red logística integrada, en la que las decisiones de infraestructura deben responder a las necesidades actuales y futuras de capacidad, conectividad, tecnología, seguridad, sostenibilidad y desarrollo territorial.

En este marco, durante el año 2013 el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en conjunto con las Empresas Portuarias estatales, desarrolló el Plan Nacional de Desarrollo Portuario, iniciativa que permitió consolidar en un instrumento común la cartera de proyectos impulsados por el sistema portuario estatal. Este esfuerzo constituyó un avance relevante al incorporar una mirada integral sobre el desarrollo de la infraestructura portuaria y su relación con la accesibilidad vial y ferroviaria. Posteriormente, en el año 2017 se publicó el Plan Nacional de Accesibilidad Vial Portuaria, conocido también como Plan Nacional de Accesibilidad Terrestre a Puerto (PNATP), elaborado mediante la colaboración entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, el Ministerio de Obras Públicas y las Empresas Portuarias estatales. El Plan permitió actualizar el diagnóstico existente, ordenar las iniciativas de accesibilidad y establecer criterios para orientar y priorizar las inversiones destinadas a mejorar la conexión de los puertos con su área de influencia.

La promulgación del Decreto Supremo N° 92 de 2017 del Ministerio de Transportes permitió, asimismo, establecer un marco de coordinación institucional para el desarrollo y actualización de esta herramienta, fortaleciendo el trabajo conjunto entre los organismos participantes y posibilitando la revisión periódica de las iniciativas conforme evolucionan las necesidades del sistema portuario y logístico nacional. Desde su implementación, el PNATP se ha consolidado como un instrumento relevante para identificar, evaluar y realizar seguimiento a iniciativas destinadas a mejorar la accesibilidad de los principales puertos del país. Su desarrollo ha permitido, además, incorporar progresivamente una mirada multimodal, incluyendo proyectos vinculados tanto a la infraestructura vial como ferroviaria, con la participación de actores como la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE) y Antofagasta Railway Company PLC (FCAB).

La experiencia acumulada demuestra, asimismo, que la actualización periódica de la cartera constituye una condición necesaria para mantener la pertinencia del Plan. La revisión de las iniciativas ha permitido identificar proyectos que han perdido vigencia, presentan restricciones de factibilidad o han sido reemplazados por nuevas soluciones, así como reconocer aquellos que han avanzado hacia su materialización. A la fecha, 19 proyectos han sido finalizados desde 2017, lo que da cuenta de la capacidad del instrumento para acompañar el desarrollo de iniciativas concretas de infraestructura y, al mismo tiempo, evidencia y ratifica la necesidad de mantener un proceso permanente de evaluación y priorización.

En consecuencia, la actualización 2026 plantea una nueva etapa para el PNATP, orientada a fortalecer su carácter de instrumento de planificación y gobernanza de la accesibilidad portuaria, ampliando su capacidad para articular las necesidades de infraestructura con las dinámicas territoriales y logísticas del país. Para ello, se establecen tres ejes prioritarios de trabajo:

1. FORTALECIMINETO DE LA VINCULACIÓN TERRITORIAL Y CON ACTORES REGIONALES

La experiencia acumulada por el PNATP evidencia que la materialización de proyectos de accesibilidad requiere una **adecuada articulación** entre los distintos niveles de decisión involucrados. En esta nueva etapa, resulta necesario fortalecer la vinculación con los gobiernos regionales, municipios, empresas portuarias, empresas ferroviarias, organismos sectoriales y demás actores que participan en el desarrollo de las cadenas logísticas.

Esta coordinación debe permitir identificar tempranamente las necesidades de infraestructura y asegurar que las iniciativas de accesibilidad portuaria sean consistentes tanto con las estrategias nacionales de transporte y logística como con los instrumentos de planificación territorial y las prioridades de cada región. En este contexto, adquieren especial relevancia aquellas iniciativas que, por su escala o impacto, trascienden el entorno inmediato de un puerto y forman parte de corredores logísticos de alcance regional, nacional o internacional.

Entre ellas se encuentran el Corredor Bioceánico, las iniciativas asociadas a la ampliación y conectividad de Puerto Valparaíso, la Red Logística del Puerto de San Antonio, y aquellas destinadas a aumentar la capacidad ferroviaria y mejorar el acceso de trenes a los puertos. El desafío consiste, por tanto, en avanzar desde una identificación individual de proyectos hacia una visión de corredores y redes logísticas, de manera que cada intervención pueda evaluarse considerando su contribución al funcionamiento integral de la cadena de transporte.

2. REVISIÓN Y PRIORIZACIÓN DE LAS INICIATIVAS

La actualización del PNATP debe permitir fortalecer el **seguimiento del ciclo de vida de los proyectos**, desde su identificación inicial hasta su ejecución y puesta en servicio. La experiencia demuestra que entre la incorporación de una iniciativa al Plan y su materialización pueden transcurrir períodos prolongados, debido a restricciones administrativas, normativas, presupuestarias, técnicas o de coordinación institucional. En este sentido, resulta necesario profundizar la revisión de los factores que explican los desfases entre la planificación y la ejecución, identificando oportunamente los principales cuellos de botella y las condiciones requeridas para avanzar hacia etapas posteriores de desarrollo.

Asimismo, la metodología de evaluación y priorización puede ser progresivamente fortalecida mediante la incorporación de variables que permitan reflejar de mejor manera el impacto estratégico de cada iniciativa. Entre ellas, se pueden considerar aspectos asociados a la capacidad logística, seguridad, empleo, desarrollo territorial, sostenibilidad, resiliencia de las cadenas de suministro y respuesta ante situaciones de emergencia. Esta revisión permitirá diferenciar con mayor claridad entre iniciativas en etapa de diagnóstico, estudios de prefactibilidad, ingeniería, evaluación sectorial, ejecución y proyectos finalizados, evitando mantener dentro de la cartera iniciativas que hayan perdido su pertinencia y concentrando los esfuerzos de coordinación en aquellas que presentan condiciones efectivas para avanzar.

3. FORTALECIMIENTO DE LA GESTIÓN, SEGUIMIENTO Y MONITOREO

La actualización 2026 del PNATP plantea evolucionar desde un modelo centrado principalmente en el seguimiento individual de proyectos hacia un sistema de gestión que permita observar de manera integral el estado de las principales conexiones portuarias y corredores logísticos. Para ello, resulta relevante avanzar en **la incorporación de herramientas digitales de seguimiento** y plataformas de información compartida, que permitan disponer de antecedentes actualizados sobre el estado de las iniciativas, responsables, etapas de desarrollo, hitos, restricciones y próximos pasos, entre otros.

Una gestión de estas características facilitará, además, la identificación de brechas de infraestructura que no necesariamente corresponden a grandes proyectos individuales, pero que pueden condicionar el desempeño de una cadena logística completa. De esta manera, intervenciones sobre cruces ferroviarios, accesos viales, conexiones con centros logísticos o mejoras de capacidad podrán ser analizadas en función de su contribución al funcionamiento global de los corredores y no exclusivamente como obras aisladas. La incorporación progresiva de información vial, ferroviaria, portuaria y territorial permitirá, asimismo, fortalecer la capacidad

del PNATP para anticipar necesidades futuras y orientar oportunamente los estudios y proyectos requeridos para responder al crecimiento de la demanda, a los cambios en los patrones de transporte y a los nuevos requerimientos del comercio exterior.

En este contexto, hemos incluido las iniciativas del PNATP, como parte Plan Director de Logística Nacional 2025-2050, con el objeto de tener esta mirada integral y de fortalecimiento institucional.

UNA NUEVA ETAPA PARA EL PNATP

La actualización 2026 representa, de este modo, una oportunidad para consolidar los avances alcanzados durante la implementación del PNATP y fortalecer su rol como instrumento permanente de coordinación entre infraestructura, transporte y territorio.
El objetivo hacia adelante no es únicamente disponer de una cartera actualizada de proyectos, sino contar con una herramienta dinámica de planificación de la accesibilidad portuaria, capaz de identificar brechas, ordenar prioridades, coordinar actores y realizar seguimiento de las iniciativas que contribuyen al funcionamiento de las cadenas logísticas nacionales.

Bajo esta perspectiva, la incorporación creciente de la dimensión ferroviaria, la vinculación con los actores regionales y la utilización de herramientas modernas de seguimiento permitirán avanzar hacia una planificación más integrada de los accesos portuarios. Esto contribuirá a que las inversiones en infraestructura vial y ferroviaria respondan no solo a requerimientos particulares de cada puerto, sino también a una visión de largo plazo sobre la conectividad del territorio y la competitividad logística de Chile.

AGRADECIMIENTOS

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

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

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

JORGE CÁCERES GODOY
Gerente General
Empresa Portuaria Arica

BARBARA RINGLER GONZÁLEZ
Encargada de obra y mantenimiento
Empresa Portuaria Arica

RUBÉN CASTRO HURTADO
Gerente General
Empresa Portuaria Iquique

MIGUEL MARTÍNEZ BRAVO
Gerente de Logística y Operaciones
Empresa Portuaria Iquique

CARLOS ESCOBAR OLGUÍN
Gerente General
Empresa Portuaria Antofagasta

ERNESTO PIWONKA CARRASCO
Gerente General
Empresa Portuaria Coquimbo

RICARDO GUITAL PARADA
Jefe de Ingeniería y Proyectos
Empresa Portuaria Coquimbo

FRANCO GANDOLFO COSTA
Gerente General
Empresa Portuaria Valparaíso

MARCELO MUÑOZ PÉREZ
Jefe Desarrollo de Infraestructura
Empresa Portuaria Valparaíso

FERNANDO GAJARDO VÁSQUEZ
Gerente General
Empresa Portuaria San Antonio

RODRIGO URZÚA ÁLVAREZ
Gerente de Planificación y Desarrollo
Empresa Portuaria San Antonio

CRISTIAN WULF SOTOMAYOR
Gerente General
Empresa Portuaria Talcahuano – San Vicente

ANDRÉS GÓMEZ ERRÁZURIZ
Gerente General
Empresa Portuaria Puerto Montt

JORGE BLAKE
Gerente de Proyectos
Empresa Portuaria Puerto Montt

FELIPE CANDIA ARAYA
Gerente General
Empresa Portuaria Chacabuco

ORIEL VARELA BARRÍA
Gerente de Explotación
Empresa Portuaria Chacabuco

MARCELA MANSILLA VELÁSQUEZ
Gerente General (s)
Empresa Portuaria Austral

JOSÉ SUAZO BASUALTO
Jefe de Estudios y Mantenimiento
Empresa Portuaria Austral

PAOLA GARCÍA TORO
Secretaria Ejecutiva Programa de Vialidad y Transporte Urbano – SECTRA
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

JOSÉ MOORE MUÑOZ
Coordinador Área Macrozonal SECTRA Norte Grande
Programa de Vialidad y Transporte Urbano – SECTRA
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

ITALO SAN NICOLO BISSO
Coordinador Área SECTRA Austral
Programa de Vialidad y Transporte Urbano – SECTRA
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

CHRISTIAN LÓPEZ GARNICA
Jefe Departamento de Estudios y Políticas
Ministerio de Obras Publicas

RICARDO MONTECINO LEONARD
Gerente General (i)
Empresa de los Ferrocarriles del Estado

CARLOS MELLA CARIMAN
Gerente de Planificación y Desarrollo
Empresa de los Ferrocarriles del Estado

VERÓNICA ÁLVAREZ CANCINO
Directora de Estudios Logísticos
Empresa de los Ferrocarriles del Estado

ANTONIO DOURTHÉ CASTRILLÓN
Coordinador General Programa de Desarrollo Logístico
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

HANS VOIGT ALARCÓN
Jefe de Departamento de Transporte Terrestre
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

DAVID MEDRANO MOYA
Coordinador Unidad Desarrollo Portuario
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

DIEGO MORAGA AGUSTO
Profesional Unidad Desarrollo Portuario
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

SEBASTIÁN VARELA FERNÁNDEZ
Profesional Unidad Desarrollo Portuario
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

JONATHAN OTEÍZA ACEVEDO
Profesional Unidad Desarrollo Portuario
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

JOSEFINA MÉNDEZ GARAY
Profesional Unidad Desarrollo Portuario
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

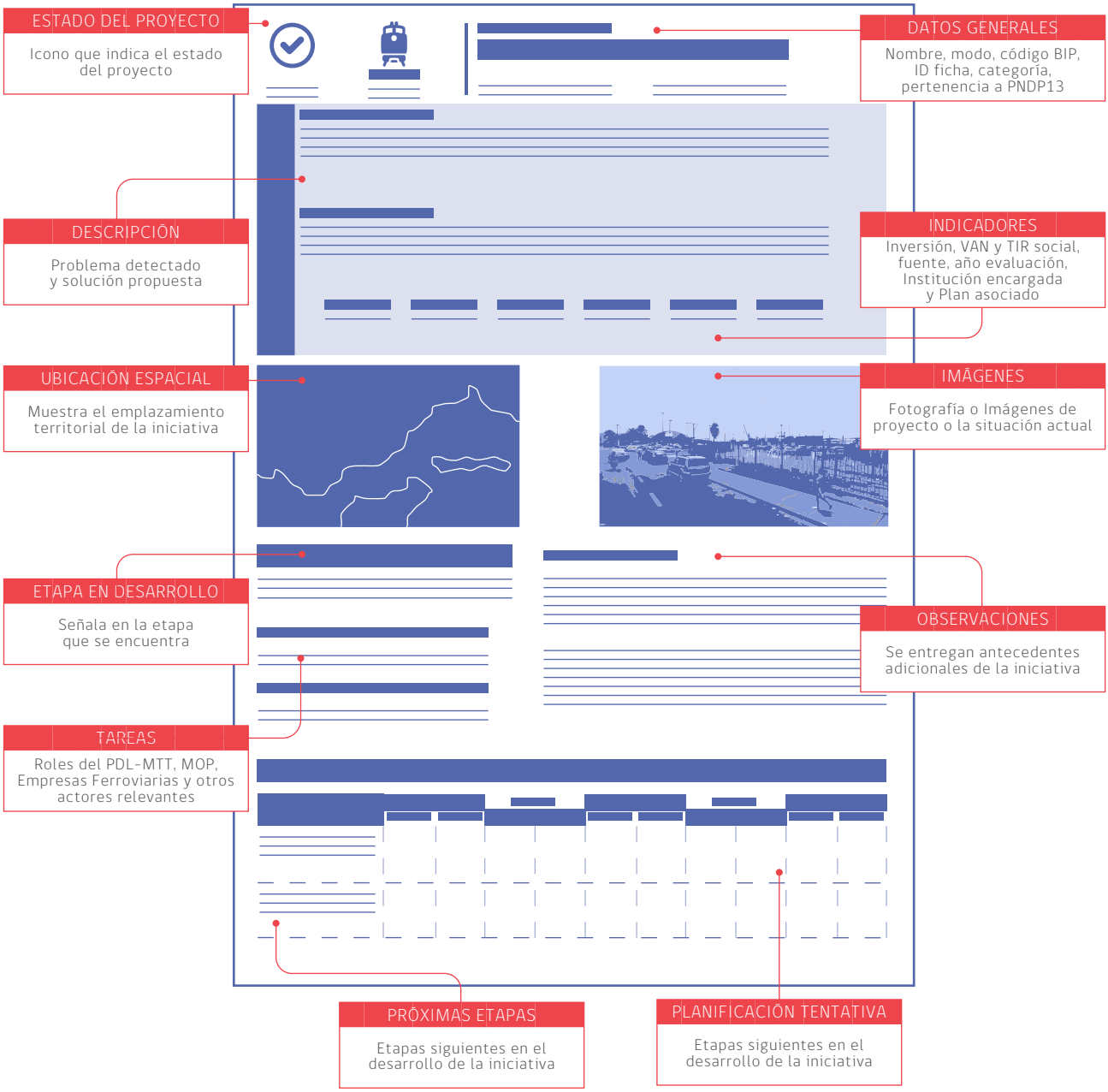
ISADORA CÁNEPA LABARCA
Gestora Ferroviaria Macrozona Norte
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

BENJAMÍN POBLETE VENEGAS
Gestor Departamento de Transporte Terrestre
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

PAULINA ESPINOZA UGALDE
Profesional Departamento de Transporte Terrestre
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

MARÍA FRANCISCA ACEVEDO GOENAGA
Profesional Departamento de Transporte Terrestre
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

ESTRUCTURA FICHAS PNATP 2026



DESCRIPCIÓN DE COMPONENTES FICHAS PNATP 2026

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

[1] Fuente: http://bip.ministeriodesarrollosocial.gob.cl

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

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

SIMBOLOGÍA DE ÍCONOS

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

ACCESIBILIDAD TERRESTRE A PUERTO DE

ARICA



PUERTO DE ARICA

Iniciativas Activas 2026

PROYECTOS DE ACCESIBILIDAD VIAL (PAV)

INICIATIVA	OBJETIVO	SITUACIÓN 2026
MEJORAMIENTO ACCESO PUERTO ARICA **PAV 11 - 12 - 14** **Proyecto Descartado definitivamente**	Disminuir la congestión en la intersección Av. Máximo Lira con el acceso al Puerto de Arica, mediante la construcción de una pista exclusiva de acceso y la modificación de la semaforización, señalización y demarcación del cruce.	El proyecto fue descartado definitivamente debido a que fue reemplazado por PAV 13.
MEJORAMIENTO COSTANERA SECTOR PORTUARIO Y CONEXIONES AL SECTOR PLAYA CHINCHORRO **PAV 13** **Proyecto en Estudio**	Mejoramiento de la Costanera de Arica, mediante la reordenación de la plataforma urbana del eje, continuidad al paseo peatonal y áreas verdes aledañas al parque Vicuña Mackenna, manteniendo capacidad adecuada para los flujos asociados al puerto.	El proyecto continúa desarrollándose por etapas. La Etapa I, correspondiente al tramo entre el acceso al Puerto y calle Maipú, se encuentra en fase de diseño desde 2025, bajo responsabilidad de la Empresa Portuaria Arica (EPA). Para las Etapas II y III, correspondientes al resto de la intervención, se mantienen las gestiones para obtener el financiamiento necesario para desarrollar la ingeniería de detalle, en coordinación con el Gobierno Regional de Arica
ESTUDIO REGULACIÓN DE FRECUENCIAS DE ACCESO AL PUERTO **PAV 16** **Proyecto en Estudio**	Optimizar las operaciones de acceso y salida de camiones del puerto, mediante la identificación de soluciones tecnológicas que mejoren la eficiencia y seguridad de los usuarios y transportistas, aprovechando la infraestructura física existente.	Actualmente se encuentra en desarrollo un proyecto piloto que contempla la instalación de cámaras de reconocimiento automático de placas patente (Smart ANPR) en el Antepuerto, con el objeto de evaluar su funcionamiento y beneficios. De acuerdo con sus resultados, se prevé avanzar progresivamente hacia su implementación en el Terminal Portuario y evaluar posteriormente su eventual extensión hacia sectores de la Ruta 11-CH.

PAV PUERTO DE ARICA 2026

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

PUERTO DE ARICA

Iniciativas Activas 2026

PROYECTOS DE ACCESIBILIDAD FERROVIARIA (PAF)

INICIATIVA	OBJETIVO	SITUACIÓN 2026
PROPUESTA DE REDISEÑO DE LA ACTUAL VÍA FÉRREA AL INTERIOR DEL PUERTO **PAF 11 C** **Proyecto Detenido**	Rediseñar la red ferroviaria interior existente de tal forma que permita el ingreso y egreso de trenes al puerto, ajustando su trazado y definiendo condiciones estructurales y costos.	El proyecto se mantiene detenido, debido a las restricciones de capacidad existentes al interior del terminal, cuya ocupación supera el 80%. EPA estima que el ingreso ferroviario afectaría las superficies de almacenamiento y los procesos logísticos portuarios. Como alternativa, se evalúa limitar un eventual ingreso ferroviario al Sector Romana y desarrollar una solución en áreas aledañas al terminal. En este contexto, EPA gestiona la modificación del D.S. N° 42 de 1998 del MTT, con el objeto de evaluar la incorporación de terrenos fiscales colindantes que eventualmente permitan habilitar una zona de transferencia ferroviaria.

PAF PUERTO DE ARICA 2026

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

Descartado definitivamente

PAV11-12-14
BIP:30122002-0

PUERTO DE ARICA
MEJORAMIENTO ACCESO PUERTO ARICA

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí

Categoría MEJ

DESCRIPCIÓN

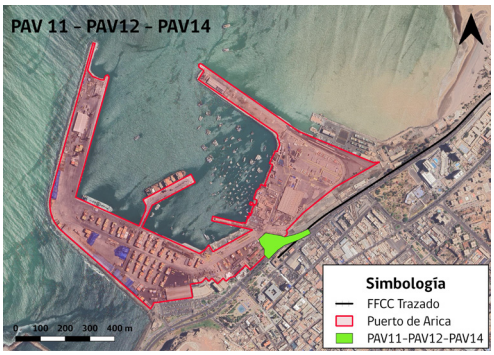
Problema o Requerimiento

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

Solución Propuesta

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

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



Plano Ubicación



Imágenes de Proyecto

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Proyecto Descartado definitivamente.

OBSERVACIONES

El proyecto fue descartado definitivamente debido a que fue reemplazado por PAV 13.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

- ---

Empresa Portuaria Arica:

- ---

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2026		2027		2028		2029		2030	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
Proyecto descartado definitivamente*										

Proyecto en Estudio

PAV13
BIP:40006014-0

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

¿Proyecto PNDP 2013? - No

Categoría MEJ - NOV

DESCRIPCIÓN

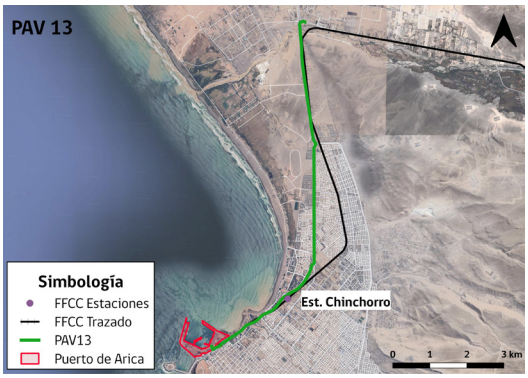
Problema o Requerimiento

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

Solución Propuesta

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

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
62.702 MM$	458 MM$	6,1%	2022	Estudio de preinversión "Mejoramiento Costanera Sector Portuario y Conexiones al Sector Playa Chinchorro, Arica"	MTT-SECTRA	Por definir	PMTU Arica



Plano Ubicación





Imágenes de Proyecto

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Etapa I (tramo puerta sur – Maipú): diseño en desarrollo (EPA).
Etapas II (resto de vías) y III (túnel): en búsqueda de financiamiento, incluido en Plan Especial de Zonas Extremas (GORE) y Plan Arica 100 (como Borde Costero Central).

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

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

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

Empresa Portuaria Arica:
- Procurar que en el desarrollo del estudio de Ingeniería de Detalle se consideren los flujos de camiones asociados al crecimiento esperado del puerto.

SECTRA Norte Grande (SNG) – MTT:
- Seguimiento y apoyo en la gestión para obtener RS para etapa siguiente.

OBSERVACIONES

El estudio de Prefactibilidad "Mejoramiento Costanera Sector Portuario y Conexión a Sector Chinchorro, Arica" (BIP N° 40006014-0), finalizado en julio de 2022, definió un anteproyecto que contempla dos pistas por sentido y ciclovías, incorporando mejoras en capacidad y operación vial, accesibilidad peatonal, seguridad vial y espacio público. En el sector de acceso al Puerto de Arica se proyecta un ensanche a tres pistas en la calzada norte, destinando la pista exterior exclusivamente al ingreso al recinto portuario.

En 2023, el proyecto fue presentado satisfactoriamente ante la UCVU, definiéndose su ejecución por etapas. La Etapa I, entre Acceso Puerto y calle Maipú, se encuentra en fase de diseño desde 2025, bajo responsabilidad de la Empresa Portuaria Arica (EPA). Para las Etapas II y III se gestionan los recursos necesarios para desarrollar la ingeniería de detalle, en coordinación con el Gobierno Regional de Arica y Parinacota.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2026		2027		2028		2029		2030	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
En búsqueda de financiamiento para etapas II y III										
Obtención RS y financiamiento de la Etapa de Ejecución*										
Ejecución de obras*										

* Sujeto a etapa anterior

Proyecto en Estudio

PAV16
Sin BIP

PUERTO DE ARICA
ESTUDIO REGULACIÓN DE FRECUENCIAS DE ACCESO AL PUERTO

¿Proyecto PNDP 2013? -

Categoría

DESCRIPCIÓN

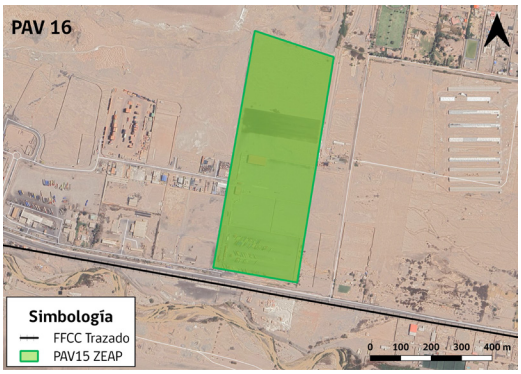
Problema o Requerimiento

La Empresa Portuaria busca realizar el levantamiento y diagnóstico del flujo de transporte, tiempos de espera y traslado desde y hacia el puerto, evaluando la situación actual para generar propuestas de mejora tecnológica o ampliación del sistema de monitoreo en la ruta correspondiente a la zona de influencia, de manera que permita anticipar la planificación de descarga y la programación de recursos.

Solución Propuesta

Realizar un diagnóstico basado en datos, implementando, inicialmente en la ZEAP, un sistema de cámaras Smart ANPR para la lectura de patentes. Iniciativa de bajo costo que aportará al diagnóstico y una solución escalable.

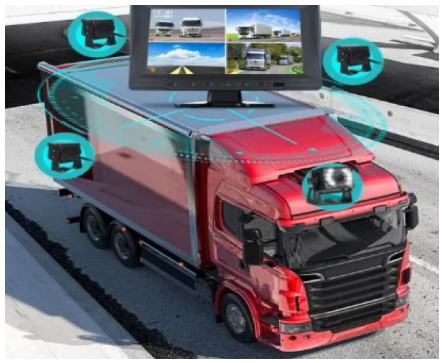
Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
---	---	---	---	---	---	Empresa Portuaria Arica (EPA)	Plan Maestro Empresa Portuaria Arica



Plano Ubicación



Imagen referencial



ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Estudio preliminar

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

'

Empresa Portuaria Arica:

' Ejecutar levantamiento

OBSERVACIONES

Actualmente se encuentra en desarrollo un proyecto piloto orientado a evaluar la implementación de soluciones tecnológicas, cuya primera etapa tiene por objeto identificar oportunidades de mejora operacional que no requieran, en principio, inversiones en infraestructura.

En este contexto, el piloto contempla la instalación de cámaras de reconocimiento automático de placas patente (Smart ANPR) en el Antepuerto, con el propósito de evaluar su funcionamiento y los beneficios asociados a su implementación. Sobre la base de los resultados obtenidos, se prevé avanzar progresivamente hacia su incorporación en el Terminal Portuario y, en una etapa posterior, evaluar su eventual extensión hacia la Ruta 11-CH, particularmente en aquellos sectores en que dicha tecnología pueda contribuir a mejorar la gestión, trazabilidad y control de los flujos asociados a la actividad portuaria.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2026		2027		2028		2029		2030	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
Adquisición e Instalación Cámaras - Inicio de Piloto										
Reporte Diagnóstico Implementación Puerto										

Proyecto Detenido

PAF 11 C
Sin BIP

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

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí

Categoría NOF

DESCRIPCIÓN

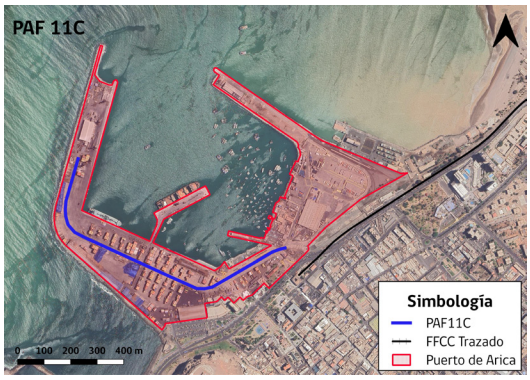
Problema o Requerimiento

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

Solución Propuesta

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

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



Plano Ubicación



ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Detenido a la espera de factibilidad económica que justifique la inversión.

OBSERVACIONES

La Empresa Portuaria Arica (EPA) estima que, en las actuales condiciones operacionales, resulta menos factible materializar el ingreso de trenes al interior del terminal portuario, pese a la prueba técnica realizada satisfactoriamente años atrás. Actualmente el terminal presenta un nivel de ocupación elevada, circunstancia que dificulta la disponibilidad de superficies y cualquier rediseño de la infraestructura ferroviaria al interior del recinto. Asimismo, los estudios de capacidad señalan que el ingreso del ferrocarril al interior del puerto afectaría la capacidad de almacenamiento y los procesos logísticos asociados al embarque y desembarque de carga.

De concretarse el ingreso ferroviario al recinto portuario, este se limitaría al sector denominado Sector Romana, evitando una mayor penetración de la vía férrea hacia el interior del terminal, sin descartar el desarrollo de una solución ferroviaria en sectores aledaños al terminal portuario. En este contexto, EPA se encuentra gestionando la modificación del Decreto N° 42, de 1998, del MTT, que fija la delimitación del Recinto Portuario del Puerto de Arica, con el objeto de evaluar la incorporación de áreas fiscales colindantes al actual recinto portuario y a la infraestructura ferroviaria, las que eventualmente podrían constituir una zona de transferencia y permitir una solución operacional que compatibilice el desarrollo de la actividad ferroviaria con las restricciones de capacidad existentes al interior del terminal.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

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

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

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

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

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

ACCESIBILIDAD TERRESTRE A PUERTO DE

IQUIQUE



PUERTO DE IQUIQUE

Iniciativas Activas 2026

PROYECTOS DE ACCESIBILIDAD VIAL (PAV)

INICIATIVA	OBJETIVO	SITUACIÓN 2026
GESTIÓN DE TRÁFICO EN ACCESO AL PUERTO **PAV 21 - 1** **Proyecto finalizado y en operación**	Mejoramiento de fiscalización de uso indebido de estacionamientos en calzada en vía de acceso al Puerto y mejoras en intersección semaforizada en salida desde el puerto.	La iniciativa se encuentra finalizada y en operación. Durante 2025 se ajustó la programación de los semáforos del acceso al Puerto de Iquique, incorporando el viraje a la izquierda y aumentando el tiempo efectivo de luz verde para facilitar el egreso de camiones.
CONSTRUCCION CONEXIÓN VIAL RUTA 16 – ACCESO PUERTO DE IQUIQUE **PAV 23 - 1** **Proyecto en Estudio**	Construir un paso bajo nivel que permita la conectividad entre Av. Las Cabras y Av. Circunvalación.	El proyecto se encuentra en proceso de licitación del Estudio de Preinversión, destinado a evaluar la factibilidad técnica, económica, social y ambiental de una nueva conexión vial entre la Ruta 16 y el Puerto de Iquique. En agosto de 2026 se realizó la apertura de las ofertas técnicas, mientras que la apertura económica está programada para septiembre.
DIAGNÓSTICO Y MEJORAMIENTO ACCESIBILIDAD INTEGRAL SECTOR PORTUARIO Y ZONA FRANCA, IQUIQUE **PAV 23 - 2** **Proyecto Descartado definitivamente**	Construir un paso bajo nivel que permita la conectividad entre Av. Las Cabras y Av. Circunvalación..	La iniciativa fue descartada definitivamente, dado que los aspectos asociados a la accesibilidad portuaria serán abordados por el PAV 23-1, mientras que las materias vinculadas a ZOFRI serán analizadas mediante el PMTUM y los planes internos de ZOFRI.
MEJORAMIENTO ACCESIBILIDAD Y CONECTIVIDAD EN LA CIUDAD DE IQUIQUE **PAV 24** **Proyecto Detenido**	Construir una nueva vía estructurante de circunvalación a la ciudad de Iquique y de conexión con Alto Hospicio, que permita reducir los altos niveles de congestión existentes en la Ruta 16 y Ruta 1.	La iniciativa se encuentra caducada, con la mayor parte de sus tramos ya ejecutados. Los tramos pendientes 1 y 5B, correspondientes a los nodos nororiente y surponiente, fueron incorporados al PAV 25 para dar continuidad a su desarrollo mediante la actualización de los diseños.
MEJORAMIENTO CONEXIÓN VIAL RUTA 1 – RUTA 16 EN IQUIQUE **PAV 25** **Proyecto en Estudio**	Construcción de un paso desnivelado que mejore el nivel de servicio de la Rotonda El Pampino, reduciendo los tiempos de espera asociados a la congestión producida en los accesos de entrada y salida.	Esta iniciativa, en conjunto con los tramos 1 y 5B del PAV 24, se abordará a través de la ficha BIP 40030506-0 que obtuvo su RS en 2021 para el nuevo estudio de actualización de la ingeniería básica, adjudicada en 2022, y que actualmente se encuentra en estudio.
DESARROLLO DE ZONA DE REGULACIÓN DE FRECUENCIA Y EXTENSIÓN LOGÍSTICA (Sector "Huantajaya", Alto Hospicio) **PAV 27** **Coordinación entre Actores**	Desarrollo de una zona de regulación y extensión logística en terrenos de propiedad de EPI, destinada a ordenar y programar el flujo de camiones hacia el puerto. Con ello, se busca mitigar la congestión, optimizar los tiempos de operación y mejorar la seguridad vial en el entorno portuario, asegurando una integración armónica con la red vial urbana.	El proyecto se encuentra en fase inicial de preinversión, desarrollando las etapas de prefactibilidad y factibilidad conforme al proceso establecido por el Sistema Nacional de Inversiones, como paso previo a su posterior avance hacia la fase de inversión.

PUERTO DE IQUIQUE

Iniciativas Activas 2026

PAV PUERTO DE IQUIQUE 2026

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

PROYECTOS DE ACCESIBILIDAD FERROVIARIA (PAF)

PAF PUERTO DE IQUIQUE 2026

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

Proyecto finalizado y en operación

PAV 21-1
Sin BIP

PUERTO DE IQUIQUE
GESTIÓN DE TRÁFICO EN ACCESO AL PUERTO

¿Proyecto PNDP 2013? - No

Categoría GT

DESCRIPCIÓN

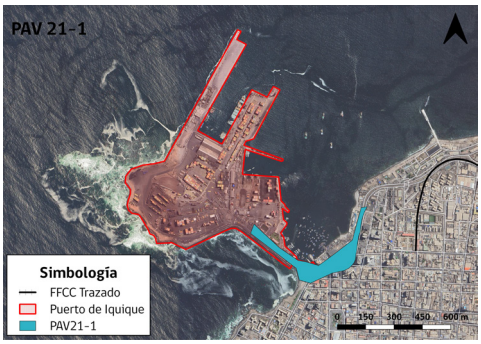
Problema o Requerimiento

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

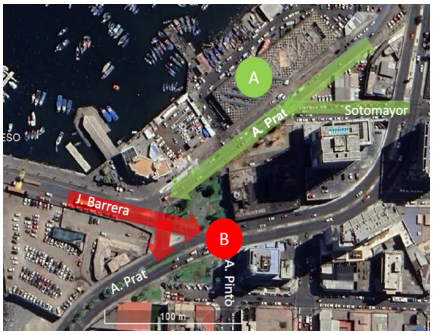
Solución Propuesta

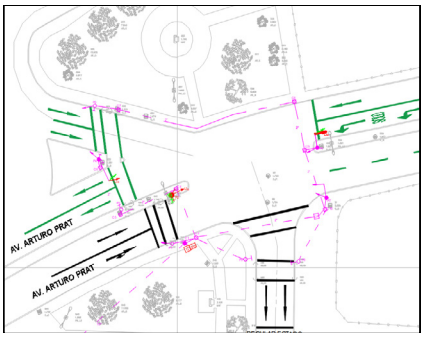
Modificación de estacionamientos y radios de giro en el acceso al recinto portuario, y la implementación de un semáforo que permita giros a la izquierda en Av. Arturo Prat para el flujo que viene en sentido norte-sur.

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



Plano Ubicación





Imágenes de Proyecto

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Proyecto finalizado y en operación.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

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

Empresa Portuaria Iquique:

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

UOCT

- Desarrollar las obras de modificación de semaforización.

OBSERVACIONES

Durante el año 2025, los semáforos emplazados en el acceso al puerto fueron objeto de ajustes en su programación y operación, incorporándose una fase específica para el viraje a la izquierda del flujo vehicular. Esta modificación permitió optimizar la regulación del tránsito en el sector, incrementando el tiempo efectivo de luz verde destinado al egreso de los vehículos de carga, particularmente de los camiones que abandonan las instalaciones portuarias.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2025		2026		2027		2028		2029	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
Proyecto finalizado y en operación*										

Proyecto en Estudio

PAV 23 - 1
BIP: 40070447-0

PUERTO DE IQUIQUE
CONSTRUCCION CONEXIÓN VIAL RUTA 16 – ACCESO PUERTO DE IQUIQUE

¿Proyecto PNDP 2013? - No

Categoría MEJ

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

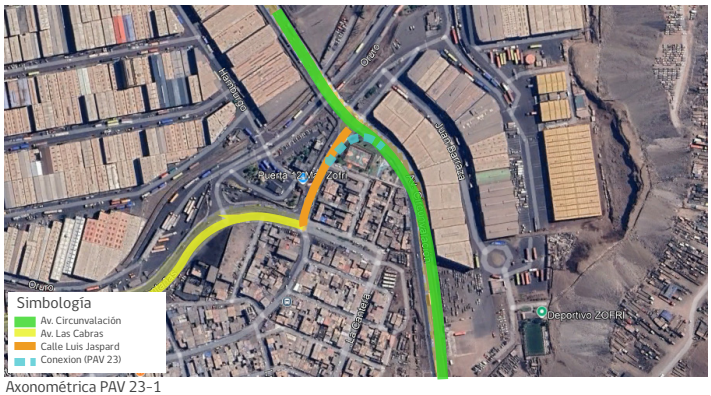
Solución Propuesta

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

Inversión Privada	VAN Social	Social TIR	Evaluación Año	Fuente	¿Quién Evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
845.000 M$	10.972.921 M$	7,98%	2026	Reporte Ficha IDI Proceso presupuestario 2026	Dirección de Vialidad MOP	Dirección de Vialidad MOP / GORE Tarapacá	PRIGRH Región de Tarapacá - Proy. No 112



Plano Ubicación



Axonométrica PAV 23-1

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Proyecto en Estudio - Etapa de Prefactibilidad.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

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

Dirección de Vialidad MOP:

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

OBSERVACIONES

El proyecto se encuentra actualmente en etapa de prefactibilidad, instancia en la cual se evalúa su viabilidad técnica, económica, social y ambiental, con el objeto de determinar la conveniencia y factibilidad de materializar una nueva conexión vial directa entre la Avenida Circunvalación (Ruta 16) y el Puerto de Iquique. En el marco de dicha etapa, se encuentran en análisis distintas alternativas de trazado y soluciones de infraestructura, incluyendo, entre otras opciones, la eventual construcción de un viaducto, considerando para estos efectos las condiciones de operación, conectividad, seguridad vial y las restricciones territoriales y de infraestructura existentes en el sector.

Una vez concluido el estudio de prefactibilidad, sus resultados y antecedentes técnicos serán sometidos a consideración de la Unidad de Coordinación de Vialidad Urbana (UCVU), a fin de evaluar la pertinencia de continuar con el desarrollo de la iniciativa y, en su caso, avanzar a la etapa de diseño, conforme a los resultados obtenidos y a las disponibilidades y definiciones sectoriales correspondientes.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2026		2027		2028		2029		2030	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
Prefactibilidad										
Diseño										
Ejecución (2032 - 2035)										

Descartado definitivamente

PAV 23 - 2
BIP: 40073258-0

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

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

DESCRIPCIÓN

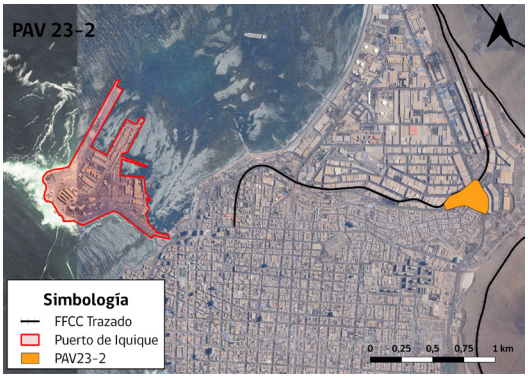
Problema o Requerimiento

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

Solución Propuesta

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

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



Plano Ubicación





Imágenes de Google Earth (11/2015)

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Proyecto descartado definitivamente.

OBSERVACIONES

Se descarta la iniciativa, atendido que los objetivos y requerimientos asociados al sistema portuario serán abordados en el marco del estudio PAV 23-1, mientras que los aspectos relacionados con la Zona Franca de Iquique (ZOFRI) serán analizados y desarrollados mediante el Plan de Movilidad y Transporte Urbano Mayor (PMTUM), junto con los instrumentos y planes internos que la propia ZOFRI contemple para tales efectos.

En consecuencia, se estima que las materias que justificaban el desarrollo de esta iniciativa se encuentran siendo abordadas, o serán consideradas, en el marco de los instrumentos sectoriales y de planificación antes señalados, no resultando necesario mantener su desarrollo como una iniciativa independiente.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

Dirección de Vialidad MOP:

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2026		2027		2028		2029		2030	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
Proyecto descartado definitivamente*										

Descartado definitivamente

PAV 24

BIP:30080833-0

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

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

DESCRIPCIÓN

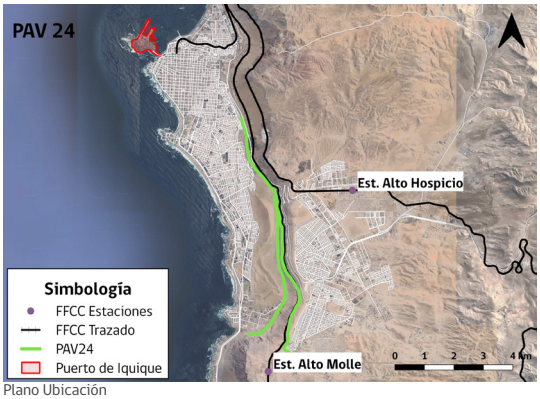
Problema o Requerimiento

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

Solución Propuesta

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

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



Plano Ubicación



Axonométrica PAV 24 conexion Perez Opazo

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Proyecto caducado y descartado definitivamente.

OBSERVACIONES

El proyecto PAV 24, correspondiente al denominado Segundo Acceso, presenta un alto grado de ejecución, encontrándose pendientes únicamente los tramos 1 y 5B, asociados a los nodos Nororiente y Surponiente, respectivamente. A partir del año 2022, ambos tramos fueron incorporados al PAV 25, conjuntamente con las obras de mejoramiento de la Rotonda El Pampino, con el objeto de dar continuidad a las intervenciones pendientes y actualizar las soluciones de ingeniería originalmente contempladas, conforme a las condiciones actuales de operación y requerimientos de conectividad.

Cabe señalar que el convenio suscrito entre el Ministerio de Obras Públicas y el Gobierno Regional, que originalmente constituía el marco para la ejecución del PAV 24, se encuentra actualmente caducado. En consecuencia, la continuidad y materialización de las obras pendientes deberá entenderse en el marco de las definiciones y antecedentes técnicos asociados al PAV 25.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

' ---

Dirección de Vialidad MOP:

' ---

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2026		2027		2028		2029		2030	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
Proyecto descartado definitivamente*										

Proyecto
En Estudio

PAV 25
BIP:40030506-0

PUERTO DE IQUIQUE
MEJORAMIENTO CONEXIÓN VIAL RUTA 1 – RUTA 16 EN IQUIQUE

¿Proyecto PNDP 2013? - No

Categoría MEJ

DESCRIPCIÓN

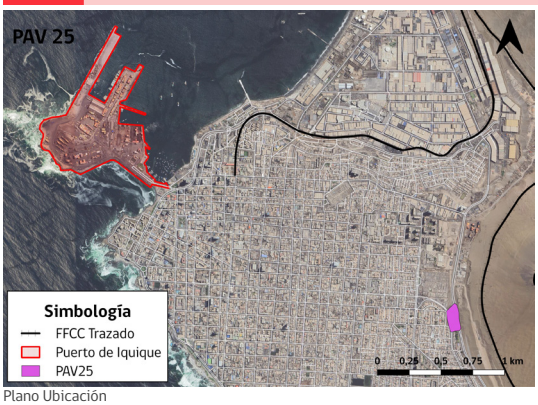
Problema o Requerimiento

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

Solución Propuesta

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

Inversión Privada	VAN Social	Social TIR	Evaluación Año	Fuente	¿Quién Evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
1.395.605 M$	10 M$	10%	2025	Ficha IDI de la iniciativa en el Banco Integrado de Proyectos (BIP)	Dirección de Vialidad MOP	Dirección de Vialidad MOP / GORE Tarapacá	PRIGRH Región de Tarapacá – Proy. No 114



Plano Ubicación


Imágenes de Google Earth (11/2015)

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Proyecto en Estudio – continuidad aprobada por el SNI.

OBSERVACIONES

El proyecto se encuentra actualmente en etapa de actualización de los estudios de ingeniería, proceso que tiene por objeto retomar, revisar y compatibilizar los antecedentes técnicos desarrollados en el marco de las iniciativas denominadas "Mejoramiento Rotonda Pampino en Iquique" y "Mejoramiento de la Accesibilidad y Conectividad de la Ciudad de Iquique", procurando su adecuada integración y coherencia técnica. Asimismo, el Sistema Nacional de Inversiones (SNI) ha aprobado la continuidad de la iniciativa, por lo que esta se encuentra habilitada para proseguir con su desarrollo, de conformidad con las etapas del ciclo de inversión y con los antecedentes y definiciones técnicas que resulten aplicables.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

Dirección de Vialidad MOP:

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

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2026		2027		2028		2029		2030	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
Ejecución Etapa 3 de la ingeniería básica										
Obtención de RS para ejecución de obras*										
Licitación y ejecución de obras.*										

* Sujeto a etapa anterior

Coordinación entre actores

PAV 27
Sin BIP

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

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

DESCRIPCIÓN

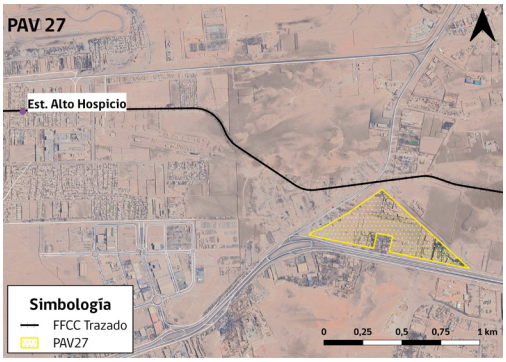
Problema o Requerimiento

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

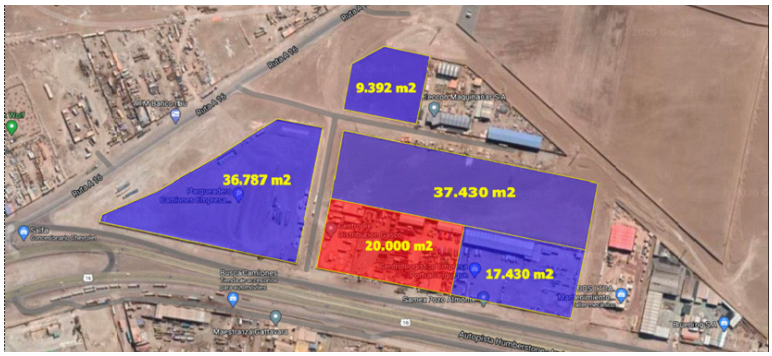
Solución Propuesta

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

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



Plano Ubicación



Imágenes de Proyecto

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Etapa de Prefactibilidad, Factibilidad.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

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

Empresa Portuaria Iquique:
- Licitar la ejecución de las obras.

Dirección de Vialidad MOP:
- Apoyo técnico en obras y coordinación con vialidad urbana y rural.

OBSERVACIONES

Actualmente, el proyecto se encuentra en su fase inicial de preinversión, desarrollándose de conformidad con los procedimientos y etapas establecidos por el Ministerio de Desarrollo Social y Familia (MIDESO) para la evaluación de iniciativas de inversión pública. Una vez concluida dicha fase y, en caso de obtener las evaluaciones y aprobaciones correspondientes, el proyecto podrá avanzar a la fase de inversión, conforme al ciclo de vida de la iniciativa y a las definiciones técnicas y presupuestarias que resulten aplicables.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2026		2027		2028		2029		2030	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
Prefactibilidad, Factibilidad										
Diseño e Ingeniería										
Obtención de RS para ejecución de obras										
Licitación y ejecución de obras*										

ACCESIBILIDAD
TERRESTRE A PUERTO DE

ANTOFAGASTA



PUERTO DE ANTOFAGASTA

Iniciativas Activas 2026

PROYECTOS DE ACCESIBILIDAD VIAL (PAV)

INICIATIVA	OBJETIVO	SITUACIÓN 2026
GESTIÓN DE TRÁFICO EN ACCESO AL PUERTO DE ANTOFAGASTA **PAV 34** **Proyecto Ejecutado Parcialmente**	Resolución de la congestión vial en Av. Grecia, en sector de ingreso al puerto, mediante la mejora de la regulación semafórica.	La iniciativa presenta un avance parcial y actualmente se desarrolla mediante dos componentes independientes: PAV 34-1, asociado al cambio de sentido de calle Coquimbo y ajustes semafóricos, y PAV 34-2, correspondiente a las mejoras operacionales en la rotonda de salida del puerto. Durante 2026 continúan las gestiones para completar las medidas pendientes y consolidar las intervenciones ejecutadas.
GESTIÓN DE TRÁFICO EN ACCESO AL PUERTO DE ANTOFAGASTA (CAMBIO SENTIDO CALLE COQUIMBO) **PAV 34-1** **Proyecto en Ejecución**	Mejorar la gestión del tránsito en el entorno del acceso al Puerto de Antofagasta, mediante la modificación del sentido de circulación de calle Coquimbo y la implementación de ajustes semafóricos asociados.	El proyecto de modificación del sentido de tránsito de calle Coquimbo y ajustes semafóricos se encuentra terminado a nivel de proyecto e ingresado a la Municipalidad de Antofagasta. Durante 2026 se realizaron nuevas gestiones con el municipio para avanzar en su implementación y en la obtención del financiamiento requerido.
GESTIÓN DE TRÁFICO EN ACCESO AL PUERTO DE ANTOFAGASTA (TRÁNSITO ROTONDA PUERTO) **PAV 34-2** **Proyecto en Ejecución**	Resolución de la congestión vial en Av. Grecia, en sector de ingreso al puerto, mediante la mejora de la regulación semafórica.	Las mejoras en la rotonda de salida del Puerto de Antofagasta, lideradas por EPA, se encuentran en ejecución. Tras las etapas de difusión de seguridad vial y marcha blanca de fiscalización, actualmente se desarrolla la fiscalización permanente en coordinación con la Autoridad Marítima y la Municipalidad, junto con la instalación de señalética, demarcación horizontal y elementos de protección peatonal para mejorar la operación y evitar estacionamientos irregulares.
MEJORAMIENTO RUTA 1 SECTOR: INTERSECCIÓN CALLE SALVADOR REYES – LA CHIMBA **PAV 35** **Proyecto en Estudio**	Mejoramiento de la Av. Edmundo Pérez Zujovic (Costanera), entre la calle Salvador Reyes y la rotonda La Chimba.	La iniciativa continúa mediante el desarrollo del proyecto "Construcción y Mejoramiento Nudos Viales Ruta 1: Salvador Allende – La Chimba, Antofagasta" (BIP 40061333-0), orientado a mejorar la conectividad, fluidez y seguridad vial en este sector de la Ruta 1. Actualmente se encuentra en etapa de diseño, adjudicado a ICR en marzo de 2026, con un 10% de avance físico y próximo a la entrega del Informe de Etapa 2. El término del diseño está proyectado para agosto de 2027.
ACCESIBILIDAD VIAL ZONA DE DESARROLLO LOGÍSTICO LA NEGRA **PAV 36** **Proyecto en proceso de adjudicación**	Diseñar y construir una caletera para la conexión vial de la Zona de Desarrollo Logístico La Negra con la Ruta 5, mejorando las condiciones de fluidez y seguridad.	Actualmente, la pavimentación de la caletera y los dos enlaces con la Ruta 5 se encuentran a la espera de la toma de razón de Contraloría General de la República para proceder con la adjudicación de las obras.

PUERTO DE ANTOFAGASTA

Iniciativas Activas 2026

PROYECTOS DE ACCESIBILIDAD VIAL (PAV)

INICIATIVA	OBJETIVO	SITUACIÓN 2026
ZONA DE DESARROLLO LOGÍSTICO LA NEGRA **PAV 37** **Proyecto Finalizado**	Implementación de una Zona de Desarrollo Logístico en el Barrio Industrial La Negra, donde se llevarán a cabo tareas relacionadas con el almacenamiento, acondicionamiento, transporte y distribución de cargas, así como regular el flujo de camiones que accede al radio urbano con destino al Puerto.	Las obras de urbanización de la Zona de Desarrollo Logístico La Negra, ejecutadas por Empresa Portuaria Antofagasta, se encuentran completamente finalizadas desde agosto de 2025. Durante 2026, la iniciativa se encuentra en la etapa de desarrollo y consolidación de la ZDL mediante la licitación y arriendo de parcelas a privados, quienes serán responsables de implementar las instalaciones requeridas para las distintas actividades económicas, logísticas y de agregación de valor a las cargas que se desarrollarán en el sector.

PAV PUERTO DE ANTOFAGASTA 2026

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

PUERTO DE ANTOFAGASTA

Iniciativas Activas 2026

PROYECTOS DE ACCESIBILIDAD FERROVIARIA (PAF)

INICIATIVA	OBJETIVO	SITUACIÓN 2026
ACCESIBILIDAD FERROVIARIA ZONA DE DESARROLLO LOGÍSTICO – LA NEGRA **PAF 34** **Proyecto en Estudio**	Diseño y posterior construcción de una conexión ferroviaria en la Zona de Desarrollo Logístico La Negra, que permita desarrollar el intercambio modal y hacer más eficiente y resiliente el transporte de cargas desde y hacia el hinterland del Puerto.	Durante 2026, su análisis fue incorporado a través del Programa de Gestión Anual (PGA) 2026 de Empresa Portuaria Antofagasta, aprobado mediante Decreto Exento N.º 6.130, de 31 de diciembre de 2025. En este marco, se contempla avanzar en la identificación y evaluación de las inversiones asociadas al mejoramiento de la infraestructura ferroviaria, así como en la planificación de los estudios técnicos, ambientales y económico-financieros necesarios para su posterior desarrollo.
ACCESIBILIDAD FERROVIARIA ANTEPUERTO PORTEZUELO **PAF 35** **Proyecto en Estudio**	Modernizar y ampliar esta infraestructura, especialmente en lo que respecta a sus accesos viales, para garantizar su funcionamiento óptimo a largo plazo	La iniciativa se mantiene en estudio, con los estudios asociados finalizados. Durante 2026, se encuentra en gestión la obtención de la Recomendación Satisfactoria (RS) por parte del Ministerio de Desarrollo Social y Familia (MDSyF), para posteriormente avanzar en la coordinación del financiamiento requerido para su desarrollo.
NUEVAS INSTALACIONES DE MANTENIMIENTO Y OPERACIONES FCAB **PAF 36** **Proyecto en Estudio**	Mejorar y modernizar la infraestructura destinada al mantenimiento y operación ferroviaria de FCAB, mediante el traslado y desarrollo de nuevas instalaciones que permitan optimizar los procesos operativos, elevar los estándares de seguridad y asegurar la continuidad del servicio ferroviario, fortaleciendo la eficiencia logística y el transporte de carga.	Proyecto en etapa de estudio y gestión de permisos. Durante 2026 se contempla avanzar en la tramitación de permisos y en el desarrollo de los estudios de ingeniería de perfil, mientras se gestiona la obtención de la Resolución Satisfactoria (RS) por parte del MDSyF. Posteriormente, se prevé continuar con las etapas de ingeniería básica y de detalle, previo al inicio de las obras.

PAF PUERTO DE ANTOFAGASTA 2026

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

Proyecto
En Construcción

PAV 34
Sin BIP

PUERTO DE ANTOFAGASTA

GESTIÓN DE TRÁFICO EN ACCESO AL PUERTO DE ANTOFAGASTA

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí Categoría MEJ

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución Propuesta

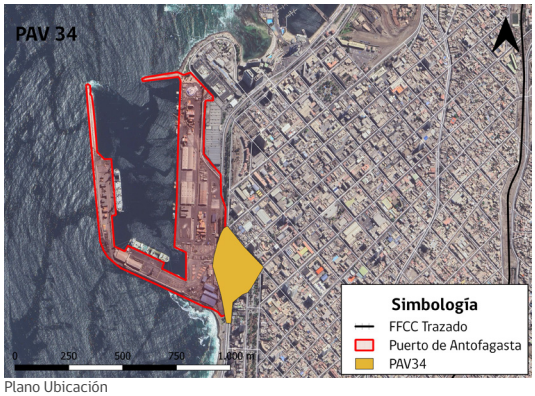
Solución de corto plazo:

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

Solución de mediano plazo:

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

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



Plano Ubicación


Fotografía Terreno

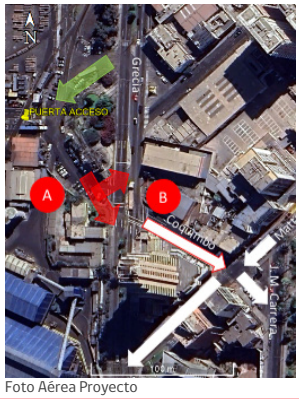


Foto Aérea Proyecto

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Ejecución de obras. El proyecto se separa en dos partes: PAV 34-1 (Cambio de sentido calle Coquimbo) y PAV 34-2 (Gestión de tránsito en la rotonda)

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

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

Dirección de Vialidad MOP:

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

Empresa Portuaria Antofagasta:

- Aportar con antecedentes para el análisis de la problemática.

OBSERVACIONES

En diciembre de 2023, la Empresa Portuaria Antofagasta (EPA) realizó el "Estudio de Tránsito y Flujo Vehicular, Puerto Antofagasta", cuyo objetivo fue determinar el efecto de los flujos vehiculares asociados a la operación portuaria sobre la vialidad urbana de la ciudad, identificando, a partir de sus resultados, medidas orientadas a mitigar sus efectos sobre el entorno. Entre las medidas propuestas se contempló el cierre de la abertura existente en la mediana frente al acceso principal de camiones del puerto, así como la ampliación a tres pistas, en sentido sur-norte, del tramo de Avenida Grecia comprendido entre las calles Manuel Antonio Matta y 21 de Mayo. A partir del segundo semestre de 2024, SECTRA elaboró y gestionó la modificación de sentido de tránsito en calle Coquimbo, incorporando con ello ajustes en dos intersecciones semaforizadas con las aprobaciones correspondientes.

En este contexto, y considerando que las medidas asociadas al PAV 34 presentan diferentes niveles de avance, coordinación y gestión para su materialización, se determinó desagregar dicha iniciativa en dos proyectos: PAV 34-1, correspondiente al cambio de sentido de tránsito de calle Coquimbo, y PAV 34-2, relativo a la gestión de tránsito en la rotonda.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2026		2027		2028		2029		2030	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
Gestión Ordenanza Municipal Cambio Sentido calle Coquimbo										
Gestión Financiamiento										
Licitación de Obras										
Ejecución de Obras										

Proyecto
En Construcción

PAV 34-1
Sin BIP

PUERTO DE ANTOFAGASTA

GESTIÓN DE TRÁFICO EN ACCESO AL PUERTO DE ANTOFAGASTA (CAMBIO SENTIDO CALLE COQUIMBO)

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

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución Propuesta

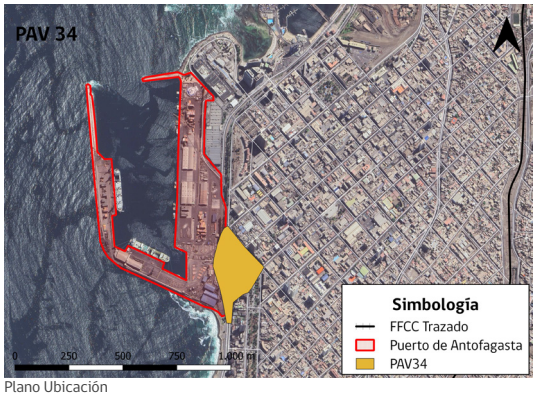
Solución de corto plazo:

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

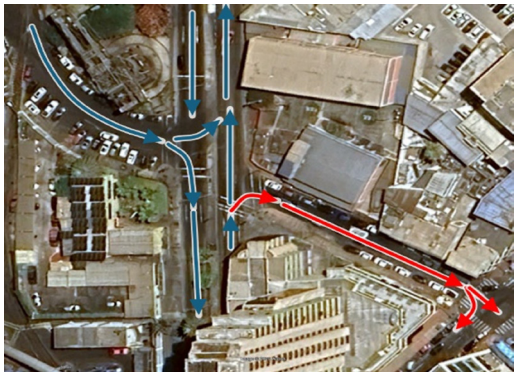
Solución de mediano plazo:

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

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



Plano Ubicación


Fotografía del proyecto

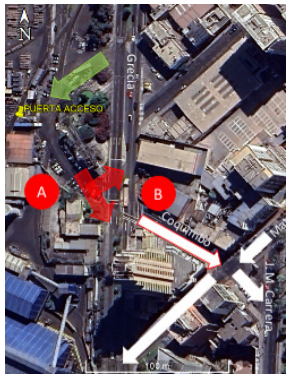


Foto Aérea Proyecto

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Proyecto ejecutado parcialmente.

OBSERVACIONES

El proyecto fue ingresado a la I. Municipalidad de Antofagasta para su evaluación y posterior implementación, contemplando el cambio de sentido de tránsito y la ejecución de las obras asociadas. Paralelamente, se realizaron gestiones de coordinación con la Empresa Portuaria Antofagasta (EPA) para avanzar en la implementación de medidas destinadas a optimizar la operación de la rotonda de salida del puerto, mediante un proyecto desarrollado por dicha empresa, el cual se encuentra actualmente en proceso de licitación de las obras.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

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

Dirección de Vialidad MOP:

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

Empresa Portuaria Antofagasta:

- Aportar con antecedentes para el análisis de la problemática.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2026		2027		2028		2029		2030	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
Gestión Ordenanza Municipal Cambio Sentido calle Coquimbo										
Gestión Financiamiento										
Licitación de Obras										
Ejecución de Obras										

Proyecto
En Construcción

PAV 34-2
Sin BIP

PUERTO DE ANTOFAGASTA
GESTIÓN DE TRÁFICO EN ACCESO AL PUERTO DE ANTOFAGASTA (GESTIÓN TRÁNSITO ROTONDA DEL PUERTO)

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

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

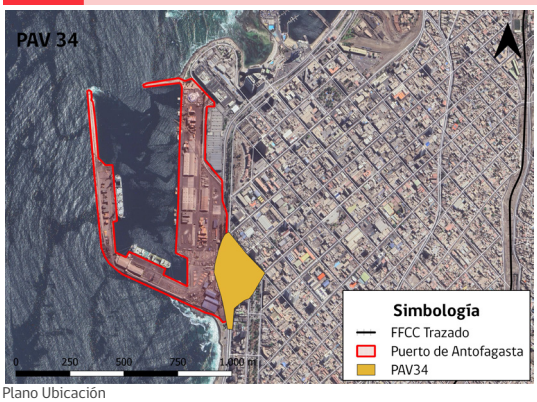
Congestión vial en Avenida Grecia, en sector ingreso al Puerto, ocasionada por el crecimiento del parque vehicular en la ciudad de Antofagasta.

Solución Propuesta

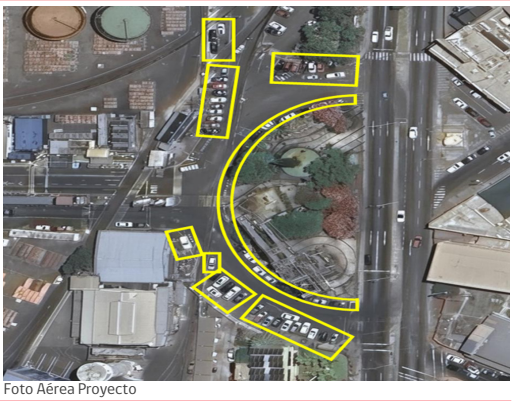
Solución de corto plazo:
- Desarrollo de gestión operacional con la UOCT para asignar un mayor tiempo de verde en el semáforo que regula la salida del Puerto en horarios valle.

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

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



Plano Ubicación


Foto Aérea Proyecto

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Proyecto en ejecución.

OBSERVACIONES

EPA lidera medidas para mejorar la operación y seguridad vial en la rotonda de salida del Puerto de Antofagasta, orientadas a reducir los estacionamientos irregulares y ordenar el espacio vial, en coordinación con ATI, la Autoridad Marítima y la I. Municipalidad de Antofagasta. En síntesis, la implementación considera cuatro etapas sucesivas: Etapa 1 - Difusión y seguridad vial: Se realizaron acciones informativas dirigidas a los usuarios sobre las condiciones de circulación, estacionamiento y seguridad vial del sector; Etapa 2 - Marcha blanca: Se implementó un período de fiscalización en el cual se cursaron partes de cortesía para facilitar su adaptación previa al inicio de la fiscalización efectiva; Etapa 3 - Fiscalización permanente: actualmente se encuentra en ejecución la fiscalización por parte de la Autoridad Marítima y la I. Municipalidad de Antofagasta, proyectada con carácter permanente; Etapa 4 - Implementación de infraestructura y señalización: actualmente se avanza en medidas destinadas a reforzar el ordenamiento de los flujos vehiculares y peatonales, incluyendo la instalación de señalética, la ejecución de demarcación y la instalación de elementos de protección peatonal.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

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

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

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

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2026		2027		2028		2029		2030	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
Levantamiento situación										
Estudio de soluciones										
Licitación de Obras										
Ejecución de Obras										

Proyecto
En Estudio

PAV 35
BIP:30341330-0

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

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

DESCRIPCIÓN

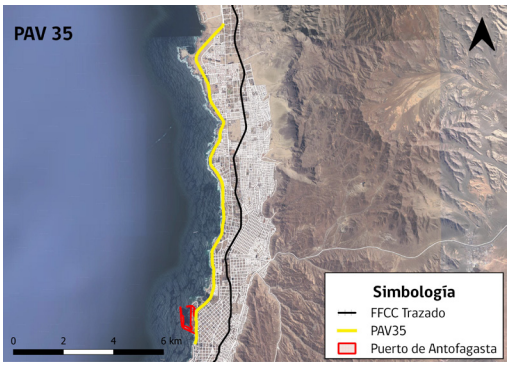
Problema o Requerimiento

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

Solución Propuesta

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

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



Plano Ubicación



Imágenes de Proyecto

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Obtención RS para etapa de Diseño de Ingeniería.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

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

Dirección de Vialidad MOP:
- Obtener RS para etapa siguiente y liderar estudios respectivos.

Empresa Portuaria Antofagasta:
- Aportar con antecedentes para el desarrollo del proyecto.

OBSERVACIONES

El estudio de prefactibilidad, finalizado durante el segundo semestre de 2022, analizó las problemáticas asociadas a la accesibilidad al Puerto de Antofagasta y evaluó distintas alternativas de mejoramiento en el marco del estudio de la Ruta 1, incorporando la solución propuesta por EPA, respecto a las iniciativas PAV 31, PAV 32, PAV 33 y PAV 34.

A partir de los resultados del estudio, se priorizó la ejecución de las obras correspondientes al Tramo I, comprendido entre la Rotonda La Chimba y Av. Salvador Allende, iniciativa que actualmente se encuentra en etapa de perfil (Código BIP N° 40061333-0). Para su desarrollo, se considera como antecedente el anteproyecto elaborado durante la etapa de preinversión del proyecto "Mejoramiento Ruta 1, Sector: Intersección calle Salvador Reyes - La Chimba", cuya solución contempla la construcción de pasos inferiores en cuatro intersecciones estratégicas de la Ruta 1, entre ellas Av. Edmundo Pérez Zujovic. Actualmente, la iniciativa se encuentra próxima a la entrega del Informe de Etapa 2, cuyo término se proyecta para agosto de 2027.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2026		2027		2028		2029		2030	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
Perfil										
Prefactibilidad										

Coordinación entre actores

PAV 36
BIP:30341330-0

PUERTO DE ANTOFAGASTA
ACCESIBILIDAD VIAL ZONA DE DESARROLLO LOGÍSTICO LA NEGRA

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

DESCRIPCIÓN

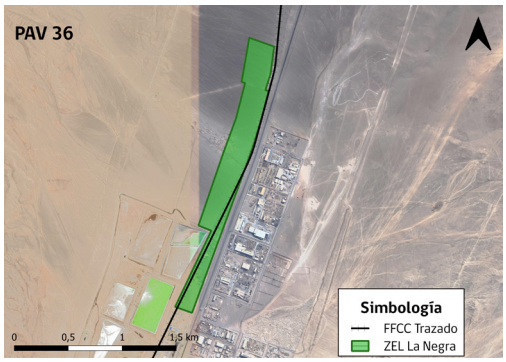
Problema o Requerimiento

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

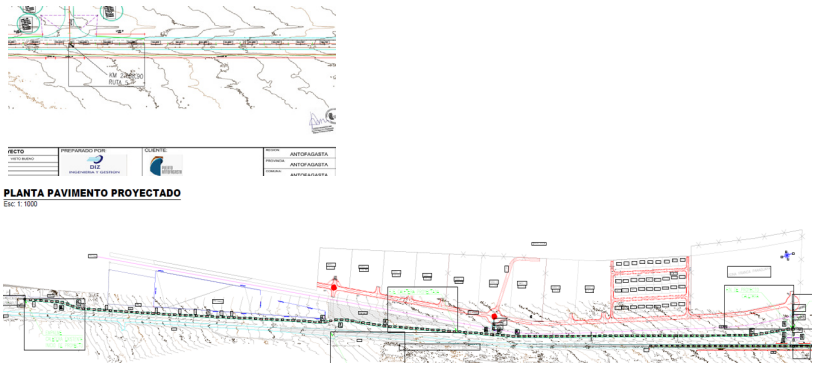
Solución Propuesta

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

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



Plano Ubicación



Imágenes de Proyecto

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Proyecto en proceso de adjudicación.

OBSERVACIONES

Para el desarrollo de la iniciativa, se definió una distribución de responsabilidades entre las entidades involucradas, correspondiendo a la Empresa Portuaria Antofagasta (EPA) la ejecución de las obras asociadas a la conexión con la Ruta 5, mientras que las obras de pavimentación de la caletera de acceso serán gestionadas con el Gobierno Regional de Antofagasta (GORE). Actualmente, el proyecto se encuentra a la espera de la toma de razón por parte de la Contraloría General de la República, trámite requerido para proceder con la adjudicación de las obras de pavimentación de la caletera y de los empalmes contemplados en la solución proyectada.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

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

Dirección General de Concesiones MOP:
- Apoyar la coordinación con las entidades ejecutoras del proyecto.

GORE de Antofagasta:
- Apoyar ejecución, avances y etapas del proyecto.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2026		2027		2028		2029		2030	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
Licitación obras de conexión con Ruta 5 y pavimentación*										
Ejecución obras de conexión con Ruta 5 y pavimentación*										

Proyecto Finalizado

PAV 37
BIP:40046037-0

PUERTO DE ANTOFAGASTA
ZONA DE DESARROLLO LOGÍSTICO LA NEGRA

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí

Categoría MEJ

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

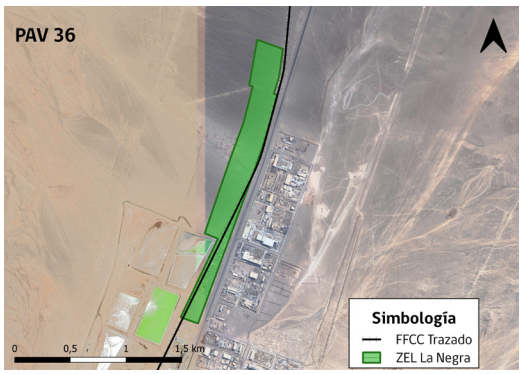
Ante esta situación, la Empresa Portuaria Antofagasta ha impulsado la implementación de una Zona de Desarrollo Logístico en el Barrio Industrial La Negra, donde se llevarán a cabo tareas relacionadas con el almacenamiento, acondicionamiento, transporte y distribución de cargas, así como regular el flujo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

Solución Propuesta

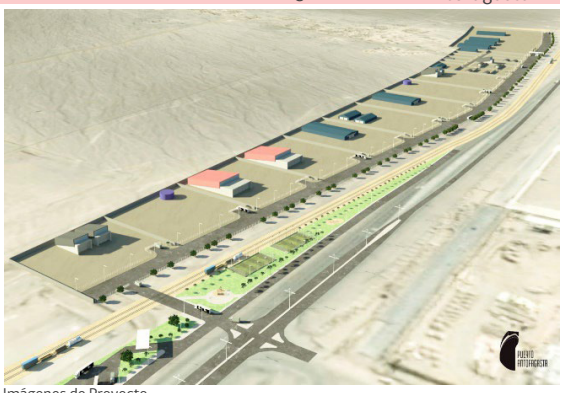
El proyecto consta de 4 zonas específicas:

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

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



Plano Ubicación



Imágenes de Proyecto

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Finalizado.

OBSERVACIONES

La materialización de la Zona de Desarrollo Logístico La Negra, liderada por Empresa Portuaria Antofagasta, ha seguido desde 2022 una estrategia consistente en la ejecución de las obras de urbanización por parte de la Empresa Portuaria, inversión que se encuentra completamente ejecutada desde agosto de 2025. Posteriormente, se contempla la licitación de las parcelas a privados, quienes serán responsables del desarrollo de las instalaciones necesarias para las diferentes actividades económicas que se busca promover en este sector, asociadas a la agregación de valor a las cargas regionales y de los territorios vinculados al Corredor Bioceánico, y los servicios logísticos asociados a su movilización.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

'

Empresa Portuaria Antofagasta:

' Realizar las licitaciones y adjudicar arriendos.

Comunidad Logística de Antofagasta:

' Promoción del proyecto con actores relevantes.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2026		2027		2028		2029		2030	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
Finalizado y en operación*										

Proyecto
En Estudio

PAF 34
Sin BIP

PUERTO DE ANTOFAGASTA
ACCESIBILIDAD FERROVIARIA ZONA DE DESARROLLO LOGÍSTICO – LA NEGRA

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

DESCRIPCIÓN

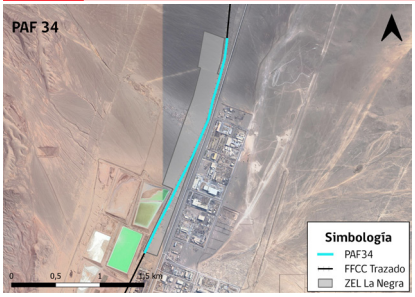
Problema o Requerimiento

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

Solución Propuesta

Modernizar y ampliar la infraestructura del Antepuerto Portezuelo, mejorando sus accesos y habilitando las obras ferroviarias necesarias para fortalecer la recepción, almacenamiento y transferencia de carga entre el sistema ferroviario y el Puerto de Antofagasta.

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



Plano Ubicación


Fotografía Terreno



ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

En etapa de estudio y planificación de las ingenierías requeridas, en el marco del PGA 2026.

OBSERVACIONES

Para el año 2026, la iniciativa se mantiene en etapa de estudio, habiéndose solicitado su análisis en el marco del Programa de Gestión Anual (PGA) 2026 de la Empresa Portuaria Antofagasta, aprobado mediante Decreto Exento N.º 6.130, de 31 de diciembre de 2025, del Ministerio de Hacienda. El referido PGA contempla, entre sus metas, el análisis de proyectos de inversión vinculados al desarrollo de capacidades portuarias y al mejoramiento de la red ferroviaria, así como la definición de un plan de acción para la ejecución y desarrollo de los estudios y análisis técnicos, ambientales y económico-financieros necesarios para evaluar y avanzar en dichas iniciativas durante el período 2027-2028.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

- ---

Empresa Portuaria Antofagasta:

- ---

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2026		2027		2028		2029		2030	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
Licitación ingeniería de detalle										
Adjudicación ingeniería de detalle										
Recepción ingeniería de detalle										
Obtención RS										
Licitación										
Ejecución										

Proyecto
En Estudio

PAF 35
Sin BIP

PUERTO DE ANTOFAGASTA
ACCESIBILIDAD FERROVIARIA ANTEPUERTO PORTEZUELO

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

DESCRIPCIÓN

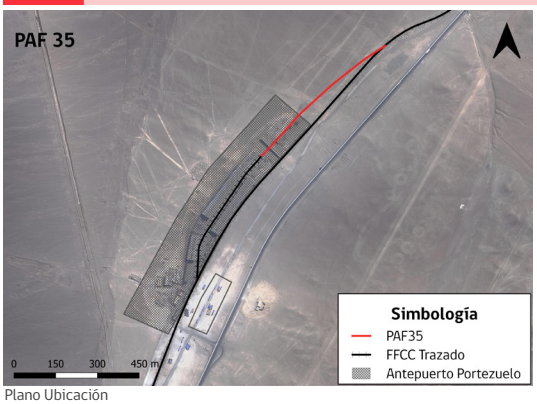
Problema o Requerimiento

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

Solución Propuesta

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

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



Plano Ubicación


Fotografía Terreno

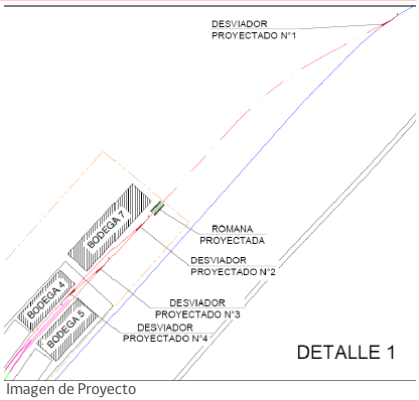


Imagen de Proyecto

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Proyecto en análisis.

OBSERVACIONES

Los estudios asociados a la iniciativa se encuentran finalizados, encontrándose actualmente en desarrollo las gestiones destinadas a obtener la Recomendación Satisfactoria (RS) del Ministerio de Desarrollo Social y Familia (MDSyF), requisito previo para avanzar en la coordinación y definición de su financiamiento. Asimismo, para la materialización del segundo ramal ferroviario, corresponderá a la Empresa Portuaria Antofagasta (EPA) gestionar ante el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT) la respectiva concesión ferroviaria, conforme al marco normativo aplicable. Paralelamente, deberá efectuar las gestiones ante el Ministerio de Bienes Nacionales respecto de los bienes fiscales involucrados en el emplazamiento y desarrollo de las obras, a fin de regularizar y habilitar los terrenos requeridos para su ejecución.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

- ---

Empresa Portuaria Antofagasta:

- ---

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2026		2027		2028		2029		2030	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
Licitación ingeniería de detalle										
Adjudicación ingeniería de detalle										
Recepción ingeniería de detalle										
Obtención RS										
Licitación										
Ejecución										

Proyecto
En Estudio

PAF 36
Sin BIP

PUERTO DE ANTOFAGASTA
NUEVAS INSTALACIONES DE MANTENIMIENTO Y OPERACIONES FCAB

¿Proyecto PNDP 2013? - No

Categoría NOF

DESCRIPCIÓN

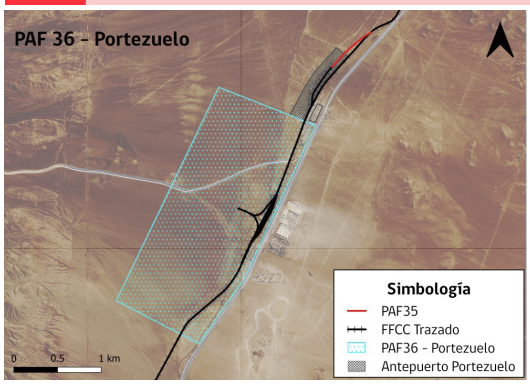
Problema o Requerimiento

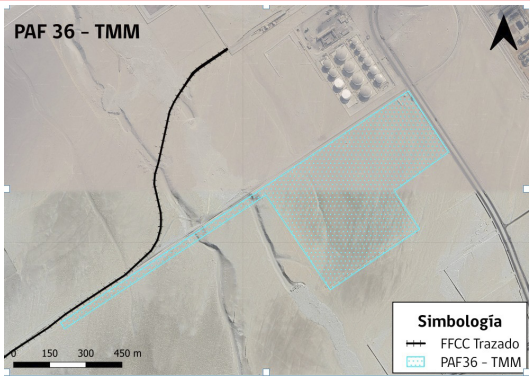
Actualmente, los procesos operativos de FCAB (maniobras de armado, desarme, estacionamiento y circulación de trenes) y las actividades de mantenimiento (reabastecimiento, atenciones preventivas y correctivas) se concentran en la ciudad de Antofagasta, específicamente en el sector de Patio Norte. Esta configuración operativa presenta la necesidad y la oportunidad de impulsar una estrategia integral de optimización logística y modernización de infraestructura, un paso fundamental para seguir fortaleciendo la cadena de valor del transporte de carga de la compañía.

Solución Propuesta

El Proyecto de Traslado de Instalaciones de Mantenimiento y Operaciones de FCAB responde a este requerimiento estratégico. Su objetivo principal es optimizar la operación ferroviaria, elevar las condiciones de seguridad y asegurar la continuidad del servicio. El proyecto contempla el desarrollo de nueva infraestructura para centros de mantenimiento de locomotoras y carros, además de instalaciones para servicios operativos asociados. Este traslado progresivo de funciones se materializará en terrenos de propiedad de la compañía ubicados en Mejillones y Portezuelo.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
USD 163 MM$	---	---	---	FCAB	FCAB	FCAB	---





Plano Ubicación

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Proyecto en estudio.

OBSERVACIONES

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

Es importante recalcar que la Maestranza de Portezuelo corresponde a una infraestructura complementaria a la Maestranza de Mejilllones.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

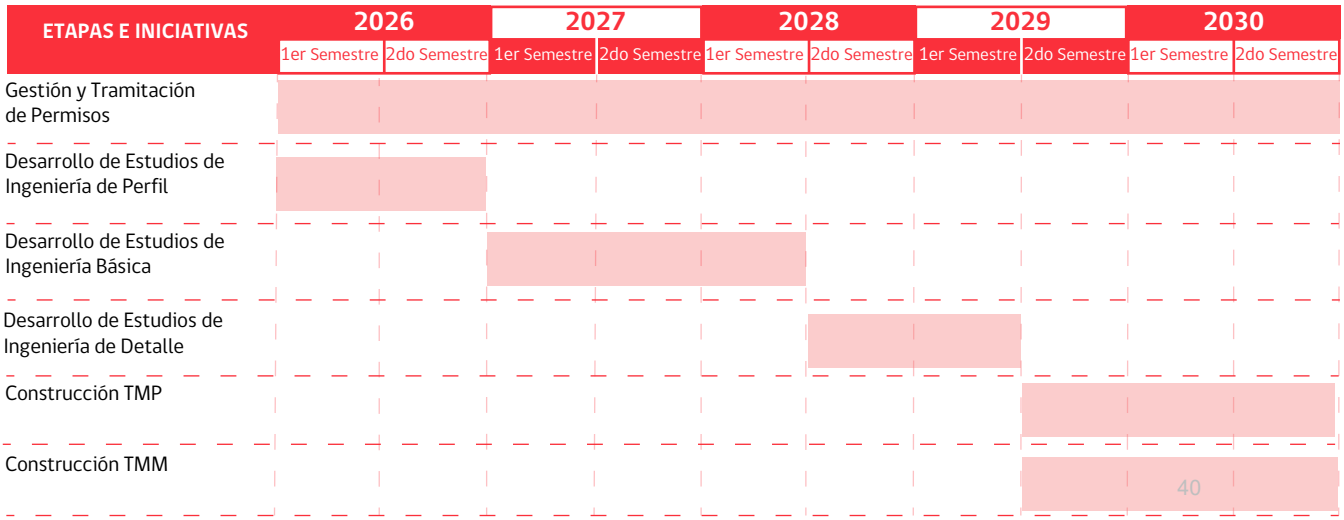
PDL MTT

- ---

Empresa Portuaria Antofagasta:

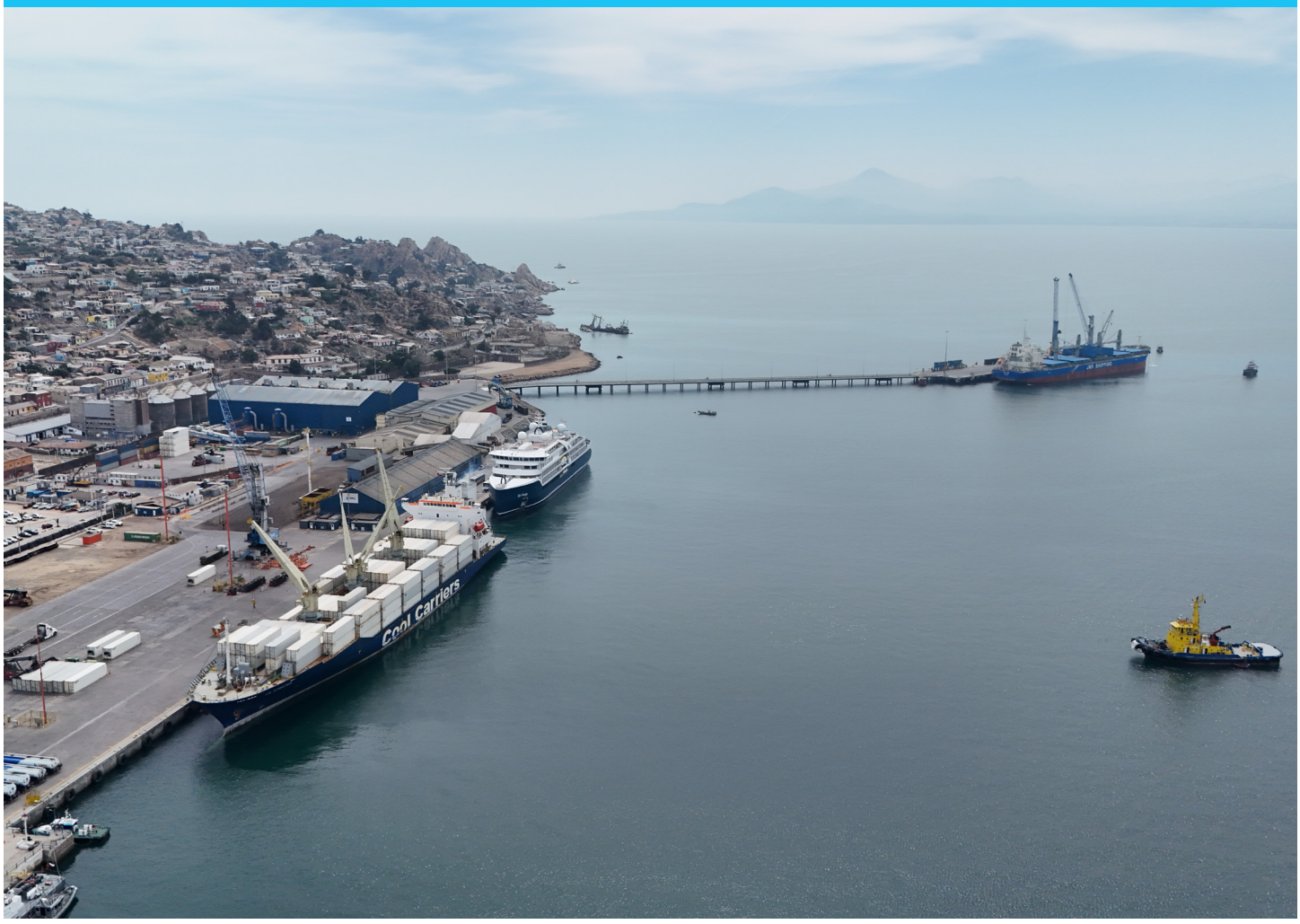
- ---

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



ACCESIBILIDAD TERRESTRE A PUERTO DE

COQUIMBO



PUERTO DE COQUIMBO
Iniciativas Activas 2026

PROYECTOS DE ACCESIBILIDAD VIAL (PAV)

INICIATIVA	OBJETIVO	SITUACIÓN 2026
CONCESIÓN DE RUTA 5 NORTE – CONURBACIÓN LA SERENA COQUIMBO **PAV 42 – 1** **Coordinación entre Actores**	Mejorar la capacidad de transporte de carga por camión, mediante la ampliación de la capacidad del tramo urbano de la Ruta 5 Norte, entre las ciudades de Coquimbo y La Serena, en una extensión de 16 km aproximadamente, mediante calzadas expresas de 3 pistas por sentido más calles locales, sin cruces a nivel (By Pass).	**1.** Estudio de Alternativa del tramo urbano se encuentra terminado. **2.** Estudio de Impacto Ambiental se encuentra aprobado. Falta su ingreso a SEIA, por la sociedad concesionaria, posterior a las recomendaciones del Panel Técnico y Consejo de Concesiones. **3.** Estudio de Evaluación Social aprobado. Posterior a la recomendación favorable del Panel Técnico, el Consejo informará a la Ministra sobre la conveniencia de las nuevas inversiones, seguido de cambios contractuales.
ACCESO INTEGRAL AL PUERTO DE COQUIMBO **PAV 42 – 2** **Proyecto Detenido**	Desarrollar un acceso integral al Puerto de Coquimbo que considere la coordinación y complementariedad de los distintos proyectos que se encuentran planificados para ese efecto: Acceso Bimodal (camión y tren), Paseo Borde Costero y Mejoramiento Acceso a Puerto Coquimbo desde Ruta 5 Norte (PAV42-3).	El proyecto se mantiene detenido durante 2026, sin avances respecto de la situación informada en 2025, debido a que no se han registrado progresos en la obtención de la RATE RS del MDSyF para el estudio de medición de flujos de tránsito, la cual es requerida para continuar con su desarrollo.
CONSTRUCCIÓN CONEXIÓN VIAL RUTA 5 – ZONA PORTUARIA, CIUDAD DE COQUIMBO **PAV 42 – 3** **Coordinación entre Actores**	Desarrollar una conexión vial de mejor estándar entre la ciudad y el puerto, que garantice condiciones de fluidez, seguridad y sustentabilidad, tanto para vehículos de pasajeros como de carga.	Dada la no rentabilidad de la alternativa analizada, DIRPLAN MOP plantea actualizar la Metodología de Evaluación Diferenciada (Costo/Eficiencia) para accesos a pasos fronterizos, incluyendo Agua Negra. Esto permitiría justificar una inversión relevante. Sugiriendo solicitar una excepcionalidad para el puerto de Coquimbo y así aplicar el mínimo costo (costo/beneficio) entre alternativas no rentables, habilitando una etapa de factibilidad previa al diseño.
CONSTRUCCIÓN INTERCO-NEXIÓN VIAL RUTA 41-CH-BORDE COSTERO PROV. ELQ **PAV 44** **Proyecto Detenido**	Ampliar la capacidad vial en la provincia de Elqui y conexión con el paso Agua Negra, considerando el posible paso de vehículos de carga. Preliminarmente, se han establecido dos alternativas: ‣ Por el norte, en el tramo Chapilca-Punta Colorada. ‣ Por el sur, en el tramo Chapilca-Tongoicillo.	Avance de los estudios en etapa de prefactibilidad para la mejora de condiciones del paso fronterizo y conexión con la ruta, para posteriormente realizar la comparación y evaluación económica de las dos alternativas propuestas.

PAV PUERTO DE COQUIMBO 2026

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

PUERTO DE COQUIMBO
Iniciativas Activas 2026

PROYECTOS DE ACCESIBILIDAD FERROVIARIA (PAF)

INICIATIVA	OBJETIVO	SITUACIÓN 2026
CONSTRUCCIÓN MERCADO DEL MAR, COQUIMBO **PAF 41** **Coordinación entre Actores**	Mantener la accesibilidad ferroviaria al puerto de Coquimbo, mediante la relocalización de los puestos de venta actualmente existentes en la faja vía en el Mercado del Mar, en condiciones de mejor estándar y seguridad.	El proyecto ha sido considerado admisible por MDSyF, bajo reevaluación (RATE RE), según la ficha IDI de 2023. El Municipio estÃ trabajando para resolver las observaciones realizadas al proyecto. En mayo de 2026 se firmó el Convenio Mandato GORE-Municipalidad, avanzando hacia la licitación de las obras pendientes del Mercado del Mar.
RESERVA Y PROTECCIÓN FAJA VÍA DE ACCESO AL PUERTO **PAF 42** **Proyecto Detenido**	Mantener la accesibilidad ferroviaria al puerto de Coquimbo, mediante la relocalización de los puestos de venta actualmente existentes en la faja vía en el Mercado del Mar, en condiciones de mejor estándar y seguridad.	Un estudio realizado el 2023 determinó que el proyecto no presentaba rentabilidad social positiva. Dada esta condición la Empresa Portuaria planificó el desarrollo de un análisis de flujos viales, que permita identificar las brechas de capacidad existentes. Esta iniciativa se vincula, además, de manera clara con el avance de la construcción del Mercado del Mar, de manera de disponer de la vía libre para la actuación sobre ella.
REHABILITACIÓN RED FERROVIARIA INTERIOR PUERTO DE COQUIMBO **PAF 43-45** **Proyecto en Estudio**	Optimizar la red ferroviaria al interior de las áreas operativas del puerto, en coherencia con las mejoras del Corredor Bimodal en el sector no concesionado del recinto portuario.	En 2018, la Empresa Portuaria Coquimbo, estudió a nivel de perfil un nuevo trazado ferroviario al interior del puerto (LOGSIS - 2018). El estudio analizó diferentes escenarios de participación del tren, definiendo un layout, geometría, áreas de acopio, capacidad, modelo operacional, inversiones y plazos de ejecución. Según se materialice el despeje de la línea férrea y, consecuentemente, con ello el Corredor Bimodal (PAF42), se deberá avanzar con la Ingeniería Básica.

PAF PUERTO DE COQUIMBO 2026

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

Coordinación Entre Actores

PAV 42-1
Sin BIP

PUERTO DE COQUIMBO
CONCESIÓN DE RUTA 5 NORTE – CONURBACIÓN LA SERENA COQUIMBO

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

DESCRIPCIÓN

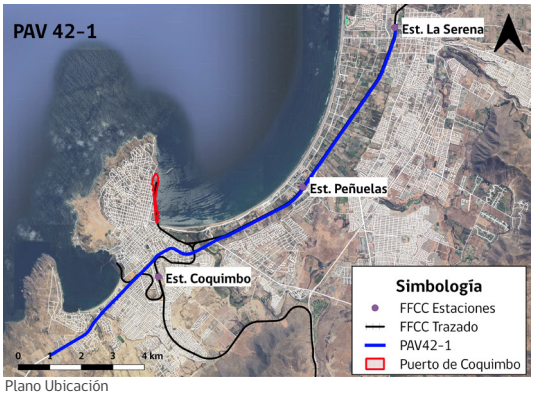
Problema o Requerimiento

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

Solución Propuesta

Ampliar la capacidad del tramo urbano de la Ruta 5 Norte, entre las ciudades de Coquimbo y La Serena, en una extensión de 16 km aproximadamente desde el acceso al vertedero municipal de Coquimbo hasta la pasarela Brasil en La Serena. El proyecto, mediante concesión, considera calzadas expresas de 3 pistas por sentido, sin cruces a nivel (construcción de enlaces desnivelados para dejar semaforizada sólo las calles locales). Se plantea además, calles locales en la mayor parte del tramo, por lo general de 2 pistas por sentido (una oriente y otra poniente, aledañas a las calzadas expresas).
Este tramo se agrega a la Relicitación del tramo interurbano Concesión Ruta 5 Tramo Los Vilos – La Serena, configurándose un proyecto con una longitud aproximada de 245 km.

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



Plano Ubicación



Imágenes actuales (Google Earth - 3/2025)

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

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

OBSERVACIONES

El D.S. N° 27, publicado el 30 de mayo de 2023, suspendió las actividades y obligaciones asociadas a las ingenierías y obras del sector urbano del contrato de concesión, y estableció la contratación de la Sociedad Concesionaria Ruta del Elqui S.A. para desarrollar los estudios destinados a evaluar una nueva alternativa vial para el paso de la Ruta 5 por la conurbación Coquimbo-La Serena. Los estudios fueron aprobados en julio de 2025, Sin embargo, la propuesta de modificación contractual no obtuvo una recomendación favorable del Panel Técnico de Concesiones.

A partir de ello, las partes han continuado trabajando en la revisión de las observaciones formuladas por el Panel, proceso que actualmente se encuentra en análisis. Una vez que se adopten las definiciones correspondientes, será posible establecer un nuevo cronograma para la continuidad del proyecto.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

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

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

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

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2026		2027		2028		2029		2030	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
Construcción tramo urbano*										
Expropiaciones y construcción obras tramo interurbano*										

* Sujeto a etapa anterior

Proyecto Detenido

PAV 42-2
Sin BIP

PUERTO DE COQUIMBO
ACCESO INTEGRAL AL PUERTO DE COQUIMBO

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

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

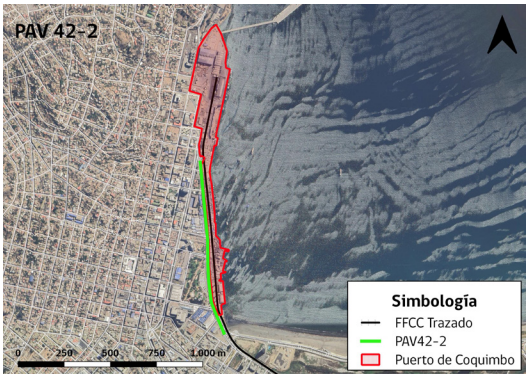
El Puerto de Coquimbo está inserto dentro de una zona eminentemente urbana y patrimonial. Esto genera que los camiones que circulan en dirección al Puerto de Coquimbo experimenten importantes roces con flujos urbanos y peatonales en el tramo Puerto - Ruta 5 Norte.

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

Solución Propuesta

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

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



Plano Ubicación


Imagen (Google Earth-1/2025)

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Realización del estudio de medición de flujos

OBSERVACIONES

En 2023, la Empresa Portuaria Coquimbo desarrolló el "Estudio de Prefactibilidad del Proyecto Corredor Bimodal", cuyos resultados determinaron una rentabilidad social desfavorable para su ejecución. Posteriormente, se planteó la realización de un estudio de medición de flujos, destinado a actualizar los antecedentes de tránsito e incorporar la operación del Sitio 3, no obstante, de acuerdo con la información disponible a 2026, dicha iniciativa no ha registrado avances, debido a que permanece pendiente la obtención de la Recomendación Satisfactoria (RS) que permita continuar con su desarrollo.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

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

Empresa Portuaria Coquimbo:
- Elaborar diseño del proyecto y liderar su ejecución.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2026		2027		2028		2029		2030	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
Obtención RS para estudio de Flujo.										
Ejecución del estudio de actualización de Flujos*										

* Sujeto a etapa anterior

Coordinación Entre Actores

PAV 42-3
BIP:40020339-0

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

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

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

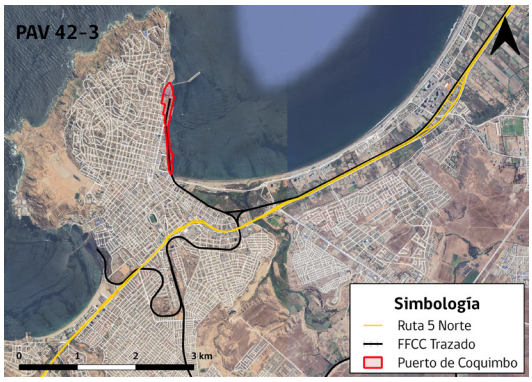
El Puerto de Coquimbo está inserto dentro de una zona eminentemente urbana y patrimonial. Esto genera que los camiones en dirección al Puerto de Coquimbo experimenten importantes roces con flujos vehiculares urbanos y peatonales en el tramo Puerto – Ruta 5 Norte.

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

Solución Propuesta

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

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



Plano Ubicación



Imágenes actuales (Google Earth - 1/2025)

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Revisión estudio de Prefactibilidad y alternativas al proyecto.

OBSERVACIONES

En virtud de los resultados del estudio de Prefactibilidad denominado "Mejoramiento Conexión Vial Ruta 5 – Zona Portuaria Ciudad de Coquimbo", se concluyó que la alternativa que puede continuar avanzando en el ciclo de vida del proyecto corresponde a la situación base optimizada. Considerando que esta alternativa no satisface a todos los actores involucrados, se planteó gestionar ante el MDSF una excepcionalidad metodológica que permita vincular el proyecto con el paso fronterizo Agua Negra y, de esta forma, aplicar una evaluación diferenciada bajo el criterio de Costo/Eficiencia. Esta gestión aún no presenta resultados.

En este contexto, y en el marco del Consejo de Coordinación Ciudad-Puerto, con el apoyo de SECTRA Norte, se está evaluando que dicha entidad revise las alternativas más cercanas al umbral de rentabilidad y las modele mediante el software SATURN, considerando las actuales proyecciones de carga y demanda del Puerto de Coquimbo, así como los valores actualizados de las obras urbanas. El objetivo es determinar si, bajo estas nuevas condiciones, las alternativas presentan una mejora en su rentabilidad social que permita continuar con su desarrollo.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

Dirección de Vialidad MOP:

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

Empresa Portuaria Coquimbo:

- Participar como Contraparte Técnica en el desarrollo de los últimos 1.000 m. de la extensión de estudio de Prefactibilidad.
- Proporcionar al MOP los antecedentes que sean necesarios durante el desarrollo del estudio de Prefactibilidad, incluyendo los proyectos de Acceso Corredor Bimodal y Paseo Borde Costero (PAV42-2).

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2026		2027		2028		2029		2030	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
Revisión estudio de Prefactibilidad y alternativas al proyecto										
Obtención RS para etapa de Factibilidad y su financiamiento*										
Obtención RS para etapa de Diseño y su financiamiento*										

* Sujeto a etapa anterior

Proyecto Detenido

PAV 44
BIP:30485976-0

PUERTO DE COQUIMBO
CONSTRUCCIÓN INTERCONEXIÓN VIAL RUTA 41-CH-BORDE COSTERO PROVINCIA ELQUI

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

DESCRIPCIÓN

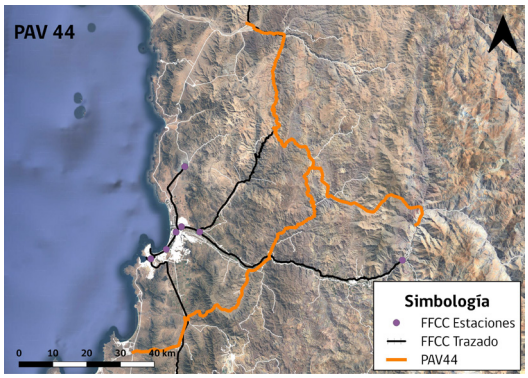
Problema o Requerimiento

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

Solución Propuesta

Desarrollar una nueva conectividad entre la Ruta 41 - CH con Ruta 5. Preliminarmente, se han establecido dos alternativas:
- Por el norte, en el tramo Chapilca-Punta Colorada.
- Por el sur, en el tramo Chapilca-Tongoicillo.

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



Plano Ubicación

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

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

OBSERVACIONES

La iniciativa se encuentra detenida, a la espera de definiciones respecto del proyecto Túnel Agua Negra, sector Llano Las Liebres. En paralelo, se desarrolla el estudio de prefactibilidad "Conectividad Integral Coquimbo-San Juan", cuyo objetivo es evaluar una alternativa económicamente más conveniente para el Estado que el actual proyecto del Túnel Agua Negra. El estudio fue adjudicado mediante Resolución D.V. N° 31, de 30 de abril de 2024, al Consorcio I2S, integrado por IDOM Consulting, Engineering, Architecture S.A. Agencia en Chile, Ingerop Chile S.A. y Subterra Ingeniería, por un plazo de 480 días corridos y un monto de US$ 1,5 millones.

De acuerdo con lo informado durante 2025, ya se había completado la etapa de diagnóstico (etapas 1A y 1B). No obstante, el GORE Coquimbo manifestó su disconformidad debido a que las alternativas analizadas se encontrarían alejadas del valle del Elqui. Preliminarmente, las alternativas que cumplen con las condiciones establecidas en los Términos de Referencia se ubicarían en el valle de Mostazal, comuna de Monte Patria. En las siguientes etapas del estudio corresponderá comparar y evaluar económicamente la alternativa que resulte seleccionada con el actual proyecto Túnel Agua Negra, sector Llano Las Liebres, comuna de Vicuña, a fin de determinar la opción más conveniente.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT
- ---

Dirección de Vialidad MOP:
- ---

Empresa Portuaria Coquimbo:
- ---

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

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

Coordinación Entre Actores

PAF 41
BIP:30065234-0

PUERTO DE COQUIMBO
CONSTRUCCIÓN MERCADO DEL MAR, COQUIMBO

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí

Categoría NOF

DESCRIPCIÓN

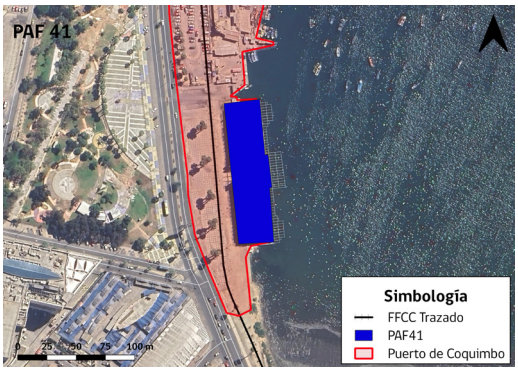
Problema o Requerimiento

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

Solución Propuesta

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

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



Plano Ubicación



Imagen de EPC

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Licitación y preparación para la ejecución de las obras restantes del Mercado del Mar post aprobación financiamiento por parte de GORE.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

Ilustre Municipalidad de Coquimbo:

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

OBSERVACIONES

En enero de 2026, el Consejo Regional de Coquimbo aprobó un suplemento de recursos por aproximadamente $9.040 millones para la ejecución del proyecto "Construcción Mercado del Mar" (Código IDI 30065234), permitiendo avanzar en la reactivación de las obras pendientes. Posteriormente, en mayo de 2026, el Gobierno Regional y la Municipalidad de Coquimbo suscribieron el Convenio Mandato para dar continuidad al proyecto y avanzar hacia la licitación de las obras.

En julio de 2026, la Contraloría General de la República tomó razón del Convenio Mandato, habilitando la continuidad del proceso administrativo requerido para la licitación y posterior ejecución de las obras. De esta forma, el proyecto, que permanecía paralizado desde años anteriores, se encuentra actualmente en proceso de reactivación y encaminado hacia la licitación de las obras necesarias para completar el Mercado del Mar.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2026		2027		2028		2029		2030	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
Re-evaluación del proyecto, ingreso de expediente a MDSyF.										
Licitación de las obras del Mercado del Mar*										
Ejecución de obras *										

* Sujeto a etapa anterior

Proyecto Detenido

PAF 42
Sin BIP

PUERTO DE COQUIMBO
RESERVA Y PROTECCIÓN FAJA VÍA DE ACCESO AL PUERTO

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

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

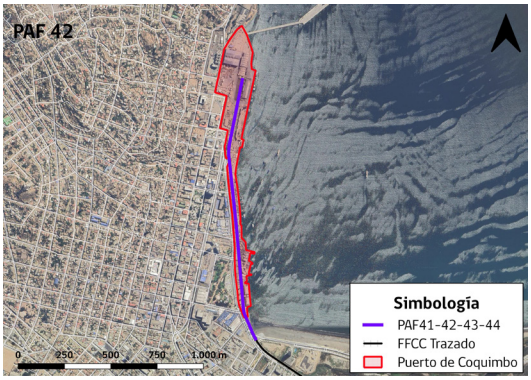
Dar acceso al tren ante un potencial aumento de demanda de carga requiere recuperar y proteger la faja de vía férrea existente.

Solución Propuesta

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

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

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



Plano Ubicación



Imagen actual (Google Earth - 9/2024)

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Coordinación y desarrollo de antecedentes preliminares para el Corredor Bimodal.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

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

Dirección de Vialidad Nacional:
- Procurar la complementariedad con la iniciativa PAV42-3.

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

OBSERVACIONES

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

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

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2026		2027		2028		2029		2030	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
Proyecto detenido*										

Proyecto
En Estudio

PAF 43-45
Sin BIP

PUERTO DE COQUIMBO

REHABILITACIÓN RED FERROVIARIA INTERIOR PUERTO DE COQUIMBO

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

DESCRIPCIÓN

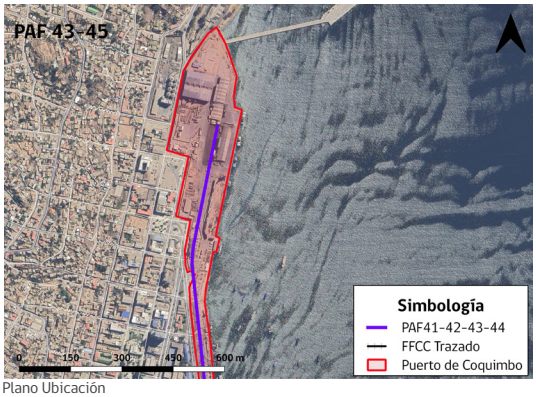
Problema o Requerimiento

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

Solución Propuesta

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

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



Plano Ubicación



Imagen actual (Google Earth - 1/2025)

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Desarrollo de antecedentes preliminares para el diseño de la red ferroviaria interior.

OBSERVACIONES

Mediante el Plan de Gestión Anual 2018, la Empresa Portuaria Coquimbo desarrolló, a nivel de perfil, el estudio LOGSIS 2018, orientado a evaluar un nuevo trazado ferroviario al interior del puerto. El estudio analizó distintos escenarios de participación del modo ferroviario y definió un layout preliminar, geometría, áreas de acopio, capacidad, modelo operacional, inversiones y plazos de ejecución. De acuerdo con lo informado por la Empresa de Transporte Ferroviario S.A., durante 2026 se ha avanzado en la elaboración de una propuesta de nuevo layout ferroviario para el puerto.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

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

Empresa Portuaria Coquimbo:

- ---

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2026		2027		2028		2029		2030	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
Desarrollo estudio nuevo layout interior										

ACCESIBILIDAD TERRESTRE A PUERTO DE

VALPARAÍSO



PUERTO DE VALPARAÍSO
Iniciativas Activas 2026

PROYECTOS DE ACCESIBILIDAD VIAL (PAV)

INICIATIVA	OBJETIVO	SITUACIÓN 2026
MEJORAMIENTO Y HABILITACIÓN RUTA 60CH (LA PÓLVORA) S:CR68 – ACC PUERTO **PAV 54** **Proyecto Descartado definitivamente**	Aumentar el nivel de seguridad de la ruta, implementando las siguientes obras: ‧ Mejorar el estándar del camino para una velocidad de operación de 70 a 80 km/h. ‧ Modificación geométrica y conexión enlace Las Cenizas. ‧ Modificación geométrica de los enlaces con conexión. ‧ Creación de vías de servicio o caleteras. ‧ Mejoramiento conexiones Placilla Oriente - Poniente y enlace Cardenal Samoré.	Durante 2026, la iniciativa se descarta de la cartera, considerando que la intervención priorizada correspondiente al Enlace El Vergel ya fue materializada y que actualmente no existen proyectos vigentes ni programación para ejecutar las restantes obras originalmente contempladas para el mejoramiento de la Ruta 60-CH en el sector La Pólvora.
MEJORAMIENTO DE RUTA 68 **PAV 55** **Proyecto en Estudio**	En el contexto de la 2° licitación de la Ruta 68, se realizarán ampliaciones de capacidad en los sectores que sea socialmente rentable y se construirán nuevos túneles compatibles con este aumento de capacidad, además del mejoramiento de estándares y de calidad de servicio.	Actualmente, el proyecto se encuentra en una etapa previa a la ejecución de las principales obras, las cuales consideran, entre otras intervenciones, una tercera calzada reversible entre Lo Prado y Placilla, nuevos túneles Lo Prado y Zapata y la prolongación de calle Décima en Placilla. Conforme a la programación vigente, el inicio de las principales obras se prevé a partir de 2029.

PAV PUERTO DE VALPARAÍSO 2026

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

PROYECTOS DE ACCESIBILIDAD FERROVIARIA (PAF)

INICIATIVA	OBJETIVO	SITUACIÓN 2026
ESTACIÓN DE TRANSFERENCIA FERROVIARIA EN SECTOR YOLANDA (TIV) **PAF 53** **Proyecto en Estudio**	Desarrollo de un terminal intermodal ferroviario asociado a las operaciones del puerto, de manera de hacer un uso óptimo de la ventana temporal disponible en la noche para el transporte de carga por ferrocarril.	La iniciativa se encuentra en estudio, mediante una consultoría orientada a definir el modelo operacional y de negocios y efectuar la evaluación privada del desarrollo ferroviario asociado al sistema portuario de Valparaíso. El estudio, financiado conjuntamente por EPV y EFE, fue adjudicado a B&G South en diciembre de 2025 y actualmente se encuentra en ejecución, con término previsto para el tercer trimestre de 2026.
ESTUDIO BÁSICO DIAGNÓSTICO PARA EL PLAN DE DESARROLLO FERROVIARIO DE EFE DE LA REGIÓN DE VALPARAÍSO **PAF 54** **Proyecto en Estudio**	Elaborar una hoja de ruta ferroviaria para la Región de Valparaíso, basada en un diagnóstico integral del sistema de transporte y de las actividades regionales, que permita definir una cartera de inversiones de mediano y largo plazo para el desarrollo del ferrocarril de carga y pasajeros durante los próximos 30 años, contribuyendo a mejorar la movilidad, la logística y la competitividad territorial.	Durante 2026 la iniciativa se encuentra en etapa de licitación del "Estudio Básico Diagnóstico para el Plan de Desarrollo Ferroviario de EFE de la Región de Valparaíso", orientado a definir una visión integral de la red ferroviaria regional e identificar y priorizar futuras iniciativas de inversión para pasajeros y carga. El estudio fue publicado para licitación en agosto de 2026, previéndose su inicio durante el primer semestre de 2027.

PAF PUERTO DE VALPARAÍSO 2026

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

Descartado Definitivamente

PAV 54
BIP:30093221-0

PUERTO DE VALPARAÍSO

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

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

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

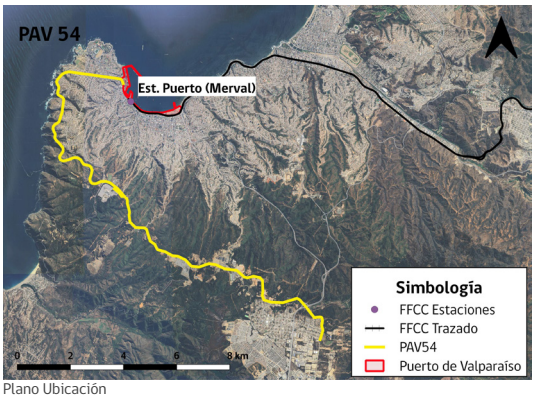
Riesgo de seguridad vial para la conducción de los usuarios de la Ruta 60 CH, también conocida como Camino La Pólvora, entre la Ruta 68 y el Puerto de Valparaíso, dado que es un camino sinuoso con marcadas pendientes y se generan de manera recurrente fenómenos de niebla densa.

Solución Propuesta

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

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

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



Plano Ubicación



Imágenes actuales (Google Earth - 4/2022)

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

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

OBSERVACIONES

La Dirección de Vialidad finalizó en 2016 la Ingeniería de Detalle del proyecto Enlace El Vergel (BIP N° 39483893-0), correspondiente a la intervención priorizada en el sector La Pólvora de la Ruta 60-CH, cuyo objetivo fue mejorar la conectividad y seguridad vial del sector, particularmente frente a situaciones de emergencia que requirieran disponer de un acceso expedito y de alto estándar hacia la parte alta de Valparaíso. De acuerdo con los antecedentes disponibles al 2026, dicha intervención constituye la única obra materializada de las contempladas originalmente para el mejoramiento de la Ruta 60-CH en el sector La Pólvora. En consecuencia, considerando que la intervención que dio origen a la iniciativa ya fue ejecutada y que no existen proyectos vigentes ni programación para desarrollar obras restantes asociadas al mejoramiento de la Ruta 60-CH en el sector señalado, se descartará la Ficha PAV N° 54 de la cartera de iniciativas.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

Dirección de Vialidad MOP:

- Monitorear la ejecución de las obras Enlace El Vergel.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

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

Proyecto En Estudio

PAV 55
Sin BIP

PUERTO DE VALPARAÍSO
MEJORAMIENTO DE RUTA 68

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí

Categoría MEJ - NOV

DESCRIPCIÓN

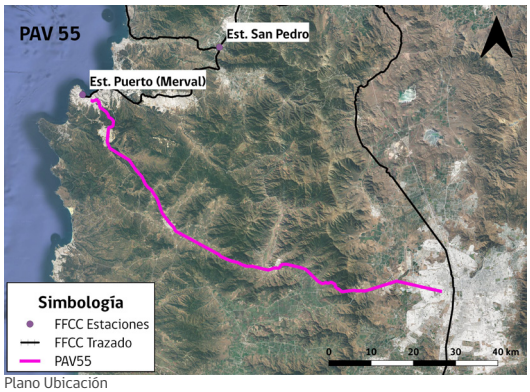
Problema o Requerimiento

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

Solución Propuesta

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

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



Plano Ubicación

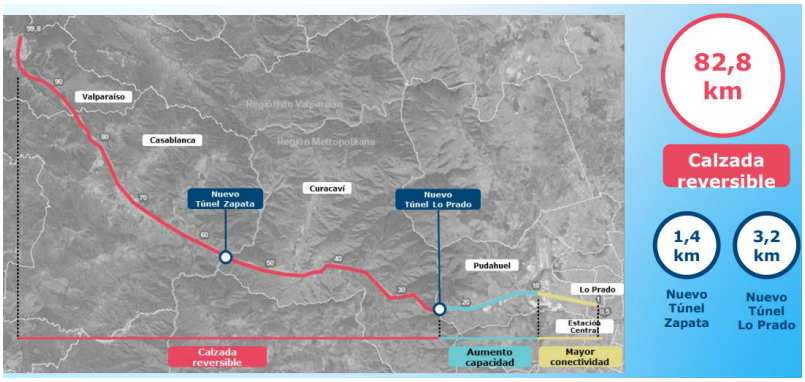


Imagen Proyecto

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Proyecto adjudicado.

OBSERVACIONES

Los estudios integrales correspondientes a la Segunda Concesión de la Ruta 68 se encuentran finalizados. Mediante D.S. N° 6, de 17 de enero de 2025, del Ministerio de Obras Públicas, se adjudicó el contrato de concesión, iniciando la nueva etapa contractual. Posteriormente, durante 2025 se efectuó el traspaso de la infraestructura existente a la nueva sociedad concesionaria. La nueva concesión contempla un conjunto de intervenciones destinadas a aumentar la capacidad y mejorar los estándares de seguridad y servicio de la Ruta 68, incluyendo la implementación una tercera calzada reversible entre el sector de Lo Prado y Placilla, nuevos túneles Lo Prado y Zapata y la prolongación de calle Décima en Placilla, esta última relevante para facilitar el tránsito de camiones y mejorar la seguridad vial asociada al acceso hacia Valparaíso. Conforme a la programación vigente, el inicio de las principales obras se encuentra previsto a partir de 2029.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

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

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

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

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2026		2027		2028		2029		2030	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
Desarrollo estudios Ingeniería de Detalle (Concesionario)										
Tramitación Ambiental*										
Construcción										
Expropiaciones										

Proyecto Detenido

PAF 51
BIP:30343122-0

PUERTO DE VALPARAÍSO
NUEVO TRAZADO FERROVIARIO SANTIAGO VALPARAÍSO

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí

Categoría NOF

DESCRIPCIÓN

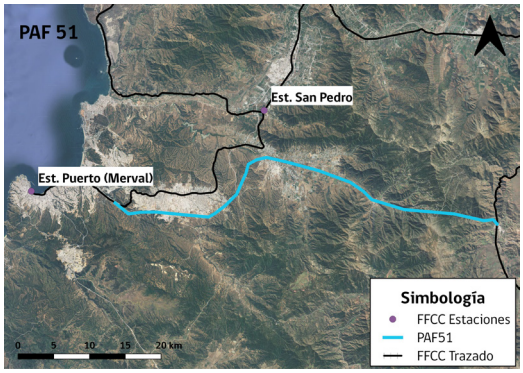
Problema o Requerimiento

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

Solución Propuesta

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

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



Plano Ubicación

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Nueva Licitación Consultoría "Proyecto Ferroviario Tren Valparaíso – Santiago"

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

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

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

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

OBSERVACIONES

La Dirección General de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas impulsó los estudios destinados a evaluar alternativas para recuperar y fortalecer la conectividad ferroviaria entre Valparaíso y Santiago, considerando el aprovechamiento de la infraestructura ferroviaria existente y la compatibilización de servicios de pasajeros y carga. El proceso de contratación del estudio requirió un segundo llamado a licitación, luego de que el primer proceso fuera declarado desierto. Actualmente la iniciativa no presenta avances efectivos ni una programación vigente que permita establecer su continuidad o materialización en el corto plazo, manteniéndose actualmente sin ejecución.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2026		2027		2028		2029		2030	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
Nueva Licitación Consultoría "Proyecto Ferroviario Tren Valparaíso - Santiago"										
Adjudicación y desarrollo de la consultoría *										
Desarrollo estudios Ingeniería de Detalle (nuevo Concesionario)*										

* Sujeto a etapa anterior

Proyecto
En Estudio

PAF 53
Sin BIP

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

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

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución Propuesta

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

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

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



Plano Ubicación

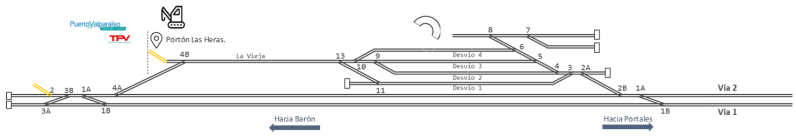


Imagen Proyecto

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Perfil y Desarrollo de TdR para estudio básico

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

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

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

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

OBSERVACIONES

Entre 2016 y 2017, EPV desarrolló un estudio integral de la iniciativa, abordando aspectos operacionales, de concesión, modelo de negocios, riesgos y evaluación privada. Posteriormente, los cambios en el uso del sector Barón y la disminución de la operación ferroviaria hacia el puerto determinaron la suspensión de los avances asociados a la iniciativa. Durante 2024, EPV y EFE retomaron el trabajo conjunto, iniciando una nueva etapa de análisis orientada a evaluar el desarrollo ferroviario asociado al sistema portuario de Valparaíso. En este contexto, durante 2025 se licitó un nuevo estudio destinado a definir el modelo operacional y de negocios, así como a efectuar la evaluación privada de la iniciativa, con financiamiento compartido entre ambas empresas. La consultoría fue adjudicada en diciembre de 2025 a B&G South y actualmente se encuentra en ejecución, con término previsto para el tercer trimestre de 2026.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2026		2027		2028		2029		2030	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
Desarrollo Estudios de Ingeniería de Detalle (Concesionario)										
Tramitación ambiental*										

* Sujeto a etapa anterior

Proyecto
En Estudio

PAF 54
BIP: 40072274

PUERTO DE VALPARAÍSO
ESTUDIO BÁSICO DIAGNÓSTICO PARA EL PLAN DE DESARROLLO FERROVIARIO DE EFE DE LA REGIÓN DE VALPARAÍSO

¿Proyecto PNDP 2013? - Categoría

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución Propuesta

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

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

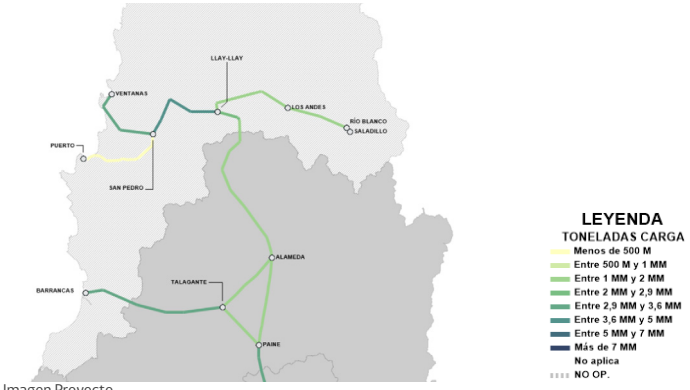


Imagen Proyecto

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Agosto 2026 se inicia proceso de licitación.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

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

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

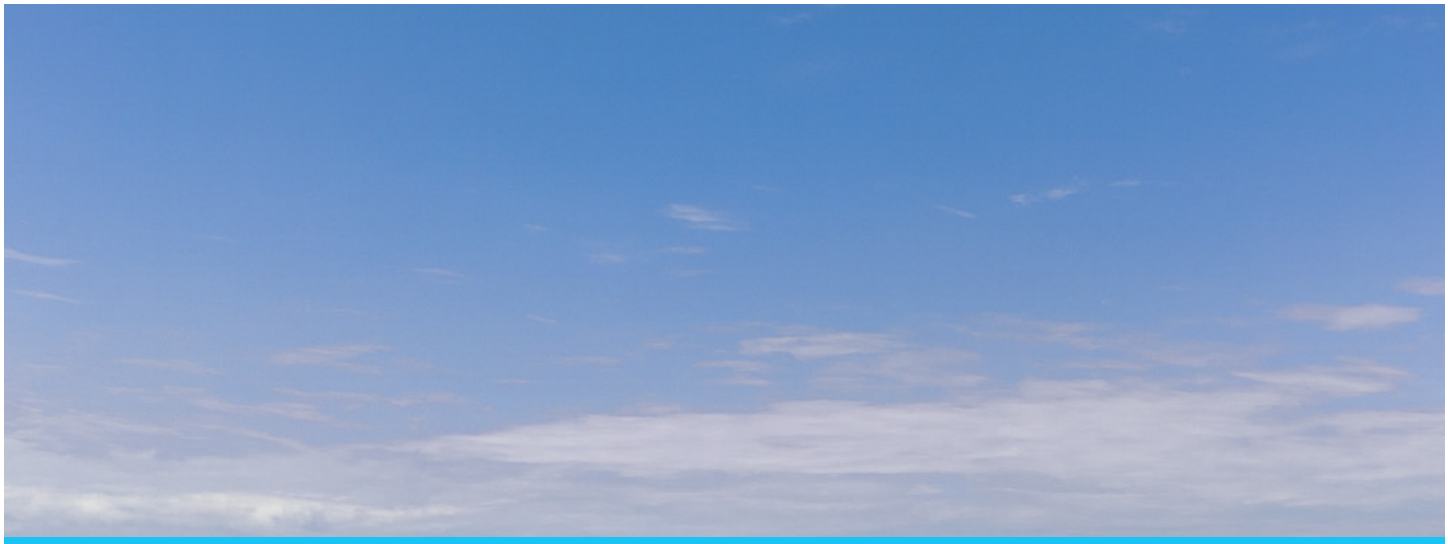
OBSERVACIONES

La necesidad de desarrollar el "Estudio Básico Diagnóstico para el Plan de Desarrollo Ferroviario de EFE de la Región de Valparaíso" se fundamenta en la necesidad de contar con una visión integral y actualizada de la red ferroviaria regional, que permita identificar sus principales brechas, restricciones y oportunidades de desarrollo, considerando tanto los requerimientos actuales como las proyecciones de demanda de transporte de pasajeros y carga. En particular, el crecimiento de los flujos de carga asociados al Puerto de Valparaíso y al Puerto Terrestre Los Andes (PTLA), junto con la expansión proyectada de los servicios de pasajeros hacia La Calera, genera nuevos requerimientos sobre la infraestructura y capacidad de la red ferroviaria.

El estudio permitirá, a partir de este diagnóstico, definir una visión de desarrollo de la red ferroviaria de EFE en la Región de Valparaíso, identificando y priorizando iniciativas de inversión y estableciendo las condiciones técnicas, operacionales y de planificación necesarias para su posterior desarrollo. De esta manera, sus resultados constituirán un insumo para orientar la cartera de proyectos ferroviarios de la región y sustentar futuras decisiones de inversión, en concordancia con las necesidades de movilidad de pasajeros y de transporte de carga.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2026		2027		2028		2029		2030	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
Desarrollo del Estudio										
Etapa de prefactibilidad, u otra.										



ACCESIBILIDAD TERRESTRE A PUERTO DE

SAN ANTONIO



PUERTO DE SAN ANTONIO
Iniciativas Activas 2026

PROYECTOS DE ACCESIBILIDAD VIAL (PAV)

INICIATIVA	OBJETIVO	SITUACIÓN 2026
CONSTRUCCIÓN CONEXIÓN VIAL ACCESO NORTE A SAN ANTONIO **PAV 62** **Proyecto Descartado definitivamente**	Disminuir el impacto vial de las operaciones de los terminales graneleros del puerto, en el sector norte, mediante el tránsito de los camiones a través del nuevo acceso norte a la ciudad de San Antonio.	la iniciativa se elimina del Plan, considerando la postergación de parte de los tramos originalmente contemplados y la modificación de las condiciones que justificaban el proyecto. se descartó previamente el Tramo N°1, mientras que los Tramos N°3 y N°4 presentan procesos de revisión y reevaluación. Asimismo, se considera la futura materialización del nuevo acceso al Puerto de San Antonio impulsado por la Dirección General de Concesiones, prevista en un horizonte anterior a 2033.
MEJORAMIENTO ACCESO SUR DEL PUERTO DE SAN ANTONIO **PAV 63** **Proyecto en Estudio**	Ampliar la capacidad vial del acceso al puerto, con terceras pistas desde el enlace Reuss hasta la salida de la trinchera cubierta. Desde ese punto el acceso se dividirá en dos: ‧ Una vía de doble calzada con dos pistas por sentido, que vaya hacia al Puerto Exterior. ‧ Otra vía de doble calzada con dos pistas por sentido, que se dirija a los terminales existentes.	El proyecto se mantiene en estudio, en el marco de la reingeniería del Sector 2 de la Concesión Autopista Santiago-San Antonio. Actualmente se desarrollan nuevos proyectos y estudios para redefinir dicho sector, incluyendo un nuevo Estudio de Impacto Ambiental, ingresado al SEIA el 2 de junio de 2026 y admitido a trámite el 20 de julio de 2026. Por tanto, la iniciativa se encuentra en etapa de desarrollo y evaluación ambiental.
MEJORAMIENTO DE RUTA 66 **PAV 64-2** **Proyecto en Construcción**	Mejorar la capacidad, seguridad y relación con el entorno de la Ruta 66, Camino de la Fruta, mediante la construcción de variantes al trazado actual.	Durante 2026, los sectores B3 y B4 se mantienen con puesta en servicio provisoria parcial, mientras que el subsector B5, correspondiente a la variante San Juan, alcanza un 63% de avance físico al 1 de junio de 2026, proyectándose el término de sus obras para el primer trimestre de 2027. El inicio de las restantes variantes del tramo A permanece condicionado a la obtención de la respectiva RCA, actualmente en tramitación.
AMPLIACIÓN PUENTE LO GALLARDO EN RUTA 66, PROVINCIA DE SAN ANTONIO **PAV 65** **Proyecto en Construcción**	Construcción de un nuevo puente paralelo al actual Puente Lo Gallardo, de manera que ambos puentes funcionen como un par vial. Para mejorar la conectividad para las localidades de las comunas de San Antonio y Santo Domingo, permitiendo la disminución de los tiempos de viaje, costos de operación y la disminución de accidentes, otorgando mayor seguridad vial en la ruta, tanto para vehículos, peatones y ciclistas que transiten por el puente.	Durante 2026, el proyecto continúa en ejecución, alcanzando aproximadamente un 75% de avance físico a julio de 2026. Las obras consideran el nuevo puente, el mejoramiento de sus accesos y la conservación de la estructura existente, de manera que ambas funcionen como un par vial. De acuerdo con la programación vigente, las obras continuarán durante 2026 y 2027, estimándose su entrada en operación para marzo de 2028.
AMPLIACIÓN DE VÍAS ACCESO PLISA **PAV 66-1** **Coordinación entre Actores**	Mejora de la capacidad de la vialidad existente mediante las siguientes medidas de solución: ‧ Aumento de capacidad de calle Aníbal Pinto Poniente a doble pista de entrada con una pista de salida. ‧ Aumento de capacidad a tres pistas en calle 1° de Enero, y ampliación de radios de giro en el mismo tramo. ‧ Habilitación de flujos de salida de Terminal STI por 1° Enero, Aníbal Pinto Poniente y Nuevo Acceso.	El proyecto se mantiene en coordinación entre actores y en proceso de reformulación. Si bien la ingeniería de detalle se encuentra concluida y aprobada por SERVIU, permanece pendiente la aprobación del MOP respecto del empalme con la Ruta 78. EPSA se encuentra revisando y reformulando el diseño para adecuarlo a las condiciones disponibles del terreno. Una vez finalizada esta etapa, se contempla su postulación al Sistema Nacional de Inversiones para actualizar la programación y definir los siguientes hitos de ejecución.
PAVIMENTACIÓN AV. LA PLAYA **PAV 66-2** **Coordinación entre Actores**	Mejora del estándar de la vialidad actual en el sector de Av. La Playa, entre 1° de Enero y O'Higgins.	Se mantienen las labores periódicas de conservación de la vialidad como medida transitoria, mientras se define una solución definitiva vinculada al avance del proyecto Puerto Exterior y del Corredor Ferroviario de EFE. Actualmente, el proyecto se encuentra ingresado al SERVIU para revisión y aprobación, mientras que la segunda etapa asociada al convenio entre EPSA y la Municipalidad de San Antonio permanece pendiente de aprobación por ambas partes.

PUERTO DE SAN ANTONIO

Iniciativas Activas 2026

PROYECTOS DE ACCESIBILIDAD VIAL (PAV)

INICIATIVA	OBJETIVO	SITUACIÓN 2026
ZONA DE REGULACIÓN DE FRECUENCIA ALTO SAN ANTONIO (ASA) **PAV 67** **Proyecto Finalizado**	Dotar al sistema logístico del puerto de un área de regulación de frecuencia, se realizará en dos etapas: 1. Alto San Antonio (ASA) Fase 1, iniciativa diseñada como provisión de solución física y operación del servicio de regulador de frecuencia, para ser implementada de forma rápida (2024) 2. Alto San Antonio (ASA) Fase 2, proyecto de inversión de EPSA dirigido a ampliar la capacidad de la Fase 1 y prestar los servicios de regulación de frecuencia y control de tránsito.	la Fase 1 se encuentra plenamente operativa y consolidada, con una capacidad de 360 slots y una utilización promedio aproximada de 800 camiones diarios. Dado el nivel de utilización alcanzado, se evalúa el desarrollo de una Fase 2, que considera la adquisición de terrenos adicionales para ampliar la capacidad del recinto y atender los flujos proyectados hasta 2040. Su materialización dependerá de la disponibilidad de los terrenos requeridos y de la definición de las etapas de desarrollo correspondientes.

PAV PUERTO DE SAN ANTONIO 2026

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

PUERTO DE SAN ANTONIO

Iniciativas Activas 2026

PROYECTOS DE ACCESIBILIDAD FERROVIARIA (PAF)

INICIATIVA	OBJETIVO	SITUACIÓN 2026
MEJORAMIENTO TERMINAL INTERMODAL BARRANCAS **PAF 62** **Proyecto en Construcción**	Desarrollar un nuevo terminal de transferencia de contenedores en parte del actual Patio Barrancas, propiedad de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE). El proyecto, denominado "Terminal Intermodal Barrancas" (TIB), aumentará la capacidad de transferencia de contenedores, otorgando conectividad funcional a los terminales portuarios que operan DP World y STI.	Durante 2026, continúa la ejecución de las obras de modernización del Terminal Intermodal Barrancas (TIB), registrándose un avance físico estimado de entre 85% y 90%. Paralelamente, EPSA y DP World San Antonio mantienen gestiones ante el Servicio Nacional de Aduanas para extender la zona primaria al nuevo terminal intermodal.
MODIFICACIÓN CRUCE FERROVIARIO PABLO NERUDA **PAF 63** **Proyecto Detenido**	Adecuación del cruce ferroviario en calle Pablo Neruda, para evitar los problemas de congestión por los camiones asociados tanto al puerto como a las áreas logísticas del entorno.	La iniciativa se mantiene detenida, debido a la postergación del desarrollo de la Ingeniería del tramo Llolleo-Barrancas, en cuyo marco se contemplaba analizar una alternativa de cruce desnivelado para Pablo Neruda. De acuerdo con la planificación actualmente disponible, se estima que el desarrollo del proyecto sea retomado durante el cuarto trimestre de 2027.
MEJORAMIENTO CORREDOR FERROPORTUARIO SANTIAGO - SAN ANTONIO **PAF 64-65-66-67** **Proyecto en Estudio**	A partir de la ejecución de un estudio de Ingeniería, materializar progresivamente el proyecto Corredor Ferroportuario Santiago - San Antonio, con un aumento de velocidades de operación, cambio en el sistema de movilización de trenes y la implementación de un Centro de Intercambio Modal (CIM) en las afueras de Santiago, requiriendo además que cualquier proyecto de pasajeros se realice por vías férreas independientes a las definidas para la carga.	La Ingeniería Básica del acceso ferroviario se encuentra finalizada y EFE continúa realizando adecuaciones al diseño del CIM en coordinación con el proyecto Orbital Sur del MOP. Asimismo, la primera etapa de adquisición de terrenos se encuentra concluida y se consideran el desarrollo del EIA del Corredor y del CIM, la reevaluación de la Ficha IDI y las obras asociadas a los desvíos de 600 m. Actualmente, las inversiones y estudios del corredor se encuentran en revisión y evaluación por parte de DIPRES.
CONSTRUCCIÓN DESVÍOS PARA TRENES DE 600 M Y SALAS TÉCNICAS TRAMO ALAMEDA BARRANCAS **PAF 68** **Proyecto en Construcción**	Ampliar la capacidad de transporte de carga por ferrocarril, mediante desvíos de 600 metros y salas técnicas que permitan la circulación de trenes de mayor longitud.	la Fase I se encuentra en ejecución, contemplando la habilitación de desvíos de 600 m y la implementación del Sistema de Control de Señalización Virtual. Las obras comenzaron con el desvío Melipilla y continuarán con Malvilla y Sepultura, estimándose su término en junio de 2027. Paralelamente, se desarrolla el EIA del Corredor y del CIM y la reevaluación de la Ficha IDI, mientras que la Fase II permanecerá pendiente hasta avanzar en la reubicación de la vía de carga.

PAF PUERTO DE SAN ANTONIO 2026

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

Descartado Definitivamente

PAV 62

BIP:30137246-0

PUERTO DE SAN ANTONIO

CONSTRUCCIÓN CONEXIÓN VIAL ACCESO NORTE A SAN ANTONIO

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

DESCRIPCIÓN

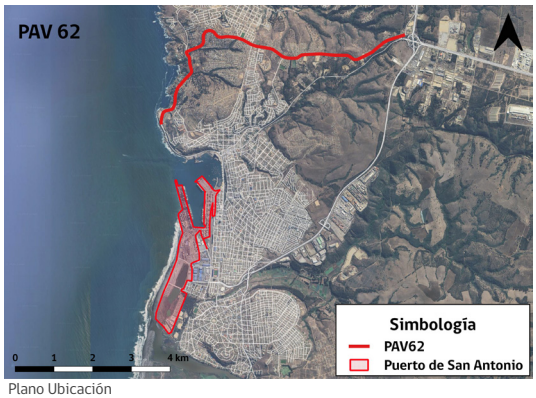
Problema o Requerimiento

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

Solución Propuesta

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

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



Plano Ubicación



Axonométrica Proyecto (Google Earth 2025)

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Proyecto descartado definitivamente.

OBSERVACIONES

Esta iniciativa fue sectorizada en 4 tramos, sin embargo, por motivos de rentabilidad del proyecto, se descartó el Tramo N°1 (entre Terminal Panul y estacionamiento de camiones), definiéndose solo considerar obras para los Tramos N°2, N°3 y N°4. Se licito la obra del tramo 4 el año 2024. Se encuentra en proceso de reevaluación técnico-económica la ficha IDI para poder realizar la adjudicación del Contrato. En cuanto al Tramo N°3, se trabaja para poder reconsiderar el trazado ya estudiado y con el Estudio de Ingeniería ya terminado. En caso de no ser posible su materialización se hace necesario reestudiar un nuevo eje vial.

No obstante, considerando la postergación de dos de los tramos que conforman el proyecto integral y, especialmente, que se prevé la materialización, en un horizonte anterior al año 2033, del nuevo acceso al Puerto de San Antonio impulsado por la Dirección General de Concesiones, las condiciones que originalmente justificaron esta iniciativa han experimentado modificaciones sustantivas, por lo que se estima pertinente eliminar la iniciativa del Plan.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

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

Dirección de Vialidad MOP:
- Llevar a cabo las expropiaciones.
- Licitar la construcción de las obras.

Empresa Portuaria San Antonio:
- Asegurar la operación del parqueadero al norte del Sitio N° 9 y Puerto Panul no sea interferida por la ejecución de obras.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2026		2027		2028		2029		2030	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
Proyecto descartado definitivamente*										

Proyecto En Estudio

PAV 63
BIP: 40010577

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

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

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución Propuesta

Ampliar la capacidad vial del acceso al puerto, con terceras pistas desde el enlace Reuss hasta la salida de la trinchera cubierta. Desde ese punto el acceso se dividirá en dos:
- Una vía de doble calzada con dos pistas por sentido, que vaya hacia el Puerto Exterior.
- Otra vía de doble calzada con dos pistas por sentido, que se dirija a los terminales existentes.

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



Plano Ubicación



Imágenes actuales (Google Earth - 12/2024)

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

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

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

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

Dirección General de Concesiones MOP:
- Obtener RCA
- Procurar la construcción del proyecto de acceso vial a puertos.

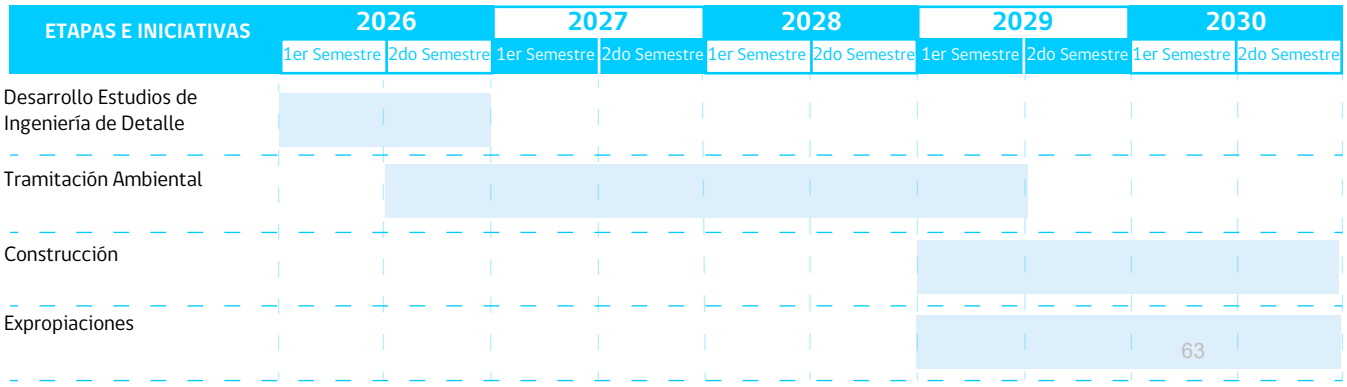
Empresa Portuaria San Antonio:
- Aportar con los antecedentes que sean requeridos.

OBSERVACIONES

Mediante D.S. N° 63, de 6 de junio de 2025, del Ministerio de Obras Públicas, se modificaron, por razones de interés público, las características de las obras y servicios contemplados en el contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada "Concesión Autopista Santiago-San Antonio". En particular, respecto del Sector 2, se dispuso la suspensión transitoria de las actividades y obligaciones asociadas al desarrollo de las ingenierías y a la ejecución de las obras originalmente previstas, con el objeto de desarrollar un conjunto de nuevos proyectos y estudios destinados a redefinir dicho sector.

En este contexto, se estableció el desarrollo de una reingeniería del Sector 2 y la elaboración de un nuevo Estudio de Impacto Ambiental para dicho sector, como parte de los denominados "Nuevos Proyectos Sector 2, Ruta 78". De acuerdo con los antecedentes disponibles del proyecto, el nuevo Estudio de Impacto Ambiental fue ingresado al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA) el 2 de junio de 2026 y admitido a trámite el 20 de julio de 2026. En consecuencia, el proyecto se encuentra actualmente en una etapa de desarrollo y evaluación ambiental, conforme al cronograma establecido para la materialización de las nuevas obras contempladas para el Sector 2.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



En Construcción

PAV 64-2
Sin BIP

PUERTO DE SAN ANTONIO
MEJORAMIENTO DE RUTA 66

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

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

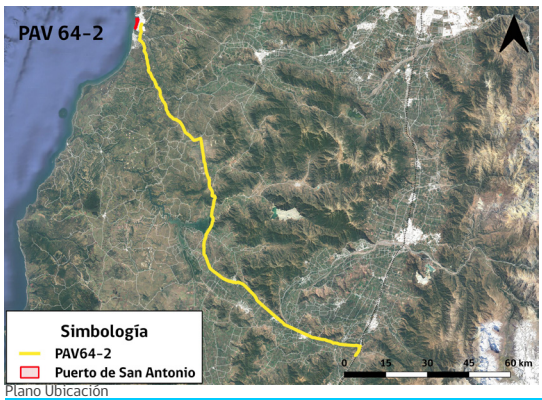
Solución Propuesta

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

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

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

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



Plano Ubicación


Imagen de proyecto.

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

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

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

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

Dirección General de Concesiones MOP:

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

Empresa Portuaria San Antonio:

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

Sociedad Concesionaria (Sacyr):

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

OBSERVACIONES

Sectores B3, B4 y B5. Los sectores B3 y B4 presentan una puesta en servicio provisoria parcial desde el 25 de abril de 2025. Por su parte, el subsector B5 inició sus obras el 25 de marzo de 2024 y registra un avance físico de 63% al 1 de junio de 2026. Este tramo, correspondiente a la variante San Juan, tiene prevista la conclusión de sus obras durante el primer trimestre de 2027.

El inicio de las obras correspondientes al resto de las variantes de la Concesión Ruta 66 Camino de la Fruta, tramo A, se encuentra supeditado a la obtención de la respectiva Resolución de Calificación Ambiental (RCA), actualmente en tramitación. El cronograma de la concesión da cuenta de la programación prevista para el desarrollo y puesta en servicio de las distintas obras.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2026		2027		2028		2029		2030	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
Desarrollo Estudios Ingeniería de Detalle Tramo A										
Tramitación Ambiental Tramo A										
Expropiaciones Tramo A										
Construcción Tramo B5										
Construcción Tramo A										

En Construcción

PAV 65
BIP:40017172-0

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

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

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

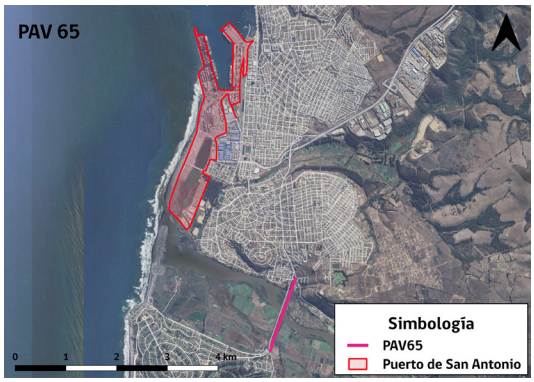
La Ruta 66 constituye un importante eje de conectividad de acceso al Puerto de San Antonio, siendo uno de los corredores con mayor flujo de movimiento y proyección de los últimos años, detectándose un aumento significativo de tránsito llegando a un TMDA (*) del orden de los 25 mil veh/día, situación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

Solución Propuesta

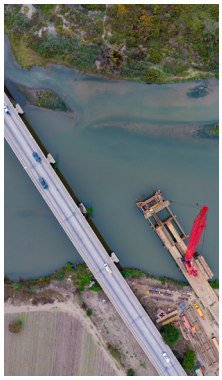
Se propone la construcción de un nuevo puente paralelo al actual Puente Lo Gallardo en la Provincia de San Antonio, ubicado aguas arriba de la desembocadura del Río Maipo, entre los kilómetros 133,262 y 134,700 de la Ruta 66, de manera que ambos puentes funcionen como un par vial. La longitud total del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

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

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



Plano Ubicación



Imágenes de avance del proyecto

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Ejecución de obras del nuevo puente.

OBSERVACIONES

Al término de la etapa de diseño, el proyecto incorporó ajustes destinados a mejorar los accesos tanto al nuevo puente como a la estructura existente, de manera que ambas obras funcionen como un par vial. Asimismo, se contemplaron obras de conservación y mejoramiento del puente actual, con el objeto de asegurar condiciones adecuadas de seguridad y continuidad operacional. A solicitud del Ministerio de Desarrollo Social y Familia (MDSyF), la Dirección Regional de Vialidad reformuló el proyecto conforme a la metodología de Vialidad Urbana Estructurante, siendo posteriormente postulado al Sistema Nacional de Inversiones (SNI) bajo el código BIP N° 40017172-0, obteniendo la Recomendación Satisfactoria (RS) para su ejecución durante el segundo semestre de 2019.

La licitación pública para la ejecución de las obras fue adjudicada el 3 de enero de 2024. Desde entonces, el proyecto ha mantenido su avance constructivo, pasando de aproximadamente un 50% en julio de 2025 a cerca de un 75% en julio de 2026. De acuerdo con la programación vigente, se prevé que las obras continúen durante los años 2026 y 2027, estimándose el inicio de la operación del nuevo sistema vial para marzo de 2028.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

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

Dirección de Vialidad MOP:
- Realizar el proceso expropiatorio.
- Licitar y supervisar la ejecución de las obras civiles.

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

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2026		2027		2028		2029		2030	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
Desarrollo Estudios de Ingeniería de Detalle										
Construcción Tramo urbano										
Expropiaciones y construcción de obras del tramo interurbano										

Coordinación Entre Actores

PAV 66-1
Sin BIP

PUERTO DE SAN ANTONIO
AMPLIACIÓN DE VÍAS ACCESO PLISA

¿Proyecto PNDP 2013? - No

Categoría MEJ

DESCRIPCIÓN

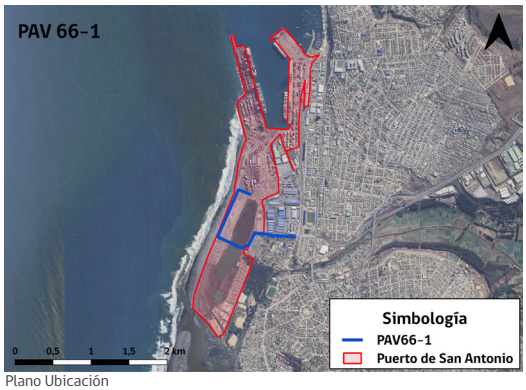
Problema o Requerimiento

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

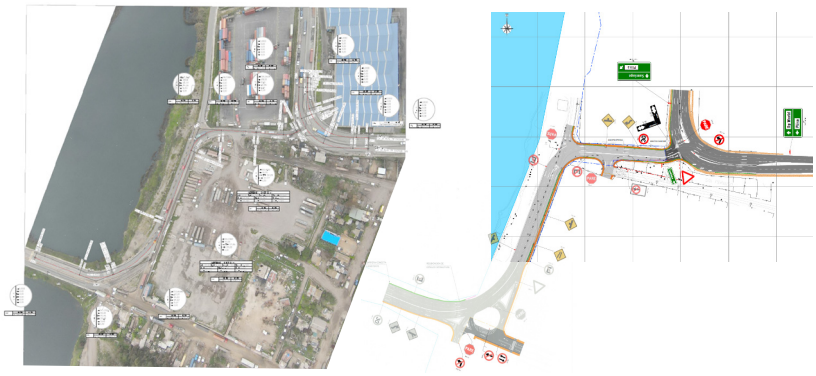
Solución Propuesta

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

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



Plano Ubicación


Planimetría Proyecto

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

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

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

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

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

OBSERVACIONES

Concluido y aprobado por SERVIU, encontrándose pendiente la aprobación del Ministerio de Obras Públicas (MOP) respecto del empalme con la Ruta 78. Paralelamente, fueron desarrolladas las bases de licitación y las especificaciones técnicas del proyecto, mientras que el proceso de expropiaciones alcanzó un 95% de avance, existiendo acuerdo de compra respecto de las dos propiedades involucradas. Inicialmente, se contemplaba el inicio de las obras durante el segundo semestre de 2025 y la entrada en operación durante el primer semestre de 2026. Sin embargo, dichos hitos fueron postergados, debido a que actualmente la Empresa Portuaria San Antonio (EPSA) se encuentra revisando el proyecto y reformulando su diseño, con el propósito de adecuar su geometría a las condiciones efectivamente disponibles del terreno.

Una vez concluido este proceso de reformulación, se contempla la postulación del proyecto a las etapas correspondientes del Sistema Nacional de Inversiones (SNI), instancia a partir de la cual se podrá actualizar su programación y definir los siguientes hitos para su ejecución.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2026		2027		2028		2029		2030	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
Ejecución obras*										
Entrada en Operación *										

* Sujeto a etapa anterior

Coordinación Entre Actores

PAV 66-2
Sin BIP

PUERTO DE SAN ANTONIO
PAVIMENTACIÓN AV. LA PLAYA

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

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución Propuesta

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

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



Plano Ubicación


Imagen Actual (Google Earth - 8/2014)

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

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

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

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

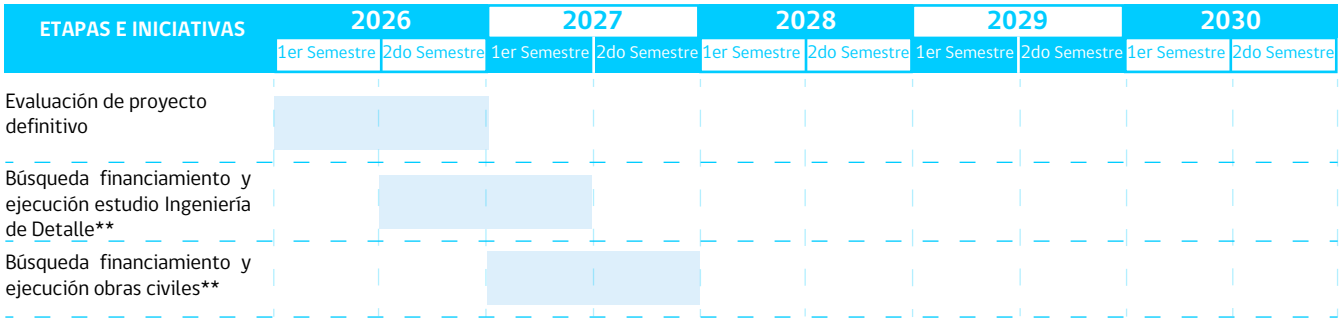
Empresa Portuaria San Antonio:
- Llevar adelante el convenio de mantención con IMSA.
- Analizar proyecto de mejoramiento definitivo en coherencia con las obras de accesos del Puerto Exterior.

OBSERVACIONES

De acuerdo con las gestiones realizadas ante el SERVIU Regional en diciembre de 2019, la alternativa de suscribir un convenio de mandato para la ejecución de las obras presentaba una baja probabilidad de concreción. Ante esta situación, y tal como se señaló en el PNATP 2022, la Empresa Portuaria San Antonio (EPSA) suscribió un convenio con la Ilustre Municipalidad de San Antonio (IMSA) para efectuar la mantención periódica de la vialidad, manteniendo su estándar actual mientras se define la solución definitiva.

En este contexto, las labores de conservación continúan ejecutándose como una medida de carácter transitorio. La solución de largo plazo se encuentra vinculada, por una parte, al avance de la tramitación ambiental del proyecto Puerto Exterior y, por otra, al desarrollo del proyecto Corredor Ferroviario, de titularidad de EFE, dado que ambos proyectos inciden en la configuración futura de la infraestructura vial del sector. Actualmente, el proyecto se encuentra ingresado al SERVIU para su revisión y aprobación. Asimismo, la segunda etapa asociada al convenio suscrito con la IMSA se encuentra pendiente de aprobación por ambas partes.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



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

Finalizado y en Operación

PAV 67
BIP:40012831-0

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

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

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

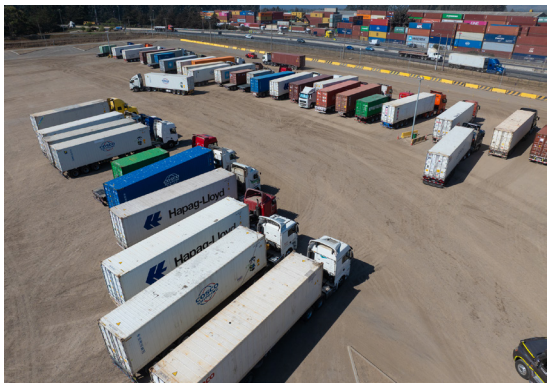
Solución Propuesta

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

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



Plano Ubicación



ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Proyecto finalizado.

OBSERVACIONES

El proyecto se encuentra finalizado y en operación desde enero de 2024, correspondiente a su Fase 1. Luego de un período inicial de marcha blanca y aumento progresivo de su utilización, desde el primer semestre de 2025 su uso es obligatorio para determinadas líneas logísticas. Actualmente, el recinto opera con los camiones asociados a la carga de exportación y se encuentra a plena capacidad, disponiendo de 360 slots. Su nivel de utilización alcanza, en promedio, aproximadamente 800 camiones diarios, lo que da cuenta de la consolidación de su operación y de la necesidad de evaluar oportunamente su ampliación.

En este contexto, se contempla la adquisición de terrenos adicionales para desarrollar la Fase 2, cuyo objetivo es incrementar la capacidad de la infraestructura y permitir la atención de los flujos de transporte proyectados hasta el horizonte de 2040. La materialización de esta segunda fase se encuentra, por tanto, asociada a la disponibilidad de los terrenos requeridos y a la definición de las etapas de desarrollo correspondientes.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

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

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

Consejo de Coordinación Ciudad – Puerto de San Antonio:
- Promoción del proyecto con actores relevantes.

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

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2026		2027		2028		2029		2030	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
Proyecto finalizado y en operación*										

En Construcción

PAF 62
BIP:30483873-0

PUERTO DE SAN ANTONIO
MEJORAMIENTO TERMINAL INTERMODAL BARRANCAS

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí

Categoría NOF

DESCRIPCIÓN

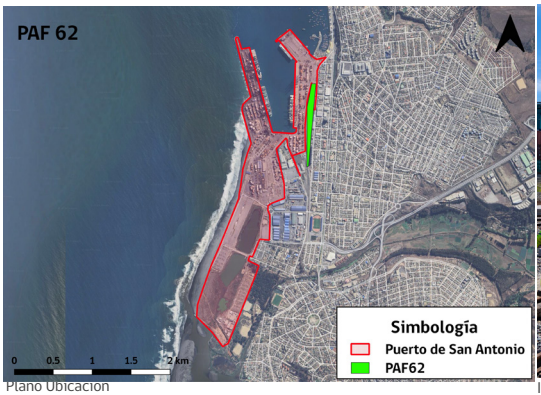
Problema o Requerimiento

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

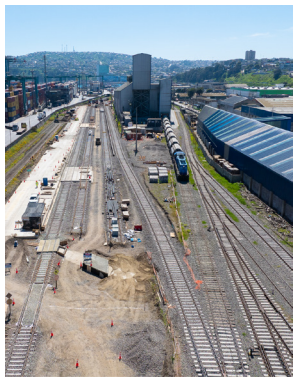
Solución Propuesta

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

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



Plano Ubicación



Imágenes de avance del proyecto

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Ejecución de obras por parte de EFE.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

Empresa de los Ferrocarriles del Estado:

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

EPSA:

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

DP World San Antonio:

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

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

- Desarrollo de coordinación de acciones y acuerdo.

OBSERVACIONES

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

Resuelta la controversia sobre aspectos de libre competencia en la prestación de los servicios en el TIB, mediante el acuerdo alcanzado entre las partes en la Corte Suprema de Chile en diciembre de 2022, un Comité de Expertos determinó la tarifa de transferencia en este nuevo terminal intermodal. EFE adjudicó la ejecución de las obras del TIB, las que se iniciaron durante el segundo semestre de 2024 y registran, durante 2026, un avance físico estimado de entre 85% y 90%. Paralelamente EPSA y DP World San Antonio gestionan con el Servicio Nacional de Aduanas, la extensión de la zona primaria al TIB.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2026		2027		2028		2029		2030	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
Estudios de Ingeniería de Detalle (Concesionario)										

Proyecto Detenido

PAF 63
Sin BIP

PUERTO DE SAN ANTONIO
MODIFICACIÓN CRUCE FERROVIARIO PABLO NERUDA

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

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución Propuesta

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

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



Plano Ubicación


Imagen actual (Google Earth – 8/2014)

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

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

OBSERVACIONES

El estudio de Ingeniería Básica de acceso al Puerto Exterior, informado durante 2022, propuso el cierre del cruce Pablo Neruda y la redistribución de los flujos de tránsito del sector. A partir de esta propuesta, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE) contempló analizar una alternativa de cruce desnivelado, cuyo desarrollo sería abordado en el marco de la Ingeniería del tramo Llolleo-Barrancas, inicialmente programada para comenzar durante el segundo semestre de 2025.

No obstante, dicha programación fue postergada y, de acuerdo con la planificación actualmente disponible, se estima que el desarrollo del proyecto se retome durante el cuarto trimestre de 2027.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

- ---

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2026		2027		2028		2029		2030	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
Proyecto Detenido*										

Proyecto
En Estudio

PAF 64 - 65 - 66 - 67
BIP:40000060-0

PUERTO DE SAN ANTONIO
MEJORAMIENTO CORREDOR FERROPORTUARIO SANTIAGO - SAN ANTONIO

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

DESCRIPCIÓN

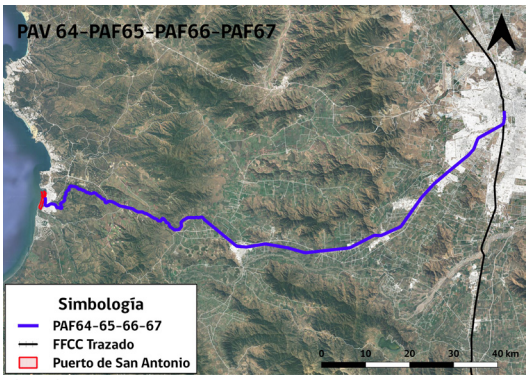
Problema o Requerimiento

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

Solución Propuesta

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

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



Plano Ubicación


Imágenes actuales (Google Earth - 11/2018)

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

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

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

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

Empresa de los Ferrocarriles del Estado:

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

MOP:

- Coordinación de expropiación y proyecto Orbital Sur Santiago.

Empresa Portuaria San Antonio:

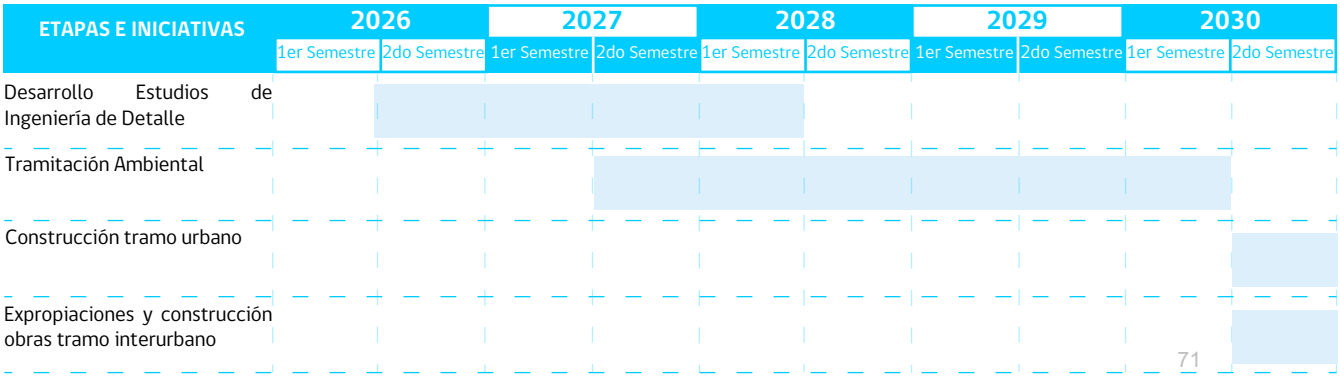
- Coordinación técnica del proyecto Puerto Exterior.

OBSERVACIONES

El proyecto contempla un desarrollo por etapas. La Fase I considera la habilitación de desvíos de 600 m y la implementación de un Sistema de Control de Señalización Virtual. La Fase II contempla el alargamiento de los desvíos para trenes de hasta 1.250 m, el aumento del estándar de velocidad a 65 km/h —con restricciones de 40 km/h en pendientes y curvas—, la construcción de un Centro de Intercambio Modal (CIM) en la Región Metropolitana, proyectado para operar en 2035, y un nuevo trazado ferroviario en el sector Malvilla-Puerto. Según las futuras proyecciones de demanda, también se contempla la eventual construcción de doble vía y obras para el transporte de contenedores en doble estiba hacia 2042.

El estudio de Ingeniería Básica del acceso ferroviario a Puerto Exterior se encuentra finalizado y EFE ha realizado adecuaciones al diseño del CIM en coordinación con el proyecto Orbital Sur, liderado por el MOP. La primera etapa de adquisición de terrenos está concluida, quedando una segunda etapa para su desarrollo futuro. Asimismo, se considera el desarrollo del EIA del Corredor y del CIM, la reevaluación de la Ficha IDI y la ingeniería y construcción de los desvíos de 600 m. Actualmente, las inversiones y estudios asociados al corredor se encuentran en revisión y evaluación por parte de DIPRES.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



Proyecto en Construcción

PAF 68
BIP:40025312

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

¿Proyecto PNDP 2013? - **Categoría**

DESCRIPCIÓN

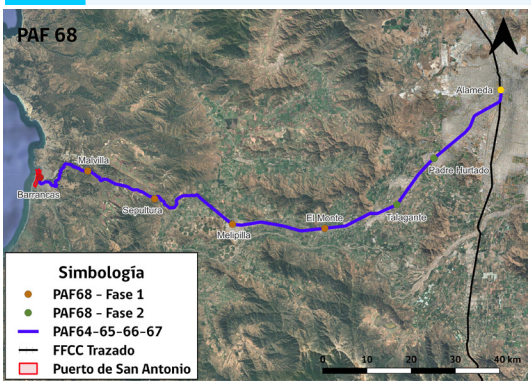
Problema o Requerimiento

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

Solución Propuesta

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

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



Plano Ubicación

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

En construcción

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

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

Empresa de los Ferrocarriles del Estado:

- Ejecutor y líder del proyecto

OBSERVACIONES

El proyecto contempla un desarrollo por etapas. La Fase I se encuentra en ejecución y considera la habilitación de desvíos de 600 m y la implementación de un Sistema de Control de Señalización Virtual. Las obras se iniciaron con el desvío Melipilla y continuarán con los desvíos Malvilla y Sepultura, estimándose su término en junio de 2027. La Fase II contempla el alargamiento de desvíos para trenes de hasta 1.250 m, el aumento del estándar de velocidad a 65 km/h —con restricciones de 40 km/h en pendientes y curvas—, la construcción de un CIM en la Región Metropolitana, un nuevo trazado en el sector Malvilla-Puerto y, de acuerdo con las proyecciones de demanda, la eventual construcción de doble vía y obras para el transporte de contenedores en doble estiba.

Los estudios de Ingeniería Básica del acceso ferroviario a Puerto Exterior y el anteproyecto del CIM se encuentran finalizados. EFE continúa realizando ajustes al diseño del CIM en coordinación con el proyecto Orbital Sur del MOP, encontrándose además concluida la primera etapa de adquisición de terrenos. Paralelamente, se desarrolla el EIA del Corredor y del CIM y la reevaluación de la Ficha IDI del Corredor. La Fase II quedará pendiente de ejecución hasta que se avance en la reubicación de la vía de carga.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2026		2027		2028		2029		2030	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
Desarrollo Estudios de Ingeniería de Detalle										
Tramitación Ambiental										
Construcción tramo urbano										
Expropiaciones y contrucción de obras										

* Sujeto a etapa anterior

ACCESIBILIDAD
TERRESTRE A PUERTOS DE

TALCAHUANO Y SAN VICENTE



PUERTOS DE TALCAHUANO Y SAN VICENTE

Iniciativas Activas 2026

PROYECTOS DE ACCESIBILIDAD VIAL (PAV)

INICIATIVA	OBJETIVO	SITUACIÓN 2026
CONEXIÓN PUERTO SAN VICENTE – RUTA INTERPORTUARIA **PAV 71** **Coordinación entre Actores**	Mejorar la accesibilidad al Puerto de San Vicente mediante dos tramos: Tramo 1: Conexión desde Ruta Interportuaria hasta Rotonda Cementos Biobío (1,9 km) Tramo 2: Mejoramiento desde la Rotonda hasta el Puerto de San Vicente (2,4 km). La propuesta permitirá una conexión continua, evitando el paso de camiones por áreas residenciales, especialmente poblaciones Gaete y Libertad.	Durante 2026, el proyecto cuenta con RATE RS para su ejecución y se encuentra avanzando en las gestiones previas a la licitación, particularmente en la contratación de tasadores y el proceso de expropiación de los terrenos requeridos para el Tramo 2. Paralelamente, el MOP evalúa alternativas de financiamiento y ejecución para los distintos tramos. La licitación de las obras se proyecta preliminarmente para 2027.
GESTIÓN DE TRÁFICO EN ACCESO AL PUERTO DE SAN VICENTE **PAV 72** **Coordinación entre Actores**	Con el fin de mejorar el acceso al puerto se busca: **Corto plazo:** 1. Proyecto de demarcación de la rotonda acceso. 2. Reducir estacionamientos en calle Almte. Latorre. 3. Se mejoró la señalética vial, en el cruce ferroviario. 4. Programa fiscalización y de seguridad vial. **Mediano plazo:** 5. Habilitar vía férrea externa. 6. Re-ruteo de recorridos de locomoción colectiva,	Se mantiene en coordinación entre los distintos actores involucrados, avanzando en medidas destinadas a mejorar la circulación y operación del acceso al Puerto de San Vicente. Se encuentra en desarrollo la normalización del cruce ferroviario y el diseño del mejoramiento de la infraestructura ferroviaria, junto con la definición del reruteo de la locomoción colectiva y la elaboración de los Términos de Referencia para un Plan de Gestión de Tránsito.
CONEXIÓN RUTA CONCEPCIÓN-CABRERO CON AUTOPISTA DEL ITATA **PAV 73** **Proyecto en Construcción**	Habilitar una nueva vía de conexión entre Ruta 146 (Cabrero-Concepción) y Ruta 152 (Acceso Norte a Concepción), en una extensión en torno a 5 km. Ello permitirá segregar flujos, liberar tránsito de camiones por el tramo urbano y disminuir la congestión actual en un tramo de la Ruta 150, al acceder a la Ruta Interportuaria (Ruta 164) directamente desde la Ruta 152.	La iniciativa avanza en el marco de la segunda concesión del Acceso Norte a Concepción. El Sector 3, correspondiente a la nueva conexión entre la Ruta Concepción-Cabrero y la Autopista del Itata, se encuentra en evaluación ambiental, luego del ingreso y admisión a trámite de su EIA en julio de 2026. Paralelamente, se contempla avanzar en las ingenierías asociadas al proyecto, cuya ejecución progresiva se proyecta hasta 2032.
CONSTRUCCIÓN CONEXIÓN VIAL PUENTE BICENTENARIO – AVDA. CHACABUCO **PAV 74** **Proyecto en Construcción**	La conexión del Puente Bicentenario con Avenida Chacabuco será mediante una estructura de paso superior (viaducto), evitando el cruce a nivel con la línea férrea, generando un tránsito más seguro y expedito para los usuarios, así como manteniendo la continuidad operacional del tren de carga.	Las obras continúan en ejecución y alcanzan aproximadamente un 86% de avance físico a junio. Conforme a la programación vigente, su término se encuentra previsto para marzo de 2027, evaluándose además la posibilidad de habilitar anticipadamente su uso hacia fines de 2026.
DIAGNÓSTICO PLAN INTEGRAL DE GESTIÓN DE TRÁNSITO SECTOR SAN VICENTE – TALCAHUANO **PAV 75** **Proyecto en Estudio**	Desarrollar un diagnóstico integral de las condiciones de tránsito y movilidad en el sector San Vicente-Talcahuano, identificando los impactos actuales y futuros asociados al transporte de carga portuaria, con el propósito de formular iniciativas que permitan mejorar la gestión del tránsito y mitigar las externalidades negativas de la actividad portuaria sobre la ciudad.	Durante 2026, continúa el desarrollo del Plan Integral de Gestión de Tránsito del sector San Vicente-Talcahuano, orientado a diagnosticar las condiciones de movilidad y operación del transporte asociadas a la actividad portuaria. El estudio contempla el levantamiento y análisis de la situación actual, el diagnóstico operacional y la posterior formulación y evaluación de iniciativas a nivel de perfil destinadas a mejorar la circulación y mitigar las externalidades generadas por los flujos portuarios.

PUERTOS DE TALCAHUANO Y SAN VICENTE

Iniciativas Activas 2026

PROYECTOS DE ACCESIBILIDAD VIAL (PAV)

INICIATIVA	OBJETIVO	SITUACIÓN 2026
CONEXIÓN PUERTO SAN VICENTE – RUTA INTER-PORTUARIA **PAV 76** **Coordinación entre Actores**	Implementar una Zona Reguladora de Frecuencias (ZRF) que permita ordenar y regular el flujo de camiones asociado a la actividad portuaria de Talcahuano, disminuyendo la congestión y las externalidades generadas por el transporte de carga en la vialidad urbana, y mejorando la coordinación del ingreso de vehículos a los terminales portuarios.	La iniciativa avanza en la definición e implementación de una Zona Reguladora de Frecuencias para ordenar el acceso de camiones al Puerto de San Vicente. Luego de evaluar distintas alternativas de localización y efectuar la tasación de los terrenos identificados, actualmente se desarrollan gestiones de negociación para la adquisición de uno de ellos, con el objetivo de disponer de un espacio formal para regular los flujos de vehículos de carga.

PAV PUERTOS DE TALCAHUANO Y SAN VICENTE 2026

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

PUERTOS DE TALCAHUANO Y SAN VICENTE

Iniciativas Activas 2026

PROYECTOS DE ACCESIBILIDAD FERROVIARIA (PAF)

INICIATIVA	OBJETIVO	SITUACIÓN 2026
NUEVO PUENTE BIO – BIO Y NUEVO TÚNEL CHEPE **PAF 71** **Proyecto Finalizado**	Construcción de un nuevo Puente Ferroviario Biobío aguas abajo del actual, y un nuevo Túnel Chepe, con vía férrea con capacidad de 25 ton/eje, doble vía de circulación	El proyecto se encuentra finalizado y plenamente operativo, luego de la entrada en servicio del nuevo puente ferroviario sobre el río Biobío en noviembre de 2025. La nueva infraestructura se encuentra incorporada a la operación ferroviaria de la zona, mejorando la capacidad, seguridad y continuidad operacional de la red.
MEJORAMIENTO DE SISTEMAS DE SEÑALIZACIÓN FERROVIARIA **PAF 72 A** **Proyecto en Construcción**	Modernización del sistema de señalización en los tramos San Rosendo-Hualqui y Concepción-Puertos de Coronel, San Vicente y Lirquén, para permitir captar el crecimiento de demanda proyectado con nuevos servicios ferroviarios.	Durante 2026, continúa la ejecución del Sistema de Control por Señalización Virtual (CSV), registrándose un avance global de construcción de 30,2%. Paralelamente, se encuentran en proceso de licitación contratos complementarios necesarios para la implementación integral del sistema. Conforme a la programación vigente, el inicio de su operación se estima para julio de 2027.
AUMENTO DE RESISTENCIA (CAPACIDAD) A 25 [ton/eje] EN RED FERROVIARIA **PAF 72 B** **Proyecto en Construcción**	Ampliar la capacidad actual de la vía férrea, permitiendo la circulación de trenes con mayor peso por eje.	Continúa el fortalecimiento de la infraestructura ferroviaria regional, destacando la entrada en operación del nuevo Puente Ferroviario sobre el río Biobío y el avance de distintas iniciativas de expansión de la red. El proyecto Coronel-Lota se encuentra en etapa de diseño, Concepción-Los Ángeles en proceso de postulación a reestudio y la extensión ferroviaria hacia el norte de Concepción en proceso de postulación a factibilidad.
AUMENTO DE CAPACIDAD ÚLTIMA MILLA FERROVIARIA **PAF 75** **Proyecto en Estudio**	Mejora de las condiciones de operación del ramal Puerto de San Vicente-Estación El Arenal, permitiendo mejorar la capacidad de transporte de carga por ferrocarril en este puerto.	El proyecto se mantiene en estudio, avanzando en el desarrollo de los antecedentes técnicos y en las coordinaciones entre EFE y los actores involucrados para definir la solución de la nueva conexión ferroviaria hacia el Puerto de San Vicente y establecer las condiciones necesarias para su posterior ejecución.
REPOSICION FERROVIARIA ARENAL – SAN VICENTE **PAF 75 A** **Proyecto en Estudio**	Mejora de las condiciones de operación del ramal Puerto de San Vicente-Estación El Arenal, permitiendo mejorar la capacidad de transporte de carga por ferrocarril en este puerto.	El proyecto se encuentra en etapa de Ingeniería de Detalle, avanzando en la definición de las obras de reposición y confinamiento de la vía ferroviaria entre Arenal y San Vicente. Esta etapa incluye la evaluación de aspectos legales y normativos en sectores críticos, un proceso de consulta ciudadana y la preparación de los antecedentes necesarios para avanzar posteriormente hacia la ejecución de las obras.
NORMALIZACION DE CRUCES VÍA EL ARENAL – PUERTO SAN VICENTE **PAF 75 B** **Proyecto Finalizado y en Operación**	Reducción del Índice de Peligrosidad (IP) del ramal Estación El Arenal-Puerto San Vicente, mediante la normalización de los cruces vehiculares a nivel.	El proyecto se encuentra finalizado y en operación. En enero entró en operación el cruce ferroviario automatizado de calle Pedro Montt, sumándose a los cruces Ignacio Díaz y Malaquías Concha.

PUERTOS DE TALCAHUANO Y SAN VICENTE

Iniciativas Activas 2026

PROYECTOS DE ACCESIBILIDAD FERROVIARIA (PAF)

INICIATIVA	OBJETIVO	SITUACIÓN 2026
CONSTRUCCIÓN NUEVO ACCESO NORTE FERROVIARIO A CONCEPCIÓN **PAF 76** **Proyecto en Estudio**	Generación de alternativas para la conexión ferroviaria directa entre Concepción y Chillán, tanto para servicios de pasajeros como para transporte de carga.	Se encuentra en desarrollo el estudio de Prefactibilidad de la nueva conexión ferroviaria directa entre Concepción y Chillán, adjudicado en junio de 2025 con un plazo de ejecución de 42 meses. El estudio evalúa distintas alternativas de conexión y contempla desarrollar, a nivel de prediseño avanzado, la alternativa que resulte seleccionada.
HABILITACIÓN VÍA FÉRREA ESTACIÓN ARENAL PARA CONTINUIDAD OPERACIONAL RAMAL PUERTO SAN vICENTE **PAF 77** **Proyecto en Estudio**	Aumentar la capacidad operacional del patio de maniobras de la Estación El Arenal, mediante la recuperación y habilitación de vías y desvíos, con el fin de optimizar el ingreso y salida de trenes de carga asociados al Puerto de San Vicente y mejorar la continuidad y eficiencia de la operación ferroviaria.	Durante 2026, la iniciativa se mantiene en estudio, orientada a incrementar la capacidad operacional del patio de maniobras de la Estación El Arenal mediante la recuperación y habilitación de vías y desvíos. En el marco del trabajo conjunto entre Puertos de Talcahuano, EFE y EFE Sur, se han desarrollado estudios e identificado iniciativas destinadas a optimizar la operación ferroviaria y ampliar la capacidad del patio.

PAF PUERTOS DE TALCAHUANO Y SAN VICENTE 2026

De las nueve iniciativas ferroviarias del puerto se encuentran tres en ejecución de obra, cuatro en estudio con avances significativos y un proyecto finalizado. Esto muestra un sistema planificado que avanza en las problemáticas del acceso ferroviario al puerto en distintas escalas y contemplando tanto los servicios de carga como de pasajeros y como se conectan los distintos sistemas de transporte en la ciudad.

Coordinación entre Actores

PAV 71
BIP:30485803-0

PUERTOS DE TALCAHUANO Y SAN VICENTE

CONEXIÓN PUERTO SAN VICENTE – RUTA INTERPORTUARIA

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

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución Propuesta

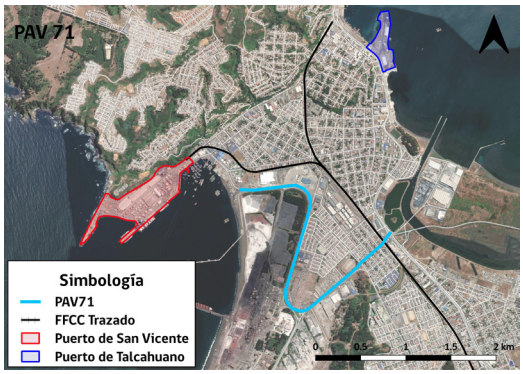
Mejorar la accesibilidad al Puerto de San Vicente mediante dos tramos:

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

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

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

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
88.747.376$	19.980 MM$	7,9%	2026	Ficha IDI "Habilitación Conexión Vial Puerto San Vicente Ruta Interportuaria"	Dirección de Vialidad MOP	Dirección de Vialidad MOP	Plan de infraestructura para la competitividad 2008 (MOP)



Plano Ubicación

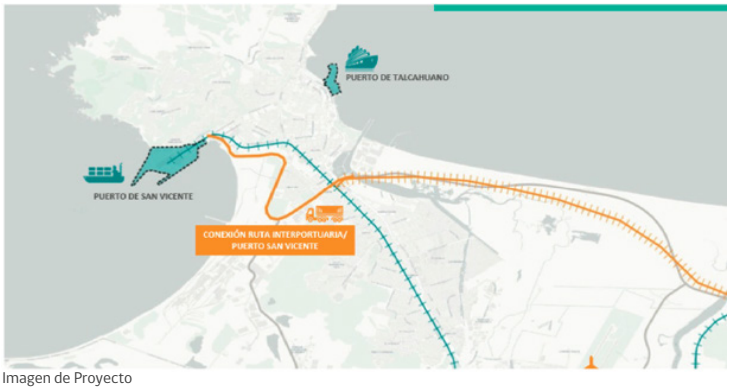


Imagen de Proyecto

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Cuenta con RS para pasar a Ejecución.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

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

Dirección de Vialidad MOP:

- Comenzar proceso de expropiaciones durante el 2026.
- Realizar licitación durante el 2027 para iniciar la Ejecución de Obras.

Puertos de Talcahuano:

- Monitorear avances del proyecto de acuerdo al cronograma actual.

Consejo de Coordinación Ciudad-Puerto de Talcahuano:

- Asegurar que el proyecto esté dentro del listado de los proyectos priorizados.

Comunidad Logística de Talcahuano (COMLOG):

- Participar en instancias de participación ciudadana.

OBSERVACIONES

El proyecto forma parte del Plan Más Movilidad del Gran Concepción y cuenta, con fecha 27 de marzo de 2026, con RATE RS para su ejecución, encontrándose actualmente en condiciones de avanzar hacia la etapa de licitación. Se contempla iniciar la ejecución por el Tramo 2, correspondiente al sector entre la Rotonda Bío-Bío y la Rotonda Latorre, para lo cual se requiere avanzar previamente en la contratación de tasadores y en el proceso de expropiación de los terrenos necesarios, incluyendo una franja de propiedad de Huachipato y un sector asociado al nuevo terminal de DyC San Vicente.

En paralelo, el MOP continúa evaluando alternativas para el financiamiento y ejecución del proyecto, entre ellas la eventual incorporación del Tramo 1 al sistema de concesiones, manteniéndose el Tramo 2 bajo responsabilidad de la Dirección de Vialidad. De acuerdo con la programación preliminar, la licitación de las obras se proyecta para 2027, estimándose un plazo de ejecución de aproximadamente 2,5 años, sujeto a la disponibilidad de los recursos y a la materialización de las expropiaciones requeridas.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2026		2027		2028		2029		2030	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
Obtención de RS para Ejecución de Obras										
Proceso de Expropiaciones*										
Preparación TdR y licitación de ejecución de obras*										
Ejecución obras*										
Entrada en Operación *										

* Sujeto a etapa anterior

Coordinación entre Actores

PAV 72
Sin BIP

PUERTOS DE TALCAHUANO Y SAN VICENTE
GESTIÓN DE TRÁFICO EN ACCESO AL PUERTO DE SAN VICENTE

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

DESCRIPCIÓN

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

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

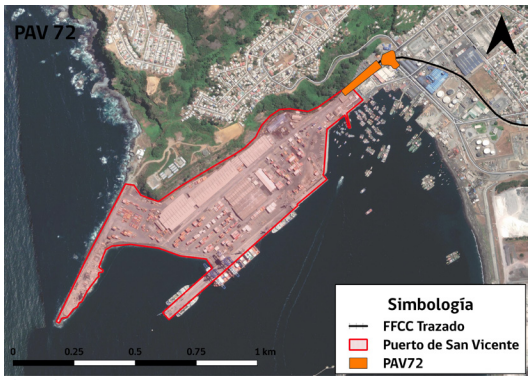
Corto plazo:

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

Mediano plazo:

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

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



Plano Ubicación




Imágenes de Proyecto

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

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

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

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

Dirección de Vialidad MOP:
- Coordinar ejecución con Puertos de Talcahuano.

Empresas de los Ferrocarriles del Estado:
- Contraparte técnica estudios ferroviarios y crear acuerdos operacionales en desvío estación El Arenal-San Vicente

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

Consejo de Coordinación Ciudad-Puerto de Talcahuano:
- Promoción, coordinación y ejecución de los proyectos, y apoyo en la búsqueda de financiamiento.

OBSERVACIONES

La iniciativa contempla un conjunto de medidas de corto y mediano plazo orientadas a mejorar las condiciones de circulación, seguridad vial y operación del transporte de carga, pasajeros y ferroviario en los accesos al Puerto de San Vicente. Entre las medidas implementadas se encuentra la mantención periódica de la señalización y demarcación de la rotonda de acceso, a cargo de la Dirección de Vialidad, así como el mejoramiento de calles aledañas que permite evaluar y materializar el reruteo de la locomoción colectiva, evitando su circulación por la rotonda La Marina. Asimismo, se encuentra en desarrollo la normalización del cruce ferroviario y el proyecto de mejoramiento de la infraestructura ferroviaria, actualmente en etapa de diseño.

Por otra parte, permanece pendiente la evaluación por parte de la I. Municipalidad de Talcahuano respecto de la eventual reubicación de quioscos y locales de comida que interfieren con la circulación y capacidad vial del sector. En paralelo, se trabaja en la definición del reruteo de la locomoción colectiva y en la elaboración de los Términos de Referencia para un Plan de Gestión de Tránsito, destinado a establecer medidas integrales de regulación y operación que permitan abordar las interferencias existentes y mejorar la accesibilidad al recinto portuario.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2026		2027		2028		2029		2030	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
Llamado a Licitación y Adjudicación*										
Coordinar el desarrollo de la implementación de las medidas de mediano plazo **										
Implementación de las medidas de mediano plazo (Proyectos 5 y 6)*										

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

Proyecto en Construcción

PAV 73
Sin BIP

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

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

DESCRIPCIÓN

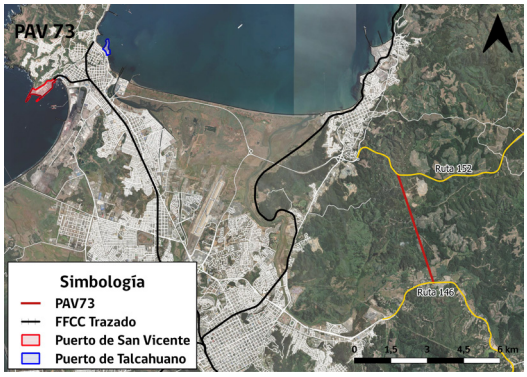
Problema o Requerimiento

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

Solución Propuesta

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

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



Plano Ubicación

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

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

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

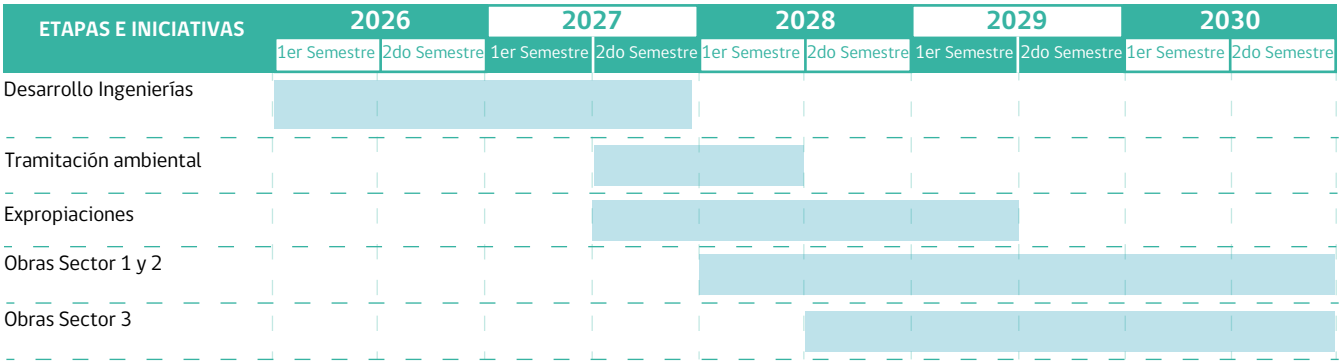
Dirección General de Concesiones MOP:

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

OBSERVACIONES

La iniciativa forma parte de la segunda concesión del Acceso Norte a Concepción, cuyo contrato se inició el 14 de marzo de 2025. La concesión comprende tres sectores, correspondiendo el Sector 3 a la nueva conexión entre la Ruta Concepción-Cabrero y la Autopista del Itata. Debido a que esta intervención contempla un nuevo trazado y la afectación de áreas actualmente no intervenidas por la infraestructura existente, el proyecto debe someterse al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA). En este contexto, el respectivo Estudio de Impacto Ambiental (EIA) fue ingresado y admitido a trámite el 20 de julio de 2026.
Paralelamente, se contempla avanzar en el desarrollo de las ingenierías asociadas al proyecto, cuyo cronograma considera la ejecución progresiva de las obras de la concesión, estimándose su conclusión durante 2032.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



Proyecto en Construccion

PAV 74
BIP:40025518-0

PUERTO DE TALCAHUANO Y SAN VICENTE

CONSTRUCCIÓN CONEXIÓN VIAL PUENTE BICENTENARIO – AVDA. CHACABUCO

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

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución Propuesta

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

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



Plano Ubicación


Imágenes Avance Proyecto

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Ejecución de obras.

OBSERVACIONES

La ejecución de las obras se inició originalmente en mayo de 2022. Sin embargo, tras la quiebra de la empresa adjudicataria a fines de ese año, la Dirección de Vialidad del MOP debió desarrollar un nuevo proceso de licitación, cuya adjudicación se concretó durante el segundo semestre de 2023. Desde entonces, las obras han continuado su ejecución, alcanzando un avance físico de 50% en mayo de 2025 y de aproximadamente 86% a junio de 2026. De acuerdo con la programación vigente, se prevé concluir las obras en marzo de 2027, sin perjuicio de que se evalúa la posibilidad de habilitar su uso de manera anticipada hacia fines de 2026.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

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

Dirección de Vialidad MOP:
- Monitorear y coordinar el proceso de ejecución de obras.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2026		2027		2028		2029		2030	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
En proceso de ejecución*										

Proyecto
En Estudio

PAV 75
BIP:40071331-0

PUERTO DE TALCAHUANO Y SAN VICENTE
PLAN INTEGRAL DE GESTIÓN DE TRÁNSITO SECTOR SAN VICENTE – TALCAHUANO

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

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

El transporte terrestre de cargas, utilizando camiones, hacia y desde los puertos de Talcahuano y San Vicente produce un impacto importante en el tránsito vehicular dentro de la comuna. Esto es particularmente relevante en el caso del terminal de San Vicente donde se producen grandes niveles de congestión especialmente durante los períodos de cierre de stacking de las naves. A mediados del año 2024 comenzó a recalar el servicio AN1 de Hapag Lloyd que comparte espacio con MSC, ONE y HMM lo que triplicó la cantidad de contenedores de exportación e importación que se transfirieron el 2025 vs el año 2023.

Solución Propuesta

Puertos de Talcahuano está desarrollando el estudio Plan Integral de Gestión de Tránsito que permitirá contar con un diagnóstico de la situación actual, visualizar los impactos de futuros proyectos y posteriormente poder hacer gestión para mitigar las externalidades negativas de la actividad portuaria en la ciudad de Talcahuano

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
154.700 M$	---	---	2025	Ficha IDI: Diagnóstico Plan Integral de Gestión de Tránsito Sector San Vicente - Talcahuano	Puertos de Talcahuano	Puertos de Talcahuano con apoyo de la Municipalidad de Talcahuano y SECTRA	Plan de Trabajo Consejo de coordinación Ciudad-Puerto de Talcahuano



Plano Ubicación

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

En estudio.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

Puertos de Talcahuano
- Administrar el contrato.

Consejo de Coordinación Ciudad-Puerto de Talcahuano:
- Monitorear avances y coordinar el apoyo a SECTRA y Dirección de Tránsito de la Municipalidad de Talcahuano.

OBSERVACIONES

El aumento de los volúmenes de carga movilizados por el Puerto de San Vicente, particularmente a partir de la incorporación del servicio AN1 de Hapag-Lloyd durante 2024, ha generado un incremento en el flujo de camiones y en los episodios de congestión vial en la comuna, situación que se intensifica durante los períodos de cierre de stacking asociados a la operación de las naves. En respuesta a esta situación, Puertos de Talcahuano inició durante 2025 el desarrollo del Plan Integral de Gestión de Tránsito del sector San Vicente-Talcahuano, orientado a caracterizar las condiciones actuales de movilidad y definir medidas que permitan mejorar la operación del transporte y reducir las externalidades derivadas de la actividad portuaria.

El estudio contempla distintas etapas, incluyendo la recopilación de antecedentes y prediagnóstico, el levantamiento de catastros y análisis de la situación actual, el diagnóstico de la operación del transporte y, posteriormente, la formulación y evaluación de iniciativas a nivel de perfil. Estas iniciativas estarán orientadas a abordar los principales problemas identificados y a mitigar los efectos que la actividad portuaria genera sobre la circulación vial y el entorno urbano.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2026		2027		2028		2029		2030	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
Antecedentes y prediagnóstico										
Catastros y situación actual										
Situación base y diagnóstico										
Desarrollo de iniciativas										

Proyecto en Construccion

PAV 76
BIP:40076921-0

PUERTO DE TALCAHUANO Y SAN VICENTE
ZONA REGULACIÓN DE FLUJO

¿Proyecto PNDP 2013? - No

Categoría NOV

DESCRIPCIÓN

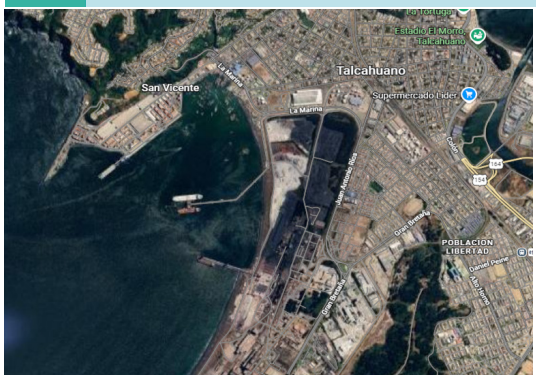
Problema o Requerimiento

El crecimiento sostenido de la actividad portuaria ha tensionado la infraestructura vial de acceso, generando episodios de congestión y acumulación de camiones en los accesos urbanos al puerto, particularmente en las vías La Marina, Almirante Latorre y Gran Bretaña, donde convergen flujos de transporte de carga con tránsito urbano y transporte público. Esta situación afecta la eficiencia operativa del terminal y produce impactos negativos en la movilidad, seguridad vial y calidad de vida de los residentes de los sectores aledaños.

Solución Propuesta

La empresa portuaria Talcahuano – San Vicente ha identificado la necesidad de implementar una zona reguladora de frecuencias (ZRF) para camiones, concebida como un área logística complementaria destinada a ordenar, programar y controlar los accesos de vehículos de carga al puerto. Esta infraestructura permitirá disponer de un espacio de espera seguro y equipado, dotado de sistemas tecnológicos de gestión, reduciendo la congestión en la red vial del sector.

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
12.443.049$	954.000M$	---	2026	Ficha IDI de la Iniciativa en el Banco Integrado de Proyectos	Puertos de Talcahuano	Puertos de Talcahuano, Municipalidad de Talcahuano, Seremi de Transportes y Telecomunicaciones	Plan de Trabajo Consejo de Coordinación Ciudad-Puerto Talcahuano



Plano Ubicación

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

En estapa de Perfil. Puertos de Talcahuano se encuentra gestionando las acciones necesarias para la compra de un terreno en el sector.

OBSERVACIONES

El incremento de los volúmenes de carga movilizados, particularmente desde el servicio AN1 de Hapag-Lloyd durante 2024, generó un aumento de flujos de camiones hacia el terminal y episodios de congestión en las vías de acceso y sectores aledaños. Esto motivó a evaluar medidas orientadas a ordenar el ingreso de vehículos de carga y reducir su permanencia en la vialidad urbana.
En este contexto, se inició un proceso de prospección y evaluación de terrenos disponibles en el área de influencia del puerto que presentaran condiciones adecuadas para la implementación de una Zona Reguladora de Frecuencias (ZRF). Se desarrollaron estudios destinados a determinar la localización más conveniente, incorporando criterios de operación, accesibilidad y capacidad para atender los flujos de camiones asociados a la actividad portuaria. Asimismo, se realizó un estudio de caracterización de las colas de camiones que esperan su ingreso al Terminal de San Vicente, incluyendo el análisis de los vehículos que actualmente utilizan estacionamientos informales en el sector, los cuales operan de hecho como espacios de regulación no formalizados.
Se efectuó la tasación de los terrenos identificados como alternativas y actualmente se encuentran en desarrollo gestiones de negociación para la adquisición de uno de ellos, con miras a disponer de un espacio formal de regulación de frecuencias que permita ordenar el acceso de los camiones al puerto, reduciendo su acumulación en la red vial urbana y mejorando las condiciones de movilidad y seguridad del entorno.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

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

Dirección de Vialidad MOP:
- Monitorear y coordinar el proceso de ejecución de obras.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2026		2027		2028		2029		2030	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
Proceso de compra del terreno										
Ejecución de obras para habilitación de una ZRF										
Habilitación provisoria para el inicio de la operación de ZRF										
Acciones para permisos definitivos de operación y obras definitivas de ZRF										

Finalizado y en operación

PAF 71
BIP:40012364-0

PUERTOS DE TALCAHUANO Y SAN VICENTE
NUEVO PUENTE BIO – BIO Y NUEVO TÚNEL CHEPE

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí

Categoría NOF

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución Propuesta

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

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
6.667.747 UF	18.398 MM$	7,1%	2022	Ficha IDI de la iniciativa en el Banco Integrado de Proyectos (BIP)	Empresa de los Ferrocarriles del Estado	Empresa de los Ferrocarriles del Estado	Plan Trienal Empresa de los Ferrocarriles del Estado 2021 - 2023



Plano Ubicación



Imágenes Avance Proyecto

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Finalizado y en operación.

OBSERVACIONES

El proyecto contempló la construcción de un nuevo puente ferroviario de doble vía sobre el río Biobío, de aproximadamente 1.883 metros de longitud, junto con un nuevo túnel de doble vía en el cerro Chepe, sistemas de electrificación y señalización, obras de acceso y otras adecuaciones ferroviarias complementarias. La nueva infraestructura permite superar las restricciones operacionales del antiguo puente y habilitar la circulación con una capacidad de 25 toneladas por eje, mejorando las condiciones de capacidad, seguridad y continuidad operacional de la red ferroviaria.

Concluidas las principales obras y desarrollado durante 2025 el proceso de puesta en servicio, el proyecto entró en operación en noviembre de 2025, incorporándose plenamente a la operación ferroviaria de la zona.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

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

Empresa de los Ferrocarriles del Estado:
- Fiscalizar la ejecución de las obras y procurar que las mismas culminen en tiempo y en forma.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2026		2027		2028		2029		2030	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
Proyecto finalizado y en operación*										

Ejecución y/o Expropiaciones

PAF 72 A
BIP:40017144-0

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

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

DESCRIPCIÓN

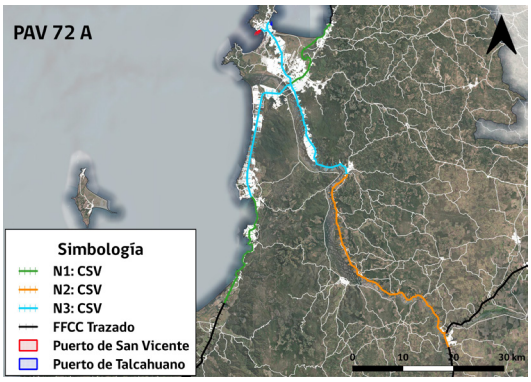
Problema o Requerimiento

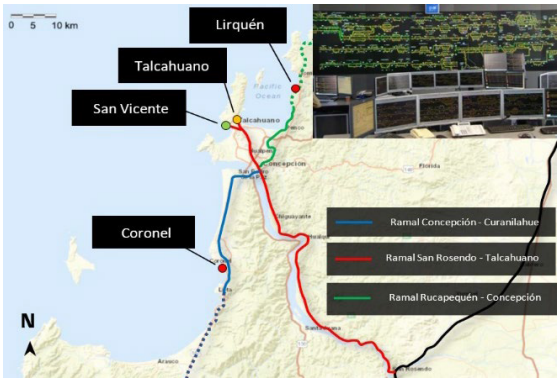
La capacidad actual de la Red Sur en los tramos San Rosendo – Hualqui, y Concepción – Puertos de Coronel –San Vicente y Lirquén, dispone de sistemas de señalización que impiden al servicio ferroviario de carga captar en el mediano y largo plazo el crecimiento proyectado de la demanda de los puertos de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

Solución Propuesta

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

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





Plano Ubicación

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

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

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

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

Empresa de los Ferrocarriles del Estado:

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

OBSERVACIONES

El aumento esperado de la actividad productiva constituye una oportunidad para incrementar la participación del transporte ferroviario de carga, lo que requiere fortalecer la capacidad y seguridad de la red ferroviaria regional. En este contexto, EFE desarrolla el proyecto "Sistema de Control por Señalización Virtual (CSV)", orientado a modernizar e integrar los actuales sistemas de movilización de trenes, incorporando mayores estándares de seguridad y optimizando el uso de la infraestructura ferroviaria existente, con el propósito de aumentar su capacidad operacional.

La ejecución de la iniciativa se inició en marzo de 2024, con el contrato correspondiente al proyecto "Mejoramiento de Infraestructura de Señalización (Diseño, Ejecución e ITO)". Posteriormente, en junio de 2024, fue adjudicado el contrato "Diseño y Ejecución de Sistemas CSV: Planificador + Señalización Virtual". Adicionalmente, se encuentran en proceso de licitación los contratos complementarios y de acompañamiento requeridos para la implementación integral del sistema, actualmente en etapa de recepción de ofertas. A nivel global, la iniciativa registra un avance de construcción de 30,2%, estimándose el inicio de su operación durante julio de 2027.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2026		2027		2028		2029		2030	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
Licitaciones públicas										
Ejecución tramo "piloto"*										
Ejecución obras*										

* Sujeto a etapa anterior

Proyecto en Construcción

PAF 72 B
Sin BIP

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

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

DESCRIPCIÓN

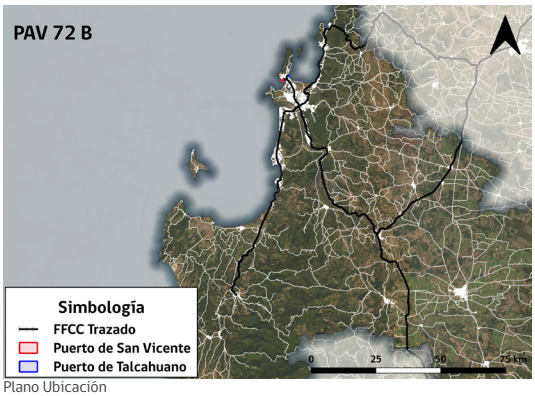
Problema o Requerimiento

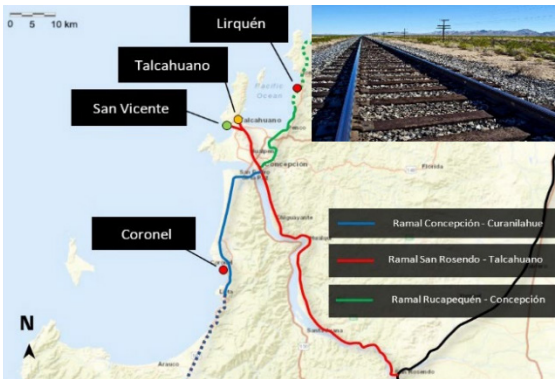
Para captar la carga esperada por el crecimiento de la demanda de los puertos de la Región del Biobío, en el mediano y largo plazo, el modo ferroviario requiere ampliar la capacidad actual de la vía férrea de la red ferroviaria utilizada. Una forma de solucionar esta condición es que el tren de carga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

Solución Propuesta

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

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





Plano Ubicación

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Ejecución Nuevo Puente Biobío y desarrollo de estudios de prefactibilidad.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

Empresa de los Ferrocarriles del Estado:

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

OBSERVACIONES

Entre 2018 y 2019 se ejecutaron diversas obras destinadas a aumentar la resistencia y capacidad de la infraestructura ferroviaria en distintos sectores de la Región del Biobío, incluyendo la conservación del tramo Coronel-Horcones y el mejoramiento de la infraestructura de acceso ferroviario a los puertos. Estas intervenciones contemplaron, entre otras obras, la renovación de rieles, balasto y durmientes.

Durante 2026 continúa el proceso de fortalecimiento de la red ferroviaria regional, destacando la entrada en operación del nuevo Puente Ferroviario sobre el río Biobío, diseñado para una capacidad de 25 toneladas por eje, así como el desarrollo de iniciativas de extensión del servicio Biotrén, cuya planificación considera su interacción con la operación del transporte ferroviario de carga. En cuanto a los proyectos de expansión de la red, la iniciativa Coronel-Lota se encuentra actualmente en etapa de diseño. Por su parte, el proyecto Concepción-Los Ángeles concluyó su etapa de prefactibilidad y se encuentra en proceso de postulación a reestudio, mientras que la extensión ferroviaria hacia el norte de Concepción cuenta con la prefactibilidad terminada y se encuentra en proceso de postulación a la etapa de factibilidad.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2026		2027		2028		2029		2030	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
Ejecución Nuevo Puente Biobío										

Proyecto
En Estudio

PAF 75
Sin BIP

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

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

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución Propuesta

Para mejorar los niveles de servicio operacional del Puerto de San Vicente, se debe identificar los cuellos de botella y las modificaciones necesarias que lo permitan, para con ello lograr aumentar el volumen de carga transferida. Uno de los aspectos a considerar corresponde a la atención de trenes y a la operación del desvío ferroviario Estación El Arenal-Puerto San Vicente, cuya optimización permitirá aumentar la transferencia de carga y mejorar los niveles de servicio.

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



Plano Ubicación

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Desarrollo de Estudio Diseño.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

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

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

Mesa ferroviaria COMLOG:
- Participar como contraparte técnica.

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

OBSERVACIONES

El proyecto contempla la habilitación de una nueva conexión ferroviaria hacia el Puerto de San Vicente, mediante la construcción de un nuevo puente sobre el canal El Morro y obras complementarias destinadas a mejorar las condiciones de acceso y operación de los trenes de carga. La iniciativa busca aumentar la capacidad y eficiencia del transporte ferroviario asociado al puerto, en concordancia con las futuras necesidades de transferencia de carga. Durante 2026 se continúa avanzando en el desarrollo de los antecedentes técnicos del proyecto y en las coordinaciones entre EFE y los actores involucrados, necesarias para definir su solución y posterior ejecución.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2026		2027		2028		2029		2030	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
Desarrollo de Estudio Diseño										
Desarrollo de Ejecución componente Señalética*										
Búsqueda financiamiento para Ejecución de Obras*										
Ejecución de Obras de mejoramiento de vía férrea y confinamiento*										

* Sujeto a etapa anterior

Proyecto
En Estudio

PAF 75 A
BIP: 40057456-0

PUERTOS DE TALCAHUANO Y SAN VICENTE
REPOSICIÓN FERROVIARIA ARENAL–SAN VICENTE

¿Proyecto PNDP 2013? -

Categoría

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

El Puerto San Vicente cuenta con accesibilidad terrestre tanto vial como ferroviaria. En cuanto a esta última, dispone de un desvío denominado Desvío Estación El Arenal– Puerto San Vicente, el que se conecta con la red ferroviaria nacional operada por EFE. Este desvío corresponde a una línea férrea simple de estándar A, con una longitud aproximada de 1.300 metros, que incluye cuatro cruces vehiculares a nivel y carece de elementos de confinamiento físico que aíslen la vía de su entorno inmediato.
Estudios previos elaborados por la Empresa Portuaria Talcahuano-San Vicente han identificado la necesidad de implementar intervenciones destinadas a mejorar las condiciones estructurales del desvío ferroviario, con el fin de fortalecer la seguridad del tránsito ferroviario, la continuidad operacional, así como mitigar los riesgos de los residentes colindantes a la faja de vía.

Solución Propuesta

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

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



Plano Ubicación


Imágenes en Terreno

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

En etapa de diseño

OBSERVACIONES

Durante 2025 se desarrolló el estudio de Reposición Ferroviaria Arenal–San Vicente, orientado a revisar los antecedentes existentes y definir mejoras que permitan aumentar la seguridad y continuidad operacional del acceso ferroviario al puerto. Actualmente se desarrolla la Ingeniería de Detalle, que considera la evaluación de la factibilidad legal y normativa para ajustar el diseño del confinamiento en sectores críticos, especialmente donde existen viviendas cuyo acceso se realiza a través de la faja ferroviaria. Asimismo, contempla un proceso de consulta ciudadana y la elaboración de la documentación necesaria para avanzar hacia la ejecución. Posteriormente se prevé desarrollar obras de reposición de la infraestructura ferroviaria y confinamiento de la vía.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT
- ---

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

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2026		2027		2028		2029		2030	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
Desarrollo de Estudio de Diseño										
Ejecución de Obras de mejoramiento de vía férrea y confinamiento*										

Finalizado y en operación

PAF 75 B
BIP:40058868-0

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

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

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución Propuesta

La iniciativa busca la ejecución de la normalización de los cruces vehiculares a nivel en el ramal Estación El Arenal - Puerto San Vicente. En atención al elevado Índice de Peligrosidad (IP) que presentan los cuatro cruces a nivel, y dado que superan los umbrales mínimos para la automatización, corresponde ejecutar obras de automatización mediante la instalación de barreras, lo que permitirá mejorar las condiciones de seguridad de los cuatro cruces y minimizar los riesgos de accidentes o interrupciones del tráfico ferroviario.

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



Plano Ubicación

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Finalizada y en operación.

OBSERVACIONES

La iniciativa se encuentra finalizada. Contemplaba la normalización de los cuatro cruces vehiculares a nivel existentes en el ramal Estación El Arenal-Puerto San Vicente, los cuales presentaban elevados índices de peligrosidad y requerían mejorar sus condiciones de seguridad. Para ello se consideró la automatización de los cruces mediante la instalación de barreras, con el objetivo de reducir el riesgo de accidentes e interrupciones de la operación ferroviaria. En enero del 2026 entró en operación el cruce ferroviario con barrea automática en calle Pedro Montt, sumándose a los cruces Ignacio Díaz y Malaquías Concha.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

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

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

Mesa ferroviaria COMLOG:
- Participar como contraparte técnica.

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

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2026		2027		2028		2029		2030	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
Finalizado y en operación*										

Proyecto
En Estudio

PAF 76
BIP: 40059754-0

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

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí

Categoría MEJ

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución Propuesta

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

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



ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Etapa de prefactibilidad.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

- ---

SECTRA

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

OBSERVACIONES

La iniciativa forma parte del Plan Trenes para Chile y tiene por objetivo desarrollar una nueva conexión ferroviaria directa entre Concepción y Chillán, destinada a mejorar la conectividad tanto del transporte de pasajeros como de carga. Para el transporte de carga, el proyecto busca generar una conexión más directa entre los puertos de la Región del Biobío y la zona norte, reduciendo los tiempos y distancias de recorrido y, a su vez, liberando capacidad en la infraestructura ferroviaria actualmente compartida con los servicios de pasajeros. De esta manera, la iniciativa permitiría fortalecer la capacidad logística y la competitividad del sistema ferroviario regional.

El estudio de Prefactibilidad fue adjudicado en junio de 2025, con un plazo de ejecución de 42 meses. El estudio considera el análisis y evaluación de distintas alternativas de conexión y el desarrollo, a nivel de prediseño avanzado, de la alternativa que resulte seleccionada.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2026		2027		2028		2029		2030	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
Desarrollo del estudio de prefactibildiad.										

Proyecto
En Estudio

PAF 77
Sin BIP

PUERTOS DE TALCAHUANO Y SAN VICENTE
HABILITACIÓN VÍA FÉRREA EN ESTACIÓN ARENAL PARA CONTINUIDAD OPERACIONAL RAMAL PUERTO SAN VICENTE

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

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

El Puerto de San Vicente cuenta con accesibilidad ferroviaria utilizando el desvío denominado Desvío Estación El Arenal – Puerto San Vicente que une este patio de maniobras con el terminal. El patio de maniobras Arenal constituye una pieza clave para una operación coordinada y eficiente del ingreso y salida de los trenes de carga del puerto, especialmente en el caso de trenes completos. El incremento en el volumen de transferencia de carga en el puerto, a partir de aprox. mayo del 2024, vino de la mano con un aumento importante de la cantidad de trenes que utilizan las vías y se hace necesario poder aumentar la capacidad del patio de maniobras recuperando algunas de ellas y desvíos.

Solución Propuesta

Puertos de Talcahuano, EFE y EFE Sur suscribieron un convenio para realizar un trabajo conjunto con el fin de optimizar las operaciones ferroviarias para el ingreso y salida de trenes de carga que van al Puerto de San Vicente.

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



Plano Ubicación



Imágenes Avance Proyecto

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Proyecto en estudio.

OBSERVACIONES

El patio de maniobras de la Estación El Arenal constituye una infraestructura clave para coordinar el ingreso y salida de los trenes de carga asociados al Puerto de San Vicente. El aumento de la transferencia de carga registrado desde 2024 ha generado una mayor utilización de las vías, haciendo necesario incrementar la capacidad operacional del patio mediante la recuperación y habilitación de vías y desvíos. En este contexto, Puertos de Talcahuano, EFE y EFE Sur suscribieron un convenio de trabajo conjunto para optimizar la operación ferroviaria, a partir del cual se han desarrollado estudios e identificado iniciativas destinadas a ampliar la capacidad del patio Arenal. Este convenio sigue vigente en la actualidad, existiendo ideas para iniciativas que se encuentran en conversaciones con EFE y EFE Sur. Sin embargo, aún no existe un proyecto específico definido.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

Empresa de los Ferrocarriles del Estado y EFE Sur
- Estudios de ingeniería y Ejecución

Puertos de Talcahuano
- Apoyo en levantamiento de información y coordinación con empresas integrantes de la Mesa Técnica Ferroviaria de la COMLOG.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2026		2027		2028		2029		2030	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
Evaluación de nuevo análisis de aumento de capacidad del Patio Arenal										

ACCESIBILIDAD TERRESTRE A PUERTO DE

PUERTO MONTT



PUERTO DE PUERTO MONTT
Iniciativas Activas 2026

PROYECTOS DE ACCESIBILIDAD VIAL (PAV)

INICIATIVA	OBJETIVO	SITUACIÓN 2026
MEJORAMIENTO AVDA. PDTE IBÁÑEZ, TRAMO CARDONAL – PORTALES, PUERTO MONTT **PAV 83** **Búsqueda de Financiamiento**	Materialización del anillo de circunvalación intermedio conformado por el eje Presidente Ibáñez, considerando un perfil bidireccional con número de pistas variable por tramos. Se contempla una conexión entre Pdte. Ibáñez y Av. Angelmó a través de un túnel.	El proyecto mantiene su diseño terminado y se estructura en dos tramos. El Tramo 1 Cardonal-Melimayo se encuentra priorizado por MINVU Región de Los Lagos; sin embargo, actualmente no cuenta con financiamiento sectorial ni regional y su etapa de ejecución aún no ha sido ingresada al Banco Integrado de Proyectos, por lo que no dispone de los recursos para avanzar hacia su materialización. El Tramo 2, que contempla el túnel de conexión entre Presidente Ibáñez y Av. Angelmó, mantiene una eventual ejecución a partir de 2028.
MEJORAMIENTO ACCESIBILIDAD BARRIO PUERTO, CIUDAD DE PUERTO MONTT **PAV 84** **Búsqueda de Financiamiento**	Reducción de los niveles de congestión vehicular en el par vial Ecuador – Chorrillos, mediante la reconfiguración geométrica de diversos nudos.	Se mantiene en etapa de prefactibilidad, contando con un Informe Final aprobado por SECTRA que define como solución la homogeneización del perfil vial mediante un par vial entre las calles Ecuador y Chorrillos, complementado por calle Miraflores con circulación bidireccional. Actualmente, no dispone de financiamiento sectorial ni regional para avanzar a la etapa de diseño de ingeniería. Actualmente continúan las obras de reparación de pavimento de calle Ecuador, correspondientes a una intervención independiente del proyecto.
CONSTRUCCIÓN DE INSTALACIONES NUEVA ZONA EXTRAPUERTO EMPORMONTT PUERTO MONTT **PAV 85** **Búsqueda de Financiamiento**	Habilitación de terrenos extraportuarios e instalaciones de fiscalización de mayor estándar, para ampliar la eficiencia y calidad de los servicios del puerto.	Tras la redefinición de su alcance y el desarrollo del proceso de licitación para su construcción, el proyecto se encuentra nuevamente en evaluación por parte del MDSyF bajo la modalidad de "Evaluación Privada", incorporando antecedentes destinados a respaldar los ingresos proyectados. Esta nueva evaluación surge luego del requerimiento de DIPRES de contar con autorización del SEP y de la evaluación privada de rentabilidad realizada al proyecto. El proyecto fue evaluado por el Banco Integrado de Proyectos del MIDESOF, obteniendo el RATE: RS para ejecución. Actualmente se esta definiendo cual será el financiamiento para el inicio de este proyecto.

PAV PUERTO DE PUERTO MONTT 2026

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

PROYECTOS DE ACCESIBILIDAD FERROVIARIA (PAF)

PAF PUERTO DE PUERTO MONTT 2026

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

Búsqueda de Financiamiento

PAV 83
BIP:30124781-0

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

¿Proyecto PNDP 2013? - No

Categoría MEJ - NOV

DESCRIPCIÓN

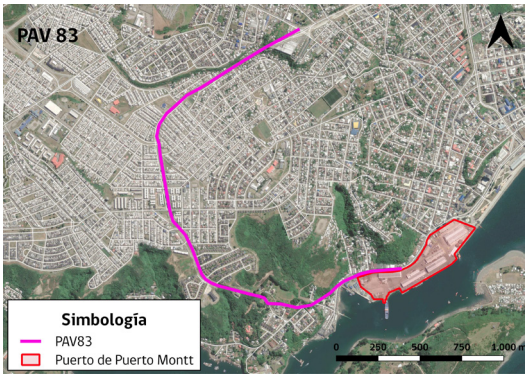
Problema o Requerimiento

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

Solución Propuesta

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

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



Plano Ubicación

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Búsqueda de Financiamiento.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

SEREMI MINVU Región de Los Lagos:

- Búsqueda de financiamiento para etapa de Ejecución.

SERVIU Región de Los Lagos:

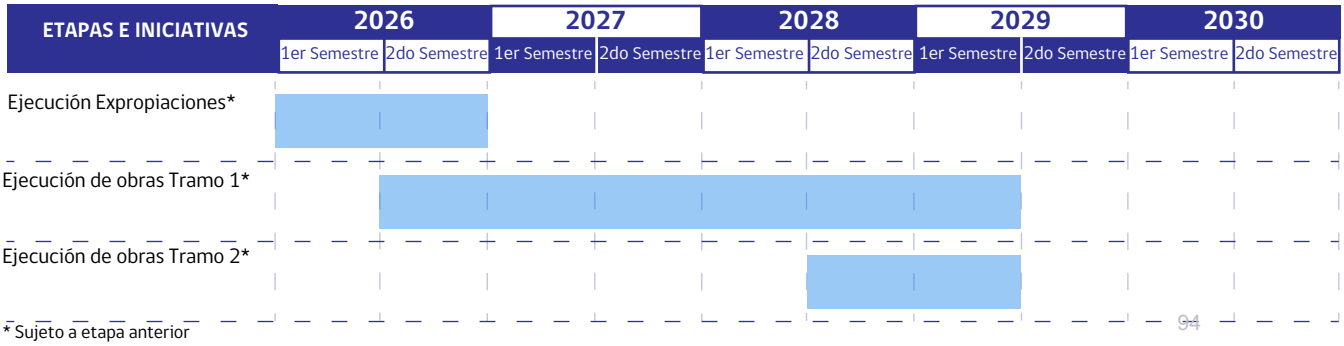
- Ejecutar las expropiaciones asociadas al proyecto.
- Licitar la ejecución de obras civiles y supervisar el contrato de construcción.

OBSERVACIONES

MINVU informó que la iniciativa cuenta con el diseño terminado y que el proyecto se encuentra estructurado en dos tramos: Tramo 1, Cardonal-Melimayo, y Tramo 2, Melimayo-Diego Portales. Respecto de lo informado en el PNATP 2022, la iniciativa no presenta avances en su etapa de ejecución. No obstante, MINVU Región de Los Lagos informó que el Tramo 1 se encuentra priorizado, habiéndose solicitado recursos para la ejecución de las obras, cuya materialización se proyectaba en un plazo de cuatro años. Por su parte, el Tramo 2, que contempla el túnel destinado a conectar Presidente Ibáñez con Av. Angelmó, se proyecta para una eventual ejecución a partir del año 2028.

En la presente actualización del PNATP, la iniciativa no cuenta con financiamiento sectorial ni regional comprometido para su materialización, y esta etapa aún no ha sido ingresada al Banco Integrado de Proyectos (BIP). En consecuencia, si bien el Tramo 1 se encuentra priorizado por MINVU Región de Los Lagos, la iniciativa no dispone actualmente de los recursos necesarios para avanzar hacia su materialización. La inversión estimada para el proyecto asciende a 1.850.000 UF.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



* Sujeto a etapa anterior

Búsqueda de Financiamiento

PAV 84
BIP:40026872-0

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

¿Proyecto PNDP 2013? - No

Categoría ZAL

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución Propuesta

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

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



Plano Ubicación

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

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

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

SERVIU Región de Los Lagos:

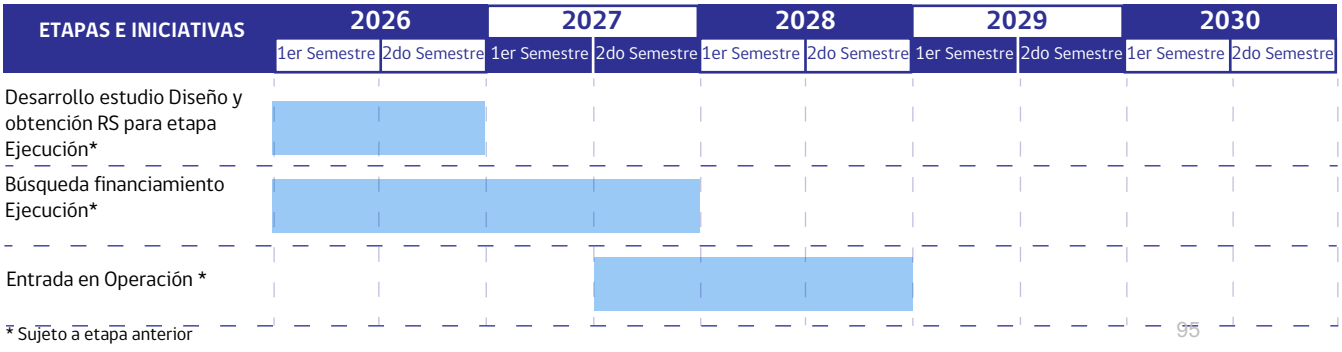
- Gestionar estudio de Prefactibilidad y obtención RS para etapa Diseño.

OBSERVACIONES

El estudio de prefactibilidad se encuentra en su fase final, contando con Informe Final aprobado por SECTRA. La alternativa desarrollada contempla la conformación del par vial Ecuador-Chorrillos y mejoras en los ejes Ecuador, Chorrillos y Miraflores, incorporando ciclovías, accesibilidad universal y soluciones para la evacuación de aguas lluvias.

En mayo de 2026 fue reabierta al tránsito calle Ecuador, luego de finalizar las obras de reparación ejecutadas en el marco del Plan de Bacheo municipal. Durante su ejecución se detectó presencia de aguas subterráneas, lo que requirió recursos adicionales. Esta intervención constituye una solución provisoria y no corresponde a la ejecución del proyecto definitivo PAV 84. Actualmente, la iniciativa se encuentra a la espera de financiamiento para avanzar a la etapa de diseño de ingeniería.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



Búsqueda de Financiamiento

PAV 85
BIP:40073137

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

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

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

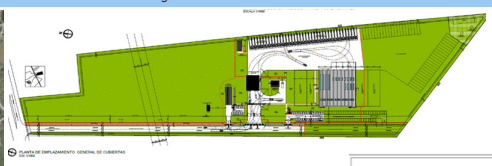
Solución Propuesta

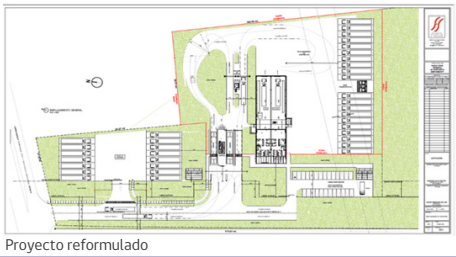
Se propone habilitar los terrenos del Extra-puerto (actualmente sin uso) para la construcción de instalaciones y equipamiento, y su posterior autorización como nueva Zona Primaria.

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



Plano Ubicación


Proyecto original


Proyecto reformulado

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

En búsqueda de financiamiento.

OBSERVACIONES

El proyecto fue redimensionado debido a que Sernapesca no utilizará las instalaciones para labores de inspección. En consecuencia, su alcance fue redefinido para adecuarlo al cumplimiento de la normativa del SAG, establecida en las Resoluciones N° 4.261/2019 y N° 3.767/2024, así como a las exigencias de Aduanas para la habilitación del recinto como "Zona Primaria Aduanera", conforme al D.S. N° 1.114, de 1997, del Ministerio de Hacienda. El proyecto fue reingresado a evaluación del MDSyF para obtener el RS de ejecución, bajo la modalidad de "Cumplimiento Normativo".Durante el segundo semestre de 2025, se realizó la licitación pública para su construcción. De acuerdo con las ofertas recibidas, el costo del proyecto asciende a UF 77.623, más IVA.

Una vez obtenido el RS y solicitada la asignación de recursos para adjudicar las obras, DIPRES requirió la autorización previa del SEP, instancia en la cual se realizó una evaluación privada de rentabilidad destinada a determinar los indicadores TIR y VAN del proyecto. Al no acreditarse que los ingresos esperados permitieran cubrir la inversión y alcanzar un VAN positivo, Empormontt decidió reingresar el proyecto al MDSyF bajo la modalidad de "Evaluación Privada", incorporando los antecedentes que respaldan los ingresos proyectados. El proyecto fue evaluado por el Banco Integrado de Proyectos del MIDESOF, obteniendo el RATE: RS para ejecución. Actualmente se esta definiendo cual será el financiamiento para el inicio de este proyecto. Una vez que entre en operación, se estima que permitirá evitar el ingreso de aproximadamente 5.000 camiones al año a la ciudad de Puerto Montt, contribuyendo a descongestionar los accesos al puerto.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

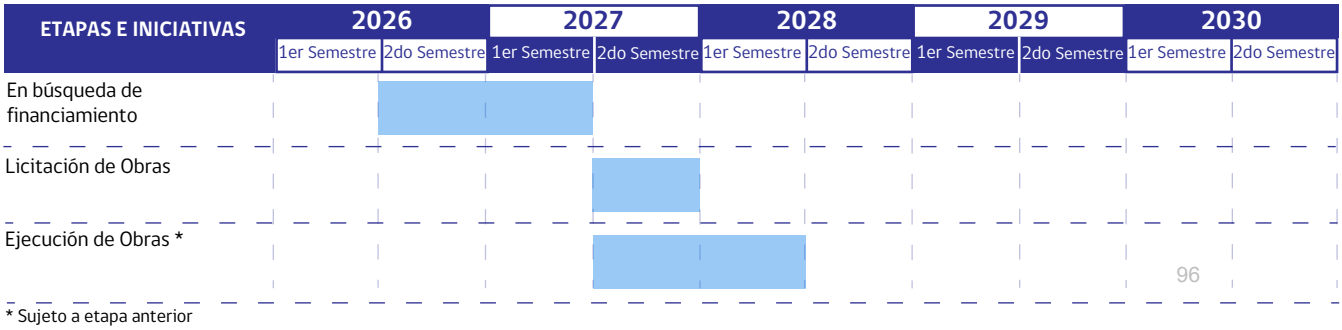
PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

Empresa Portuaria Puerto Montt:

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

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



* Sujeto a etapa anterior

ACCESIBILIDAD TERRESTRE A PUERTO DE

CHACABUCO



PUERTO DE CHACABUCO
Iniciativas Activas 2026

PROYECTOS DE ACCESIBILIDAD VIAL (PAV)

INICIATIVA	OBJETIVO	SITUACIÓN 2026
ACCESO A PUERTO DE CHACABUCO **PAV 91** **Proyecto Detenido**	Mejora de la accesibilidad vial al puerto, mediante las siguientes medidas: ‣ Reestructurar el uso interno de las áreas portuarias (acopio y estacionamientos). ‣ Extender el recinto portuario para contar con más áreas para la espera de los usuarios del actual terminal de transbordadores.	Actualmente cuenta con Recomendación Satisfactoria (RS) y figurando como iniciativa de arrastre para el proceso presupuestario 2026. No obstante, actualmente el desarrollo del estudio se encuentra detenido, sin registrarse avances en su ejecución durante el presente período.

PAV PUERTO DE CHACABUCO 2026

El desarrollo del estudio se encuentra detenido, sin registrarse avances en su ejecución durante el presente período. Sin embargo, tanto por parte de MOP como de la Empresa Portuaria, existe un interés y trabajo para en úsqueda de una mayor accesibilidad vial al puerto.

PROYECTOS DE ACCESIBILIDAD FERROVIARIA (PAF)

PAF PUERTO DE CHACABUCO 2026

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

Proyecto Detenido

PAV 91
BIP:40049245-0

PUERTO DE CHACABUCO
ACCESO A PUERTO DE CHACABUCO

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí

Categoría NOV - GT

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

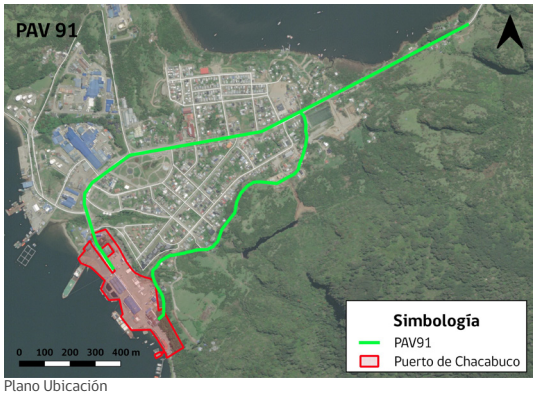
En ciertos períodos horarios y coincidentes con la operación del Ferry proveniente desde Puerto Montt, el acceso al Puerto de Chacabuco (CH-240) se ve dificultado por los vehículos estacionados a ambos costados de la ruta y el movimiento habitual de vehículos de la misma localidad. Esto afecta el actual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

Solución Propuesta

De acuerdo al análisis de capacidad vial realizado por el Puerto de Chacabuco, se proponen las siguientes medidas:
- Reestructurar el uso interno de las áreas portuarias (acopio y estacionamientos).
- Extender el recinto portuario para contar con más áreas para la espera de los usuarios del actual terminal de transbordadores.

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

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



Plano Ubicación


Fotografías Terreno (EPCh)

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Estudio de prefactibilidad vigente administrativamente, actualmente detenido. La iniciativa cuenta con RS y se mantiene como proyecto de arrastre para el proceso presupuestario 2026.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

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

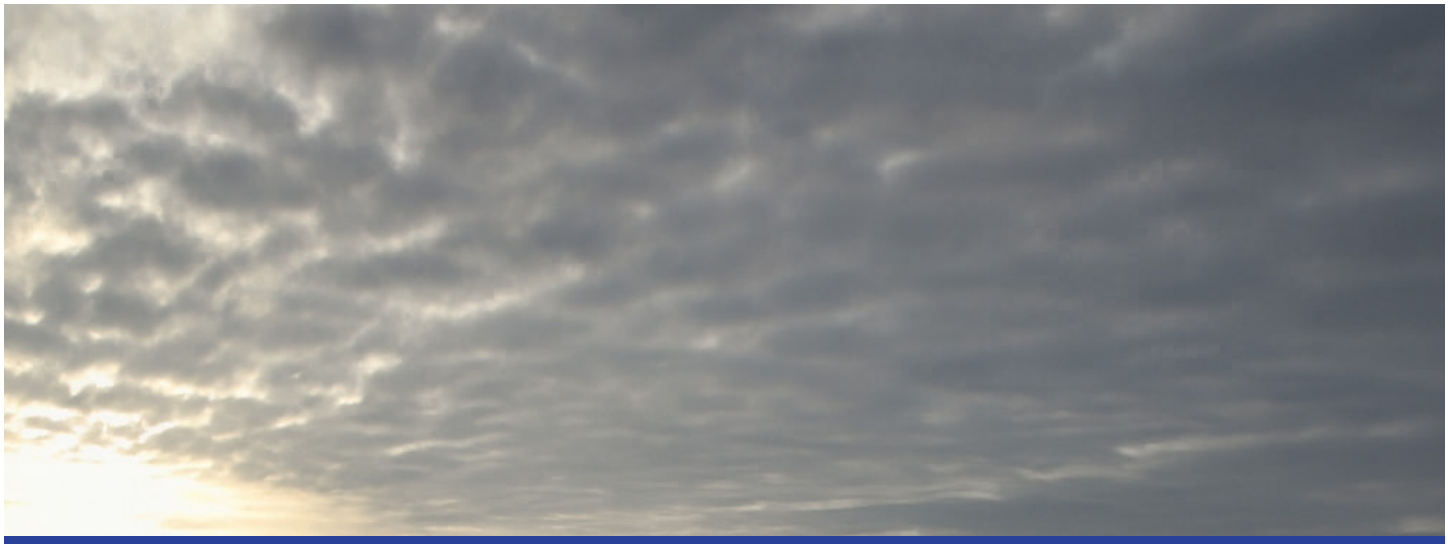
Rol Empresa Portuaria Chacabuco:
- Socializar los resultados del análisis de capacidad vial con actores relevantes, para impulsar la implementación de las medidas propuestas.
- Gestionar la implementación de las medidas propuestas en el análisis de capacidad vial.
- Gestionar con la Dirección de Vialidad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

OBSERVACIONES

En cuanto a las medidas operacionales al interior del recinto portuario, la Empresa Portuaria Chacabuco ha implementado ajustes orientados a mejorar la gestión de los flujos vehiculares y reducir la congestión asociada al tránsito de vehículos de carga. Complementariamente, respecto de la solución de infraestructura vial, la Dirección de Vialidad del MOP mantiene la iniciativa "Mejoramiento Conexión Vial Puerto Aysén – Puerto Chacabuco" (BIP 40049245-0), correspondiente a un estudio de prefactibilidad destinado a evaluar la conveniencia técnica, económica, social, ambiental y territorial de mejorar la conexión actualmente desarrollada a través de la Ruta 240. La iniciativa cuenta con RS y figura como proyecto de arrastre para el proceso presupuestario 2026, contemplándose recursos para dar continuidad a la consultoría. No obstante, de acuerdo con información actualizada, el desarrollo del estudio se encuentra actualmente detenido.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2026		2027		2028		2029		2030	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
Proyecto detenido*										



ACCESIBILIDAD TERRESTRE A PUERTO DE

PUNTA ARENAS Y PUERTO NATALES



PUERTOS DE PUNTA ARENAS Y PUERTO NATALES

Iniciativas Activas 2026

PROYECTOS DE ACCESIBILIDAD VIAL (PAV)

INICIATIVA	OBJETIVO	SITUACIÓN 2026
MEJORAMIENTO DE INTERSECCIÓN RUTA 9 – AV. FREI **PAV 101** **Proyecto en Estudio**	Analizar las alternativas para el mejoramiento de las intersecciones de la Ruta 9 con la Avenida Frei y Avenida Circunvalación, en el acceso norte de la ciudad de Punta Arenas.	El requerimiento de mejorar la intersección de la Ruta 9 con Av. Presidente Eduardo Frei mantiene vigente, aunque su solución será canalizada mediante una iniciativa distinta. El estudio de preinversión desarrollado por el MOP concluyó en 2026, definiendo como alternativa la construcción de una rotonda de gran envergadura. En consecuencia, la necesidad identificada en el PAV 101 permanece, pero su materialización será abordada a través del proyecto correspondiente a la nueva rotonda.
MEJORAMIENTO DE AV. PEDRO MONTT **PAV 103** **Proyecto Detenido**	Instalación de un semáforo en la Av. Pedro Montt frente a la salida de los camiones del terminal de Puerto Natales, contemplándose en adición obras de pavimentación de aceras, soleras y reposición de calzada. Además, la Empresa Portuaria Austral ha propuesto la realización de estudios que permitan definir una solución de largo plazo para el problema.	Proyecto detenido. Durante 2026 no se registran avances en una iniciativa integral de mejoramiento de Av. Pedro Montt por parte de SERVIU. Las acciones se concentran en mejoras menores del entorno a cargo de la Empresa Portuaria Austral y en los estudios desarrollados por la Dirección de Obras Portuarias para la eventual relocalización del terminal de carga.
MODIFICACIONES MENORES INTERSECCIÓN COSTANERA DEL ESTRECHO – RUTA 9 **PAV 104** **Proyecto en Estudio**	Construcción de una vía elevada en el cruce de la Ruta 9 con Av. Frei, con una rotonda en el sector bajo, que evite los conflictos viales, permitiendo dar prioridad al flujo directo de la Ruta 9 con la finalidad de mejorar la operatividad y seguridad del cruce, considerando los vehículos de alto tonelaje que ocupan la vía, y que a su vez sea una obra que marque el ingreso a la ciudad de Punta Arenas.	El proyecto avanzó desde la búsqueda de financiamiento hacia el desarrollo de estudios mediante un esquema de coordinación público-privada. Actualmente, HIF Chile se encuentra a cargo del diseño de la solución vial. Una vez finalizada esta etapa, se contempla el traspaso del proyecto a SERVIU para dar continuidad a su desarrollo, gestionar la asignación del código BIP y posteriormente avanzar hacia las etapas requeridas para su ejecución.
ACCESIBILIDAD NUEVO TERMINAL DE CARGA PUERTO NATALES **PAV 105** **Proyecto en Estudio**	Desarrollo de accesiblidad vial adecuada para la eventual relocalización del terminal portuario de Puerto Natales, mediante la mejora de vías existentes o nuevas vialidades, de ser pertinente.	La definición de la iniciativa permanece vinculada a los estudios de relocalización del terminal de carga de Puerto Natales desarrollados por la Dirección de Obras Portuarias. Actualmente se evalúan distintas alternativas de emplazamiento, entre ellas Bahía Dumestre, Bahía Lastarria y Punta Cuervos, sin que exista todavía una localización definitiva. Los estudios consideran aspectos topográficos, batimétricos, marítimos, ambientales y de maniobrabilidad, además de la accesibilidad vial requerida para la futura operación del terminal.

PAV PUERTOS DE PUNTA ARENAS Y PUERTO NATALES 2026

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

PROYECTOS DE ACCESIBILIDAD FERROVIARIA (PAF)

PAF PUERTOS DE PUNTA ARENAS Y PUERTO NATALES 2026

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

Proyecto en Estudio

PAV 101
BIP:40049983-0

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

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

DESCRIPCIÓN

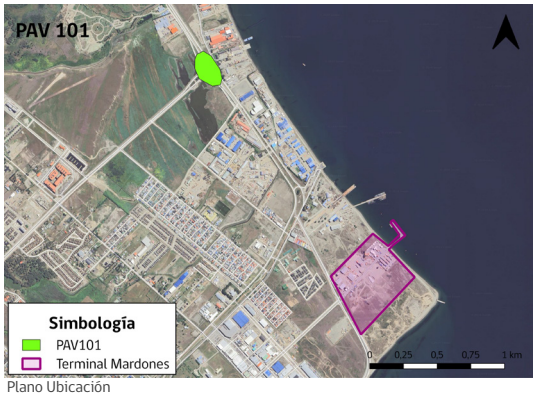
Problema o Requerimiento

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

Solución Propuesta

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

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



Plano Ubicación


Fotografías Terreno (EP Austral)

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

El estudio de prefactibilidad finalizado.

OBSERVACIONES

La necesidad de mejorar la intersección de la Ruta 9 con Av. Presidente Eduardo Frei Montalva se mantiene vigente; no obstante, su solución será abordada mediante una iniciativa distinta. Durante 2026 concluyó el estudio de preinversión desarrollado por el MOP, cuyos resultados definieron como alternativa de solución la construcción de una rotonda de gran envergadura en dicha intersección. En consecuencia, el requerimiento asociado al PAV 101 se mantiene vigente, pero su materialización se canalizará a través del proyecto correspondiente a la nueva rotonda, el que permitirá abordar integralmente las condiciones de operación y conectividad de la intersección.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

- Seguimiento de avances del proyecto por parte de SEREMI MOP

Ilustre Municipalidad de Punta Arenas:

- ---

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2026		2027		2028		2029		2030	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
Desarrollo de Estudios de Ingeniería										

Proyecto Detenido

PAV 103
BIP:40058398-0

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

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí

Categoría GT

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución Propuesta

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

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



Plano Ubicación


Imagen Google Earth (12/2014)

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Proyecto detenido.

OBSERVACIONES

La iniciativa no cuenta actualmente con un proyecto concreto de mejoramiento impulsado por SERVIU. La Municipalidad de Puerto Natales ha informado que no dispone de recursos para ejecutar nuevas intervenciones en las inmediaciones del terminal, mientras que la Empresa Portuaria Austral contempla la ejecución de obras menores asociadas al mejoramiento de aceras e iluminación del sector. Paralelamente, la Dirección de Obras Portuarias avanza en los estudios destinados a definir la relocalización del terminal de carga, cuyo eventual traslado podría modificar las condiciones y requerimientos de accesibilidad del sector, por lo que resulta pertinente mantener en evaluación la necesidad de esta iniciativa hasta contar con una definición respecto del emplazamiento futuro del terminal.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

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

Rol Empresa Portuaria Austral:
- Coordinar con la I. Municipalidad de Puerto Natales la ejecución de obras de urbanización.

Ilustre Municipalidad de Puerto Natales:
- Ejecutar las obras de pavimentación de aceras, soleras y calzada a su cargo.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2026		2027		2028		2029		2030	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
Proyecto detenido*										

Proyecto en Estudio

PAV 104
Sin BIP

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

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

DESCRIPCIÓN

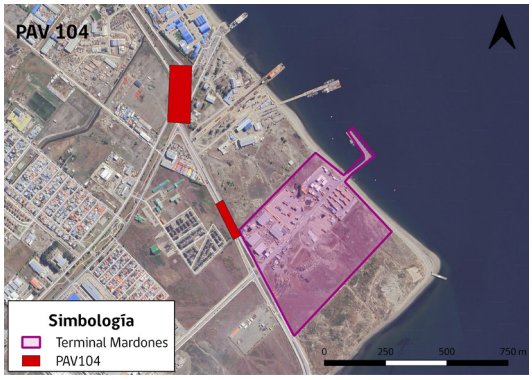
Problema o Requerimiento

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

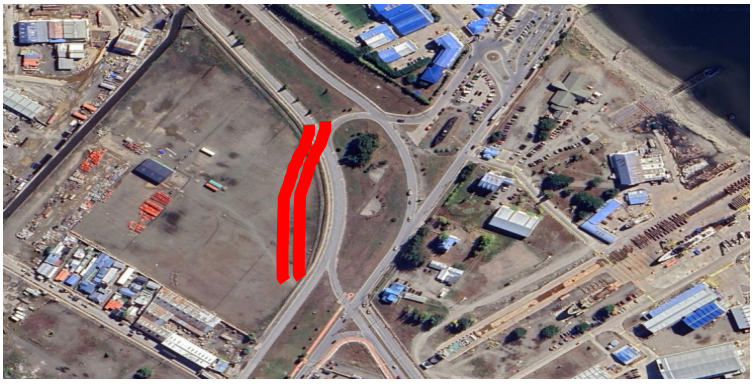
Solución Propuesta

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

Inversión Privada	VAN Social	TIR Social	Año Evaluación	Fuente	¿Quién evalúa?	Entidad Responsable	Plan de Desarrollo
---	---	---	2026	---	HIF - SERVIU	HIF - SERVIU	Plan de Desarrollo Logístico de Magallanes



Plano Ubicación



ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Proyecto en estudio.

OBSERVACIONES

La iniciativa ha avanzado desde una etapa inicial de búsqueda de financiamiento hacia el desarrollo de estudios, mediante un esquema de coordinación público-privada. Durante 2026, Highly Innovative Fuels Chile (HIF Chile), empresa vinculada al desarrollo de proyectos de e-Combustibles en la Región de Magallanes, se encuentra a cargo del desarrollo del diseño de la solución vial. Una vez concluida esta etapa, se contempla el traspaso del proyecto a SERVIU, en su calidad de organismo competente sobre el sector, para dar continuidad a su desarrollo, gestionar la asignación del código BIP correspondiente y, posteriormente, avanzar hacia las etapas requeridas para su ejecución.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

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

Rol Empresa Portuaria Austral:

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

Ilustre Municipalidad de Puerto Natales:

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

PLANIFICACIÓN TENTATIVA

ETAPAS E INICIATIVAS	2026		2027		2028		2029		2030	
	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre	1er Semestre	2do Semestre
Desarrollo de Estudios de Ingeniería de Detalle (concesionario)										
Construcción tramo urbano*										

* Sujeto a etapa anterior

Proyecto en Estudio

PAV 105
Sin BIP

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

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

DESCRIPCIÓN

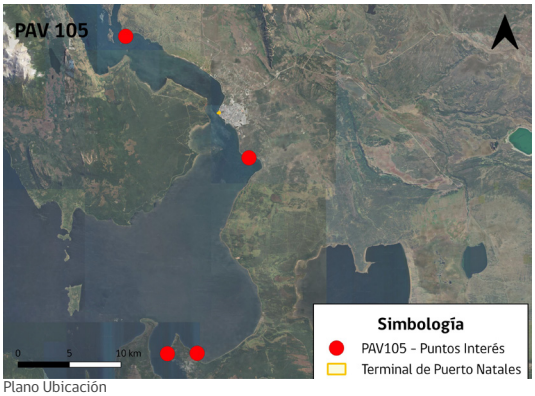
Problema o Requerimiento

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

Solución Propuesta

El objetivo general del estudio es analizar las características marítimas, territoriales, ambientales y de acceso, tanto marítimo como terrestre de lugares identificados en la zona norte y sur de Puerto Natales con la finalidad de identificar la más adecuada para un eventual traslado del muelle de transbordadores de Puerto Natales.

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



Plano Ubicación

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Desarrollo de estudios básicos.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

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

Rol Empresa Portuaria Austral:

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

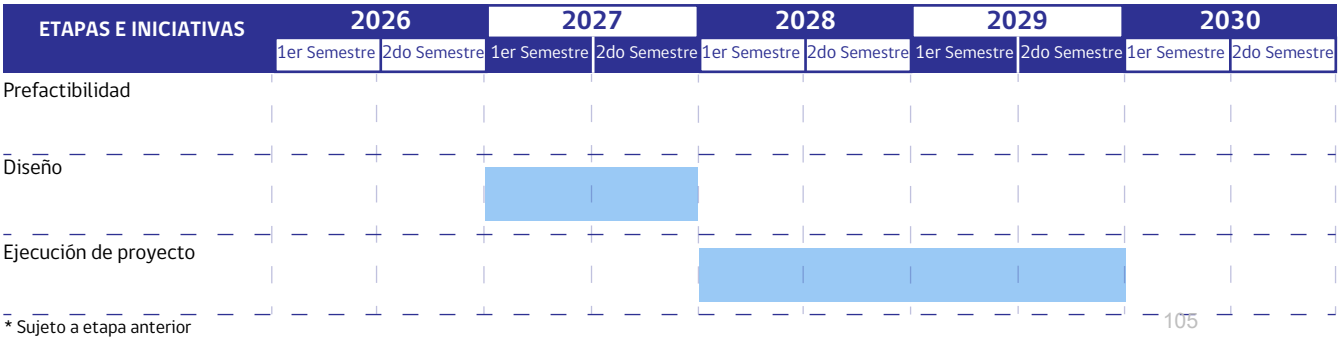
Ilustre Municipalidad de Puerto Natales:

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

OBSERVACIONES

La iniciativa se encuentra vinculada a los estudios que desarrolla la Dirección de Obras Portuarias destinados a definir la relocalización del terminal de carga de Puerto Natales. Actualmente, se encuentran en evaluación distintas alternativas de emplazamiento, entre ellas sectores ubicados en Bahía Dumestre, Bahía Lastarria y Punta Cuervos, sin que a la fecha se haya definido una localización definitiva. Los estudios contemplan, entre otros aspectos, el análisis de las condiciones topográficas y batimétricas del área, las condiciones marítimas, la pertinencia ambiental, los eventuales aspectos arqueológicos y las condiciones de maniobrabilidad, incorporando asimismo la evaluación de la accesibilidad vial requerida para la operación del futuro terminal.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



* Sujeto a etapa anterior

INICIATIVAS FINALIZADAS Y PRIORIZADAS

- FINALIZADAS HISTÓRICAS
- INICIATIVAS PRIORIZADAS 2027

FICHAS PROYECTOS EN OPERACION

PUERTO DE ARICA

REHABILITACIÓN DE DESVÍOS FERROVIARIOS DE LA RED FCALP
PAF 11 D

CATEGORIA: NOF

FINALIZADO 2017

EVALUADOR: Ferrocarril Arica La Paz

ENTIDAD RESPONSABLE: EFE

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



PUERTO DE ARICA

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

CATEGORIA: ZAJ

FINALIZADO 2025

EVALUADOR: Empresa Portuaria Arica

ENTIDAD RESPONSABLE: Empresa Portuaria Arica

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



PUERTO DE IQUIQUE

GESTIÓN DE TRÁFICO EN ACCESO AL PUERTO
PAV 21-1

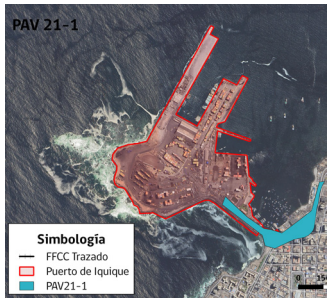
CATEGORIA: GT

FINALIZADO 2026

EVALUADOR: ---

ENTIDAD RESPONSABLE: ---

DESCRIPCION:
Proyecto orientado a mejorar la gestión del tránsito en el acceso al Puerto de Iquique, reduciendo los conflictos generados por el flujo de vehículos pesados. Consideró modificaciones en estacionamientos y radios de giro, además de la implementación de semaforización para facilitar el acceso al recinto portuario.



PUERTO DE IQUIQUE

CONSTRUCCIÓN PARQUEADERO DE CAMIONES EN ÁREAS EX-ASTILLERO
PAV 26

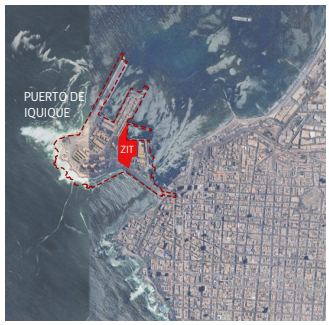
CATEGORIA: NOV

FINALIZADO 2023

EVALUADOR: Empresa Portuaria Iquique

ENTIDAD RESPONSABLE: Empresa Portuaria Iquique

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



PUERTO DE ANTOFAGASTA

GESTIÓN DE TRÁFICO EN ACCESO AL PUERTO DE ANTOFAGASTA
PAV 34

CATEGORIA: GT

FINALIZADO: 2025

EVALUADOR: ---

ENTIDAD RESPONSABLE: ---

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



PUERTO DE ANTOFAGASTA

ZONA DE DESARROLLO LOGÍSTICO LA NEGRA
PAV 37

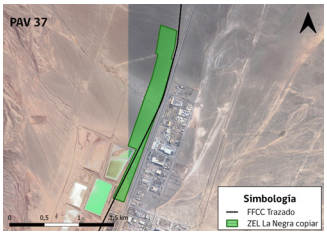
CATEGORIA: MEJ

FINALIZADO: 2025

EVALUADOR: Empresa Portuaria Antofagasta

ENTIDAD RESPONSABLE: Empresa Portuaria Antofagasta

DESCRIPCION:
Proyecto para desarrollar una Zona de Desarrollo Logístico en La Negra, destinada a ordenar el flujo de camiones y apoyar la actividad portuaria mediante áreas de respaldo, servicios y apoyo logístico.



PUERTO DE ANTOFAGASTA

AUMENTO DE CAPACIDAD DE TRANSFERENCIA DEL FERROCARRIL EN EL PUERTO I PAF 32

CATEGORIA: MEJ V

FINALIZADO: 2017

EVALUADOR: Empresa Portuaria Antofagasta

ENTIDAD RESPONSABLE: Empresa Portuaria Antofagasta

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



PUERTO DE ANTOFAGASTA

ZONA DE DESARROLLO LOGÍSTICO LA NEGRA
PAF 37

CATEGORIA: MEJ

FINALIZADO 2025

EVALUADOR: Empresa Portuaria Antofagasta

ENTIDAD RESPONSABLE: Empresa Portuaria Antofagasta

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



PUERTO DE COQUIMBO

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

CATEGORIA: MEJ

FINALIZADO: 2017

EVALUADOR: Dirección de Vialidad Regional

ENTIDAD RESPONSABLE: Dirección de Vialidad Regional

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



PUERTO DE COQUIMBO

ESTUDIO LAYOUT FERROVIARIO EN PUERTO Y SISTEMAS DE TRANSFERENCIA
PAF 43

CATEGORIA: NOF

FINALIZADO: 2020

EVALUADOR: Empresa Portuaria Coquimbo

ENTIDAD RESPONSABLE: Empresa Portuaria Coquimbo

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



PUERTO DE SAN ANTONIO

MEJORAMIENTO DE VIAS ALEDAÑAS AL PUERTO
PAV 61

CATEGORIA: MEJ

FINALIZADO: 2019

EVALUADOR: Empresa Portuaria San Antonio

ENTIDAD RESPONSABLE: Empresa Portuaria San Antonio

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



PUERTO DE SAN ANTONIO

MEJORAMIENTO DE RUTA 78
PAV 64-1

CATEGORIA: MEJ - NOV

FINALIZADO: 2022

EVALUADOR: Dirección General de Concesiones MOP

ENTIDAD RESPONSABLE: Dirección General de Concesiones MOP

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



PUERTO DE SAN ANTONIO

ZONA DE REGULACIÓN DE FRECUENCIA ALTO SAN ANTONIO (ASA)
PAV 67

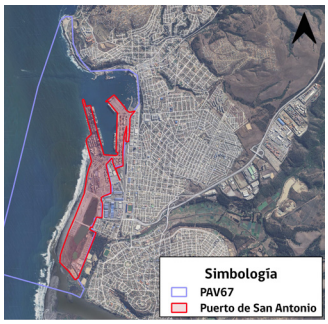
CATEGORIA: ZAL

FINALIZADO: 2026

EVALUADOR: Empresa Portuaria San Antonio

ENTIDAD RESPONSABLE: Empresa Portuaria San Antonio

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



PUERTO DE TALCAHUANO Y SAN VICENTE

NUEVO PUENTE BIO-BIO Y NUEVO TÚNEL CHEPE
PAF 71

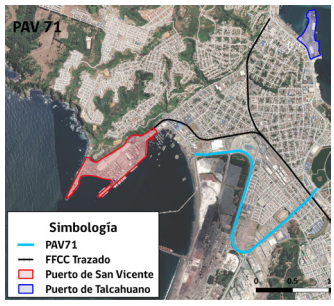
CATEGORIA: NOF

FINALIZADO: 2025

EVALUADOR: EFE

ENTIDAD RESPONSABLE: EFE

DESCRIPCION:
Proyecto para la construcción de un nuevo Puente Ferroviario Biobío y Túnel Chepe, destinado a mejorar la capacidad y seguridad de la conexión ferroviaria, mediante doble vía, electrificación y mejores condiciones para la circulación de trenes.



PUERTO DE TALCAHUANO Y SAN VICENTE

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

CATEGORIA: NOF

FINALIZADO: 2017

EVALUADOR: EFE

ENTIDAD RESPONSABLE: MTT - GoRe del Biobío

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



PUERTO DE TALCAHUANO Y SAN VICENTE

NORMALIZACIÓN DE CRUCES VÍA EL ARENAL – PUERTO SAN VICENTE
PAF 75 B

CATEGORIA: MEJ

FINALIZADO: 2026

EVALUADOR: Puertos de Talcahuano

ENTIDAD RESPONSABLE: Puertos de Talcahuano

DESCRIPCION:
Proyecto orientado a la normalización de cuatro cruces ferroviarios a nivel en el ramal Estación El Arenal-Puerto San Vicente, mediante la instalación de barreras automáticas para mejorar la seguridad y reducir el riesgo de accidentes.



PUERTO DE PUERTO MONTT

ACCESO A TERMINAL DE PANITAO
PAV 81

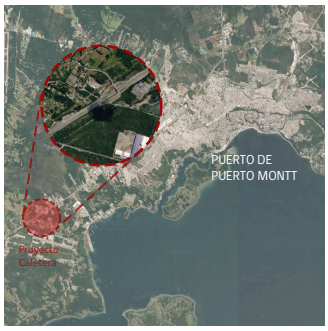
CATEGORIA: NOV

FINALIZADO 2017

EVALUADOR: ---

ENTIDAD RESPONSABLE: Dirección General de Concesiones de Obras Públicas

DESCRIPCION:
Se contruyo una caletera en la Ruta 5 que conectan Trapén con la Ruta V805. Reducioendo el timepo de traslado y mejorando la conexion con el puerto.



PUERTO DE PUERTO MONTT

ACCESO A RECINTO EXTRAPORTUARIO LOCALIZADO EN SECTOR DE TRAPÉN
PAV 82

CATEGORIA: GT

FINALIZADO 2018

EVALUADOR: Empresa Portuaria Puerto Montt

ENTIDAD RESPONSABLE: Empresa Portuaria Puerto Montt

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



PUERTO DE PUNTA ARENAS Y PUERTO NATALES

MEJORAMIENTO DE INTERSECCIÓN AV. BULNES – AV.COSTANERA
PAV 102

CATEGORIA: GT

FINALIZADO: 2018

EVALUADOR: Empresa Portuaria Austral

ENTIDAD RESPONSABLE: ---

DESCRIPCION:
Con el fin de disminur el riego de accidentes en la intereseccion Av. Costanera con Av. Bulnes, se construyo un resalto reductor de velocidad en Av. Bulnes.



FICHAS PROYECTOS A PRIORIZAR EN 2026

PUERTO DE IQUIQUE

DESARROLLO DE ZONA DE REGULACÓN DE FRECUENCIA Y EXTENSIÓN LOGÍSTICA (Sector "Huantajaya", Alto Hospicio) I PAV 27

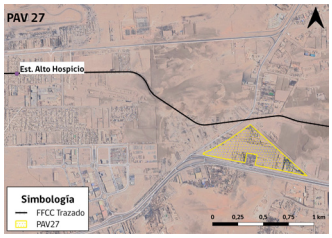
CATEGORIA: MEJ

COORDINACIÓN ENTRE ACTORES

EVALUADOR: Empresa Portuaria Iquique

ENT. RESPONSABLE: Empresa Portuaria Iquique

DESCRIPCION:
Actualmente se encuentra en su fase inicial de preinversión, desarrollándose de conformidad con los procedimientos y etapas establecidos por el Ministerio de Desarrollo Social y Familia.



PUERTO DE ANTOFAGASTA

MEJORAMIENTO RUTA 1 SECTOR: INTERSECCIÓN CALLE SALVADOR REYES - LA CHIMBA I PAV 35

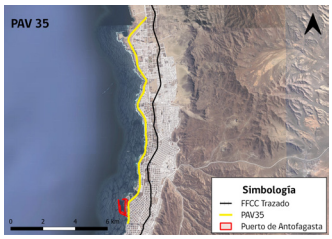
CATEGORIA: MEJ

PROYECTO EN ESTUDIO

EVALUADOR: Dirección de Vialidad MOP

ENT. RESPONSABLE: Dirección de Vialidad MOP

DESCRIPCION:
Actualmente de encuentra en etapa de diseño, adjudicado a ICR en marzo de 2026, con un 10% de avance físico y próximo a la entrega del Informe de Etapa 2. El término del diseño está proyectado para agosto de 2027.



PUERTO DE ANTOFAGASTA

ACCESIBILIDAD VIAL ZONA DE DESARROLLO LOGÍSTICO LA NEGRA
PAV 36

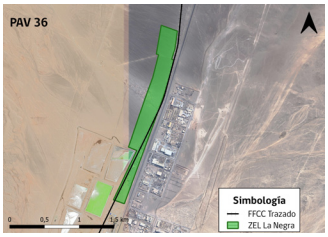
CATEGORIA: NOV

COORDINACIÓN ENTRE ACTORES

EVALUADOR: Empresa Portuaria Antofagasta

ENT. RESPONSABLE: Empresa Portuaria Antofagasta - GORE Antofagasta

DESCRIPCION:
Actualmente el proyecto se encuentra a la espera de la toma de razón por parte de la Contraloría General de la República, trámite requerido para proceder con la adjudicación de las obras de pavimentación de la caletera y de los empalmes contemplados en la solución proyectada.



PUERTO DE ANTOFAGASTA

ACCESIBILIDAD FERROVIARIA ZONA DE DESARROLLO LOGÍSTICO - LA NEGRA
PAF 34

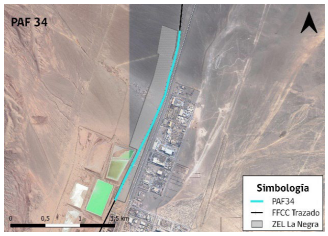
CATEGORIA: NOF

DETENIDO DESDE 2021

EVALUADOR: Empresa Portuaria Antofagasta

ENT. RESPONSABLE: Empresa Portuaria Antofagasta

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



PUERTO DE COQUIMBO

CONSTRUCCIÓN MERCADO DEL MAR, COQUIMBO
PAF 41

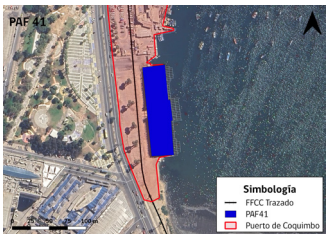
CATEGORIA: NOF

COORDINACIÓN ENTRE ACTORES

EVALUADOR: I. Municipalidad de Coquimbo

ENT. RESPONSABLE: I.Municipalidad de Coquimbo

DESCRIPCION:
El proyecto se encuentra actualmente en proceso de reactivación y encaminado hacia la licitación de las obras necesarias para completar el Mercado del Mar.



PUERTO DE SAN ANTONIO

AMPLIACIÓN DE VÍAS ACCESO PLISA PAV 66-1

CATEGORIA: MEJ

COORDINACION ENTRE ACTORES

EVALUADOR: Empresa Portuaria San Antonio

ENT. RESPONSABLE: Empresa Portuaria San Antonio

DESCRIPCION:
El proyecto se mantiene en coordinación entre actores y en proceso de reformulación. Si bien la ingeniería de detalle se encuentra concluida y aprobada por SERVIO, permanece pendiente la aprobación del MOP respecto del empalme con la Ruta 78.



PUERTO DE TALCAHUANO Y SAN VICENTE

AUMENTO DE CAPACIDAD ÚLTIMA MILLA FERROVIARIA PAV 71

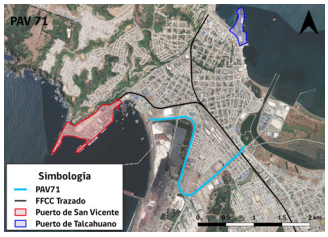
CATEGORIA: NOv

COORDINACIÓN ENTRE ACTORES

EVALUADOR: Dirección de Vialidad MOP

ENT. RESPONSABLE: Dirección de Vialidad MOP

DESCRIPCION:
De acuerdo con la programación preliminar, la licitación de las obras se proyecta para 2027, estimándose un plazo de ejecución de aproximadamente 2,5 años, sujeto a la disponibilidad de los recursos y a la materialización de las expropiaciones requeridas.



PUERTO DE TALCAHUANO Y SAN VICENTE

AUMENTO DE CAPACIDAD ÚLTIMA MILLA FERROVIARIA PAF 75

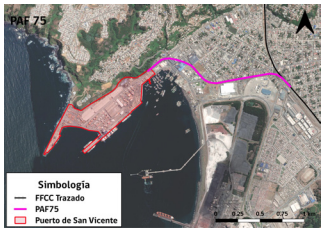
CATEGORIA: NOF

PROYECTO EN ESTUDIO

EVALUADOR: Puertos de Talcahuano

ENTIDAD RESPONSABLE: Puertos de Talcahuano

DESCRIPCION:
Durante 2026 se continúa avanzando en el desarrollo de los antecedentes técnicos del proyecto y en las coordinaciones entre EFE y los actores involucrados, necesarias para definir su solución y posterior ejecución.



PUERTO DE PUNTA ARENAS Y PUERTO NATALES

MODIFICACIONES MENORES INTERSECCIÓN COSTANERA DEL ESTRECHO - RUTA 9 I PAV 104

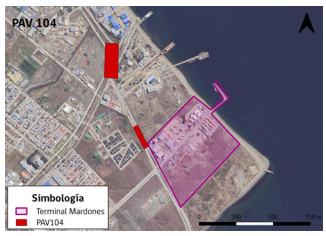
CATEGORIA: MEJ - NOV

PROYECTO EN ESTUDIO

EVALUADOR: Dirección de Vialidad MOP

ENT. RESPONSABLE: Dirección de Vialidad MOP

DESCRIPCION:
El proyecto avanzó desde la búsqueda de financiamiento hacia el desarrollo de estudios mediante un esquema de coordinación público-privada. Actualmente, HIF Chile se encuentra a cargo del diseño de la solución vial. Una vez finalizada esta etapa, se contempla el traspaso del proyecto a SERVIU para dar continuidad a su desarrollo.



GLOSARIO

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











Subsecretaría de Transportes

Gobierno de Chile

LOGÍSTICA
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones

Gobierno de Chile

www.logistica.mtt.cl