

ABRIL 2025

PLAN DE ACCIÓN
de la **COMISIÓN** *de* **ALTO NIVEL**
del **CORREDOR BIOCEÁNICO VIAL**



Tabla de contenidos

| | |
|---|-----------|
| Glosario | 5 |
| I. Mandato presidencial | 6 |
| II. Gobernanza de la Comisión de Alto Nivel..... | 8 |
| III. Brechas identificadas y soluciones comprometidas para la operación efectiva del Corredor en Chile | 10 |
| Eje 1: Seguridad Nacional | 11 |
| 1. Estimar y definir dotación de servicios en los puntos de control solicitados .. | 12 |
| 2. Zona de inspección de carga para control y fiscalización cercano a la frontera | 13 |
| 3. Implementar servicio de patrullaje en las zonas fronterizas | 14 |
| 4. Evaluar la construcción de cuarteles policiales en la zona cercana a los puntos de fiscalización de Jama y Sico | 14 |
| 5. Adquisición de elementos tecnológicos para el control y fiscalización de las policías..... | 15 |
| 6. Adquisición de vehículos policiales que estén permanentemente en frontera | 15 |
| 7. Prevenir los delitos priorizados por los Consejos Regionales contra el Crimen Organizado de las regiones de Tarapacá y Antofagasta | 16 |
| Eje 2: Infraestructura habilitante | 18 |
| 1. Mejora en tramos viales existentes | 19 |
| 2. Habilitación de zonas de descanso | 19 |
| 3. Mejora Acceso al Puerto de Iquique..... | 20 |
| 4. Mejora conexión vial Ruta 1 y Ruta 16 de Iquique..... | 20 |
| 5. Mejora Acceso Norte de Mejillones | 20 |
| 6. Implementación de señalización identificadora del Corredor Bioceánico Vial. | 20 |

| | |
|---|----|
| Eje 3: Logística Portuaria | 24 |
| 1. Medidas de descongestión en acceso a puertos | 24 |
| 2. Adquisición nueva grúa en frente de atraque Puerto de Iquique | 24 |
| 3. Optimización de operación en frentes de atraque Puerto de Antofagasta | 25 |
| 4. Estudios complementarios Puerto de Iquique | 25 |
| 5. Habilitación de puertos secos para regular flujo de carga a los puertos | 25 |
| 6. Habilitación de sitios de inspección | 26 |
| 7. Potencial desarrollo de puerto multipropósito en la comuna de Tocopilla | 26 |
| Eje 4: Articulación entre países y fronteras | 28 |
| 1. Propiciar que el CBV se consolide como una política de estado de los cuatro países | 29 |
| 2. Avanzar en la agilización de los procedimientos en frontera de los mecanismos de inspección y control | 29 |
| 3. Mayor coordinación entre política nacional y subnacional | 29 |
| Eje 5: Oportunidades de negocio e inversión privada | 32 |
| 1. Avanzar en la identificación presupuestaria de las iniciativas de inversión del CBV | 32 |
| 2. Modernización Zona Franca de Iquique (ZOFRI) | 33 |
| 3. Desarrollo zona franca de Paraguay en Antofagasta | 33 |
| 4. Fortalecimiento del Ecosistema Logístico de la región de Tarapacá | 33 |
| 5. Potenciar la oferta exportable y cadenas de valor | 35 |
| 6. Consolidar la oferta turística en las regiones de Tarapacá y Antofagasta | 35 |
| 7. Fortalecer la institucionalidad público-privada regional sobre CBV en las regiones de Tarapacá y Antofagasta | 36 |
| IV. Anexos | 40 |
| Anexo I: Resumen Medidas | 40 |
| Anexo II: Descripción de Brechas Identificadas | 41 |

Glosario

| SIGLA | SIGNIFICADO |
|-----------------|---|
| MinInterior | Ministerio del Interior |
| MINREL | Ministerio de Relaciones Exteriores |
| MdH | Ministerio de Hacienda |
| MinSeguridad | Ministerio de Seguridad Pública |
| Minecon | Ministerio de Economía, Fomento y Turismo |
| MOP | Ministerio de Obras Públicas |
| MTT | Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones |
| MBN | Ministerio de Bienes Nacionales |
| PDI | Policía de Investigaciones de Chile |
| ProChile | Dirección General de Promoción de Exportaciones |
| SNA | Servicio Nacional de Aduanas |
| Corfo | Corporación de Fomento de la Producción |
| InvestChile | Agencia de Promoción de la Inversión Extranjera |
| Sernatur | Servicio Nacional de Turismo |
| SAG | Servicio Agrícola y Ganadero |
| GOREs | Gobiernos Regionales de la región de Tarapacá y Antofagasta |
| DPR Tarapacá | Delegación Presidencial Regional de Tarapacá |
| DPR Antofagasta | Delegación Presidencial Regional de Antofagasta |
| DPP El Loa | Delegación Presidencial Provincial de El Loa |
| SEP | Sistema de Empresas Públicas |
| EPI | Empresa Portuaria Iquique |
| EPA | Empresa Portuaria Antofagasta |
| BID | Banco Interamericano de Desarrollo |
| CBV | Corredor Bioceánico Vial |

I. Mandato presidencial

El **Corredor Bioceánico Vial (CBV)** es un ambicioso proyecto de integración regional que tiene como objetivo conectar de manera eficiente los océanos Atlántico y Pacífico a través de una extensa red de infraestructuras viales y portuarias. Este megaproyecto involucra a **Brasil, Paraguay, Argentina y Chile**, con el fin de facilitar el comercio y fortalecer las relaciones entre estos países.

La infraestructura del Corredor busca acercar los países del Pacífico y del Atlántico, a través de un trazado que conecta los puertos brasileños con los de Chile, atravesando **Mato Grosso do Sul**, el **Chaco paraguayo** y las provincias argentinas de **Salta y Jujuy**, vinculando estas regiones con los puertos de **Antofagasta, Mejillones e Iquique**. Con una longitud de más de 2,400 kilómetros, el proyecto tiene un impacto directo en el comercio internacional, ya que reduce potencialmente hasta 10 días los tiempos de transporte entre las regiones mediterráneas de Brasil y Paraguay y el Asia-Pacífico, promoviendo una circulación más eficiente de mercancías¹.

El proyecto tiene un impacto significativo en el **desarrollo económico regional**, ya que fomenta la diversificación productiva en sectores clave como la minería y la agroindustria. En Chile, por ejemplo, las regiones de Antofagasta y Tarapacá juegan un papel crucial en la logística de minerales como el litio y el cobre, productos que podrán ser exportados a través del Corredor. Además, la proximidad de las regiones participantes permite la creación de rutas turísticas, que promueven la complementariedad entre el desierto de Atacama y el Pantanal, dos de los ecosistemas más distintivos de la región.

Los beneficios esperados incluyen **una mejora en la eficiencia logística, reduciendo costos operativos y tiempos de transporte**; un crecimiento económico regional, impulsado por la dinamización de las economías locales y la generación de empleo; y nuevas oportunidades de inversión, gracias a la diversificación productiva y el fortalecimiento de las cadenas de valor en sectores estratégicos. Con respecto a los tiempos de transporte, el Corredor representa una mejora significativa frente a otras rutas. Por ejemplo, la ruta más común desde Santos hasta Shanghái, a través del Canal de Panamá, abarca aproximadamente 13,040 millas náuticas y requiere más de 54 días para completarse. En comparación, la ruta de Antofagasta a Shanghái cubre alrededor de 10,080 millas náuticas y se completa en 42 días.

El Corredor Bioceánico Vial se definió en la Declaración de Asunción sobre Corre-

¹ Corfo (2020). "Análisis de impacto potencial del Corredor Bioceánico del Eje Capricornio sobre la demanda de puertos de las Regiones de Tarapacá y Antofagasta-Chile". Estudio realizado para el Comité de Desarrollo Productivo de la Región de Antofagasta (CDPR), a través de su Programa Territorial Integrado (PTI) "Plataforma de servicios logísticos para el comercio internacional de la Región de Antofagasta".

dores Bioceánicos del 21 de diciembre 2015, siendo suscrito por los Mandatarios de Brasil, Argentina, Paraguay y Chile, consensuando avanzar gradualmente en la implementación del Corredor. A nivel nacional, a lo largo de los años, diferentes gobiernos y autoridades han trabajado para lograr este objetivo. Sin embargo, existen múltiples visiones y conocimientos sobre el Corredor que, aunque muy valiosos, se encuentran en general dispersos. Por otro lado, los esfuerzos para llevar adelante el CBV suelen estar fragmentados: el gobierno central, los gobiernos regionales, la academia y el mundo empresarial lo impulsan, pero muchas veces sin comunicación entre ellos. La gran cantidad de actores involucrados, tanto nacionales como internacionales, ha dificultado la integración de la información y una coordinación efectiva.

Por lo anterior, y debido a la urgencia de impulsar con fuerza las tareas pendientes para concretar el CBV en el territorio nacional, **se ha instruido al Ministerio de Economía Fomento y Turismo, a coordinar una Comisión de Alto Nivel para el Desarrollo del Corredor Bioceánico Vial**, conformada por Ministerios, Servicios y los Gobiernos Regionales de Antofagasta y Tarapacá.

Este documento detalla las medidas que han sido priorizadas en la Comisión de Alto Nivel, como un punto de partida para superar los desafíos de infraestructura vial y portuaria, seguridad y eficiencia en el transporte, potenciando las oportunidades de negocios e inversión entorno a la iniciativa dentro del territorio nacional, y en consonancia con el trabajo articulado entre los países del CBV. En consecuencia, se propone una primera hoja de ruta con plazos y responsabilidades asignadas, con el objetivo de que existan las condiciones habilitantes para que el trazado del **Corredor Bioceánico Vial correspondiente a Chile opere sin contratiempos, acelerando la materialización de los beneficios asociados.**

En consecuencia, este plan de acción establece las bases para un trabajo coordinado del Estado, con el objetivo de garantizar que los compromisos se ejecuten dentro de los plazos establecidos, institucionalizando el mandato de mantener esta coordinación al más alto nivel del Estado, y reforzando el compromiso país con la integración regional y la consolidación del CBV como una vía estratégica para el desarrollo económico de Chile.

II. Gobernanza de la Comisión de Alto Nivel

La Comisión de Alto Nivel para el Desarrollo del Corredor Bioceánico Vial busca ser el espacio de gobernanza que permita instalar y monitorear una agenda de trabajo al más alto nivel, con el mandato de agilizar las gestiones necesarias para materializar el Corredor Bioceánico Vial, en el ámbito de la competencia de cada Ministerio. La comisión está conformada por la máxima autoridad representante de las siguientes instituciones:

- Ministerio del Interior
- Ministerio de Relaciones Exteriores
- Ministerio de Hacienda
- Ministerio de Seguridad Pública
- Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, quien asume la coordinación de la Comisión
- Ministerio de Obras Públicas
- Ministerio de Agricultura
- Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones
- Ministerio de Bienes Nacionales
- Gobierno Regional de Tarapacá
- Gobierno Regional de Antofagasta
- Delegaciones Presidenciales de las Regiones de Tarapacá y Antofagasta

El trabajo de la comisión, a su vez, se organiza en **cinco ejes estratégicos de trabajo**, identificados como prioritarios para avanzar en la materialización del corredor en Chile. Cada eje cuenta con una institución que lidera dicho espacio, y que se detallan en la siguiente tabla:

Tabla 1: Ejes estratégicos y sus participantes

| EJE | OBJETIVO | LIDERAZGO | PARTICIPANTES |
|--|---|---|---|
| Seguridad Nacional | Garantizar la seguridad del corredor mediante infraestructura, tecnología y coordinación de fuerzas policiales. | Ministerio de Seguridad Pública | MinInterior, MINREL, MOP, MBN, MTT, SNA, SAG, PDI, Carabineros de Chile, DPR Tarapacá, DPR Antofagasta, GORE Antofagasta, GORE Tarapacá |
| Infraestructura habilitante | Desarrollar y mejorar la infraestructura vial y portuaria para soportar el flujo proyectado de carga. | Ministerio de Obras Públicas | GORE Antofagasta, Minecon y MBN |
| Logística Portuaria | Optimizar la infraestructura portuaria y logística para aumentar la capacidad de transferencia y reducir congestiones. | Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones | SEP, SAG, GORE Antofagasta, GORE Tarapacá, EPI, EPA, SNA |
| Articulación entre países y fronteras | Facilitar la coordinación internacional para asegurar la eficiencia del tránsito y la estandarización de procedimientos aduaneros y de control. | Ministerio de Relaciones Exteriores | Minecon, UPF, DIFROL, SUBREI, SNA, PDI, SAG, GORE Antofagasta, GORE Tarapacá, DPR Tarapacá, DPR Antofagasta |
| Oportunidades de negocio e inversión privada | Identificar y promover nuevas oportunidades de inversión y desarrollo económico en la región. | Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, y Gobiernos regionales de Tarapacá y Antofagasta | MdH, MINREL/SUBREI/ProChile, MBN, MTT, SEP, SNA, Corlo, Sernatur, InvestChile |

Los líderes de cada eje tienen como misión dirigir y articular el diálogo interinstitucional con las distintas instituciones involucradas, para identificar, priorizar, generar una Hoja de Ruta única y monitorear el avance de las iniciativas de este Plan de Acción, con el fin de asegurar acciones sistémicas y coordinadas entorno al CBV. De esta manera, el Ministerio de Economía, Fomento y Turismo interactúa con los líderes de cada eje para facilitar el trabajo asociado al CBV, en el contexto de la Comisión de Alto Nivel.

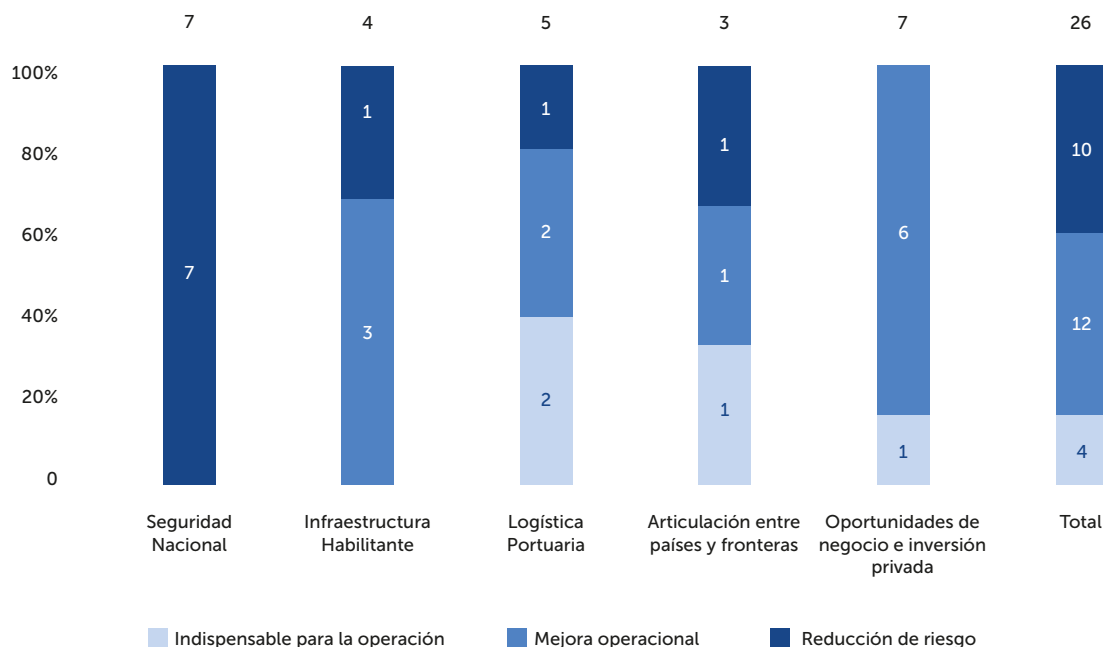
III. Brechas identificadas y soluciones comprometidas para la operación efectiva del Corredor en Chile

Durante 2024, se identificaron las principales barreras que afectan la habilitación, eficiencia y seguridad del Corredor Bioceánico Vial en nuestro país. Estos obstáculos para la implementación del Corredor fueron clasificados en tres categorías de brechas, de acuerdo con su naturaleza:

1. **Indispensables para la operación:** Brechas que deben ser subsanadas para poder habilitar la operación del Corredor en Chile.
2. **Mejora operacional:** Brechas que afectan negativamente la eficiencia del Corredor en Chile.
3. **Reducción de riesgos:** Brechas que dan cuenta de algún tipo de riesgo que pueda generar la habilitación del Corredor en Chile.

A continuación, se presenta la distribución de las brechas por eje y categoría. En total, se identificaron 26 brechas, de las cuales 12 (46%) son clasificadas como brechas de mejora operacional, las cuales impactan directamente en la eficiencia del Corredor. El eje de oportunidades de negocio e inversión privada es el que presenta el mayor número de estas brechas, con un total de 6. Por otra parte, 10 brechas (38%) están relacionadas con riesgos derivados de la habilitación del Corredor, siendo el eje de seguridad nacional el que concentra la mayor cantidad de brechas de este tipo. Finalmente, se identificaron 4 brechas (15%) catalogadas como indispensables para la operación, relacionado con la articulación entre países y fronteras, y detección de oportunidades de negocios.

Figura 1: Distribución de brechas según categoría



Fuente: Elaboración propia

A partir de este diagnóstico, se identificaron, priorizaron y sancionaron, al más alto nivel, 30 medidas específicas para reducir las brechas identificadas. Para cada medida, se detalla el **responsable** de su ejecución, así como organismos colaboradores de los cuales también depende la exitosa ejecución de la medida, por sus competencias en la materia. A continuación, se detallan las medidas a implementar en cada uno de los ejes de trabajo, junto con sus respectivas hojas de ruta y plazos de implementación esperados.

Eje 1: Seguridad Nacional

Es necesario implementar los más altos estándares de seguridad para que el CBV opere adecuadamente en Chile. Para ello, es fundamental fortalecer la capacidad fiscalizadora de los distintos servicios encargados de la frontera terrestre que limita con Argentina, conforme aumente el flujo de carga en la sección chilena del corredor, así como garantizar la seguridad de las personas y vehículos que transiten por el corredor. Para lograrlo, es necesario abordar las siguientes brechas:

Tabla 2: Brechas identificadas por categoría en el eje de Seguridad Nacional

| TIPO DE BRECHA | BRECHA |
|----------------------|---|
| Reducción de riesgos | Necesidades de dotación para el control y fiscalización en los complejos fronterizos definidos |
| | Ausencia de zonas de fiscalización y control cercanas a la frontera |
| | Déficit de patrullajes en zonas fronterizas |
| | Déficit de cuarteles policiales para Carabineros de Chile |
| | Déficit de elementos tecnológicos para el control y fiscalización en las rutas aledañas a los complejos fronterizos |
| | Falta de vehículos policiales permanentes en los complejos |
| | Posible presencia de crimen organizado o bandas organizadas en las regiones de Tarapacá y Antofagasta |

SOLUCIONES A BRECHAS IDENTIFICADAS

1. Estimar y definir dotación de servicios en los puntos de control solicitados

Objetivo: Aumentar la fiscalización de carga para reducir riesgos.

Descripción: En vista del aumento de flujo de vehículos y carga en los pasos de control fronterizos Sico y Jama, es necesario estimar y definir la dotación de Carabineros de Chile y Policía de Investigaciones para el control y fiscalización en estos, y eventualmente estimar y definir la dotación de SNA y SAG. Para determinar lo que se requiere es necesario:

- Conocer el detalle de la proyección de flujos de transporte, camiones y personas que pasarán por cada uno de los pasos de control fronterizo (Jama y Sico).
- Conocer las condiciones de infraestructura de ambos pasos fronterizos para que las policías y los servicios puedan determinar las necesidades en los espacios disponibles.
- Evaluar estimación de dotación por parte de las policías y los servicios, considerando gastos asociados a la destinación de estos funcionarios a los pasos de control fronterizos.

La cobertura de los requerimientos se realizará de forma paulatina y de acuerdo con los flujos presentes y proyectados. Respecto de Carabineros de Chile y Policía de Investigaciones, se evaluará lo requerido en el período 2025–2026, de acuerdo con el aumento de flujo que implicará el Corredor.

Responsable: Ministerio del Interior y Ministerio de Seguridad Pública.

Colaboradores: Policía de Investigaciones, Carabineros de Chile, Servicio Nacional de Aduanas y Servicio Agrícola y Ganadero.

2. Zona de inspección de carga para control y fiscalización cercano a la frontera

Objetivo: Mejorar y fortalecer la capacidad de fiscalización de la carga que ingresa vía el Paso Fronterizo Jama, Región de Antofagasta, robusteciendo la presencia del Estado de Chile en frontera y reduciendo externalidades que el flujo de camiones puede generar.

Descripción: Respecto de las necesidades identificadas en torno a infraestructura y dotación de personal de servicios fiscalizadores en los complejos fronterizos, se plantea una solución en dos partes. La primera, consiste en el cambio de ubicación del sitio de control de inspección de carga para el desarrollo de labores de control fito-zoosanitarias (SAG) y control de carga (SNA) en territorio chileno. La segunda, de más largo aliento, consiste en la construcción de un puerto terrestre anexo al sitio de inspección del paso fronterizo Jama. A continuación, se detallan ambas etapas:

- i. **Sitio de control de inspección de carga:** Esta infraestructura se ubicará en una locación más cercana al límite político internacional en Paso Jama (aprox. 5 km). El presupuesto estimado de esta solución, que contempla 1.300 m² de edificación a base de estructura modular prefabricada, es de un valor estimado de 11 millones quinientos mil dólares. Esto permitiría, complementariamente, mejorar las condiciones de habitabilidad para personal de servicios fiscalizadores que actualmente pernoctan en territorio argentino, como también reducir la presencia de camiones alrededor del actual punto de control en San Pedro de Atacama. Los tiempos estimados de implementación de esta etapa se encuentran sujetos al tipo de clasificación e identificación presupuestaria del proyecto.

Responsable: Ministerio del Interior.

Colaboradores: Servicio Agrícola y Ganadero, Servicio Nacional de Aduanas, Ministerio de Relaciones Exteriores (Dirección Nacional de Fronteras y Límites), Ministerio de Bienes Nacionales.

- ii. **Puerto Terrestre:** Complementario al sitio de control, se propone la construcción de un puerto terrestre concesionado, donde se desarrollen actividades fiscalizadoras, logísticas y comerciales vinculadas al tráfico terrestre de mercancías. Con ello, se busca apoyar la labor realizada por los diversos servicios públicos y privados, disminuyendo tiempos de espera, entregando las condiciones adecuadas de seguridad en el proceso. Esta iniciativa será mandatada por el SNA, y se evaluará la efectividad de licitarla mediante el Sistema de Concesiones de Obras Públicas.

Responsables: Servicio Nacional de Aduanas y Ministerio de Obras Públicas.

Colaboradores: Servicio Agrícola y Ganadero, Ministerio de Relaciones Exteriores (Dirección Nacional

de Fronteras y Límites), Ministerio de Transporte y Comunicaciones, Ministerio de Bienes Nacionales, Delegación Presidencial de Antofagasta.

3. Implementar servicio de patrullaje en las zonas fronterizas

Objetivo: Minimizar los riesgos en materia de seguridad derivados del aumento del flujo de camiones y personas, generados por la implementación del Corredor.

Descripción: Diseñar e implementar el servicio de patrullaje en las zonas fronterizas de Jama y Sico, en la región de Antofagasta. Esto requiere un levantamiento detallado de recursos humanos y logísticos necesarios para su operación y las zonas a intervenir por los posibles pasos no habilitados que se puedan generar en los puntos aledaños de los puntos de control fronterizos. Además, se requiere evaluar los siguientes aspectos:

- i. Determinar las zonas de patrullaje.
- ii. Estimar y definir la dotación de Carabineros de Chile para realizar las labores de patrullaje.
- iii. Contar con flota vehicular suficiente para los servicios de patrullaje.
- iv. Generar sistema de turnos para los patrullajes.
- v. Implementar protocolos en caso de evidenciar la comisión de delitos: trata de personas, contrabando, tráfico ilícito de migrantes, entre otros.

Los patrullajes se evaluarán en función del aumento de flujo de vehículos, camiones de carga y personas, variando en el horario que se puedan implementar. Se espera que los patrullajes puedan prevenir, controlar y gestionar situaciones de riesgo que puedan ocurrir en la frontera. Se estimará y definirá las necesidades operativas en el período 2025-2026 y los recursos específicos requeridos bajo las definiciones del Plan Nacional contra el Crimen Organizado.

Responsable: Ministerio de Seguridad Pública.

Colaboradores: Carabineros de Chile.

4. Evaluar la construcción de cuarteles policiales en la zona cercana a los puntos de fiscalización de Jama y Sico

Objetivo: Minimizar los riesgos en materia de seguridad derivados del aumento del flujo de camiones y personas, generados por la implementación del Corredor.

Descripción: Evaluar la construcción de cuarteles policiales en la zona cercana a los puntos de fiscalización de Jama y Sico en la región de Antofagasta. El proyecto se encuentra relacionado a la construcción del sitio de control de inspección de carga, donde se espera contar con habitabilidad para los servicios involucrados en el control y fiscalización, además de la construcción de cuarteles policiales

para Carabineros de Chile. El primer paso consiste en realizar un estudio de prefactibilidad, donde se evalúe la pertinencia de los cuarteles policiales cercanos a la frontera y se pueda establecer que su ejecución es viable. Estos se encontrarían cercanos a la zona de inspección de importación del Servicio Agrícola y Ganadero, cuya propuesta de terrenos está en revisión junto al Ministerio de Bienes Nacionales. Se debe considerar que el proyecto contempla la construcción de habitabilidad para la ruta que une Chile con Jama y otra con Sico, siendo dos instancias distintas.

Responsable: Ministerio del Interior y Ministerio de Seguridad Pública.

Colaborador: Carabineros de Chile.

5. Adquisición de elementos tecnológicos para el control y fiscalización de las policías

Objetivo: Minimizar los riesgos en materia de seguridad derivados del aumento del flujo de camiones y personas generados por la implementación del Corredor.

Descripción: Desarrollar y ejecutar un proyecto que identifique, planifique y presupueste los elementos tecnológicos necesarios para fortalecer el control y la fiscalización en las rutas vinculadas al Corredor Bioceánico Vial. Este proyecto buscará dotar a Carabineros de Chile y a la Policía de Investigaciones de herramientas avanzadas, con el objetivo de anticiparse a riesgos de seguridad derivados del incremento en el flujo de transporte de carga y pasajeros. Entre los elementos tecnológicos pueden considerarse drones, binoculares de visión nocturna, camionetas 4x4, furgones policiales con calabozo, motocicletas todo terreno, furgón policial, entre otros que puedan requerirse a futuro. Para esto se requiere:

- i. Contar con las rutas terminadas.
- ii. Contar con los lugares de habitabilidad terminados.
- iii. Estimar y definir la necesidad de dotación para este tipo de labores.
- iv. Sitios disponibles donde guardar los elementos.

La implementación de estas tecnologías permitirá una fiscalización más efectiva y eficiente, reduciendo delitos y accidentes en las rutas clave del Corredor. Se evaluará en el marco de formulación de presupuesto 2026 asociado al Plan Nacional contra el Crimen Organizado.

Responsable: Ministerio de Seguridad Pública.

Colaboradores: Carabineros de Chile y Policía de Investigaciones.

6. Adquisición de vehículos policiales que estén permanentemente en frontera

Objetivo: Minimizar los riesgos en materia de seguridad derivados del aumento del flujo de camiones y personas, generados por la implementación del Corredor.

Descripción: Adquirir y destinar vehículos policiales especializados para operativos permanentes en los puntos fronterizos asociados al Corredor Bioceánico Vial. Esta adquisición favorecerá un resguardo eficiente y continuo en las fronteras estratégicas del Corredor. Para la adquisición de vehículos policiales se requiere:

- i. Estimar los recursos humanos requeridos en Jama y Sico.
- ii. Evaluar las características técnicas de los vehículos, de acuerdo a las particularidades de la zona geográfica.

Para lo anterior, se deben considerar fuentes de financiamiento para la compra de los vehículos policiales. Se evaluará en el marco de formulación de presupuesto 2026 del Plan Nacional contra el Crimen Organizado, el cual considera el Plan de Reposición del Parque Vehicular de Carabineros de Chile.

Responsable: Ministerio de Seguridad Pública.

Colaboradores: Carabineros de Chile y Policía de Investigaciones.

7. Prevenir los delitos priorizados por los Consejos Regionales contra el Crimen Organizado de las regiones de Tarapacá y Antofagasta

Objetivo: Prevenir el posible aumento de los delitos priorizados por los Consejos Regionales contra el Crimen Organizado en las regiones de Tarapacá y Antofagasta.

Descripción: Los Consejos Regionales contra el Crimen Organizado son una instancia de coordinación interinstitucional que tiene como objetivo prevenir y perseguir asociaciones ilícitas, mediante acciones concretas que busquen asegurar la pertinencia territorial de la Política Nacional contra el Crimen Organizado. Estas tienen su expresión en 14 regiones del país, cada una con su plan de acción.

Para seguir cumpliendo con los objetivos de los Consejos Regionales contra el Crimen Organizado, en concordancia con el propósito del Corredor Bioceánico Vial, se fortalecerán las instancias de articulación de las regiones de Tarapacá y Antofagasta, enfocadas en identificar brechas de seguridad y diseñar medidas efectivas para prevenir los delitos priorizados de tráfico de armas, narcotráfico, contrabando, trata de personas, tráfico ilícito de migrantes y robo de vehículos, que son abordados por los planes de acción de las respectivas regiones. Una vez que el proyecto se encuentre en operación, las Secretarías Regionales Ministeriales de Seguridad Pública de Tarapacá y Antofagasta mantendrán el trabajo de los respectivos Consejos Regionales contra el Crimen Organizado, además de crear una nueva coordinación interregional para levantar nuevas brechas que puedan surgir en materia de crimen organizado, y otros delitos como consecuencia de la operación del Corredor Bioceánico en ambas regiones, con el propósito de unir esfuerzos entre las instituciones competentes en la materia.

Responsable: Ministerio de Seguridad Pública.

Colaboradores: Secretarías Regionales Ministeriales de Seguridad Pública de Antofagasta y Tarapacá, y Gobierno Regional de Tarapacá y Antofagasta.

CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN

A continuación, se presenta el cronograma de las soluciones priorizadas por el eje:

Tabla 3: Cronograma de la implementación de las medidas

| BRECHAS | MEDIDAS | ETAPAS | FECHA DE INICIO | FECHA DE TÉRMINO |
|--|--|---|-----------------|------------------------|
| Necesidad de dotación para el control y fiscalización en los complejos fronterizos definidos | Estimar y definir dotación de servicios en los puntos de control solicitados | Evaluar flujos del transporte de carga y pasajeros y su implicancia en la dotación de policías, Aduanas y SAG | ago-25 | mar-26 |
| | | Estimar y definir las necesidades de dotación según los flujos del transporte de carga y pasajeros | abr-26 | dic-26 |
| | | Disponibilizar dotación de PDI conforme a los resultados de evaluación de flujos, según corresponda | ene-27 | Sujeto a requerimiento |
| | | Disponibilizar dotación de Carabineros de Chile conforme a los resultados de evaluación de flujos, según corresponda | ene-27 | Sujeto a requerimiento |
| | | Disponibilizar dotación de Aduanas y SAG conforme a los resultados de evaluación de flujos, según corresponda | ene-27 | Sujeto a requerimiento |
| Ausencia de zonas de fiscalización y control cercanas a la frontera | Zona de inspección de carga para control y fiscalización cercano a la frontera | <p>Sujeto a la factibilidad administrativa, técnica y económica de la alternativa a desarrollar</p> <p>Solicitud de requerimientos y destinación de terrenos</p> <p>Solicitud, traspaso e identificación de recursos</p> <p>Diseño de Infraestructura</p> <p>Licitación diseño para adjudicar la Ejecución</p> <p>Ejecución</p> | dic-25 | dic-28 |

| BRECHAS | MEDIDAS | ETAPAS | FECHA DE INICIO | FECHA DE TÉRMINO |
|---|--|---|-----------------|------------------|
| Déficit de patrullajes en zonas fronterizas | Implementar servicio de patrullaje en las zonas fronterizas | Contar con los datos respecto al estado de las rutas y las zonas aledañas a los puntos de control fronterizo | mar-25 | dic-25 |
| | | Instancia de coordinación de servicio de patrullaje | dic-26 | dic-27 |
| | | Levantamiento de recursos humanos y logísticos para efectuar el servicio de patrullaje | dic-26 | dic-27 |
| Déficit de cuarteles policiales para Carabineros de Chile | Evaluar la construcción de cuarteles policiales en la zona cercana a los puntos de fiscalización de Jama y Sico | Evaluar la necesidad de cuarteles en Jama (considerar dentro del proyecto de habitabilidad) y Sico | dic-25 | dic-26 |
| Déficit de elementos tecnológicos para el control y fiscalización en las rutas aledañas a los complejos fronterizos | Adquisición de elementos tecnológicos para el control y fiscalización de las policías | Elaboración Proyecto | dic-25 | dic-26 |
| | | Adquisición de los elementos tecnológicos para el control y fiscalización | dic-26 | dic-27 |
| Falta de vehículos policiales permanentes en los complejos | Adquisición de vehículos policiales que estén permanentemente en frontera | Elaboración Proyecto | dic-25 | dic-26 |
| | | Adquisición de los vehículos que cuenten con las características especiales para la zona | dic-26 | dic-27 |
| Posible presencia de crimen organizado o bandas organizadas en las regiones de Tarapacá y Antofagasta | Prevenir los delitos priorizados por los Consejos Regionales contra el Crimen Organizado de las regiones de Tarapacá y Antofagasta | Ejecutar los Planes Regionales contra el Crimen Organizado | jun-22 | Indeterminado |
| | | Crear instancia interregional para abordar las problemáticas asociadas a seguridad pública del Corredor Bioceánico Vial | mar-26 | Indeterminado |

Eje 2: Infraestructura habilitante

Nuestro país ha cumplido mayoritariamente con el desarrollo infraestructura vial, según lo estipulado en la Declaración de Asunción, gran parte del éxito o fracaso de este proyecto depende de la calidad de la infraestructura y de la fluidez con la que la carga pueda transitar de un lado a otro del corredor.

Por ello, se ha trabajado en identificar áreas de mejora en la infraestructura que permitan preparar al país para el aumento de carga proyectado, que permita minimizar externalidades negativas que podrían derivar del aumento de flujo vehicular en las comunidades aledañas al trazado del corredor, respetando las formas de vida local. Para lograrlo, es necesario abordar las siguientes brechas:

Tabla 4: Brechas identificadas por categoría en el eje de Infraestructura habilitante

| TIPO DE BRECHA | BRECHA |
|----------------------|---|
| Reducción de riesgos | Deficiencias en tramos viales existentes |
| Mejora operacional | Congestión en acceso a puertos |
| | Falta zonas de descanso |
| | Falta de visibilidad e identidad territorial del Corredor Bioceánico Vial como ruta turística estratégica |

SOLUCIONES A BRECHAS IDENTIFICADAS

1. Mejora en tramos viales existentes

Objetivo: Atender el aumento del flujo vehicular previsto como resultado de la implementación del Corredor.

Descripción: Se proyecta ejecutar 20 proyectos de mejoramiento y/o reposición de pavimentos, ampliación de capacidad y seguridad vial en las rutas 23-CH, 27-CH, 24, 29, B-39, Ruta 5, entre otras. Cada uno de estos proyectos se encuentra en etapa de diseño o ejecución y tiene su propio calendario, el cual puede ser encontrado en el cronograma de implementación. El detalle de los proyectos se encuentra en la tabla 5.

Responsable: Ministerio de Obras Públicas.

2. Habilitación de zonas de descanso

Objetivo: Mejorar las condiciones de los camioneros que circulen por la ruta del Corredor, estableciendo puntos de descanso seguros, que cumplan sus necesidades básicas y disminuyan las externalidades del flujo de camiones.

Descripción: Habilitar una zona de descanso en Mejillones y en San Pedro de Atacama para albergar camiones de transporte de carga. Estos espacios ofrecerán seguridad, servicios básicos y basureros para los camioneros, y se espera finalicen su implementación durante el primer trimestre de 2027.

Responsable: Gobierno Regional de Antofagasta.

Colaboradores: Ministerio de Bienes Nacionales y Ministerio de Obras Públicas.

3. Mejora Acceso al Puerto de Iquique

Objetivo: Reducir los tiempos de viaje de la carga al puerto de Iquique.

Descripción: Mejora del acceso principal al puerto de Iquique (vía Ruta 5 y Ruta A-16) para reducir los tiempos de viaje al recinto portuario que se ven aumentados fuertemente por efecto de la congestión en la llegada a Iquique desde Alto Hospicio y la poco expedita última milla. Se considera estudiar el tramo comprendido entre la Rotonda el Pampino y el puerto de Iquique que incluyen la Avenida Circunvalación, Luis Jaspard, Las Cabras y Arturo Prat. Este proyecto se encuentra en fase de definiciones previas y se espera evaluar su rentabilidad social a través de un estudio de prefactibilidad a iniciar en 2026.

Responsable: Ministerio de Obras Públicas.

4. Mejora conexión vial Ruta 1 y Ruta 16 de Iquique

Objetivo: Reducir los tiempos de viaje de la carga al puerto de Iquique.

Descripción: Proyecto de mejora de la conexión vial entre la Ruta 1 (acceso sur de Iquique) y la Ruta 16 (acceso este). Se considera el mejoramiento de la Rotonda El Pampino y sus conexiones (al puerto, al sur y al centro de la ciudad) en el acceso este a Iquique, y en el acceso sur de Iquique se plantea conectar la Ruta 1 con la Avenida Circunvalación. Este proyecto se encuentra en la etapa de diseño, y se estima finalizará a mediados del 2026.

Responsable: Ministerio de Obras Públicas.

5. Mejora Acceso Norte de Mejillones

Objetivo: Reducir los tiempos de viaje de la carga al puerto de Mejillones.

Descripción: Proyecto de mejora del acceso norte de Mejillones (Ruta B-262). Actualmente se encuentra en etapa de diseño, se espera que el proyecto finalice en el 2025.

Responsable: Ministerio de Obras Públicas.

6. Implementación de señalización identificadora del Corredor Bioceánico Vial

Objetivo: Identificación clara de la ruta del Corredor Bioceánico Vial.

Descripción: La Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas, en coordinación con la Subsecretaría de Turismo, diseñará e implementará señalización vial en el Corredor Bioceánico Vial, como parte de una estrategia integral para fortalecer la conectividad y el desarrollo territorial.

Esta intervención contempla la red vial que se articula a partir de las rutas 27-CH y 23-CH, que permi-

ten el acceso a los pasos fronterizos de Jama y Sico, respectivamente, además de considerar las rutas de las regiones de Antofagasta y Tarapacá que forman parte del trazado estratégico de este corredor internacional.

La implementación de esta señalización aportará beneficios clave en materia de integración regional, seguridad vial y promoción del desarrollo económico, consolidando a Chile como un actor logístico relevante en el contexto sudamericano.

Responsable: Ministerio de Obras Públicas.

Colaborador: Ministerio de Economía, Fomento y Turismo.

CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN

A continuación, se presenta el cronograma de las soluciones priorizadas por el eje:

Tabla 5: Cronograma de la implementación de las medidas

| BRECHAS | MEDIDA | SUB-MEDIDAS | ETAPAS | FECHA DE INICIO | FECHA DE TÉRMINO |
|--|------------------------------------|---|-----------|-----------------|------------------|
| Deficiencias en tramos viales existentes | Mejora en tramos viales existentes | Conservación Ruta 5, Oficina Iris-Oficina Victoria | Ejecución | may-24 | may-25 |
| | | Mejoramiento Ruta 23-CH, Toconao-Socaire | Diseño | dic-22 | jul-25 |
| | | Reposición Ruta 29, Cruce-ro-Montecristo | Diseño | oct-23 | sept-25 |
| | | Mejoramiento Pavimento Ruta 24, km 0 al km 25 - | Diseño | jun-27 | dic-29 |
| | | Mejoramiento Rutas B-385, B-367 y B-355 - | Ejecución | ene-23 | ene-26 |
| | | Mejoramiento Ruta B-39, Ba-quedano-Acceso Mina Gaby | Diseño | sept-23 | feb-26 |
| | | Mejoramiento Ruta 23-CH, Socaire-Salar de Capur | Diseño | sept-23 | feb-26 |
| | | Mejoramiento Ruta 24, Cuesta Montecristo-Chuquicamata | Ejecución | jun-25 | jun-28 |
| | | Reposición Pavimento Ruta 5, Carmen Alto-Límite Provincial | Ejecución | jun-25 | jun-27 |
| | | Mejoramiento Ruta 23-CH, km 0 al km 68 | Ejecución | jun-26 | dic-32 |
| | | Mejoramiento Ruta 23-CH, km 68 al km 94 | Ejecución | sept-25 | oct-31 |
| | | Reposición Ruta 5, Cruce-ro-Iberia | Ejecución | jun-25 | dic-26 |
| | | Ampliación Ruta 5 Antofagasta-Iquique | Ejecución | dic-25 | dic-32 |
| | | Mejoramiento Ruta 27-CH, km 35 al km 73 | Ejecución | jun-26 | dic-30 |
| | | Reposición Ruta 24, km 25 al km 50 | Ejecución | dic-27 | dic-30 |
| | | Mejoramiento Ruta 27-CH, Sector SPA-Hito Cajón y Pacana al límite | Diseño | dic-27 | dic-29 |

| BRECHAS | MEDIDA | SUB-MEDIDAS | ETAPAS | FECHA DE INICIO | FECHA DE TÉRMINO |
|---|--|---|----------------------|-----------------|------------------|
| Deficiencias en tramos viales existentes | Mejora en tramos viales existentes | Reposición Ruta 23-CH, San Pedro de Atacama-Toconao | Diseño (término EIA) | dic-27 | dic-29 |
| | | Mejoramiento Ruta 23-CH, Salar de Capur-Paso Sico | Diseño | dic-27 | dic-29 |
| | | Mejoramiento Ruta B-39, Toconao-Cass | Diseño | dic-27 | dic-29 |
| | | Mejoramiento Ruta 27-CH, km 73 al km 125 | Diseño | dic-26 | dic-27 |
| Falta zonas de descanso | Habilitación de zonas de descanso | Habilitar zonas de descanso en Mejillones | Diseño | may-25 | nov-25 |
| | | Habilitar zonas de descanso en San Pedro de Atacama | Diseño | jul-25 | feb-26 |
| | | Habilitar zonas de descanso en Mejillones | Ejecución | mar-26 | ene-27 |
| | | Habilitar zonas de descanso en San Pedro de Atacama | Ejecución | mar-26 | feb-27 |
| Congestión en acceso a puertos | Mejoramiento Acceso al Puerto de Iquique | | Prefactibilidad | dic-26 | dic-28 |
| | Mejoramiento Conexión Vial Ruta 1 - Ruta 16 de Iquique | | Diseño | sept-23 | jun-26 |
| | Acceso Norte a Mejillones | | Diseño | may-24 | ago-25 |
| Falta de visibilidad e identidad territorial del Corredor Bioceánico Vial como ruta turística estratégica | Implementación de señalización identificado la ruta del Corredor Bioceánico Vial | | Diseño | may-25 | dic-25 |
| | | | Ejecución | ene-26 | dic-26 |

Eje 3: Logística Portuaria

Se identificó que los puertos del norte del país contaban con capacidad que no estaba siendo usada por falencias en distintas etapas de la cadena logística portuaria. Por esto, se trabajó en buscar formas de optimizar la logística para aumentar la capacidad de transferencia de los recintos portuarios y reducir la congestión en estos. Para lograrlo, es necesario abordar las siguientes brechas:

Tabla 6: Brechas identificadas por categoría en el eje de Logística Portuaria

| TIPO DE BRECHA | BRECHA |
|----------------------------------|--|
| Indispensables para la operación | Congestión acceso a puertos |
| | Capacidad portuaria limitada |
| Reducción de riesgos | Falta de sitios de inspección en entorno portuario y almacenes |
| Mejora operacional | Falta de puertos secos |
| | Necesidad de evaluar alternativas portuarias |

SOLUCIONES A BRECHAS IDENTIFICADAS

1. Medidas de descongestión en acceso a puertos

Objetivo: Descongestionar el flujo de camiones en el tramo de acceso urbano a los puertos de Iquique y Antofagasta.

Descripción: Con el propósito de descongestionar y optimizar el acceso urbano a los puertos de Iquique y Antofagasta, el Programa de Vialidad y Transporte Urbano (SECTRA) del MTT está desarrollando proyectos de detalle y gestiones para implementar las medidas identificadas en el Plan de Accesibilidad Terrestre Portuaria, asociadas a mejoras operacionales en la infraestructura existente.

Las medidas consistirán en el rediseño y optimización de virajes y señalización para disminuir los tiempos de acceso de la carga hacia y desde los recintos portuarios, de modo de agilizar los flujos de entrada y salida y disminuir tiempos de espera asociados a las operaciones viales vinculadas a los puertos de Iquique y Antofagasta.

Responsable: Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a través de SECTRA Norte.

2. Adquisición nueva grúa en frente de atraque Puerto de Iquique

Objetivo: Mejorar la capacidad de transferencia de los terminales portuarios.

Descripción: En el Frente de atraque N°1 del puerto de Iquique, se incorporará equipamiento para la transferencia de carga durante el primer semestre de 2025. Esta nueva grúa, con inversión privada y

que no modifica el régimen multioperador del terminal, estará enfocada en atender operaciones de la industria minera, al tiempo que facilitará el acceso a los servicios a otros tipos de carga a medida que aumenten los requerimientos asociados a la actividad económica de Tarapacá y del conjunto Corredor Bioceánico.

Responsable: Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Sistema de Empresas Públicas y Empresas Portuaria Iquique.

3. Optimización de operación en frentes de atraque Puerto de Antofagasta

Objetivo: Aumentar la capacidad de carga del Puerto de Antofagasta.

Descripción: Ampliación del Molo de Abrigo, cuyas obras se iniciarán este año 2025, con una inversión de 39 millones de dólares. Esta obra permitirá reducir significativamente los cierres operativos, pasando de un máximo de 60 días anuales a solo 5 y situando al puerto de Antofagasta en el estándar internacional en términos de operatividad. Asimismo, como parte del convenio de programación con el Gobierno Regional, se proyecta mejorar el calado en el canal de acceso y las condiciones operacionales de los sitios 1 y 2 del Frente de Atraque N° 1, de manera de permitir la atención de naves de mayores dimensiones y capacidad en un este frente de atraque multioperado, como paso previo a la incorporación de equipamiento en el mismo. Estas intervenciones en el calado y el Frente de Atraque N° 1 suponen una inversión adicional estimada en 15 millones de dólares.

Responsable: Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Gobierno Regional Antofagasta, Sistema de Empresas Públicas y Empresa Portuaria Antofagasta.

4. Estudios complementarios Puerto de Iquique

Objetivo: Aumentar la capacidad de carga del Puerto de Iquique.

Descripción: La Empresa Portuaria Iquique busca reforzar las instalaciones portuarias para poder ofrecer servicios a carga refrigerada. Para ello, durante 2025 y 2026 realizará un diagnóstico del sistema eléctrico del conjunto del recinto portuario, destinado a poder dimensionar las adaptaciones de la red y los requerimientos de infraestructura para acopio de carga refrigerada y refuerzo de los servicios a los usuarios y a las naves en puerto.

Responsable: Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Gobierno Regional de Tarapacá, Sistema de Empresas Públicas y Empresa Portuaria Iquique.

5. Habilitación de puertos secos para regular flujo de carga a los puertos

Objetivo: Reducir la congestión en el acceso vial a los recintos portuarios mediante la utilización de puertos secos, los que prestarán servicio como zonas de regulación de frecuencia de los camiones.

Descripción: Implementar infraestructura de carácter extraportuario en las dependencias de Empresa Portuaria Iquique en el sector de Huantajaya, en la comuna de Alto Hospicio, con la inauguración de los primeros servicios en el último trimestre de 2025. Mientras que, para la región de Antofagasta, implementar la Zona de Desarrollo Logístico de La Negra, con la finalización de las obras de urbanización en el primer semestre 2025 y el inicio de la licitación de parcelas para el desarrollo de actividades logísticas en el segundo semestre. Adicionalmente, se espera ampliar las instalaciones logísticas a la carga minera en el sector de Portezuelo, con refuerzo de la zona de espera de camiones, nuevas bodegas con inversión privada y el mejoramiento del acceso ferroviario a las instalaciones, a realizar en el horizonte de 2025-2027.

Responsable: Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Gobierno Regional de Tarapacá y Antofagasta, Sistema de Empresas Públicas, Empresa Portuaria Antofagasta y Empresa Portuaria Iquique.

Colaborador: Servicio Nacional de Aduanas.

6. Habilitación de sitios de inspección

Objetivo: Agilizar el flujo de carga movilizada a partir del primer trimestre de 2026, considerando condiciones de seguridad y resguardo adecuadas.

Descripción: Desarrollo de sitios de inspección en entorno portuario y almacenes, acordes con las nuevas normativas del SAG y SNA. En el caso del puerto de Iquique, la Empresa Portuaria Iquique incorporó en la presentación de su Presupuesto 2025 las iniciativas sobre mejoramiento de instalaciones para la inspección física del SAG, mejoramiento de instalaciones para la inspección de Aduanas, y proyectos y activos menores; de igual forma, el concesionario del Frente de Atraque N° 2 (ITI) avanza en la adaptación de sus instalaciones a la normativa. En el caso del puerto de Antofagasta, la Empresa Portuaria Antofagasta incorporó el centro de inspección fitosanitaria común para terminales N° 1 y N° 2 (concesionado a ATI), lo cual fue incluido en el anteproyecto de presupuesto de empresa portuaria para el 2025.

Responsable: Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Sistema de Empresas Públicas, Empresa Portuaria Antofagasta y Empresa Portuaria Iquique.

Colaboradores: Servicio Agrícola Ganadero y Servicio Nacional de Aduanas.

7. Potencial desarrollo de puerto multipropósito en la comuna de Tocopilla

Objetivo: Evaluación del desarrollo de instalaciones portuarias en la comuna de Tocopilla, complementarias para el servicio a las cargas del Corredor Bioceánico Vial.

Descripción: La Empresa Portuaria Antofagasta realizará, en el marco del convenio de programación con el Gobierno Regional, los análisis conducentes a identificar las condiciones existentes y la potencial oferta portuaria que, de manera complementaria a los puertos identificados en la Declaración de Asunción, podría generarse en la comuna de Tocopilla, de manera de atender las cargas de las diferen-

tes industrias de la región y potenciales mercados asociados al Corredor Bioceánico Vial. Como parte de los análisis, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones realizará la labor de contraparte técnica, de manera de reforzar la consistencia con las políticas y planes generales del sistema logístico. Se espera que se finalice el estudio en abril del 2026.

Responsable: Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Gobierno Regional de Antofagasta, Sistema de Empresas Públicas y Empresa Portuaria Antofagasta.

CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN

A continuación, se presenta el cronograma de las soluciones priorizadas por el eje:

Tabla 7: Cronograma de la implementación de las medidas

| BRECHAS | MEDIDAS | ETAPAS | FECHA DE INICIO | FECHA DE TÉRMINO |
|------------------------------|---|--|-----------------|------------------|
| Congestión acceso a puertos | Medidas de descongestión en acceso a puertos | Diseño | nov-24 | dic-25 |
| Capacidad portuaria limitada | Adquisición nueva grúa en frente de atraque Puerto de Iquique | Definición de modelo de negocio y operación. Importación de grúa en desarrollo | nov-24 | dic-25 |
| | Optimización de operación en frentes de atraque Puerto de Antofagasta | Mejora de condiciones de dragado en canal de acceso al puerto de Antofagasta | nov-24 | dic-26 |
| | | Mejora de operaciones de sitios 1 y 2 del Frente de Atraque N° 1 del puerto de Antofagasta | nov-24 | dic-26 |
| | | Definición de modelo de negocio y operación | ene-26 | dic-27 |
| | Estudios complementarios Puerto de Iquique | Estudio de prefactibilidad | nov-24 | dic-26 |
| Falta de puertos secos | Habilitación de puertos secos para regular flujo de carga a los puertos | Alto Hospicio: Ejecución de primeras instalaciones | ene-25 | dic-25 |
| | | Alto Hospicio: Estudio de Prefactibilidad | ene-24 | dic-25 |
| | | Alto Hospicio: Diseño | Sin estimación | Sin estimación |
| | | Portezuelo: Ejecución (pendiente de aprobación presupuestaria) | ene-24 | dic-26 |
| | | La Negra: Ejecución Obras | ene-24 | jul-25 |

| BRECHAS | MEDIDAS | ETAPAS | FECHA DE INICIO | FECHA DE TÉRMINO |
|--|---|--|-----------------|------------------|
| Falta de sitios de inspección en entorno portuario y almacenes | Habilitación de sitios de inspección | Puerto Iquique: Ejecución (pendiente de aprobación presupuestaria) | ene-24 | dic-25 |
| | | Puerto Antofagasta: Ejecución (pendiente de aprobación presupuestaria) | ene-24 | dic-25 |
| Necesidad de evaluar alternativas portuarias | Potencial desarrollo de puerto multipropósito en la comuna de Tocopilla | Estudio de prefactibilidad | nov-24 | abr-27 |

Eje 4: Articulación entre países y fronteras

El CBV es un proyecto sustentado por dos Declaraciones Presidenciales: Asunción (21 dic.2015) y Brasilia (21 dic. 2017). Desde 2015 a la fecha, se han realizado 11 Encuentros del CBV, creándose en noviembre de 2017 un Grupo de Trabajo (GT) consistente en cinco mesas de trabajo en materias de: Simplificación de los Procedimientos en Frontera; Producción y Comercio; OO.PP., Transporte y Logística; Turismo y Red de Universidades, las cuales han desarrollado un trabajo definido en cada una de ellas. En noviembre de 2024, se creó la VI mesa: Seguridad.

Debido a la naturaleza internacional del Corredor Bioceánico Vial, la implementación del proyecto requiere de la voluntad política y coordinación de los países. Por ello, es necesario establecer un eje de trabajo que centralice los intercambios de información y coordine las acciones con ellos. Para lograrlo, es necesario abordar las siguientes brechas:

Tabla 8: Brechas identificadas por categoría en el eje de Articulación entre países y fronteras

| TIPO DE BRECHA | BRECHA |
|-------------------------------------|---|
| Indispensables para la operación | El CBV debe consolidarse como un interés común prioritario para los países involucrados |
| Reducción de riesgos en el corredor | Se requiere de mayor precisión de los Servicios (SNA, SAG, PDI) sobre los avances en la agilización de los procedimientos en frontera de los mecanismos de inspección y control |
| Mejora operacional | Mejorar la coordinación permanente entre política nacional y regional |

SOLUCIONES A BRECHAS IDENTIFICADAS

1. Propiciar que el CBV se consolide como una política de estado de los cuatro países

Objetivo: Que esta política de estado sea de carácter estratégico para el crecimiento económico, desarrollo e inserción internacional de sus integrantes. Aportar a la convergencia de interés en torno a los beneficios colectivos del CBV a fin de que todos los países involucrados asignen prioridad al proyecto.

Descripción: Continuar realizando gestiones diplomáticas bilaterales y regionales para impulsar el CBV, especialmente a través de la Reunión anual de su Grupo de Trabajo (GT) promoviendo que se adopten estrategias y acciones comunes. En este orden de cosas, se trabajará sobre la base de una propuesta de Gobernanza que Brasil compartirá durante el primer semestre de 2025.

Asimismo, Chile explorará con sus socios la posibilidad de que algún organismo multilateral/regional sea la Secretaría Técnica del GT y sus mesas técnicas. Asimismo, Chile está impulsando que los Coordinadores Nacionales del GT tengan reuniones, al menos telemáticas, con mayor frecuencia durante el año (mensuales o trimestrales).

Responsable: Ministerio de Relaciones Exteriores.

2. Avanzar en la agilización de los procedimientos en frontera de los mecanismos de inspección y control

Objetivo: Avanzar en la simplificación de inspección y control en los pasos fronterizos junto a las otras partes involucradas en el CBV.

Descripción: Avanzar en la implementación, mediante reuniones virtuales con las contrapartes del Grupo de Trabajo del CBV, en la implementación del plan piloto de gestión coordinada de frontera, de inspección y control aduanero, fito/zoo sanitario y migratorio.

La implementación del plan abordará el uso del modelo de gestión de frontera modalidad Área de Control Integrado - Cabecera Única para pasos clave, la necesidad de controles no intrusivos con intercambio de imágenes en tiempo real, el fortalecimiento del sistema SINTIA para gestionar tránsitos aduaneros, horarios adecuados de atención en frontera, y la atención a temas migratorios, reafirmando el compromiso de los países en la optimización del corredor.

Responsable: Ministerio de Relaciones Exteriores.

Colaboradores: Ministerio del Interior, Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, Servicio Nacional de Aduanas, Servicio Agrícola Ganadero, y Policía de Investigaciones.

3. Mayor coordinación entre política nacional y subnacional

Objetivo: Mejorar la coordinación entre el gobierno central y las regiones en torno al Corredor Bioceánico Vial.

Descripción: Realizar una reunión semestral con las siguientes autoridades de las regiones de Antofagasta y Tarapacá: Seremis de Economía, Delegados Presidenciales y equipo técnico de los GOREs. Por parte de Cancillería participa la Coordinación Nacional para el CBV, la Secretaría General de Política Exterior, la Subsecretaría de Relaciones Económicas Internacionales, y el Delegado de Cancillería en la zona Norte. Cancillería informará sobre los avances del CBV y los GOREs lo harán sobre el trabajo del Foro Subnacional.

Responsable: Ministerio de Relaciones Exteriores, Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, y Ministerio del Interior.

Colaboradores: Delegaciones Presidenciales y Gobiernos Regionales de Antofagasta y Tarapacá.

CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN

Tabla 9: Cronograma de la implementación de las medidas

| BRECHAS | MEDIDAS | ETAPAS | FECHA DE INICIO | FECHA DE TÉRMINO |
|---|--|--|-----------------|------------------|
| El CBV debe consolidarse como un interés común prioritario para los países involucrados | Propiciar que el CBV se consolide como una política de estado de los cuatro países | Propuesta de Gobernanza por parte de Brasil. | ene-25 | jun-25 |
| | | Diseño Propuesta para que algún organismo multilateral/ regional sea la Secretaría Técnica del GT y sus mesas técnicas. | ene-25 | jun-25 |
| | | Discusión y modificación de las propuestas. | jun-25 | dic-25 |
| | | Implementación de la nueva gobernanza. | ene-26 | Indeterminado |
| | | Aportar a la creación de sitio web sobre el CBV con apoyo de BID según acuerdo del GT en XI Reunión de Asunción en noviembre 2024. | nov-24 | 2025 |

| BRECHAS | MEDIDAS | ETAPAS | FECHA DE INICIO | FECHA DE TÉRMINO |
|---|---|--|-----------------|------------------|
| Se requiere de mayor precisión de los Servicios (SNA, SAG, PDI) sobre los avances en la agilización de los procedimientos en frontera de los mecanismos de inspección y control | Avanzar en la agilización de los procedimientos en frontera de los mecanismos de inspección y control | Reunión de coordinación entre los servicios chilenos involucrados y Cancillería para definir propuestas del Grupo de Trabajo del CBV. | mar-25 | jun-25 |
| | | Reuniones virtuales con las contrapartes internacionales del Grupo de Trabajo del CBV. | mar-25 | jun-25 |
| | | Avanzar por parte de los servicios chilenos en lograr una agenda de trabajo en común con sus contrapartes y establecer, sobre esa base, un plan de trabajo. | jul-25 | Por definir |
| | | Reuniones trimestrales/ semestrales, presenciales/ telemáticas de Servicios de Control en los pasos, con los ministerios chilenos de: Relaciones Exteriores, Economía, Hacienda, Agricultura e Interior, informando de la agenda de trabajo común, los compromisos asumidos y el estado de avance. | jun-25 | Indeterminado |
| Falta de coordinación entre política nacional y regional | Mayor coordinación entre política nacional y subnacional | Reuniones semestrales para informar los avances del CBV y Foro Subnacional entre GO-RES/URAI (Unidad Regional de Asuntos Internacionales) y Cancillería. | mar-25 | Indeterminado |
| | | Actualización periódica de registro de contrapartes de nivel central y regional. | mar-25 | Indeterminado |

Eje 5: Oportunidades de negocio e inversión privada

El objetivo del Corredor Bioceánico Vial es potenciar la integración con el resto del continente e impulsar el crecimiento de las regiones del norte de nuestro país. Para lograr esto, es de vital importancia que se generen nuevas relaciones comerciales que antes no existían por la falta de conectividad y relevar las ventajas económicas que ofrece el Corredor. Para lograrlo, es necesario abordar las siguientes brechas:

Tabla 10: Brechas identificadas por categoría en el eje de Oportunidades de negocio e inversión privada

| TIPO DE BRECHA | BRECHA |
|----------------------------------|--|
| Indispensables para la operación | Potencial no mapeado de la oferta exportable y cadenas de valor |
| Mejora operacional | Necesidad de asegurar presupuesto para financiar obras relacionadas al Corredor |
| | Necesidad de fortalecer las operaciones de la Zona Franca de Iquique (ZOFRI) para fomentar el desarrollo económico regional. |
| | Falta de infraestructura industrial que fomente la inversión y el empleo en la región de Tarapacá |
| | Potencial turístico regional no consolidado |
| | Institucionalidad público-privada regional requiere fortalecimiento para el desarrollo del CBV |
| | Aspectos administrativos pendientes para el desarrollo zona franca de Paraguay en Antofagasta |

SOLUCIONES A BRECHAS IDENTIFICADAS

1. Avanzar en la identificación presupuestaria de las iniciativas de inversión del CBV

Objetivo: Asegurar financiamiento para las soluciones propuestas por cada Ministerio/Servicio para las brechas del Corredor.

Descripción: El CBV es un proyecto de Estado que requiere continuidad, cuyo control y seguimiento es fundamental para la correcta implementación de las medidas. Es por esto que se avanzará con la identificación presupuestaria de las iniciativas de inversión del Corredor Bioceánico Vial en la ley de presupuesto de 2026 asegurando la continuidad de recursos durante el cambio de administración del Gobierno central, así como una coherencia y orden presupuestario de todas las medidas que tributan al buen funcionamiento del Corredor Bioceánico Vial. Esto permitirá desde la perspectiva presupuestaria articular y vincular medidas de diversos servicios.

Responsable: Ministerio de Hacienda.

Colaborador: Ministerio de Economía, Fomento y Turismo.

2. Modernización Zona Franca de Iquique (ZOFRI)

Objetivo: Potenciar la Zona Franca de Iquique aumentando su actividad económica.

Descripción: Mediante acciones que permitan la modernización de la zona franca de Iquique, fortaleciendo las cadenas de valor en sectores estratégicos como logístico y turístico, posicionándola como polo de desarrollo de la región para el corredor. Para ello, se evaluará durante 2025 cambios al modelo de concesión de la administración de Zona Franca de Iquique, y se definirá un cronograma de implementación acorde.

Responsable: Ministerio de Hacienda.

Colaboradores: Laboratorio de Gobierno, Delegación Presidencial Regional de Tarapacá, Gobierno Regional de Tarapacá, Empresa Zofri (Sistema de Empresas Públicas).

3. Desarrollo zona franca de Paraguay en Antofagasta

Objetivo: Generar incentivos económicos para que empresas privadas estén interesadas en invertir en la región de Antofagasta.

Descripción: En 1968 se firmó un convenio entre Chile y Paraguay para establecer un Depósito Franco y una Zona Franca (ZF) para mercancía paraguaya en el puerto de Antofagasta. En el año 2004 se promulgó el reglamento de Aduanas que habilitó el Depósito Franco en el puerto y permitió que este comience a funcionar. Luego, el año 2015 se asignó un sector de terreno a la Empresa Portuaria Antofagasta en La Negra (a 15 km del puerto) destinado a albergar la ZF. Para permitir la efectiva operación, durante 2025 se reactivará el diálogo diplomático con Paraguay para determinar los principales objetivos y alcances que tendría la ZF. Dentro de 12 meses finalizado el diálogo diplomático, y condicional a que permita definir claramente los alcances reglamentarios que hay que tener en cuenta, se procederá con la dictación del reglamento correspondiente por parte del Servicio Nacional de Aduanas.

Responsable: Ministerio de Relaciones Exteriores, Ministerio de Hacienda, y Servicio Nacional de Aduanas.

Colaboradores: Ministerio de Bienes Nacionales, y Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

4. Fortalecimiento del Ecosistema Logístico de la región de Tarapacá

Objetivo: Fortalecer el Ecosistema Logístico de la región de Tarapacá mediante la generación de espacios físicos que entreguen oportunidades de inversión y servicios ligados a logística y/o encadenamientos productivos.

Descripción: Para el cumplimiento de este objetivo, se generarán 3 espacios físicos descritos a continuación:

- a) **Parque Industrial de Pozo Almonte:** Desarrollo de estudios de prefactibilidad y factibilidad para evaluar la viabilidad económica, social y ambiental de un parque industrial en Pozo Almonte. Además, se diseñará el modelo de gestión de operación y modelo de negocios, para la administración y explotación del parque industrial. Asimismo, se incluirán las acciones de extensión y validación de la oferta de valor para atraer inversiones por parte de las empresas que busquen instalarse en el parque industrial. Para esto último se desarrollarán misiones tecnológicas y prospección de oportunidades de negocio (workshop, ruedas de negocio, difusión en prensa, etc.).
- b) **Plataforma Logística y Parqueo de Camiones en Alto Hospicio:** Desarrollo de estudios de prefactibilidad para la elaboración de una plataforma logística, considerando potenciar el actual parque industrial, además del parqueo de camiones en Alto Hospicio, en el cual la Municipalidad cuenta con la concesión de uso gratuito del terreno por Bienes Nacionales. Los estudios también determinarán el diseño del modelo de gestión de operación y modelo de negocios, para la administración y explotación. Además, incluirán las acciones de extensión y validación de la oferta de valor para atraer inversiones por parte de las empresas que busquen instalarse en la plataforma, considerando misiones tecnológicas a países del CBV.
- c) **Plataforma Logística Frigorífica y Recinto Ferial en Iquique:** El Gobierno Regional de Tarapacá, solicitó la reserva de un inmueble fiscal para realizar estudios de una nueva zona logística y turística para la región de Tarapacá, específicamente en la comuna de Iquique, cercano al sector del Aeropuerto Internacional Diego Aracena.

Por lo anterior, dado que esta iniciativa se encuentra en sus inicios de gestión, se solicitará a Bienes Nacionales la concesión de uso gratuito a corto o largo plazo de este terreno, se buscará y definirá la organización ejecutora o que actuará como administradora y se buscarán alternativas de financiamiento viables para iniciar con los estudios para su concreción.

Se espera que las tres iniciativas descritas consideren la instalación de empresas nacionales y extranjeras cuyos modelos de negocios se encuentren alineados a los ejes estratégicos de la región y ventajas de operación logística que brinda estar en las comunas de Pozo Almonte, Alto Hospicio e Iquique, tales como proveedores de la minería, partes y piezas, energía, como nuevos proyectos de inversión o de expansión en los ámbitos de servicios globales, industriales, ingeniería, tecnología, manufactura intermedia, logística, metal mecánicas, entre otros subsectores, con un especial énfasis en la economía circular y aquellos que permitan incrementar la empleabilidad de capital humano especializado en el rubro de la tecnología, en la generación de aplicaciones de software y mantención de software y aplicaciones.

Responsable: Gobierno Regional de Tarapacá.

Colaboradores: Ministerio de Bienes Nacionales, Corporación de Fomento de la Producción y Dirección General de Promoción de Exportaciones (ProChile) y Zona Franca de Iquique.

5. Potenciar la oferta exportable y cadenas de valor

Objetivo: Fomentar el desarrollo económico regional.

Descripción: Llevar a cabo un análisis exhaustivo en colaboración con ProChile para identificar la oferta exportable de las regiones de Tarapacá y Antofagasta, y trabajar junto a la Subsecretaría de Relaciones Económicas Internacionales para mapear y fortalecer los encadenamientos productivos asociados. Parte de este trabajo se verá reflejado en un encuentro empresarial en Brasil durante abril 2025, donde se promoverán las oportunidades de exportación y se facilitarán conexiones estratégicas con socios internacionales, en conjunto con InvestChile.

Asimismo, en enero de 2025, el Gobierno Regional de Tarapacá, mediante ProChile, financió a 6 empresarios de Tarapacá e invitó a otros 4 para que realicen una misión comercial a Mato Grosso do Sul, Brasil, entre el 18 y 20 de enero de 2025, en el contexto del VI Foro de los Territorios Subnacionales del Corredor Bioceánico de Capricornio.

Por otra parte, el Gobierno Regional de Antofagasta actualizará un estudio de 2023 sobre la oferta exportable de la región. Además, ha aprobado el financiamiento a ProChile para la ejecución de la iniciativa “Aceleración de la Internacionalización de la Región de Antofagasta” por la suma de M\$617.000, a través del cual se desarrollará una Rueda de Negocios, en el marco del VII Foro de los Gobiernos Subregionales a realizarse en el 2º semestre de 2025.

Finalmente, en conjunto con el BID, los Gobiernos Regionales se encuentra trabajando en el Plan Maestro del Corredor. Dentro de este plan, uno de los estudios a financiar será sobre “Desarrollo local productivo y comercial”, el cual permitirá identificar las oportunidades de negocios en turismo, servicios a la minería, agricultura y la agroindustria.

Responsable: Gobierno Regional de Tarapacá y Antofagasta, Ministerio de Economía, Fomento y Turismo.

Colaboradores: Ministerio de Relaciones Exteriores, Dirección general de Promoción de Exportaciones, Corporación de Fomento de la Producción y la Agencia de Promoción de la Inversión Extranjera.

6. Consolidar la oferta turística en las regiones de Tarapacá y Antofagasta

Objetivo: Fomentar la oferta turística de las regiones involucradas en el corredor.

Descripción: El Gobierno Regional de Tarapacá junto al Programa Estratégico Regional Descubre Tarapacá en colaboración con SERNATUR y el Ministerio de Economía, Fomento y Turismo empaqueta-

rán la oferta turística regional para obtener como resultado paquetes turísticos para el mercado brasileño, paraguayo y argentino. Para ello se espera en 2025 definir los paquetes turísticos e iniciar su difusión en 2026. Además, el GORE Tarapacá está trabajando en un nuevo programa para el desarrollo del turismo social y fortalecer la promoción y difusión de la oferta turística de la región.

El Gobierno Regional de Antofagasta está consolidando el turismo en la región mediante el desarrollo de dos Programas Territoriales Integrados (PTI) en turismo, a través del Comité de Desarrollo Productivo. El PTI Turismo Costero, que se encuentra en su segundo año, agrupa a las comunas de Tocopilla, Mejillones, Antofagasta y Taltal y el PTI Turismo Sustentable de San Pedro de Atacama Cabe destacar la participación de una delegación de 20 operadores turísticos de las zonas costeras de Antofagasta en la ExpoJuy 2024, celebrada en la ciudad de San Salvador de Jujuy, Argentina, del 11 al 16 de octubre. En este evento se lograron importantes relaciones comerciales que ya están dando frutos, habiendo recibido tres delegaciones turísticas de Jujuy en Antofagasta. Asimismo, se destaca el Encuentro Turístico de Zonas Costeras, realizado en la ciudad de Antofagasta entre el 12 y el 13 de diciembre de 2024, en el que participaron empresarios de Mejillones, Tocopilla, Antofagasta y Taltal, además de representantes de Salta, Jujuy, Hilo y Puno.

Responsable: Gobierno Regional de Tarapacá y Antofagasta.

Colaboradores: Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, Servicio Nacional de Turismo y Corporación de Fomento de la Producción.

7. Fortalecer la institucionalidad público-privada regional sobre CBV en las regiones de Tarapacá y Antofagasta

Objetivo: Mejorar la efectividad de las políticas regionales implementadas en el Corredor.

Descripción: El GORE de Tarapacá ha conformado una Gobernanza Regional pública-privada del Ecosistema Logístico Regional, a partir de la cual se crearon subcomisiones enfocadas en el Corredor Bioceánico Vial, Parque Industrial de Pozo Almonte, Plataforma Logística y Parqueo de Camiones en Alto Hospicio y Plataforma Logística Frigorífica y Recinto Ferial en Iquique, con el objetivo de garantizar la implementación de estas medidas. Se espera que durante el segundo semestre del 2025 se consolide la conformación de este espacio que trabajaría paralelamente a la Comisión de Alto Nivel del CBV y se vincularán por medio de la División de Fomento e Industria (DIFOI) del Gobierno Regional de Tarapacá.

El Gobierno Regional de Antofagasta lanzó el día 12 de febrero de 2025 una gobernanza público-privada, la cual incluye a la academia y la sociedad civil. El objetivo de este espacio es dinamizar la gestión regional y fortalecer las redes de cooperación interinstitucionales. La gobernanza busca trabajar en tres principales ejes temáticos: infraestructura física y digital, procesos fronterizos y el desarrollo económico y productivo de la región.

Responsable: Gobiernos Regionales de Tarapacá y Antofagasta.

CRONOGRAMA DE IMPLEMENTACIÓN

A continuación, se presenta el cronograma de las soluciones priorizadas por el eje:

Tabla 11: Cronograma de la implementación de las medidas

| BRECHA | MEDIDAS | ETAPAS | FECHA DE INICIO | FECHA DE TÉRMINO |
|--|---|---|-----------------|------------------|
| Necesidad de asegurar presupuesto para financiar obras relacionadas al Corredor | Avanzar en la identificación presupuestaria de las iniciativas de inversión del CBV | Diseño | mar-25 | sep-25 |
| | | Implementación | ene-26 | dic-26 |
| Necesidad de fortalecer las operaciones de la Zona Franca de Iquique (ZOFRI) para fomentar el desarrollo económico regional. | Modernización Zona Franca de Iquique (ZOFRI) | Generar una hoja de ruta para un nuevo modelo de concesión y funcionamiento de Zona Franca | mar-25 | dic-26 |
| Aspectos administrativos pendientes para el desarrollo zona franca industrial de Paraguay en Antofagasta | Desarrollo zona franca de Paraguay en Antofagasta | Reactivación de diálogos con Paraguay para la implementación de la Zona Franca | abr-25 | dic-25 |
| | | Elaborar y dictar un Reglamento que habilite la ZF paraguaya | dic-25 | ene-26 |
| Falta de infraestructura industrial que fomente la inversión y el empleo en la región de Tarapacá | Fortalecimiento del Ecosistema Logístico de la región de Tarapacá | Estudios de prefactibilidad Parque Industrial Pozo Almonte | oct-25 | mar-26 |
| | | Diseño modelo de gestión del parque industrial de Pozo Almonte | oct-25 | may-26 |
| | | Misiones tecnológicas y prospección oportunidades de negocio del parque industrial de Pozo Almonte | jun-26 | ago-27 |
| | | Gestiones terreno ampliación permiso de ocupación provisorio en Iquique y solicitud concesión a uso gratuito a corto plazo para plataforma de logística y parqueo de camiones | feb-25 | may-25 |

| | | | | |
|---|---|--|---------|--------|
| Falta de infraestructura industrial que fomente la inversión y el empleo en la región de Tarapacá | Fortalecimiento del Ecosistema Logístico de la región de Tarapacá | Estudios de prefactibilidad y diseño modelo de gestión de la plataforma logística y parqueo de camiones | ago-25 | ago-26 |
| | | Misiones tecnológicas de la plataforma logística y parqueo de camiones | sept-25 | jun-26 |
| | | Contratación de servicios para la habilitación base del terreno de la plataforma logística y parqueo de camiones (sujeto a prefactibilidad positiva) | ene-27 | nov-27 |
| | | Búsqueda de entidad ejecutora/administradora y de alternativas de financiamiento para estudios | abr-25 | jun-25 |
| | | Selección alternativa de financiamiento y ejecución de acciones para su concreción | jul-25 | dic-25 |
| | | Ejecución alternativa de financiamiento | ene-26 | dic-26 |
| | | Estudios de prefactibilidad | ene-27 | ene-29 |
| Potencial no mapeado de la oferta exportable y cadenas de valor | Potenciar la oferta exportable y cadenas de valor | Identificación de la oferta regional y su potencial exportador al CBV | oct-24 | nov-25 |
| | | Evaluación de instrumentos de apoyo a los empresarios regionales | nov-24 | ene-27 |
| | | Misión comercial empresarios regionales a Mato Grosso Do Sul, Brasil y participación en rueda de negocios | feb-25 | feb-25 |
| | | Rueda de Negocios en Brasil para vinculación empresarial | abr-25 | dic-25 |

| | | | | |
|--|--|--|--------|--------|
| Potencial turístico regional no consolidado | Consolidar la oferta turística en la región de Tarapacá y Antofagasta | Tarapacá: Definir oferta turística | feb-24 | dic-25 |
| | | Tarapacá: Difusión | ene-26 | dic-26 |
| | | Tarapacá: Vinculación en ferias internacionales | ene-26 | mar-27 |
| | | Antofagasta: Definir oferta turística | nov-24 | abr-26 |
| | | Antofagasta: Difusión | may-25 | ago-26 |
| | | Antofagasta: Vinculación en ferias internacionales | ago-25 | dic-26 |
| Institucionalidad público-privada regional requiere fortalecimiento para el desarrollo del CBV | Fortalecer la institucionalidad público-privada regional sobre CBV en las regiones de Tarapacá y Antofagasta | Tarapacá: Diseño | ene-25 | feb-25 |
| | | Tarapacá: Operatividad | mar-25 | dic-28 |
| | | Tarapacá: Difusión | abr-25 | dic-28 |
| | | Antofagasta: Diseño | jun-24 | dic-24 |
| | | Antofagasta: Operatividad | mar-25 | mar-26 |
| | | Antofagasta: Difusión | jul-25 | mar-26 |

IV. Anexos

Anexo I: Resumen Medidas

| ID | MEDIDA |
|------------|--|
| E1-SEG-1 | Estimar y definir dotación de servicios en los puntos de control solicitados |
| E1-SEG-2 | Zona de inspección de carga para control y fiscalización cercano a la frontera |
| E1-SEG-3 | Implementar servicio de patrullaje en las zonas fronterizas |
| E1-SEG-4 | Evaluar la construcción de cuarteles policiales en la zona cercana a los puntos de fiscalización de Jama y Sico |
| E1-SEG-5 | Adquisición de elementos tecnológicos para el control y fiscalización de las policías |
| E1-SEG-6 | Adquisición de vehículos policiales que estén permanentemente en frontera |
| E1-SEG-7 | Prevenir los delitos priorizados por los Consejos Regionales contra el Crimen Organizado de las regiones de Tarapacá y Antofagasta |
| E2-INFRA-1 | Mejora en tramos viales existentes |
| E2-INFRA-2 | Habilitación de zonas de descanso |
| E2-INFRA-3 | Mejora Acceso al Puerto de Iquique |
| E2-INFRA-4 | Mejora conexión vial Ruta 1 y Ruta 16 de Iquique |
| E2-INFRA-5 | Mejora Acceso Norte de Mejillones |
| E2-INFRA-6 | Implementación de Señalización Identificadora del Corredor Bioceánico Vial |
| E3-LOG-1 | Medidas de descongestión en acceso a puertos |
| E3-LOG-2 | Adquisición nueva grúa en frente de atraque Puerto de Iquique |
| E3-LOG-3 | Optimización de operación en frentes de atraque Puerto de Antofagasta |
| E3-LOG-4 | Estudios complementarios Puerto de Iquique |
| E3-LOG-5 | Habilitación de puertos secos para regular flujo de carga a los puertos |
| E3-LOG-6 | Habilitación de sitios de inspección |
| E3-LOG-7 | Potencial desarrollo de puerto multipropósito en la comuna de Tocopilla |
| E4-ART-1 | Propiciar que el CBV se consolide como una política de estado de los cuatro países |
| E4-ART-2 | Avanzar en la agilización de los procedimientos en frontera de los mecanismos de inspección y control |
| E4-ART-3 | Mayor coordinación entre política nacional y subnacional |
| E5-NEG-1 | Avanzar en la identificación presupuestaria del CBV |
| E5-NEG-2 | Modernización Zona Franca de Iquique (ZOFRI) |
| E5-NEG-3 | Desarrollo zona franca de Paraguay en Antofagasta |

| | |
|----------|--|
| E5-NEG-4 | Fortalecimiento del Ecosistema Logístico de la región de Tarapacá |
| E5-NEG-5 | Potenciar la oferta exportable y cadenas de valor |
| E5-NEG-6 | Consolidar la oferta turística en la región de Tarapacá y Antofagasta |
| E5-NEG-7 | Fortalecer la institucionalidad público-privada regional sobre CBV en las regiones de Tarapacá y Antofagasta |

Anexo II: Descripción de Brechas Identificadas

| EJE | BRECHA | DESCRIPCIÓN |
|--------------------|---|---|
| Seguridad Nacional | Necesidades de dotación para el control y fiscalización en los complejos fronterizos definidos | La dotación de personal de los servicios de Aduanas, SAG y Policía de Investigaciones debe ajustarse, conforme a lo requerido, para fiscalizar en el paso fronterizo si es que existe el aumento de flujo de carga esperado por el CBV. |
| | Ausencia de zonas de fiscalización y control cercanas a la frontera | Debido al aumento de flujo esperado por la implementación del CBV, se requiere de sitios de inspección para el control y fiscalización de la carga que entre por los pasos fronterizos de Jama y Sico. Con el fin de evitar cualquier riesgo fito y zoonosanitario se requiere que el sitio de inspección se ubique lo más cercano posible a la frontera con Argentina. |
| | Déficit de patrullajes en zonas fronterizas | Debido al aumento esperado de flujo de carga y personas, se debe aumentar la cantidad de patrullajes para resguardar la seguridad de la zona. |
| | Déficit de cuarteles policiales para Carabineros de Chile | Debido al aumento esperado de flujo de carga y personas, se debe aumentar la cantidad de cuarteles policiales para resguardar la seguridad de la zona. |
| | Déficit de elementos tecnológicos para el control y fiscalización en las rutas aledañas a los complejos fronterizos | El aumento de flujo de carga va a requerir una mayor y mejor fiscalización de lo que ingresa a la frontera para minimizar los riesgos de que entren elementos/bienes riesgosos o ilícitos. Para esto, se debe usar elementos tecnológicos que actualmente no están disponibles en la zona, como un camión scanner, nuevos computadores, mayor velocidad de internet, entre otros. |
| | Falta de vehículos policiales permanentes en los complejos | Debido al aumento esperado de flujo de carga y personas, que conllevaría un aumento de dotación, patrullaje y transporte, se hace necesario un aumento en la cantidad de vehículos policiales para responder a las necesidades de seguridad. |
| | Posible presencia de crimen organizado o bandas organizadas en las regiones de Tarapacá y Antofagasta | La ubicación del CBV y su impacto en la conectividad con otros países genera un riesgo de que el Crimen Organizado pueda intentar aprovechar los avances en infraestructura que este proyecto representa. |

| | | |
|---------------------------------------|---|---|
| Infraestructura Habilitante | Deficiencias en tramos viales existentes | A pesar de que Chile tiene rutas pavimentadas que unen los puertos del Norte con los pasos fronterizos de Sico y Jama, algunas de estas rutas se encuentran en condiciones subóptimas para el volumen de carga esperado, mientras otras deben recibir el mantenimiento correspondiente. |
| | Falta zonas de descanso | No existen suficientes zonas de descanso para los camioneros en las rutas del CBV, lo que hace menos atractivo el recorrido para las empresas transportistas y un riesgo de accidentes viales. |
| | Congestión en acceso a puertos | Actualmente, los accesos a los puertos de Iquique y Antofagasta están altamente congestionados debido a que el flujo de camiones debe convivir con el flujo de vehículos particulares de cada una de las ciudades. |
| | Falta de visibilidad e identidad territorial del Corredor Bioceánico Vial como ruta turística estratégica | A pesar del potencial del Corredor Bioceánico Vial como eje de integración y desarrollo económico, su falta de señalización específica dificulta su reconocimiento como una ruta estratégica para el turismo internacional. |
| Logística Portuaria | Congestión acceso a puertos | Actualmente, los accesos a los puertos de Iquique y Antofagasta están altamente congestionados debido a que el flujo de camiones debe convivir con el flujo de vehículos particulares de cada una de las ciudades. |
| | Capacidad portuaria limitada | Los puertos de Iquique y Antofagasta tienen una cantidad considerable de capacidad ociosa debido a que no tienen grúas en todos los frentes de atraque. Además, debido a la naturaleza de largo plazo de las inversiones en infraestructura portuarias, es necesario comenzar una planificación de las futuras ampliaciones que puedan necesitar los puertos. |
| | Necesidad de evaluar alternativas portuarias | Se espera que el CBV aumente los flujos de carga que circule a través de los puertos del norte del país y, por esto, los puertos verán su capacidad ociosa reducida. Debido a esto y al largo proceso que conllevan las inversiones portuarias, se debe comenzar a explorar alternativas a los puertos existentes y adelantarse a futuras demandas. |
| | Falta de sitios de inspección en entorno portuario y almacenes | Los puertos tienen una deficiencia en sitios de inspección de carga para los servicios de Aduanas y SAG, lo que genera una demora en el flujo de la carga a través del puerto y un riesgo por fiscalizaciones hechas en entornos subóptimos. |
| | Falta de puertos secos | Los puertos secos son espacios que se encuentran en las cercanías de los puertos y estos permiten avanzar con algunos procesos logísticos de la carga antes de llegar al puerto. Además, permiten regular el flujo de carga al puerto, optimizando su proceso y disminuyendo su congestión. |
| Articulación entre países y fronteras | Carencia de control integrado de los pasos fronterizos | Los distintos países involucrados en el CBV manejan distintos sistemas de software para sus trámites fronterizos, lo que genera una demora en el paso de cada uno de ellos y, debido a esto, una ineficiencia en el CBV. |

| | | |
|--|--|---|
| | Falta de coordinación entre política nacional y regional | Existe cierta descoordinación entre el discurso y el trabajo que se hace desde los gobiernos regionales y el gobierno central. |
| | El CBV no se ha consolidado como un interés común prioritario para los países involucrados | Los distintos países involucrados en el CBV tienen valoraciones y urgencias distintas sobre este proyecto. Esto genera que no todos los países maximicen sus esfuerzos en la concreción del proyecto, poniendo en riesgo que el 2026 se concrete su apertura. |
| Oportunidades de negocio e inversión privada | Potencial no mapeado de la oferta exportable y cadenas de valor | A pesar de que existe un consenso entre los distintos actores relacionados al CBV al respecto de su importancia, no existe una sistematización de cuáles son los sectores que se verán directamente beneficiados ni las posibles cadenas de valor que se podrían desarrollar. |
| | Necesidad de asegurar presupuesto para financiar obras relacionadas al Corredor | Al ser una iniciativa multi-ministerial, el presupuesto para obras relacionadas al CBV siempre estará compitiendo por fondos con las otras iniciativas de los ministerios involucrados. Esto cobra especial relevancia por el cambio de gobierno en 2026. |
| | Limitaciones en el alcance de operaciones de ZOFRI para fomentar el desarrollo económico regional | La regulación de las Zonas Francas ha quedado desactualizada en relación a otras y no está cumpliendo su objetivo inicial de ser un polo de desarrollo de la región. |
| | Falta de infraestructura industrial que fomente la inversión y el empleo en la región de Tarapacá | Actualmente, existe un espacio habilitado para construir infraestructura industrial en la región, pero no se han logrado concretar los siguientes pasos necesarios para generar un polo de desarrollo industrial. |
| | Potencial turístico regional sin consolidar | No existe una oferta turística consolidada ni plataformas de acceso de información para los eventuales turistas que circulen por el CBV. |
| | Institucionalidad público-privada regional requiere fortalecimiento para el desarrollo del CBV | Falta una instancia de reunión recurrente que permita coordinar los esfuerzos públicos y privados en pos del desarrollo regional. |
| | Aspectos administrativos pendientes para el desarrollo zona franca industrial de Paraguay en Antofagasta | Falta elaborar y dictar un reglamento que habilite la ZF paraguaya, lo cual se podrá iniciar una vez culmine el diálogo técnico-diplomático entre ambos países, y Chile cuente con la información necesaria para la elaboración del Reglamento, entre ellas, la que se encuentra elaborando el Paraguay junto a sus cámaras industriales. |

PLAN DE ACCIÓN
de la **COMISIÓN** *de* **ALTO NIVEL**
del **CORREDOR BIOCEÁNICO VIAL**

