



Ministerio de
Transportes y
Telecomunicaciones

Gobierno de Chile

PLAN NACIONAL DE DESARROLLO PORTUARIO

ACCESIBILIDAD FERROVIARIA A PUERTOS 2024



CONTENIDO PNAFP 2024

PRESENTACIÓN	02
AGRADECIMIENTO	04
ESTADÍSTICAS GENERALES	07
ESTRUCTURA FICHAS PNATP	08
DESCRIPCIÓN COMPONENTES FICHAS	09
SIMBOLOGÍA DE ÍCONOS	11
1. PUERTO DE ARICA	12
2. PUERTO DE ANTOFAGASTA	16
3. PUERTO DE COQUIMBO	18
4. PUERTO DE VALPARAÍSO	22
5. PUERTO DE SAN ANTONIO	25
6. PUERTO DE TALCAHUANO Y SAN VICENTE	29
INVENTARIO DE PROYECTOS	36
GLOSARIO	38

PRESENTACIÓN

El presente documento que actualiza el *"Plan Nacional de Accesibilidad Ferroviaria a Puertos"* en su versión 2024 (PNAFP - 2024), recopila, como en versiones anteriores, un conjunto de iniciativas ferroviarias estratégicas que presentan condiciones favorables para habilitar o mejorar el acceso de trenes a los puertos públicos del país. Vale precisar que, si bien, con el objetivo de mejorar la presentación y estructura del documento, la actualización del PNAFP - 2024 modifica su formato respecto a años anteriores, continúa organizada en torno a Fichas de Proyectos, manteniendo así un enfoque funcional para el seguimiento de las iniciativas que lo componen. En este sentido las Fichas, mantienen su nomenclatura, informando sobre el estado de avance de los proyectos, detallando sus características y los roles de las instituciones responsables de su ejecución, estableciendo la planificación esperada, con plazos y cronograma estimado que concretan su ejecución.

Cabe destacar que los proyectos de accesibilidad ferroviaria incluidos en el plan, no solo son considerados relevantes respecto al aporte al mejoramiento de la eficiencia en la transferencia de carga y competitividad del sistema logístico-portuario nacional, sino que también incorporan, una solución factible y respetuosa con los intereses de actores públicos y privados dada la importancia estratégica que en términos económicos y sociales estos representan. Es así como, en su mérito, los proyectos que componen el plan se considera que contribuyen a materializar una movilidad eficiente orientada a reducir las externalidades negativas que genera el tráfico portuario en las zonas urbanas en las cuales los trenes deben operar, garantizando una integración coherente con su hinterland y fortaleciendo la oferta de transporte para los flujos comerciales, nacionales e internacionales.

La actualización del PNAFP - 2024 cumple con las disposiciones del D.S. 90/2018 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), normativa que establece la metodología a seguir y define una lista de proyectos prioritarios. En este contexto, si bien, todos los proyectos del plan son considerados relevantes, resulta necesario poner especial atención al desarrollo de aquellos priorizados en esta actualización. Los proyectos destacados del PNAFP - 2024 son los siguientes:

PRESENTACIÓN

- **Puerto de San Antonio:**
 - Mejoramiento Terminal Intermodal Barrancas (PAF62).
 - Mejoramiento Corredor Ferroportuario Santiago - San Antonio (PAF64-PAF65-PAF66-PAF67)
- **Puertos de Talcahuano y San Vicente:**
 - Nuevo Puente Bio - Bio y Nuevo Túnel Chepe (PAF71);
 - Mejoramiento de Sistemas de Señalización Ferroviaria (PAF72A);
 - Aumento de Capacidad Última Milla Ferroviaria (PAF75).
- **Puerto de Antofagasta:**
 - Accesibilidad Ferroviaria Zona de Desarrollo Logístico - La Negra (PAF34).

Este documento, además de estar vinculado al *Plan Nacional de Accesibilidad Terrestre a Puertos, PNATP*), documento que reúne iniciativas viales y ferroviarias que surgen del denominado *Plan Nacional de Desarrollo Portuario (PNDP - 2013)*, agrupa dieciocho iniciativas ferroportuarias actualmente en cartera, localizadas en los puertos de Arica (3 proyectos), Antofagasta (1 proyecto), Coquimbo (3 proyectos), Valparaíso (2 proyectos), San Antonio (3 proyectos) y San Vicente (6 proyectos), sin disponer de proyectos que involucren accesibilidad ferroviaria en los puertos de Iquique, Puerto Montt, Chacabuco y Austral.

Finalmente indicar que los proyectos ferroviarios presentados en esta actualización del PNAFP - 2024, están fundamentados en el contexto de demanda y espacio físico disponible para el uso ferroviario de cada puerto en particular, aportando soluciones que facilitan el acceso del tren a los distintos recintos portuarios, sumando beneficios sociales y rentabilidad privada al poder contar con un modo complementario al camión para la transferencia de la carga que transfieren. Estas iniciativas han sido consensuadas con las Empresas Portuarias estatales involucradas, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE) e, indirectamente, con las empresas ferroviarias privadas presentes en el centro - norte del país.

AGRADECIMIENTOS

El Programa de Desarrollo Logístico del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones agradece la valiosa colaboración en la construcción de este documento a las autoridades y funcionarios de las Empresas Portuarias Estatales y de las Empresas Ferroviarias (públicas y privadas), quienes apoyaron en la actualización y levantamiento de los distintos proyectos y en el fortalecimiento de este instrumento de coordinación. Participaron en la confección de este documento los siguientes profesionales:

- **Antonio Dourthé Castrillón**
Coordinador General Programa de Desarrollo Logístico
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
- **Hans Voigt Alarcón**
Jefe de Departamento de Transporte Terrestre
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
- **David Medrano Moya**
Coordinador Unidad Desarrollo Portuario
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
- **Víctor Pérez Gutiérrez**
Coordinador Planificación y Procesos
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
- **Diego Moraga Agosto**
Profesional Unidad Desarrollo Portuario
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
- **Sebastián Varela Fernández**
Profesional Unidad Desarrollo Portuario
Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
- **José Solorza Estévez**
Gerente General
Empresa de los Ferrocarriles del Estado
- **Carlos Mella Cariman**
Gerente de Planificación y Desarrollo
Empresa de los Ferrocarriles del Estado

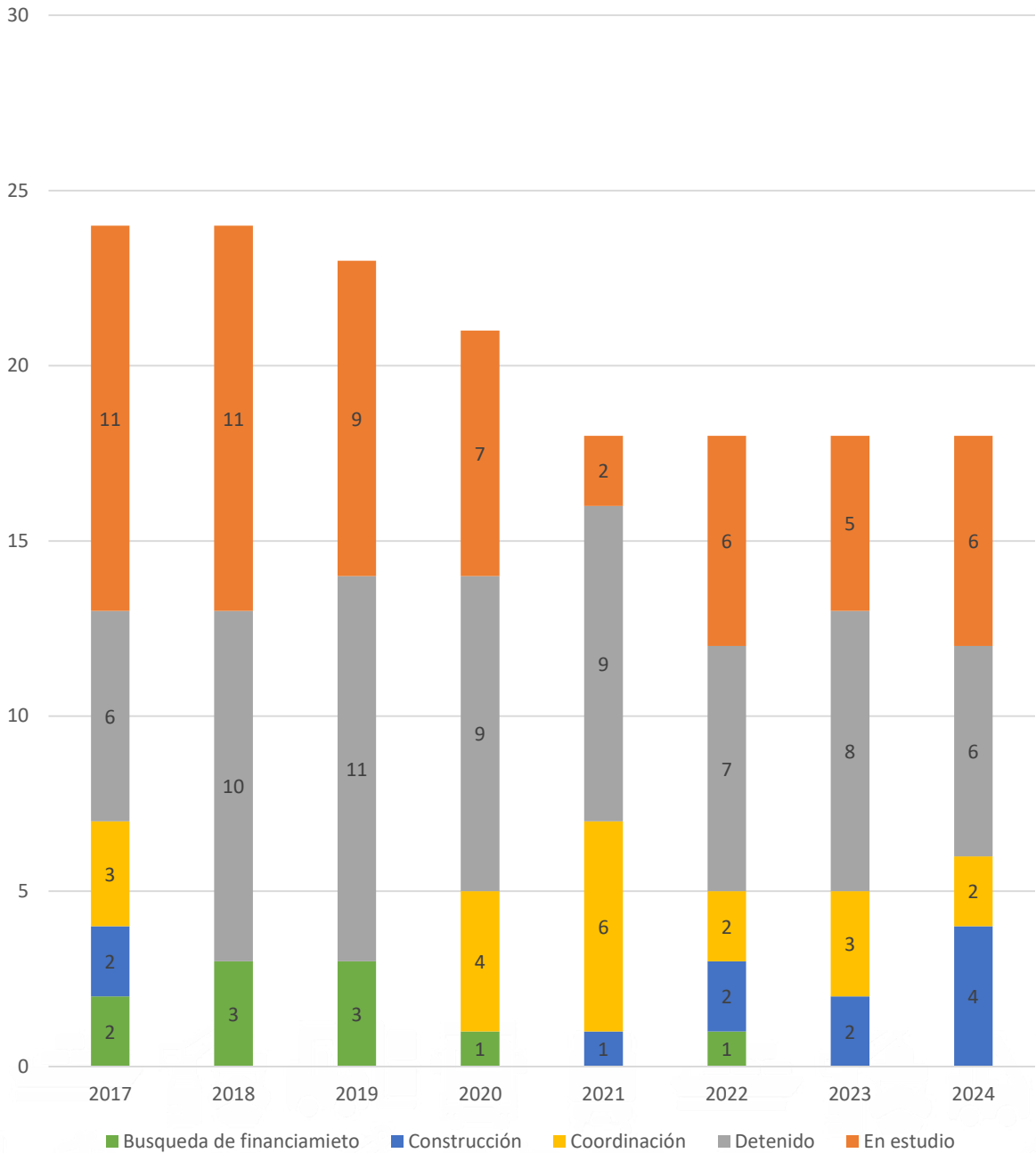
AGRADECIMIENTOS

- **Verónica Álvarez Cancino**
Directora de Estudios Logísticos
Empresa de los Ferrocarriles del Estado
- **Jorge Cáceres Godoy**
Gerente General
Empresa Portuaria Arica
- **Javier Rivera Vásquez**
Gerente de Concesiones y logística
Empresa Portuaria Arica
- **Carlos Escobar Olguín**
Gerente General
Empresa Portuaria Antofagasta
- **Cindy Muñoz Mateluna**
Jefe de desarrollo
Empresa Portuaria Antofagasta
- **Ernesto Piwonka Carrasco**
Gerente General
Empresa Portuaria Coquimbo
- **Hellen Bustillos Morales**
Arquitecto Urbanista
Empresa Portuaria Coquimbo
- **Franco Gandolfo Costa**
Gerente General
Empresa Portuaria Valparaíso
- **Marcelo Muñoz Pérez**
Jefe Desarrollo de Infraestructura
Empresa Portuaria Valparaíso
- **Ramón Castañeda Ponce**
Gerente General
Empresa Portuaria San Antonio
- **Rodrigo Urzúa Álvarez**
Gerente de Planificación y Desarrollo
Empresa Portuaria San Antonio

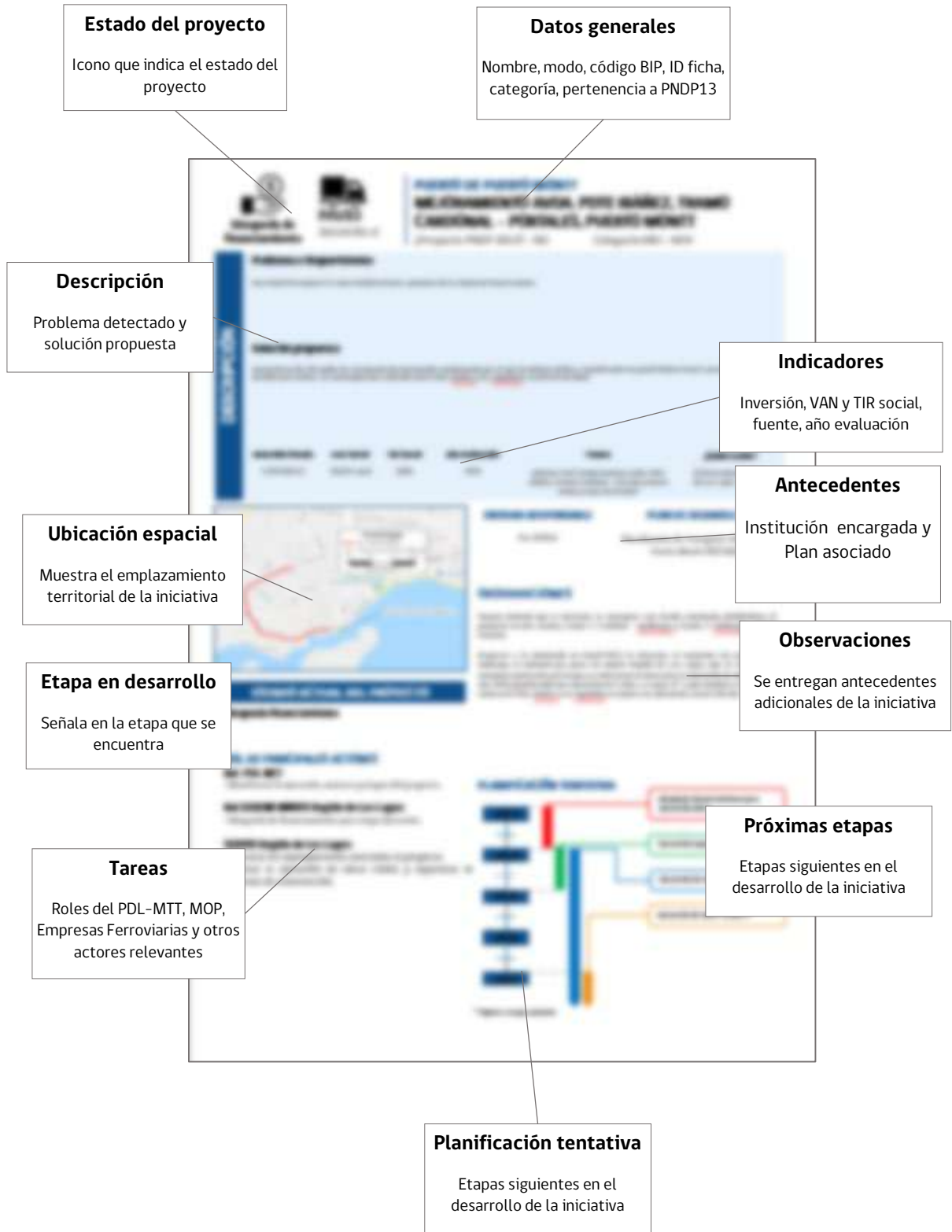
AGRADECIMIENTOS

- **Cristian Wulf Sotomayor**
Gerente General
Empresa Portuaria Talcahuano San Vicente
- **Guacolda Vargas Cruz**
Gerente de Desarrollo y Sostenibilidad
Empresa Portuaria Talcahuano San Vicente

Estado de las Iniciativas Ferroviarias



ESTRUCTURA FICHAS PNATP 2024



DESCRIPCIÓN COMPONENTES FICHAS PFATP 2024

Campo	Descripción
ID ficha	Identificador de la ficha. PAF refiere a Proyecto de
Nombre de proyecto	Nombre asociado al proyecto.
Código BIP	Identificador único que es asignado por el sistema del BIP al momento de registrarse la información de una iniciativa de inversión pública ¹ .
¿Pertenece a PNDP?	Indica si el proyecto pertenece al Plan Nacional de Desarrollo Portuario del año 2013.
Categoría	Indica la categoría en la cual se enmarca la solución propuesta del proyecto: Proyectos Ferroviarios: <ul style="list-style-type: none"> - MEJ-V: Mejoras operacionales, geométricas de la vía férrea, entre otras. - MEJ-MR: Mejoras asociadas al Material Rodante (locomotoras y/o carros). - NOF: Construcción de nuevas obras ferroviarias.
Problema detectado	Descripción del problema que se busca resolver y su impacto en la actividad portuaria.
Solución propuesta	Presentación de propuesta(s) que da(n) solución al problema descrito.
Inversión privada ²	Monto privado estimado destinado a la materialización del proyecto. El mismo se presenta en millones de pesos (MM\$) o unidades de fomento (UF), según sea la información de base.
VAN Social [MM\$]	Valor actualizado neto social del proyecto, expresado en millones de pesos.
TIR Social	Tasa interna de retorno social del proyecto.
Fuente	Documento desde el cual fueron obtenidos los antecedentes e indicadores de inversión y/o rentabilidad.
Año evaluación	Año en el cual se desarrolló el documento mencionado en el campo "Fuente".
¿Quién evaluó?	Institución que mandató el desarrollo del documento mencionado en el campo "Fuente".
¿Quién invierte?	Institución que destinaría recursos para materializar la ejecución del proyecto.









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

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

DESCRIPCIÓN COMPONENTES FICHAS PNATP 2024

Campo	Descripción
Plan de desarrollo al que pertenece	Nombre del instrumento de planificación al cual se encuentra asociado el proyecto.
Observaciones	Se presentan observaciones y/o antecedentes adicionales del proyecto.
Etapa en desarrollo	Etapa que se encuentra actualmente en desarrollo.
Ejecutor	Institución que se encuentra realizando la "Etapa en desarrollo".
Fecha inicio	Fecha en la cual comenzó la "Etapa en desarrollo".
Fecha estimada término	Fecha estimada en la cual debe finalizar la "Etapa en desarrollo".
Ícono	Representación visual de la etapa actual del proyecto.
Rol PDL - MTT	Tareas a desarrollar por el Programa de Desarrollo Logístico del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
Rol MOP/ Empresas Ferroviarias	Tareas a desarrollar por el Ministerio de Obras Públicas y/o por las Empresas Ferroviarias.
Rol Empresa Portuaria / Concesionarios	Tareas a desarrollar por la Empresa Portuaria y/o sus concesionarios (válido para fichas de Zona de Apoyo Logístico).
Rol de otros actores	Tareas a desarrollar por otros actores relevantes.
Planificación tentativa	Planificación propuesta de la carta Gantt del proyecto.

SIMBOLOGÍA DE ÍCONOS

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



ACCESIBILIDAD FERROVIARIA A PUERTO DE
ARICA





Proyecto
Detenido



PAF11A
30233972-0

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

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí

Categoría MEJ – V

DESCRIPCIÓN

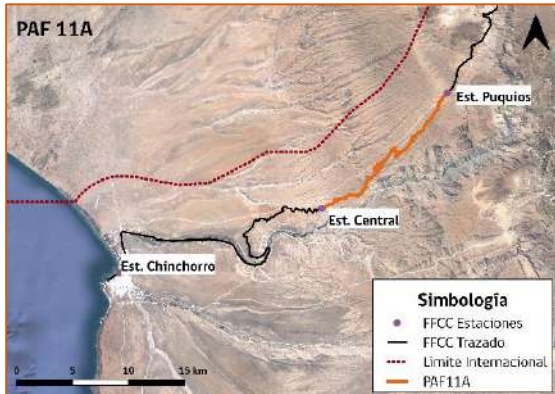
Problema o Requerimiento

La oportunidad que representa utilizar el modo ferroviario en el puerto de Arica, requiere establecer mayores condiciones de seguridad y aumento de la capacidad de carga de la vía férrea existente, sobre todo en el tramo de mayor pendiente que une Arica con Visviri.

Solución propuesta

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

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



ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

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

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

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

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

• Conseguir financiamiento.

ENTIDAD RESPONSABLE

Empresa de los Ferrocarriles del Estado

PLAN DE DESARROLLO

OBSERVACIONES

La licitación pública del nuevo contrato de mantenimiento de vía férrea entre Arica - Visviri, informada por EFE Arica - La Paz el año 2022, no contempla el reemplazo de rieles, principalmente debido a que la vía actualmente se encuentra operativa, sin considerar a corto plazo el aumento de flujos ferroviarios que ameriten su renovación.

Sin perjuicio de lo anterior, la empresa informó que, además del servicio de transporte de pasajeros turístico - patrimonial que hoy opera entre Arica y Poconchile, durante el año 2023 se obtuvo RATE RS para el desarrollo de un estudio de prefactibilidad del proyecto "Construcción Servicio Ferroviario de Pasajeros en la Región de Arica y Parinacota", estudio que incorpora un completo catastro de infraestructura ferroviaria y un análisis de alternativas que permitan entregar una solución al problema de conectividad existente entre la zona centro y norte de la ciudad de Arica. El estudio también contempla realizar un catastro de transporte de carga, por lo que las alternativas deben considerar la existencia de tráfico mixto, incluyendo la inversión en infraestructura que permita la correcta operación de ambos servicios. Actualmente el proyecto se encuentra detenido a la espera de un proyecto de transporte que lo amerite.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



* Proyecto Detenido



Proyecto
Detenido



PAF11C
Sin BIP

PUERTO DE ARICA

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

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí

Categoría NOF

DESCRIPCIÓN

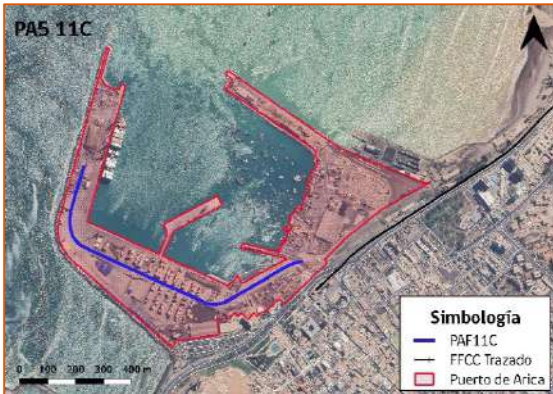
Problema o Requerimiento

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

Solución propuesta

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

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



ENTIDAD RESPONSABLE

Empresa Portuaria Arica (EPA) -
Terminal Puerto Arica

PLAN DE DESAROLLO

OBSERVACIONES

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

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

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Detenido a la espera de factibilidad económica que justifique la inversión

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

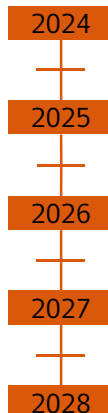
PDL MTT

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

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

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

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



* Proyecto Detenido



Proyecto en estudio.



PAF12
Sin BIP

PUERTO DE ARICA ACCESO FERROVIARIO AL ZEAP DE EPA EN LLUTA

¿Proyecto PNDP 2013? - NO

Categoría NOF

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

La ZEAP de EPA en el valle del Lluta considera, entre otros objetivos, ser una alternativa de acopio para la carga boliviana de rebalse. Esta situación crea una oportunidad al modo ferroviario de carga, dado que cuenta con acceso y espacios dedicados al interior de la ZEAP. Sin embargo, esta condición se dificulta debido a que el tren requiere cruzar la Ruta 11 - CH.

Solución propuesta

Construcción de un cruce ferroviario que una la vía férrea de FCALP con la ZEAP de EPA en Lluta, a través de la Ruta 11 - CH.

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



ENTIDAD RESPONSABLE

Por definir

PLAN DE DESARROLLO

OBSERVACIONES

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

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

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

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

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

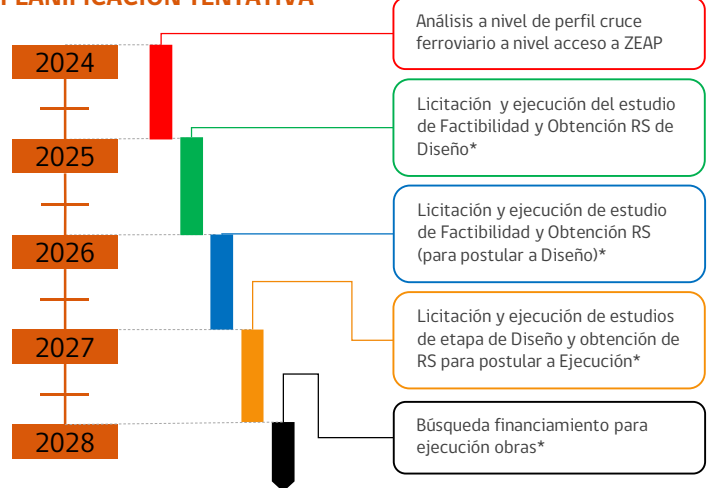
PDL MTT

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

Empresa Portuaria Arica

- Avanzar en los estudios que permitan realizar el proyecto.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



* Sujeto a etapa anterior



ACCESIBILIDAD FERROVIARIA A PUERTO DE
ANTOFAGASTA





Proyecto
Detenido



PAF34
Sin BIP

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

¿Proyecto PNDP 2013? - No

Categoría NOF

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución propuesta

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

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



ENTIDAD RESPONSABLE

Empresa Portuaria Antofagasta, posible asociación público-privada

PLAN DE DESARROLLO

Zona de Desarrollo Logístico Puerto Antofagasta

OBSERVACIONES

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

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

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

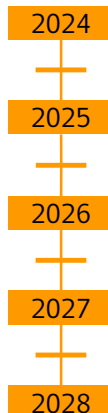
Proyecto detenido a la espera de la celebración de contratos de arrendamiento con opción de acceso ferroviario.

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

Empresa Portuaria Antofagasta:

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



* Proyecto detenido



ACCESIBILIDAD FERROVIARIA A PUERTO DE
COQUIMBO





**Coordinación
entre actores**



PAF41
30065234-0

PUERTO DE COQUIMBO

CONSTRUCCIÓN MERCADO DEL MAR, COQUIMBO

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí

Categoría NOF

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución propuesta

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

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



ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

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

ENTIDAD RESPONSABLE

Ilustre Municipalidad de Coquimbo – Gobierno Región de Coquimbo

PLAN DE DESAROLLO

OBSERVACIONES

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

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

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT:

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

Ilustre Municipalidad de Coquimbo:

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

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



* Sujeto a etapa anterior



**Coordinación
entre actores**



**PAF42
Sin BIP**

PUERTO DE COQUIMBO

RESERVA Y PROTECCIÓN FAJA VÍA DE ACCESO AL PUERTO

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí

Categoría NOF

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

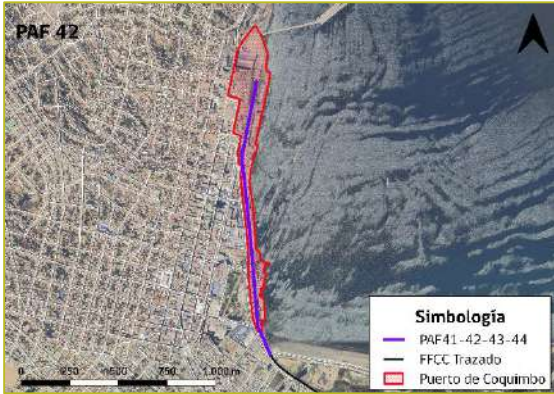
Dar acceso al tren ante un potencial aumento de demanda de carga, requiere recuperar y proteger la faja de vía férrea existente.

Solución propuesta

Diseño de un proyecto de corredor a nivel bimodal (camión -tren), que utilice para su materialización el uso de la faja vía 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?
42.104 UF	1.313 MM\$	23,4%	2020	Proyecto Armonización de Estudio Paseo Costero y Corredor Bimodal	Empresa Portuaria Coquimbo (EPCO)



ENTIDAD RESPONSABLE

Empresa Portuaria Coquimbo

PLAN DE DESARROLLO

Plan Maestro Empresa Portuaria de Coquimbo

OBSERVACIONES

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

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

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Definición de Términos de Referencia para Prefactibilidad Corredor Bimodal

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT:

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

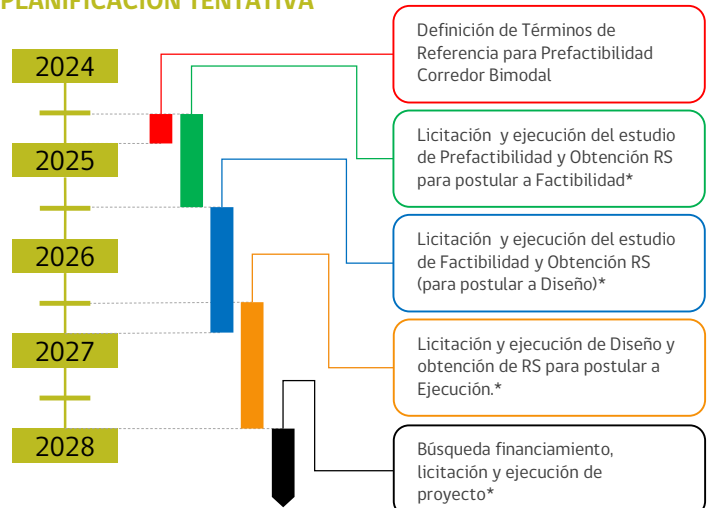
Dirección de Vialidad Nacional:

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

Empresa Portuaria Coquimbo:

- Procurar la complementariedad con el proyecto de acceso de la Dirección de Vialidad (PAV42-3)
- Presentar al SNI el estudio de perfil para desarrollar un estudio a nivel de Prefactibilidad.
- Socializar proyecto presentado al SNI con autoridades regionales a fin de buscar financiamiento para ejecución.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



* Sujeto a etapa anterior



Proyecto
Detenido



PAF43-45
Sin BIP

PUERTO DE COQUIMBO REHABILITACIÓN RED FERROVIARIA INTERIOR PUERTO DE COQUIMBO

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí

Categoría NOF

DESCRIPCIÓN

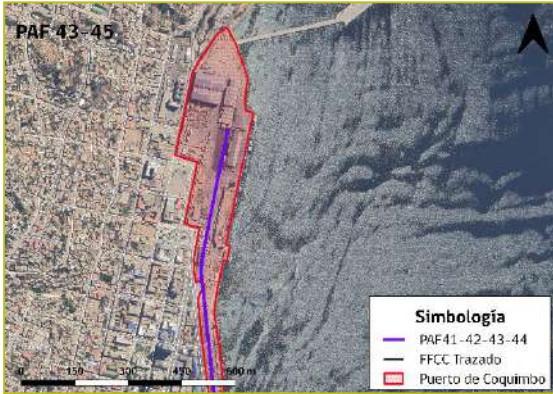
Problema o Requerimiento

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

Solución propuesta

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

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



ENTIDAD RESPONSABLE

Por definir

PLAN DE DESAROLLO

OBSERVACIONES

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

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

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

ROL DE LOS PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT:

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

Empresa Portuaria Coquimbo:

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



* Proyecto detenido



ACCESIBILIDAD FERROVIARIA A PUERTO DE
VALPARAISO





Proyecto en estudio.



PAF51
30343122-0

PUERTO DE VALPARAISO NUEVO TRAZADO FERROVIARIO SANTIAGO VALPARAISO

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí

Categoría NOF

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución propuesta

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

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



ENTIDAD RESPONSABLE

Por definir

PLAN DE DESAROLLO

OBSERVACIONES

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

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

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Nueva Licitación Consultoría "Proyecto Ferroviario Tren Valparaíso - Santiago"

ROL DE PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

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

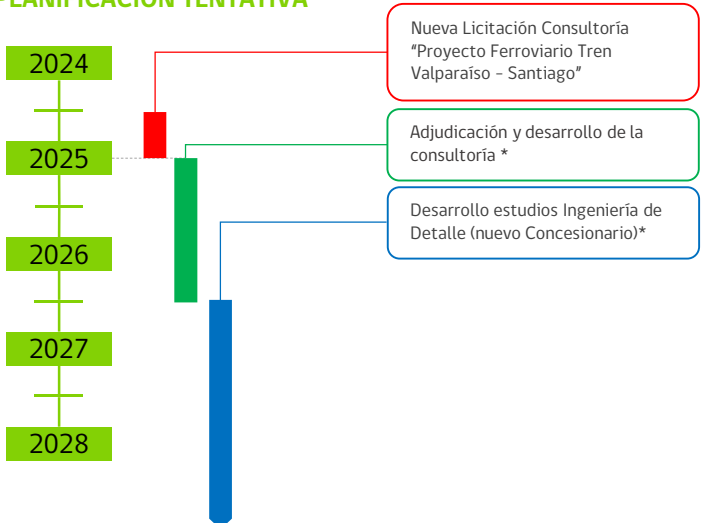
Dirección General de Concesiones MOP:

- Desarrollar los estudios integrales.
- Definido el proyecto a desarrollar, liderar el proceso de licitación.

Empresa de los Ferrocarriles del Estado:

- Colaborar y coordinar acciones que posibiliten el desarrollo del proyecto seleccionado.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



* Sujeto a etapa anterior



Proyecto en estudio.



PAF53
Sin BIP

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

¿Proyecto PNPD 2013? - Sí

Categoría NOF

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución propuesta

Para dar factibilidad a que parte de la demanda de los terminales 1 y 2 del puerto de Valparaíso sea transportada vía tren, se requiere la construcción de un Terminal Intermodal Ferroviario que apoye en las operaciones portuarias.

El desarrollo del proyecto está supeditado a las definiciones que pueda establecer la Empresa de los Ferrocarriles del Estado, propietaria de la vía férrea, y su filial EFE Valparaíso, así como al aumento de la demanda por servicios portuarios en el puerto de Valparaíso.

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



ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Preparación de estudios básicos para revisión de la iniciativa

ROL DE PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

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

Empresa Portuaria Valparaíso:

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

Empresa de los Ferrocarriles del Estado:

- Colaborar y coordinar acciones que posibiliten el desarrollo del proyecto seleccionado.

ENTIDAD RESPONSABLE

Por definir

PLAN DE DESARROLLO

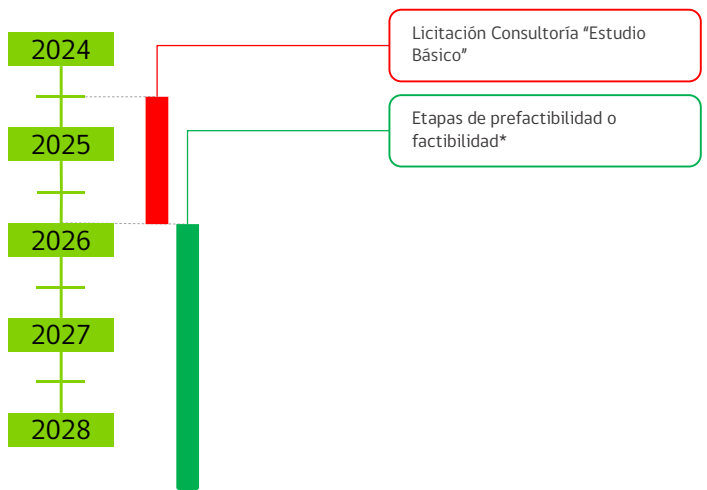
Plan Maestro de Empresa Portuaria Valparaíso

OBSERVACIONES

Durante el 2016–2017, EPV elaboró un plan comercial que incluyó modelos de negocio, financieros y preliminares de concesión para la puesta en marcha del proyecto. Debido a la priorización de Proyectos de Desarrollo Portuario (Terminal 2), se estimó reprogramar la Ingeniería Básica y el Estudio de Impacto Ambiental para el año 2025, sujeto al avance del modo ferroviario en el puerto de Valparaíso. El transporte de contenedores por ferrocarril informado el 2022 continúa (actualmente 2 a 3 trenes semanales), esperando ser rehabilitados los desvíos existentes del sector Barón, para usarlos como buffer para carga y descarga de trenes durante el día, dada la ventana de operación nocturna dispuesta para el tránsito de trenes de carga. De todas formas, la rehabilitación de estos desvíos se vincula al proyecto de terminal intermodal que busca desarrollar la empresa portuaria, por lo que tanto EFE como EPV se encuentran explorando en conjunto las alternativas para materializarlo.

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

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



* Sujeto a etapa anterior



ACCESIBILIDAD FERROVIARIA A PUERTO DE
SAN ANTONIO





PUERTO DE SAN ANTONIO MEJORAMIENTO TERMINAL INTERMODAL BARRANCAS

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí

Categoría NOF

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución propuesta

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

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



ENTIDAD RESPONSABLE

Empresa de los Ferrocarriles del Estado

PLAN DE DESARROLLO

Plan Trienal 2020-2022

OBSERVACIONES

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

Resuelta la controversia sobre aspectos de libre competencia en la prestación de los servicios en el TIB, mediante el acuerdo alcanzado entre las partes en la Corte Suprema de Chile en diciembre de 2022, un Comité de Expertos determinó la tarifa de transferencia en este nuevo terminal intermodal. Actualmente EFE adjudicó la ejecución de obras del TIB, se prevé un comienzo de las obras el segundo semestre de 2024, estimándose ejecutar su construcción en un plazo de 18 meses. Paralelamente EPSA gestiona con el Servicio nacional de Aduanas, la extensión de la zona primaria al TIB.

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Ejecución de obras por parte de EFE

ROL DE PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

- Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

Empresa de los Ferrocarriles del Estado:

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

EPSA:

- Administrar la operación del terminal, por parte del concesionario portuario DP World, resguardando la aplicación de la normativa portuaria y los alcances emitidos por el TDLC y el Acuerdo en la Corte Suprema.

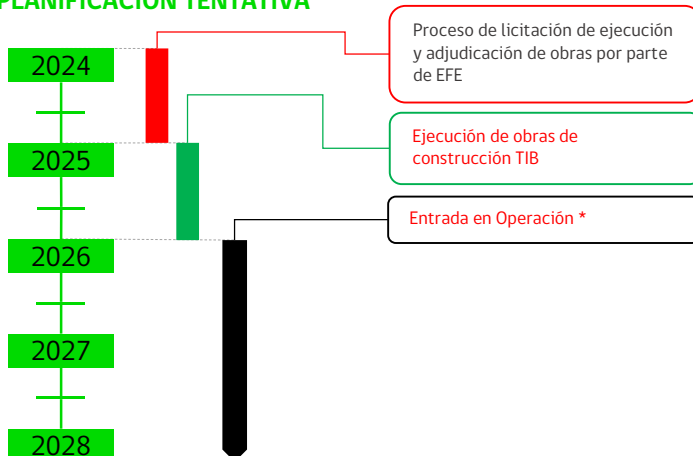
DP World San Antonio:

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

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

- Desarrollo de coordinación de acciones y acuerdos.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



* Sujeto a etapa anterior



Proyecto
Detenido



PAF63
Sin BIP

PUERTO DE SAN ANTONIO MODIFICACIÓN CRUCE FERROVIARIO PABLO NERUDA

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí

Categoría MEJ - V

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución propuesta

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

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



ENTIDAD RESPONSABLE

Empresa de los Ferrocarriles del Estado

PLAN DE DESARROLLO

OBSERVACIONES

Parte del análisis del estudio denominado "Ingeniería Básica de Acceso Ferroviario al Puerto Exterior de San Antonio", liderado por la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE). Dada esta condición, el proyecto aún no cuenta con monto de inversión asociado a su materialización.

El estudio de Ingeniería Básica de acceso a Puerto Exterior informado el 2022 propuso cerrar el cruce Pablo Neruda y redistribuir el tráfico en el sector. Respecto a esta propuesta, la Empresa de los Ferrocarriles del Estado analizará una solución de cruce desnivelado, la que sería estudiada en la Ingeniería del tramo Llole-Barrancas, considerada de ser iniciada aproximadamente el primer semestre del 2025.

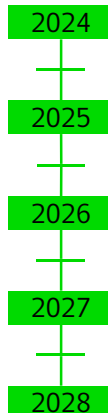
ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

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

ROL DE PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



* Proyecto detenido



Proyecto en estudio.



PAF64-PAF65-PAF66-PAF67
4000060-0

PUERTO DE SAN ANTONIO MEJORAMIENTO CORREDOR FERROPORTUARIO SANTIAGO - SAN ANTONIO

¿Proyecto PNDP 2013? - NO

Categoría NOF

DESCRIPCIÓN

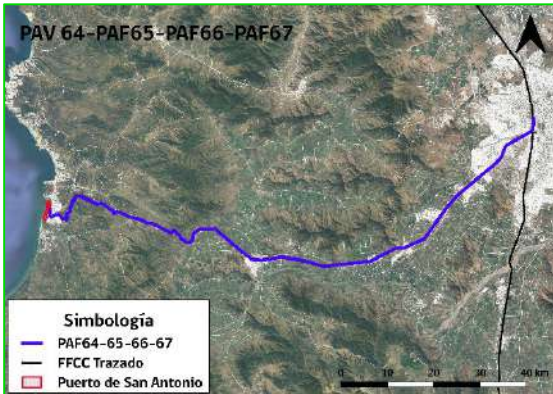
Problema o Requerimiento

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

Solución propuesta

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

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



ENTIDAD RESPONSABLE

Empresa de los Ferrocarriles del Estado

PLAN DE DESAROLLO

Plan Trienal Empresa de los Ferrocarriles del Estado 2021 - 2023

OBSERVACIONES

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

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

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

ROL DE PRINCIPALES ACTORES

PDL MTT

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

Empresa de los Ferrocarriles del Estado:

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

MOP:

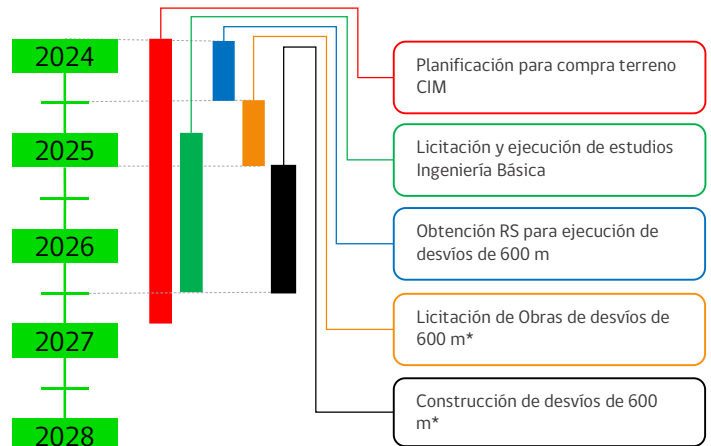
- Coordinación en materia de expropiación de terrenos y coordinación técnica del proyecto Orbital Sur Santiago.

Empresa Portuaria San Antonio:

- Coordinación técnica del proyecto Puerto Exterior.

Los estudios de ingeniería Básica del tramo del acceso ferroviario a Puerto Exterior, y análisis operacional y diseño del anteproyecto del CIM están finalizados. EFE ejecuta adecuaciones al diseño del CIM derivadas de la coordinación con el proyecto Orbital Sur, obra liderada por MOP. La primera etapa de adquisición de terrenos asociados al CIM se encuentra finalizada, esperando completar la etapa 2 más allá de 2024. Se encuentra en desarrollo el Estudio de Impacto Ambiental del Corredor y del CIM, así como la reevaluación de la Ficha IDI del Corredor y licitación de la Ingeniería de Detalle y construcción de los desvíos de 600 m.

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



* Sujeto a etapa anterior



ACCESIBILIDAD FERROVIARIA A PUERTOS DE
**TALCAHUANO Y
SAN VICENTE**





PUERTO DE SAN VICENTE NUEVO PUENTE BIO - BIO Y NUEVO TÚNEL CHEPE

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí

Categoría NOF

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución propuesta

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

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



ENTIDAD RESPONSABLE

Empresa de los Ferrocarriles del Estado

PLAN DE DESARROLLO

Plan Trienal Empresa de los Ferrocarriles del Estado 2021 - 2023

OBSERVACIONES

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

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Ejecución de obras

ROL DE PRINCIPALES ACTORES

RDL MTT

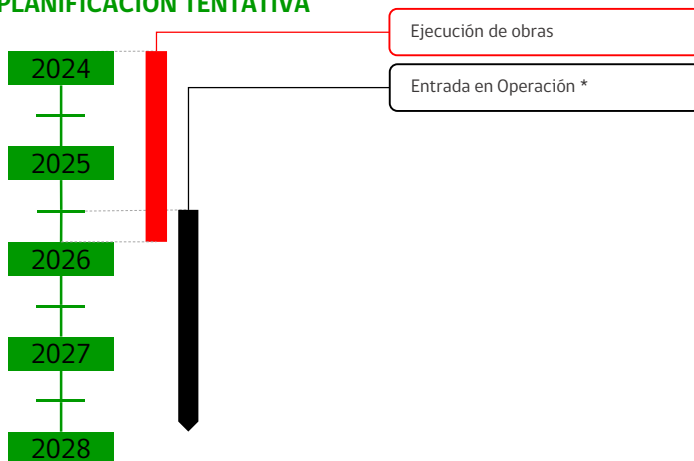
• Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

Empresa de los Ferrocarriles del Estado:

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

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

PLANIFICACIÓN TENTATIVA





PUERTO DE SAN VICENTE MEJORAMIENTO DE SISTEMAS DE SEÑALIZACIÓN FERROVIARIA

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí

Categoría MEJ - V

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución propuesta

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

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



ENTIDAD RESPONSABLE

Empresa de los Ferrocarriles del Estado

PLAN DE DESARROLLO

Plan Trienal Empresa de los Ferrocarriles del Estado 2021 - 2023

OBSERVACIONES

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

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

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Ejecución de obras y Licitaciones públicas complementarias y de acompañamiento

ROL DE PRINCIPALES ACTORES

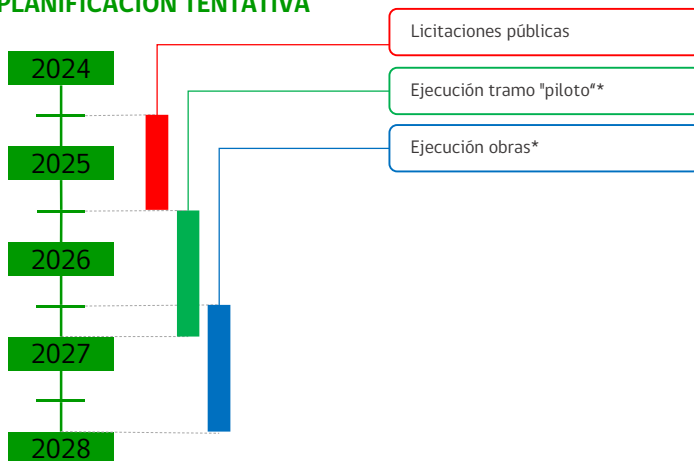
RDL MTT

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

Empresa de los Ferrocarriles del Estado:

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

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



* Sujeto a etapa anterior



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

¿Proyecto PNDP 2013? - Sí

Categoría MEJ - V

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución propuesta

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

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



ENTIDAD RESPONSABLE

Empresa de los Ferrocarriles del Estado

PLAN DE DESARROLLO

OBSERVACIONES

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

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

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Ejecución Nuevo Puente Biobío y desarrollo de estudios de prefactibilidad.

ROL DE PRINCIPALES ACTORES

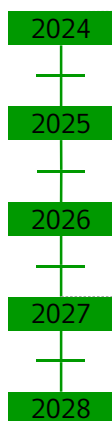
RDL MTT

• Monitorear la ejecución, avances y etapas del proyecto.

Empresa de los Ferrocarriles del Estado:

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

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



Ejecución Nuevo Puente Biobío



Proyecto en estudio.



PAF72C
Sin BIP

PUERTO DE SAN VICENTE CONSTRUCCIÓN DE DESVÍOS DE CRUZAMIENTO DE TRENES

¿Proyecto PNPD 2013? - Sí

Categoría MEJ - V

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución propuesta

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

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



ENTIDAD RESPONSABLE

Empresa de los Ferrocarriles del Estado

PLAN DE DESARROLLO

OBSERVACIONES

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

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

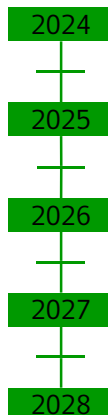
ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

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

ROL DE PRINCIPALES ACTORES

RDL MTT

PLANIFICACIÓN TENTATIVA



* Proyecto detenido



Proyecto
Detenido



PAF73A
30367322-0

PUERTO DE SAN VICENTE SOTERRAMIENTO DE LÍNEA FÉRREA ESTACIÓN CONCEPCIÓN

¿Proyecto PNDP 2013? - No

Categoría NOF

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución propuesta

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

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



ENTIDAD RESPONSABLE

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

PLAN DE DESARROLLO

OBSERVACIONES

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

La Ingeniería Básica y de Detalle denominada "Mejoramiento de la Conectividad Urbana de Concepción y el Río Biobío", licitado para ejecución el 2017, fue entregado en su versión final por EFE Sur al Gobierno de la Región del Biobío, en diciembre de 2020. Si bien, no es posible informar avances respecto al proyecto, es importante precisar que esta iniciativa está supeditada a la materialización del proyecto denominado "Tren Regional Acceso Norte Concepción - Santiago", alternativa que analizada a nivel de prefactibilidad, considera la construcción de una nueva vía férrea dedicada para la carga que, conectando la actual línea en Penco con Puertos de Talcahuano, sector industrial de Talcahuano que finaliza en Coronel, evitando así el paso de carga ferroviaria por el centro de la ciudad de Concepción. Para la actualización del PNATP - 2024 el proyecto sigue detenido.

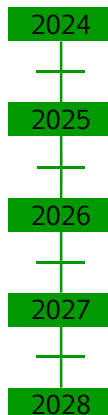
ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Proyecto detenido.

ROL DE PRINCIPALES ACTORES

RDL MTT

PLANIFICACIÓN TENTATIVA





Proyecto en estudio.



PAF75
Sin BIP

PUERTO DE SAN VICENTE AUMENTO DE CAPACIDAD ÚLTIMA MILLA FERROVIARIA

¿Proyecto PNDP 2013? - No

Categoría NOF

DESCRIPCIÓN

Problema o Requerimiento

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

Solución propuesta

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

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



ENTIDAD RESPONSABLE

Puertos de Talcahuano

PLAN DE DESARROLLO

OBSERVACIONES

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

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

ESTADO ACTUAL DEL PROYECTO

Desarrollo de Estudio Factibilidad y Diseño

ROL DE PRINCIPALES ACTORES

RDL MTT

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

Empresa de los Ferrocarriles del Estado y EFE Sur:

- Apoyo de acciones y gestión del proyecto.

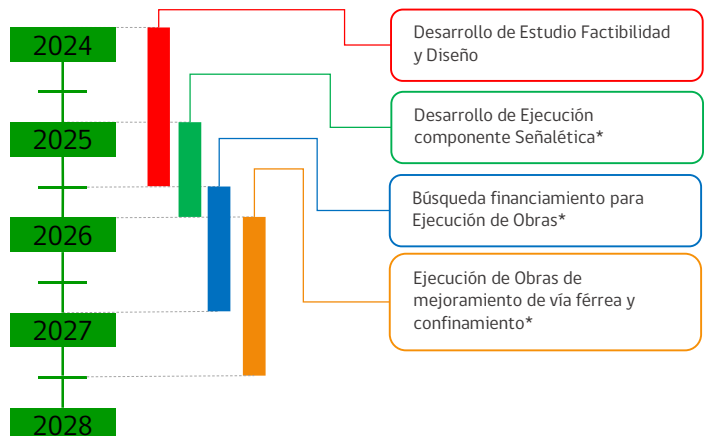
Mesa ferroviaria COMLOG:

- Participar como contraparte técnica.

Puertos de Talcahuano:





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



PLANIFICACIÓN TENTATIVA



* Sujeto a etapa anterior

INVENTARIO DE PROYECTOS PNATP 2024

Puerto	Proyecto	Etapa en desarrollo	Estado	
ARICA		PAF11A: Programa de Reemplazo de Rieles "Tipo Arica"	Detenido a la espera de proyecto de transporte que amerite su implementación	Detenido
		PAF11C: Propuesta de Rediseño de la Actual Vía Férrea al Interior del Puerto	Detenido a la espera de factibilidad económica que justifique la inversión	Detenido
		PAF12: Acceso Ferroviario al ZEAP de EPA en Lluta	Análisis a nivel de prefactibilidad cruce ferroviario a nivel acceso a ZEAL	En estudio
ANTOFAGASTA		PAF34: Accesibilidad Ferroviaria Zona de Desarrollo Logístico - La Negra	Proyecto detenido a la espera de la celebración de contratos de arrendamiento con opción de acceso ferroviario.	Detenido
COQUIMBO		PAF41: Construcción Mercado del Mar, Coquimbo	Ejecución IMIV, Reevaluación del proyecto, ingreso de expediente a MDSyF	Coordinación
		PAF42: Reserva y Protección Faja Vía de Acceso al Puerto	Definición de Términos de Referencia para Prefactibilidad Corredor Bimodal	Coordinación
		PAF43 - PAF45: Rehabilitación Red Ferroviaria Interior Puerto de Coquimbo	Detenido a la espera de finalización de proyectos PAF41 - PAF42, y factibilidad económica privada positiva	Detenido
VALPARAÍSO		PAF51: Nuevo Trazado Ferroviario Santiago Valparaíso	Nueva Licitación Consultoría "Proyecto Ferroviario Tren Valparaíso - Santiago"	En estudio
		PAF53: Estación de Transferencia Ferroviaria en Sector Yolanda (Tiv)	Preparación de estudios básicos para revisión de la iniciativa	En estudio

Puerto	Proyecto	Etapa en desarrollo	Estado
SAN ANTONIO	 PAF62: Mejoramiento Terminal Intermodal Barrancas	Ejecución de obras por parte de EFE	Construcción
		Detenido a la espera del análisis una solución de cruce desnivelado	Detenido
		Licitación y ejecución de estudios Complementarios de Factibilidad	En estudio
TALCAHUANO Y SAN VICENTE	 PAF71: NUEVO Puente Bio – Bio y Nuevo Túnel Chepe	Ejecución de obras	Construcción
		Ejecución de obras y Licitaciones públicas complementarias y de acompañamiento	Construcción
		Ejecución Nuevo Puente Biobío y desarrollo de estudios de prefactibilidad	Construcción
		Detenido a la espera de algún proyecto que considere nuevos desvíos de cruzamiento o la extensión de alguno existente	En estudio
		Proyecto detenido	Detenido
		Desarrollo de Estudio Factibilidad y Diseño	En estudio

GLOSARIO

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



www.logistica.mtt.cl

