

Plan de Acción del Corredor Bioceánico Vial en Chile

Reporte Segundo Ciclo de Seguimiento

Enero de 2026



Contenido

Contenido	2
1. Resumen de hitos proyectados a marzo 2026	3
2. Avances por eje	4
Seguridad Nacional	4
Logística Portuaria	6
Infraestructura habilitante	8
Articulación entre países y fronteras	10
Oportunidades de Negocios e Inversión Privada	13
3. Anexos	16
Anexo 1: Detalle por medida	16
Eje Seguridad Nacional.....	16
Eje Logística Portuaria	20
Eje Infraestructura Habilitante	24
Eje Articulación entre países y fronteras	29
Eje Oportunidades de Negocio e Inversión Privada	32
Anexo 2: Minuta Direm sobre medidas del Informe Final de Procomex	44
Anexo 3: Acta XII Reunión del Grupo de Trabajo de Coordinadores Nacionales del Corredor Bioceánico Vial	69
Anexo 4: Minuta Mesa de Simplificación Fronteriza.....	75

1. Resumen de hitos proyectados a marzo 2026

	Dic-2025	Ene-2026	Feb-2026	Mar-2026
Seguridad nacional	✓ Estimación de flujos			
Logística Portuaria	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Habilitación sitios de inspección Puerto de Iquique ✓ Visita de inspección a la primera etapa del proyecto Nodo Logístico Huantajaya 		✓ Inauguración primera etapa del proyecto Nodo Logístico Huantajaya	
Infraestructura Habilitante	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Publicación licitación Concesión Ruta 5 tramo Iquique – Antofagasta 	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Terminó ejecución Mejoramiento Rutas B-385, B-367 y B-355 ✓ Instalación de primeras señalizaciones del CBV en rutas a Tocopilla y Mejillones. 		✓ Mejora Acceso Norte de Mejillones
Articulación de fronteras y países				
Oportunidades de negocios	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Formalización de la gobernanza y plan de acción ✓ Respaldo ley presupuesto 2026 ✓ Ingreso nuevo contrato Zofri a CGR 			

2. Avances por eje

El presente documento es el resultado del segundo ciclo de seguimiento al plan de Acción del Corredor, y comprende el levantamiento de información realizado hasta noviembre del 2025. Durante diciembre, se consolidó la información levantada y se trabajó sobre las alertas identificadas, ejecutando gestiones para abordarlas, y que continuarán hasta marzo.

El segundo ciclo de seguimiento del Plan de Acción consideró las siguientes etapas:

- a) **Solicitud de reporte a los líderes de cada eje:** la solicitud considera el reporte de avance y levantamiento de posibles alertas de cada una de las medidas.
- b) **Reunión de revisión y validación por eje:** dicha reunión contó con la participación de los ministerios y servicios que son parte de cada uno de los ejes. Esta instancia permitió también levantar requerimientos de apoyo o articulación intersectorial.
- c) **Emisión de Informe de Seguimiento:** Minecon elabora un informe sistematizado sobre los avances y alertas identificadas. Este informe se valida con los ministerios participantes antes de enviar a las autoridades correspondientes.
- d) **Reporte a la Comisión de Alto Nivel (CAN):** Se envía reporte a autoridades y equipos como insumo para la Comisión de Alto Nivel (CAN).

A continuación, se resumen los principales avances y alerta por eje.

Seguridad Nacional

El Ministerio de Seguridad Pública y el Ministerio del Interior han avanzado en el levantamiento de información sobre necesidades para la entrega de servicios respectivos en los pasos fronterizos.

Se observan dificultades para obtener estimaciones confiables de flujo y tipo de carga en el corredor. La estimación de los futuros flujos del Corredor Bioceánico Vial requiere un estudio más profundo y robusto, basado en metodologías formales de modelación de demanda de transporte. Dicho estudio debería incluir análisis de mercado y captura de flujo, modelación detallada de costos de transporte y evaluación de crecimiento económico y demanda inducida.

Preliminarmente, se acuerda con los distintos servicios del eje que este debe ser un proceso iterativo. Es decir, a medida que las obras del corredor avancen tanto en Chile como en otros países, será necesario actualizar y ajustar las tendencias de proyección, así como ampliar sus horizontes temporales.

Mientras no se disponga de proyecciones robustas definitivas, se recomienda avanzar mediante la construcción de distintos escenarios de flujo, apoyados en la información

técnica disponible de los servicios públicos involucrados. Estos escenarios permitirían estimar necesidades de dotación, infraestructura y equipamiento bajo distintos niveles de demanda, reconociendo la incertidumbre inherente a cualquier proyección.

Tabla N°1: Avances de las medidas del Eje de Seguridad Nacional

Medida	Avance	Alertas
Estimar y definir dotación de servicios en los puntos de control solicitados	Ministerio del Interior ha oficiado a las instituciones correspondientes para el cumplimiento de la primera etapa. Adicionalmente SNA ha remitido al Ministerio de Economía, Fomento y Turismo la estimación de flujos solicitada.	Dificultades para obtener estimaciones confiables de flujo y tipo de carga en el corredor con los datos existentes. Se requiere profundizar en los datos adicionales requeridos y levantar nueva información, de manera coordinada con Servicios involucrados, y eventualmente con el aporte de los otros países miembros. Proceso de actualización podría requerir financiamiento adicional.
Implementar servicio de patrullaje en las zonas fronterizas	Avance de medidas depende de la estimación de flujos de personas y de carga en el paso fronterizo de Jama, principalmente. Se elaboró una primera estimación actualizada en base a datos del SNA, aunque la estimación es incompleta ya que es necesario incorporar datos adicionales en las proyecciones.	Se debe definir el mecanismo de financiamiento.
Adquisición de vehículos policiales que estén permanentemente en frontera		
Zona de inspección de carga para control y fiscalización cercano a la frontera	Se realiza solicitud desde el Ministerio del Interior a los servicios involucrados para definir requerimientos específicos de esta infraestructura.	
Evaluar la construcción de cuarteles policiales para Carabineros de Chile	MSP envía Oficio a Carabineros asociado a establecer la necesidad de crear, instalar y/o modificar cuarteles policiales en la zona que incluye el CBV. Carabineros responde indicando la factibilidad de crear un nuevo cuartel fronterizo en la comuna de San Pedro de Atacama. Para esto, enviará un informe técnico que contemplará las modificaciones sugeridas para su sector territorial y otros antecedentes relacionados a su demanda fronteriza, además de los datos que permitan determinar la factibilidad técnica en el terreno sobre accesibilidad de servicios básicos	Sin alertas.
Adquisición de elementos tecnológicos para control y fiscalización de las policías	Ministerio de Seguridad Pública ha solicitado información a las policías para conocer el detalle de los requerimientos para el correcto servicio en el marco del CBV.	Sin alertas.
Prevenir los delitos priorizados por los Consejos Regionales contra el Crimen Organizado de las regiones de Tarapacá y Antofagasta	Los Planes Regionales contra al Crimen Organizado de las regiones de Tarapacá y Antofagasta ya se encuentran en implementación. La instancia interregional está sujeta a la implementación del CBV y las necesidades que surjan.	Sin alertas.

Logística Portuaria

Dos de siete medidas en el Eje de Logística Portuaria se encuentran completamente cumplidas: Se implementaron modificaciones en la semaforización de los accesos a los puertos de Iquique y Antofagasta y se logró la adquisición de una nueva grúa para el frente de atraque N°1 del Puerto de Iquique. Con respecto a hitos relevantes durante diciembre, el 18 se realizó una visita de inspección a la primera etapa del proyecto Nodo Logístico Huantajaya, y también se espera la habilitación de los sitios de inspección en los Puertos Antofagasta e Iquique.

Tabla N°2: Avances de las medidas del Eje de Logística Portuaria

Medida	Avance	Alertas
Medidas de descongestión en acceso a puertos	A fines de junio 2025 se realizaron cambios de semaforización para mejorar el acceso a los recintos portuarios	Medida cumplida
Adquisición nueva grúa en Puerto de Iquique	Grúa en operación	Medida cumplida
Optimización de operación en frentes de atraque Puerto de Antofagasta	El 11 de junio de 2025, el Ministerio de Hacienda firmó el convenio de programación entre la Empresa Portuaria Antofagasta (EPA) y el Gobierno regional de Antofagasta. Este convenio permitirá el financiamiento de varias iniciativas relevantes para logística portuaria en la región.	Sin alertas
Estudios complementarios Puerto de Iquique	Sin avances. Se postergó gasto a 2026 para privilegiar el avance de la primera etapa del Nodo Logístico Huantajaya.	Sin alertas
Habilitación de puertos secos para regular flujo de carga a los puertos	<p><u>Zona de Desarrollo Logístico La Negra:</u> Terminado.</p> <p><u>Puerto Seco de Alto Hospicio:</u> El 18 de diciembre se realizó una visita de inspección a la primera etapa del proyecto Nodo Logístico Huantajaya. Su inauguración se espera para febrero de 2026.</p> <p>EPI está desarrollando estudios y espera ingresar la ficha del proyecto a MDSF durante 2026.</p> <p><u>Puerto Seco de Portezuelo:</u> En preparación por EPA los antecedentes para solicitud de concesión ferroviaria que mejore el estándar actual de servicio.</p>	Sin alertas
Habilitación de sitios de inspección	En el puerto de Iquique se encuentra ya aprobado el proyecto del terminal N°1 y en revisión final el del terminal N°2.	Sin alertas

Medida	Avance	Alertas
	En el puerto de Antofagasta, la Empresa Portuaria ha enviado la documentación complementaria y consolidada resultante del proceso de diálogo con SAG. Se espera la aprobación de dicho organismo para la ejecución de los trabajos.	
Potencial desarrollo de puerto multipropósito en la comuna de Tocopilla	El convenio entre el Gobierno Regional y la Empresa Portuaria, aprobado por Hacienda el 11 de junio, considera los estudios para el análisis de un potencial desarrollo portuario en la comuna de Tocopilla. EPA fue informada que los proyectos asociados al convenio de programación están exentos de toma de razón por parte de la CGR, por lo que pueden proceder con la licitación. Se estima que el llamado a licitación será en febrero, para iniciar la ejecución en abril de 2026.	Sin alertas

Infraestructura habilitante

No se identifican nudos importantes en la implementación de la mayoría de las medidas. De las 20 medidas de mejoras viales, una se encuentra terminada, 16 siguen con su cronograma propuesto, 2 presentan algún retraso en su desarrollo y 1 obra tiene atraso en su inicio. Del resto de las medidas, todas siguen su curso normal, con excepción de las Zonas de Descanso de Mejillones y San Pedro de Atacama, que han presentado algunas demoras en la asignación del terreno y la definición del alcance del proyecto. Para la de Mejillones se recibió la aprobación del polígono por parte de BBNN y se están resolviendo observaciones con el MDSyF. Por otro lado, para la de San Pedro de Atacama ya se identificó un polígono, el que tiene que ser presentado a la comunidad para su validación y avanzar en el otorgamiento del terreno por BBNN. Sin embargo, es necesario que el Ministerio de Interior defina el alcance de la zona de fiscalización para evitar que duplique funciones con la zona de descanso. Se está coordinando una reunión entre Interior, GORE y Minrel para avanzar con estas definiciones. Por último, la señalización identificadora del CBV fue instalada durante los primeros días de enero.

Tabla N°3: Avances de las medidas del Eje de Infraestructura Habilitante

Medida	Avance	Alertas
Mejora en tramos viales existentes	De las 20 obras viales, hay 8 que no han iniciado su ejecución, 8 en desarrollo según su cronograma y uno finalizado. Sin embargo, se notifica de 3 obras retrasadas.	<ul style="list-style-type: none"> La etapa “Mejoramiento Ruta 23-CH, Toconao-Socaire – Diseño” recibió una extensión de plazo, debe estar lista en febrero de 2026. La etapa “Reposición Ruta 29, Crucero-Montecristo- Diseño” recibió una extensión de plazo, debe estar lista en diciembre de 2025. La etapa “Mejoramiento Pavimento Ruta 24, km 0 al km 25- Diseño” está en reevaluación ficha IDI, inicio estimado en 2027 y término en 2030. <p>Se debe dar mayor prioridad dentro del MOP a las medidas relacionadas al CBV para evitar que existan retrasos.</p>
Habilitación de zonas de descanso	<p><u>Mejillones:</u> se encuentran en iteración con MDSyF resolviendo observaciones para recibir el terreno.</p> <p><u>San Pedro de Atacama:</u> se cambió de polígono debido a la cercanía del</p>	Alcances del diseño de la zona de descanso en San Pedro de Atacama, y posteriores avances, dependen de la coordinación con Ministerio de Interior.

Medida	Avance	Alertas
	terreno anterior con SPA. Todavía no se hace la solicitud formal a BBNN. Para continuar avanzando con la Zona de Descanso de San Pedro de Atacama, se espera definir su alcance junto al Ministerio del Interior (UPF), particularmente respecto de si dicha zona integrará también funciones de fiscalización. En caso de confirmarse que será una “Zona de Descanso y Fiscalización”, se estima que no sería necesario desarrollar de forma paralela la zona de fiscalización cercana a la frontera, toda vez que dicha brecha quedaría cubierta en el proyecto descrito en esta medida en San Pedro de Atacama. Por el contrario, si no incorpora funciones de fiscalización, será necesario avanzar en ambos proyectos de manera complementaria para asegurar la cobertura operativa requerida.	
Mejora Acceso al Puerto de Iquique	En presupuesto 2026 por M\$ 720.000 (2026 a 2028). El estudio de prefactibilidad debería iniciar durante el segundo semestre de 2026.	Sin alertas
Mejora conexión vial Ruta 1 y Ruta 16 de Iquique	Diseño con un avance de 30%. Contrato con aumento de plazo debido a retraso.	Sin alertas
Mejora Acceso Norte de Mejillones	Obra ejecutada, a la espera de revisión por parte de Ingeniería Puentes Dirección de Vialidad. Recepción de la obra estimada para marzo de 2026.	Sin alertas
Implementación de señalización identificadora del Corredor Bioceánico Vial	Para la primera quincena de enero, se contempla la instalación de dos letreros en el Contrato Global Mixto Mantenimiento por Nivel de Servicio (CGMNS) Tocopilla y otros dos en el CGMNS Mejillones-Sierra Gorda; por otro lado, para los sectores de San Pedro de Atacama Sur y Norte, se proyecta la colocación de dos letreros en cada uno, proceso que actualmente se encuentra en fase de gestión administrativa, habiéndose solicitado ya los antecedentes técnicos a la empresa contratista para elaborar la modificación de obras necesaria que permita incorporar formalmente dicho ítem.	Sin alertas

Medida	Avance	Alertas
	Durante los primeros días de enero comenzó, ejecutada a través de la Dirección de Vialidad, la instalación de cuatro letreros informativos en las rutas B-24, B-39 y el acceso sur a Mejillones	

Articulación entre países y fronteras

En términos generales, las medidas de este Eje avanzan conforme a lo planificado. El caso excepcional es la agilización de los procedimientos en frontera: si bien esta iniciativa ha mostrado avances sustantivos, actualmente es la que presenta mayor rezago respecto al cronograma de la Hoja de Ruta. Esto se debe a la complejidad de ciertas etapas que dependen del avance simultáneo de otros países.

El 25 y 26 de noviembre se lleva a cabo la XI Reunión del Grupo de Trabajo de Coordinadores Nacionales del Corredor Bioceánico Vial (para más detalle, ver Anexo 3). En dicha reunión se refuerza que es una prioridad compartida avanzar en la simplificación de procedimientos fronterizos y, en particular, con la implementación del Sistema Informático de Tránsito Internacional Aduanero (SINTIA) como un paso concreto en esa línea.

En paralelo el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones avanza continuamente con otros servicios en la entrega de propuestas para la simplificación fronteriza dentro del territorio nacional (para más detalle, ver Anexo 4). La generación de hojas de ruta para dichas propuestas debe ser priorizada por los servicios y ministerios correspondientes durante la próxima administración.

Finalmente, la División de Integración Regional Multilateral (Direm) entrega un resumen de las medidas propuestas en el Informe ProComex que involucran a Chile. Este informe fue mandatado por el Foro de los Territorios Subnacionales del Corredor Bioceánico (Anexo 2). El Ministerio de Relaciones Exteriores oficiará a cada servicio para evaluar avances y viabilidad de cada una de las propuestas de este informe que involucran a Chile.

Tabla N°4: Avances de las medidas del Eje de Articulación entre Países y Fronteras

Medida	Avance	Alertas
Propiciar que el CBV se consolide como una política de estado de los cuatro países	Brasil remite propuesta de gobernanza en mayo 2025. La Cancillería de Chile responde proponiendo una gobernanza más liviana, y aún se está a la espera de comentarios desde Argentina y Paraguay. En la reunión de noviembre del Grupo de Trabajo cuatripartito, Chile refuerza que el CBV una política de estado que trasciende a los gobiernos de turno, llamando a la importancia de que esa también sea la visión de las contrapartes en sus respectivos países.	Sin alertas
Avanzar en la agilización de los procedimientos en frontera de los mecanismos de inspección y control	<p>Con el objetivo de acelerar esta implementación, se han iniciado reuniones de coordinación con los servicios chilenos. La primera reunión se sostuvo con el equipo de Minrel y MTT que lideran la mesa de simplificación interna. A partir de esta instancia, durante agosto se constituye una mesa de trabajo para identificar medidas de simplificación fronteriza antes del cierre de 2025.</p> <p>El 25 y 26 de noviembre se lleva a cabo la XI Reunión del Grupo de Trabajo de Coordinadores Nacionales del Corredor Bioceánico Vial. En dicha reunión se prioriza la implementación del Sistema Informático de Tránsito Internacional Aduanero (SINTIA) como un paso concreto para la simplificación fronteriza.</p>	Si bien se han presentado avances en el trabajo con otros países, no existe aún una hoja de ruta común con estos.
Mayor coordinación entre política nacional y subnacional	<p>En el VII Foro de Jujuy de octubre de 2025, se realizó la primera reunión entre los Coordinadores Nacionales y los integrantes de la Comisión Ejecutiva del Foro, acordándose reuniones bimestrales o trimestrales. Existe el interés en promover un intercambio más sistemático entre los Coordinadores Nacionales y con la Mesa Ejecutiva del Foro de los Territorios Subnacionales del Corredor, para permitir la identificación de temas de interés transversal que deben ser abordados en 2026 para la operacionalización del Corredor. Se propuso la realización de reuniones mensuales entre los Coordinadores Nacionales y al menos dos reuniones por semestre con la Mesa Ejecutiva.</p> <p>Además, el Ministerio de Relaciones Exteriores oficiará a cada servicio para evaluar avances y viabilidad de cada una de las propuestas del Informe ProComex que involucran a Chile.</p>	Sin alertas

Oportunidades de Negocios e Inversión Privada

Las medidas correspondientes a este eje avanzan según lo proyectado, con avances sustantivos en la identificación presupuestaria para 2026 de las iniciativas vinculadas al CBV, la promoción turística en ambas regiones involucradas y el desarrollo de actividades de intercambio comercial entre empresas a lo largo del Corredor. Persisten desafíos importantes asociados a una mayor coordinación interinstitucional con InvestChile y el Ministerio de Bienes Nacionales, y el monitoreo de gestiones administrativas para el avance de algunas medidas. De cara al 2026 y 2027, resulta clave priorizar la gestión presupuestaria de las medidas, profundizar la participación de otras instituciones en la mesa de producción y comercio del Grupo de Trabajo del CBV, y reforzar la coordinación con Antofagasta y Tarapacá, en el contexto de la presidencia protempore de ambas regiones en el Foro de Gobiernos Subnacionales del CBV.

Tabla N°5: Avances de las medidas del Eje de Oportunidades de Negocios e Inversión Privada

Medida	Avance	Alertas
Avanzar en la identificación presupuestaria de las iniciativas de inversión del CBV	Inclusión de Glosas en ley de presupuestos 2026, para visibilizar y facilitar inversión y otras acciones de gestión pública entorno al Corredor Bioceánico Vial.	Se recomienda priorizar gestiones con Dipres y entidades ejecutoras para garantizar óptima ejecución. Por ejemplo, (i) priorizando la identificación presupuestaria de los proyectos de inversión pública, (ii) agregando descriptor o clasificador único en el Sistema Nacional de Inversiones para identificar proyectos vinculados al CBV, (iii) emitiendo un Instructivo aclaratorio para orientar la ejecución del gasto de gobierno regional.
Modernización Zona Franca de Iquique (ZOFRI)	Contrato de ampliación de la concesión de administración aún se encuentra en la fase final de tratativas. Se espera el ingreso del contrato a Contraloría General de la República durante enero de 2026. El ministerio de Hacienda señala que la sociedad administradora deberá presentar dentro del plan estratégico de forma expresa cómo la zona franca buscará participar de forma activa en este proyecto.	Atraso en el ingreso del nuevo contrato en Contraloría General de la República, y posterior entrada en vigencia.
Desarrollo zona franca industrial de Paraguay en Antofagasta	A la espera de que Paraguay remita información técnica para las definiciones de la ZF.	El avance en el diálogo depende del reglamento que habilite la ZF, depende del interés de Paraguay. Se sugiere ajustar plazos de la hoja de ruta.

Medida	Avance	Alertas
Plataforma logística y parqueo de camiones Alto Hospicio	Licitación de estudios de prefactibilidad y modelo de gestión en proceso de evaluación, con ejecución proyectada hasta enero de 2027.	Requiere mayor coordinación con InvestChile para atracción de inversión extranjera. También se requiere mayor coordinación con Ministerio de Bienes Nacionales para el traspaso del terreno respectivo a la Municipalidad de Alto Hospicio.
Plataforma Logística Frigorífica Iquique	Corporación de Desarrollo Regional será ejecutora y Municipalidad de Iquique apoyará la ejecución de estudios y propuesta de financiamiento. En proceso de trámite de obtención de concesión de uso gratuito de inmueble fiscal. Con la asignación del polígono se espera requerir los recursos financieros al FNDR para desarrollo de estudio de prefactibilidad.	Se requiere coordinación con Ministerio de Bienes Nacionales para asegurar la disponibilidad de terreno/polígono.
Parque Industrial de Pozo Almonte	Primeras licitaciones de estudio fueron declaradas desiertas, principalmente por el monto de la garantía. En reemplazo, Municipalidad de Pozo Almonte financiará estudios arqueológicos y antropológicos y presentará estudio básico de "urbanismo".	Plazos de ejecución de estudio de prefactibilidad y diseño de modelo de gestión debe ser ajustados.
Potenciar la oferta exportable y cadenas de valor	Exitosa realización de Rueda de Negocios en Mato Grosso do Sul en septiembre 2025, así como también rueda de negocios y encuentros/visitas empresariales en el marco de VII Foro Subnacional del Corredor Bioceánico Vial, durante el 08 al 11 de octubre en Jujuy. Se identifica que existe variada información disponible sobre sectores productivos relevantes para formar cadenas de valor durante la XII Reunión del Grupo de Trabajo del CBV, Nuevos insumos a entregar en 2026 por el BID nutrirán este esfuerzo.	Se requiere avanzar en la publicidad de la información sobre sectores productivos relevantes para formar cadenas de valor a lo largo del CBV, en el contexto de los insumos levantados por la Mesa Técnica De Producción Y Comercio del Grupo de Trabajo del CBV con Argentina, Paraguay y Brasil, así como también potenciar la participación de InvestChile en este espacio.
Consolidar la oferta turística en la región de Tarapacá	En proceso de cierre de Empaquetamiento Turístico. Financiamiento Gore para promoción internacional con Sernatur en última etapa de tramitación, con varias ferias proyectadas en 2026.	Sin alertas
Consolidar la oferta turística en la región de Antofagasta	Apoyo a varias delegaciones empresariales turísticas durante el segundo semestre de 2025, con apoyo de Sernatur y ProChile. Especial focalización en el intercambio con delegaciones y operadores del noroeste de Argentina.	Sin alertas
Fortalecer la institucionalidad público-privada	Se constituyó el ecosistema logístico regional el 4 de marzo de 2025, y se estableció un calendario de reunión bimensual. Funcionan tres subcomisiones territoriales: Pozo	Sin alertas.

Medida	Avance	Alertas
regional sobre CBV en Tarapacá	Almonte, Alto Hospicio e Iquique. Temas abordados: infraestructura, conectividad aérea, medioambiente, y actualización del sitio web. Se desarrolló el 2da Sesión de la Gobernanza el 27 de mayo.. Se publicó “Tarapacá para el mundo” un inserto en portugués de una cuartilla en Midiamax diario. Campo Grande. MS. el 3 de septiembre del 2025, con ocasión del segundo aniversario de la oficina de Tarapacá en Campo Grande Brasil.	
Fortalecer la institucionalidad público-privada regional sobre CBV en Antofagasta	Se estableció la gobernanza en el mes de febrero 2025, presidida por el Gobernador, tiene una Secretaría Ejecutiva que son parte los Directivos del Gore y una Secretaría Técnica a cargo de la URAI, tres mesas técnicas: Infraestructura (Física y Digital), Pasos Fronterizos y Desarrollo Productivo y Local. Se espera dar continuidad a las tareas y responsabilidades surgidas en el VII Foro del Corredor Bioceánico y las que emanen del Encuentro de en Buenos Aires en noviembre 2025.	

3. Anexos

Anexo 1: Detalle por medida

Eje Seguridad Nacional

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

Medida	Estimar y definir dotación de servicios en los puntos de control solicitados			
<i>Alerta</i>	Dificultades para obtener estimaciones confiables de flujo y tipo de carga en el corredor con los datos existentes. Se requiere profundizar en los datos adicionales requeridos y levantar nueva información, de manera coordinada con Servicios involucrados, y eventualmente con el aporte de los otros países miembros. Proceso de actualización podría requerir financiamiento adicional.			
<i>Etapas</i>		Inicio	Término	Estado
	Evaluar flujos del transporte de carga y pasajeros y su implicancia en la dotación de policías, Aduanas y SAG	ago-25	mar-26	En desarrollo
	Estimar y definir las necesidades de dotación según los flujos del transporte de carga y pasajeros	abr-26	dic-26	No Iniciado
	Disponibilizar dotación de PDI conforme a los resultados de evaluación de flujos, según corresponda	ene-27	Sujeto a requerimiento	No Iniciado
	Disponibilizar dotación de Carabineros de Chile conforme a los resultados de evaluación de flujos, según corresponda	ene-27	Sujeto a requerimiento	No Iniciado
<i>Detalle de avance</i>	Disponibilizar dotación de Aduanas y SAG conforme a los resultados de evaluación de flujos, según corresponda	ene-27	Sujeto a requerimiento	No Iniciado
	Ministerio del Interior ha oficiado a las instituciones correspondientes para el cumplimiento de la primera etapa. Adicionalmente SNA ha remitido al Ministerio de Economía, Fomento y Turismo la estimación de flujos solicitada.			

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

Medida		Zona de inspección de carga para control y fiscalización cercano a la frontera		
Alerta		Se debe definir el mecanismo de financiamiento		
Etapas	Sujeto a la factibilidad administrativa, técnica y económica de la alternativa a desarrollar.			
	1. Solicitud de requerimientos y destinación de terrenos.			
	2. Solicitud, traspaso e identificación de recursos.	dic-25	dic-28	En desarrollo
	3. Diseño de Infraestructura			
	4. Licitación para adjudicar la Ejecución			
	5. Ejecución Habilitación/Explotación.			
Detalle de avance		Se realiza solicitud desde el Ministerio del Interior a los servicios involucrados para definir requerimientos específicos de esta infraestructura.		

3. Implementar servicio de patrullaje en las zonas fronterizas

Medida		Implementar servicio de patrullaje en las zonas fronterizas		
Alerta		Dificultades para obtener estimaciones confiables de flujo y tipo de carga en el corredor con los datos existentes. Se requiere profundizar en los datos adicionales requeridos y levantar nueva información, de manera coordinada con Servicios involucrados, y eventualmente con el aporte de los otros países miembros. Proceso de actualización podría requerir financiamiento adicional.		
Etapas	Contar con los datos respecto al estado de las rutas y las zonas aledañas a los puntos de control fronterizo	mar-25	dic-25	En desarrollo
	Instancia de coordinación de servicio de patrullaje	dic-26	dic-27	No Iniciado
	Levantamiento de recursos humanos y logísticos para efectuar el servicio de patrullaje	dic-26	dic-27	No Iniciado
Detalle de avance		Avance de medidas depende de la estimación de flujos de personas y de carga en el paso fronterizo de Jama, principalmente. Se elaboró una primera estimación actualizada en base a datos del SNA, aunque la estimación es incompleta ya que es necesario incorporar datos adicionales en las proyecciones.		

4. Evaluar la construcción de cuarteles policiales para Carabineros de Chile

Medida Evaluar la construcción de cuarteles policiales para Carabineros de Chile				
Alerta Sin alertas.				
		Inicio	Término	Estado
Etapas	Evaluar la necesidad de cuarteles en Jama (considerar dentro del proyecto de habitabilidad) y Sico.	dic-25	dic-26	En Desarrollo
Detalle de avance	MSP envía Oficio a Carabineros asociado a establecer la necesidad de crear, instalar y/o modificar cuarteles policiales en la zona que incluye el CBV. Carabineros responde indicando la factibilidad de crear un nuevo cuartel fronterizo en la comuna de San Pedro de Atacama. Para esto, enviará un informe técnico que contemplará las modificaciones sugeridas para su sector territorial y otros antecedentes relacionados a su demanda fronteriza, además de los datos que permitan determinar la factibilidad técnica en el terreno sobre accesibilidad de servicios básicos.			

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

Medida Adquisición de elementos tecnológicos para control y fiscalización de las policías				
Alerta Sin alertas.				
		Inicio	Término	Estado
Etapas	Elaboración Proyecto	dic-25	dic-26	No Iniciado
	Adquisición de los elementos tecnológicos para el control y fiscalización	dic-26	dic-27	No Iniciado
Detalle de avance	Ministerio de Seguridad Pública ha solicitado información a las policías para conocer el detalle de los requerimientos para el correcto servicio en el marco del CBV.			

6. *Adquisición de vehículos policiales que estén permanentemente en frontera*

Medida Adquisición de vehículos policiales que estén permanentemente en frontera				
<i>Alerta</i>	Dificultades para obtener estimaciones confiables de flujo y tipo de carga en el corredor con los datos existentes. Se requiere profundizar en los datos adicionales requeridos y levantar nueva información, de manera coordinada con Servicios involucrados, y eventualmente con el aporte de los otros países miembros. Proceso de actualización podría requerir financiamiento adicional.			
		Inicio	Término	Estado
<i>Etapas</i>	Elaboración Proyecto	dic-25	dic-26	No Iniciado
	Adquisición de los vehículos que cuenten con las características especiales para la zona	dic-26	dic-27	No Iniciado
<i>Detalle de avance</i>	Avance de medidas depende de la estimación de flujos de personas y de carga en el paso fronterizo de Jama, principalmente. Se elaboró una primera estimación actualizada en base a datos del SNA, aunque la estimación es incompleta ya que es necesario incorporar datos adicionales en las proyecciones.			

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

Medida Prevenir los delitos priorizados por los Consejos Regionales contra el Crimen Organizado de las regiones de Tarapacá y Antofagasta				
<i>Alerta</i>	Sin alertas.			
		Inicio	Término	Estado
<i>Etapas</i>	Ejecutar los Planes Regionales contra el Crimen Organizado	jun-22	Indeterminado	En desarrollo
	Crear instancia interregional para abordar las problemáticas asociadas a seguridad pública del Corredor Bioceánico Vial	mar-26	Indeterminado	No Iniciado
<i>Detalle de avance</i>	Los Planes Regionales contra el Crimen Organizado de las regiones de Tarapacá y Antofagasta ya se encuentran en implementación. La instancia interregional está sujeta a la implementación del CBV y las necesidades que surjan.			

Eje Logística Portuaria

1. Descongestión en acceso a puertos

Medida	Descongestión en acceso a puertos			
Alerta	Medida cumplida			
Etapas	Diseño	Inicio nov-24	Término dic-25	Estado Cumplido
Detalle de avance	A fines de junio 2025 se realizaron cambios de semaforización para mejorar el acceso a los recintos portuarios.			

2. Adquisición nueva grúa en Puerto de Iquique

Medida	Adquisición nueva grúa en Puerto de Iquique			
Alerta	Medida cumplida.			
Etapas	Diseño	Inicio nov-24	Término dic-25	Estado Cumplido
Detalle de avance	Grúa en operación.			

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

Medida		Optimización de operación en frentes de atraque Puerto de Antofagasta		
Alerta	Sin alertas			
Etapas		Inicio	Término	Estado
	Mejora de condiciones de dragado en canal de acceso al puerto de Antofagasta	nov-24	dic-26	En desarrollo
	Mejora de operaciones de sitios 1 y 2 del Frente de Atraque N° 1 del puerto de Antofagasta	nov-24	dic-26	En desarrollo
	Definición de modelo de negocio y operación	ene-26	dic-27	No iniciado
Detalle de avance	El 11 de junio de 2025, el Ministerio de Hacienda firmó el convenio de programación entre la Empresa Portuaria Antofagasta (EPA) y el Gobierno regional de Antofagasta.			
	El convenio ampara el financiamiento de proyectos como la caletera de acceso a las instalaciones de la Zona de Desarrollo Logístico La Negra, el mejoramiento de los sistemas de defensas del frente de atraque N° 1 y los estudios para el análisis de un potencial desarrollo portuario en la comuna de Tocopilla. EPA debe solicitar la modificación presupuestaria para la incorporación, al presupuesto de la Empresa Portuaria, de los recursos asociados a estas intervenciones.			

4. Estudios complementarios Puerto de Iquique

Medida	Estudios complementarios Puerto de Iquique			
Alerta	Sin alertas			
		Inicio	Término	Estado
Etapas	Estudios de prefactibilidad	mar-26	dic-26	No iniciado
Detalle de avance	Medida sin avances. Se postergó gasto a 2026 para privilegiar el avance de la primera etapa del Nodo Logístico Huantajaya.			

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

Medida	Habilitación de puertos secos para regular flujo de carga a los puertos			
Alerta	Sin alertas			
		Inicio	Término	Estado
Etapas Detalle de avance	Portezuelo			
	Ejecución	nov-24	dic-26	No iniciado
	La Negra			
	Ejecución Obras	ene-24	jul-25	Cumplido
	Alto Hospicio			
	Ejecución de primeras instalaciones Etapa 1	sep-25	dic-25	Cumplido
	Estudio básico	oct-25	Mar-26	En desarrollo
	Ejecución de primeras instalaciones Etapa 2	abr-26	Dic-26	No iniciado
	Estudio Factibilidad	Ago-26	Dic-26	No iniciado
	Diseño	Ene-27	Jun-27	No iniciado
	Ejecución	Nov-27	Dic-28	No iniciado
Detalle de avance	<p>Puerto Seco de Portezuelo: En preparación los antecedentes para solicitud de concesión ferroviaria. Sin avance en el proyecto de espera de camiones, en función de toma de razón del convenio GORE-EPA.</p> <p>La Zona de Desarrollo Logístico La Negra: Durante el primer trimestre de 2026 se iniciarán las licitaciones de arrendamiento de las parcelas para la instalación de empresas privadas que presten servicios logísticos y de valor agregado a las cargas,</p>			

para su adjudicación a partir de 2026 y el inicio proyectado de las primeras operaciones en 2027.

Puerto Seco de Alto Hospicio: La Empresa Portuaria Iquique avanza en los trabajos de habilitación de la primera etapa del proyecto (Nodo Logístico Huantajaya), para su inauguración en febrero de 2026 y la prestación de primeros servicios a los transportistas como regulador de frecuencia. En paralelo, EPI desarrolla el diseño de la ficha para ingresar las siguientes etapas al Ministerio de Desarrollo Social y Familia.

Si bien el CBV posee un componente principalmente vial, dada la naturaleza de su Plan de Acción, resulta pertinente impulsar acciones complementarias que fortalezcan la condición intermodal del Corredor. Entre ellas destacan:

- Estudio de mejoramiento e implementación de infraestructuras complementarias en el Área de Pampa Prat.
- Concesión ferroviaria del Nodo Logístico La Negra.
- Concesión ferroviaria de Portezuelo.
- Concesión de la Zona Intermodal de Huantajaya.

6. *Habilitación de sitios de inspección*

Habilitación de sitios de inspección				
Medida				
Alerta	Sin alertas			
Etapas				
Detalle de avance				

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

Medida	Potencial desarrollo de puerto multipropósito en la comuna de Tocopilla
--------	---

<i>Alerta</i>	Sin alertas			
		Inicio	Término	Estado
<i>Etapas</i>	Estudio de prefactibilidad	jun-25	abr-27	No iniciado
<i>Detalle de avance</i>	El convenio entre el Gobierno Regional y la Empresa Portuaria aprobado por Hacienda el 11 de junio considera los estudios para el análisis de un potencial desarrollo portuario en la comuna de Tocopilla. EPA informó que está pendiente la toma de razón de la Contraloría al convenio. Una vez aprobado, el plazo para llamar a licitación es de 90 días. Se estima que el llamado a licitación será en febrero 2026, para iniciar la ejecución en abril.			

Eje Infraestructura Habilitante

1. Deficiencias en tramos viales existentes

Medida		Mejora en tramos viales existentes		
Alerta	La etapa “Mejoramiento Ruta 23-CH, Toconao-Socaire – Diseño” recibió una extensión de plazo, debe estar lista en febrero de 2026.			
	La etapa “Reposición Ruta 29, Crucero-Montecristo- Diseño” recibió una extensión de plazo, debe estar lista en diciembre de 2025.			
	La etapa “Mejoramiento Pavimento Ruta 24, km 0 al km 25- Diseño” está en reevaluación ficha IDI, inicio estimado en 2027 y término en 2030.			
	Se debe dar mayor prioridad dentro del MOP a las medidas relacionadas al CBV para evitar que existan retrasos.			
Etapas		Inicio	Término	Estado
	Mejoramiento Ruta 23-CH, Toconao-Socaire - Diseño	dic-22	jul-25	Retrasado
	Mejoramiento Rutas B-385, B-367 y B-355 - Ejecución	ene-23	ene-26	En desarrollo
	Mejoramiento Ruta B-39, Baquedano- Acceso Mina Gaby – Diseño	sept-23	feb-26	En desarrollo
	Mejoramiento Ruta 23-CH, Socaire-Salar de Capur- Diseño	sept-23	feb-26	En desarrollo
	Reposición Ruta 29, Crucero-Montecristo- Diseño	oct-23	sept-25	Retrasado
	Conservación Ruta 5, Oficina Iris-Oficina Victoria- Ejecución	may-24	may-25	Cumplido
	Mejoramiento Pavimento Ruta 24, km 0 al km 25- Diseño	jun-25	dic-27	Retrasado
	Mejoramiento Ruta 24, Cuesta Montecristo- Chuquicamata- Ejecución	jun-25	jun-28	En desarrollo
	Reposición Pavimento Ruta 5, Carmen Alto- Límite Provincial- Ejecución	jun-25	jun-27	En desarrollo
	Reposición Ruta 5, Crucero-Iberia- Ejecución	jun-25	dic-26	En desarrollo
	Mejoramiento Ruta 23-CH, km 68 al km 94- Ejecución	sept-25	oct-31	En desarrollo
	Ampliación Ruta 5 Antofagasta-Iquique- Ejecución	dic-25	dic-32	En desarrollo
	Mejoramiento Ruta 23-CH, km 0 al km 68- Ejecución	jun-26	Posterior 2032	No iniciado
	Mejoramiento Ruta 27-CH, km 35 al km 73- Ejecución	jun-26	dic-30	No iniciado
	Reposición Ruta 24, km 25 al km 50- Ejecución	dic-26	dic-29	No iniciado

	Mejoramiento Ruta 27-CH, Sector SPA-Hito Cajón y Pacana al límite- Diseño	dic-26	dic-28	No iniciado
	Reposición Ruta 23-CH, San Pedro de Atacama-Toconao - Diseño	dic-26	dic-28	No iniciado
	Mejoramiento Ruta 27-CH, km 73 al km 125 - Diseño	dic-26	dic-27	No iniciado
	Mejoramiento Ruta 23-CH, Salar de Capur-Paso Sico - Diseño	dic-27	dic-29	No iniciado
	Mejoramiento Ruta B-39, Toconao-Cass - Diseño	dic-27	dic-29	No iniciado
<i>Detalle de avance</i>	De las 20 obras viales, hay 8 que no han iniciado su ejecución, 8 en desarrollo según su cronograma y uno finalizado. Sin embargo, se notifica de 3 obras retrasadas.			

2. Falta de zonas de descanso

Medida	Habilitación de zonas de descanso				
Alerta	Alcances del diseño de la zona de descanso en San Pedro de Atacama, y posteriores avances, dependen de la coordinación con Ministerio de Interior.				
Etapas	Mejillones	Inicio	Término	Estado	
		Diseño	may-25	nov-25	Retrasado
	Ejecución	mar-26	ene-27	No iniciado	
	San Pedro de Atacama	Diseño	jul-25	feb-26	Retrasado
		Ejecución	mar-26	feb-27	No iniciado
	Detalle de avance	Mejillones: se encuentran en iteración con BBNN para terminar de definir el polígono.			
San Pedro de Atacama: se cambió de polígono debido a la cercanía del terreno anterior con SPA. Todavía no se hace la solicitud formal a BBNN. Para continuar avanzando con la Zona de Descanso de San Pedro de Atacama, se espera definir su alcance junto al Ministerio del Interior (UPF), particularmente respecto de si dicha zona integrará también funciones de fiscalización. En caso de confirmarse que será una “Zona de Descanso y Fiscalización”, se estima que no sería necesario desarrollar de forma paralela la zona de fiscalización cercana a la frontera, toda vez que dicha brecha quedaría cubierta en el proyecto descrito en esta medida en San Pedro de Atacama. Por el contrario, si no incorpora funciones de fiscalización, será necesario avanzar en ambos proyectos de manera complementaria para asegurar la cobertura operativa requerida.					

3. Congestión en acceso a puertos

Medida	Mejora Acceso al Puerto de Iquique			
Alerta	Sin alertas			
Etapas	Prefactibilidad	Inicio	Término	Estado
		dic-26	dic-28	No iniciado
Detalle de avance	En presupuesto 2026 por M\$ 720.000 (2026 a 2028). Se espera que inicie durante el segundo semestre de 2026. MTT menciona que SECTRA les hizo llegar una propuesta. Esta corresponde a semaforización permanente en un sector de acceso al puerto que había sido implementado con semaforización temporal. Este proyecto corresponde al tramo que va desde caleta Riquelme hasta el inicio de EPI.			

4. Congestión en acceso a puertos

Medida	Mejora conexión vial Ruta 1 y Ruta 16 de Iquique			
Alerta	Sin alertas.			
		Inicio	Término	Estado
Etapas	Diseño	sept-23	jun-26	En desarrollo
Detalle de avance	Diseño con un avance de 30%. Contrato con aumento de plazo debido a retraso.			

5. Congestión en acceso a puertos

Medida	Mejora Acceso Norte de Mejillones			
Alerta	Sin alertas			
		Inicio	Término	Estado
Etapas	Diseño	may-24	ago-25	Retrasado
Detalle de avance	Recepción está próxima. A la espera de revisión por parte de Ingeniería Puentes DV. Fecha estimada para marzo de 2026.			

6. Falta de visibilidad e identidad territorial del CBV como ruta turística estratégica

Medida	Implementación de señalización identificadora del Corredor Bioceánico Vial			
Alerta	Sin alertas			
		Inicio	término	Estado
Etapas	Diseño	may-25	dic-25	Cumplido
	Ejecución	ene-26	dic-26	En desarrollo
Detalle de avance	Para la primera quincena de enero, se contempla la instalación de dos letreros en el Contrato Global Mixto Mantenimiento por Nivel de Servicio (CGMNS) Tocopilla y otros dos en el CGMNS Mejillones-Sierra Gorda; por otro lado, para los sectores de San Pedro de Atacama Sur y Norte, se proyecta la colocación de dos letreros en cada uno, proceso que actualmente se encuentra en fase de gestión administrativa, habiéndose solicitado ya los antecedentes técnicos a la empresa contratista para elaborar la modificación de obras necesaria que permita incorporar formalmente dicho ítem.			

Eje Articulación entre países y fronteras

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

Medida	Propiciar que el CBV se consolide como una política de estado de los cuatro países			
Alerta	Sin alertas			
Etapas		Inicio	Término	Estado
	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	dic-25	Cumplido
	Propuesta de Gobernanza por parte de Brasil.	ene-25	jun-25	Cumplido
	Diseño Propuesta para que algún organismo multilateral/regional sea la Secretaría Técnica del GT y sus mesas técnicas.	ene-25	jun-25	Retrasado
	Discusión y modificación de las propuestas.	jun-25	dic-25	No iniciado
Detalle de avance	Brasil remite propuesta de gobernanza en mayo 2025. La Cancillería de Chile responde proponiendo una gobernanza más liviana, y aún se está a la espera de comentarios desde Argentina y Paraguay. En la reunión de noviembre del Grupo de Trabajo cuatripartito, Chile refuerza que el CBV una política de estado que trasciende a los gobiernos de turno, llamando a la importancia de que esa también sea la visión de las contrapartes en sus respectivos países.			

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

Medida	Avanzar en la agilización de los procedimientos en frontera de los mecanismos de inspección y control		
<i>Alerta</i>	Si bien se han presentado avances en el trabajo con otros países, no existe aún una hoja de ruta común con estos.		
<i>Etapas</i>		Inicio	Estado
	Reunión de coordinación entre los servicios chilenos involucrados y Cancillería para definir propuestas del Grupo de Trabajo del CBV.	nov-24	dic-25
	Reuniones virtuales con las contrapartes internacionales del Grupo de Trabajo del CBV.	ene-25	jun-25
	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. 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.	ene-25	jun-25
<i>Detalle de avance</i>	Con el objetivo de acelerar esta implementación, se han iniciado reuniones de coordinación con los servicios chilenos. La primera reunión se sostuvo con el equipo de Minrel y MTT que lideran la mesa de simplificación interna. A partir de esta instancia, durante agosto se constituye una mesa de trabajo para identificar medidas de simplificación fronteriza antes del cierre de 2025.		
	El 25 y 26 de noviembre se lleva a cabo la XI Reunión del Grupo de Trabajo de Coordinadores Nacionales del Corredor Bioceánico Vial. En dicha reunión se prioriza la implementación del Sistema Informático de Tránsito Internacional Aduanero (SINTIA) como un paso concreto para la simplificación fronteriza.		

3. Mayor coordinación entre política nacional y subnacional

Medida Mayor coordinación entre política nacional y subnacional				
Alerta	Sin alertas			
Etapas		Inicio	Término	Estado
Etapas	Reuniones semestrales o anuales para informar los avances del CBV y Foro Subnacional entre GOREs/URAI (Unidad Regional de Asuntos Internacionales) y Cancillería.	mar-25	Indeterminado	En Desarrollo
	Actualización periódica de registro de contrapartes de nivel central y regional.	mar-25	Indeterminado	En Desarrollo
Detalle de avance	En el VII Foro de Jujuy de octubre de 2025, se realizó la primera reunión entre los Coordinadores Nacionales y los integrantes de la Comisión Ejecutiva del Foro, acordándose reuniones bimestrales o trimestrales. Existe el interés en promover un intercambio más sistemático entre los Coordinadores Nacionales y con la Mesa Ejecutiva del Foro de los Territorios Subnacionales del Corredor, para permitir la identificación de temas de interés transversal que deben ser abordados en 2026 para la operacionalización del Corredor. Se propuso la realización de reuniones mensuales entre los Coordinadores Nacionales y al menos dos reuniones por semestre con la Mesa Ejecutiva.			

Eje Oportunidades de Negocio e Inversión Privada

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

Medida Avanzar en la identificación presupuestaria de las iniciativas de inversión del CBV				
Alerta	<p>Se recomienda avanzar en gestiones con Dipres y entidades ejecutoras para garantizar óptima ejecución. Por ejemplo, (i) priorizando la identificación presupuestaria de los proyectos de inversión pública, (ii) agregando descriptor o clasificador único en el Sistema Nacional de Inversiones para identificar de manera homogénea proyectos vinculados al CBV, (iii) emitiendo un Instructivo aclaratorio para orientar la ejecución del gasto de gobierno regional.</p> <p>Asimismo, se estima conveniente da a conocer a los Gobiernos Regionales el informe semestral de avance de la ejecución presupuestaria del Ministerio de Obras Públicas, asociado a las obras del CBV.</p>			
Etapas		Inicio	Término	Estado
	Diseño	mar-25	sept-25	Cumplido
	Implementación	ene-26	dic-26	En desarrollo
Detalle de avance	<p>Diálogo continuo con Dipres, durante 2025, para avanzar en acciones que permitan visibilizar y facilitar iniciativas de inversión relacionadas con el Corredor Bioceánico Vial en la Ley de Presupuesto 2026. Como resultado de lo anterior, se logró incorporar las siguientes glosas presupuestarias:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Art. 14, numeral 19 de LP2026: “El Ministerio de Economía, Fomento y Turismo informará semestralmente, el estado de la implementación del Plan de Acción del Corredor Bioceánico Vial, detallando los convenios suscritos, así como su estado de ejecución. Esta información se remitirá semestralmente, treinta días después de terminado el semestre respectivo, e incluirá a la Comisión de Economía, Fomento; Micro, Pequeña y Mediana Empresa; Protección de los Consumidores y Turismo de la Cámara de Diputados y a la Comisión de Economía del Senado.” 2. Glosa 09 b), de la partida general del Ministerio de Obras Públicas: “Para la ejecución de iniciativas de inversión asociadas al Corredor Bioceánico considera \$54.946.109 miles. El Ministerio de Obras Pública enviará semestralmente a la Comisión Especial Mixta de Presupuestos, a la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones de la Cámara de Diputados y a la Comisión de Obras Públicas del Senado, un informe con el detalle de las iniciativas de inversión financiadas con estos recursos, indicando su código BIP, estado de avance, pagos realizados y en caso que corresponda, proyecciones de pagos pendientes”. 3. Habilitación a los GORES para realizar transferencias a a empresas del Sistema de Empresas Públicas y Universidades del CRUCH, facilitando la ejecución de proyectos de inversión y estudios necesarios. 			
	<p>Resulta pertinente avanzar, al menos, en la definición de un clasificador o descriptor único que permita identificar de manera homogénea las iniciativas vinculadas al CBV. Esta herramienta permitiría agrupar proyectos de distinta naturaleza (infraestructura</p>			

vial, ferroviaria, portuaria, logística, digitalización), que aun cuando se originan en distintos sectores y partidas presupuestarias, en distintos ministerios, empresas públicas y Gobiernos regionales, contribuyen directamente a una iniciativa estratégica común.

Para 2026 en adelante, se propone avanzar en la adopción de un identificador único para los proyectos del Corredor Bioceánico, para facilitar la trazabilidad del gasto público asociado al corredor, mejorar la coherencia y coordinación intersectorial; fortalece los mecanismos de seguimiento, evaluación y rendición de cuentas; y visibilizar, de manera integrada, el esfuerzo fiscal destinado a esta política de Estado.

2. Modernización Zona Franca de Iquique (ZOFRI)

Medida Modernización Zona Franca de Iquique (ZOFRI)				
Alerta	Atraso en el ingreso del nuevo contrato en Contraloría General de la República, y posterior entrada en vigencia.			
Etapas	Generar una hoja de ruta para un nuevo modelo de concesión y funcionamiento de Zona Franca	Inicio	Término	Estado
		mar-25	dic-26	En desarrollo
Detalle de avance	<p>A fines de julio 2025 se entregaron los resultados de los diálogos participativos por Zofri y una propuesta de temas coincidentes que serán insertos en el nuevo contrato de ampliación de la concesión de administración. En octubre 2025, Gore de Tarapacá envió el Oficio Ordinario N°989/2025 a la Subsecretaría de Hacienda, con una propuesta de contenidos que debe incorporar la nueva concesión, recibiendo respuesta el 10 de noviembre (Oficio Ordinario N°2493/2025 del Ministerio de Hacienda).</p> <p>En particular, se indica que:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La sociedad administradora deberá presentar dentro del plan estratégico de forma expresa cómo la zona franca buscará participar de forma activa en este CBV, así como las nuevas oportunidades de negocio que representa. Esto se verá reflejado también en el plan de inversión en infraestructura que acompañará el nuevo contrato de concesión. • Existirán obligaciones para la modernización y digitalización de procesos en la Zona Franca, en conjunto con SNA y SII. • Existirán obligaciones nuevas para la sociedad administradora y sus usuarios en el manejo de residuos y en políticas que permitan un desarrollo sostenible. • La renovación del contrato de concesión se encontrará condicionada a la aprobación de un plan de inversión en infraestructura con plazos y montos de inversión establecidos. • Se deberá priorizar avanzar en soluciones para los cargadores. • Se realizará un análisis posterior de las modificaciones legales que se requieren para la ampliación de la zona franca al área de servicios o la incorporación del Gobierno Regional como destinatario de parte del precio de la concesión. <p>Desde el Ministerio de Hacienda se informa que el contrato de ampliación de la concesión de administración aún se encuentra en la fase final de tratativas. Se espera el ingreso del contrato a Contraloría General de la República durante enero de 2026.</p> <p>De igual forma, se espera que el Ministerio de Hacienda sostenga reuniones que permitan detallar con mayor profundidad el contenido del contrato de concesión que se ha estado trabajando y asegurar el éxito del proceso junto con autoridades regionales y comunales.</p>			

3. Desarrollo zona franca industrial de Paraguay en Antofagasta

Medida Desarrollo zona franca industrial de Paraguay en Antofagasta				
Alerta	El avance en el diálogo depende de la prioridad que de la contraparte paraguaya. Se sugiere ajustar plazos de la hoja de ruta, para permitir el diálogo durante todo 2026 y dejar la elaboración del reglamento en los siguientes 12 meses posteriores (2027)-			
Etapas		Inicio	Término	Estado
	Reactivación de diálogos con Paraguay para la implementación de la Zona Franca	abr-25	dic-25	Riesgo de retraso
	Elaborar y dictar un Reglamento que habilite la ZF paraguaya.	dic-25	ene-26	Riesgo de retraso
Detalle de avance	<p>El 10 de abril de 2025 se realizó a una reunión técnica virtual para avanzar en el desarrollo del Depósito y Zona Franca para Paraguay junto con las contrapartes paraguayas, dando así cumplimiento con el compromiso presidencial de julio 2024 de llevar a cabo esta reunión.</p> <p>Quedó pendiente por parte de Paraguay remitir información técnica para las definiciones de la ZF, sin respuesta a la fecha. Se reiteró este compromiso en las Consultas Políticas realizadas el 21 de agosto recién pasada, y el 9 de se envió una Nota Verbal reiterando nuestro interés en respuesta de Paraguay a la propuesta de acta y temas pendientes. Adicionalmente, esto fue levantado durante las reuniones del Grupo de Trabajo del Corredor Bioceánico Vial el 25 y 26 de noviembre. Aun no hay respuesta.</p>			

4. Fortalecimiento del Ecosistema Logístico de la región de Tarapacá

Submedida		Plataforma logística y parqueo de camiones Alto Hospicio		
Alerta	Posibles atrasos en ejecución por demoras en tramitación administrativa. Ejecución de la iniciativa requiere una mayor coordinación con InvestChile para atracción de inversión extranjera. También se requiere mayor coordinación con Ministerio de Bienes Nacionales para el traspaso del terreno respectivo a la Municipalidad de Alto Hospicio.			
Etapas		Inicio	Término	Estado
	Gestiones terreno ampliación permiso de ocupación provisorio en Iquique y solicitud concesión a uso gratuito a corto plazo	feb-25	may-25	Cumplido
	Estudios de prefactibilidad y diseño modelo de gestión de la plataforma logística y parqueo de camiones	ago-25	ene-27	En desarrollo
	Misiones tecnológicas de la plataforma logística y parqueo de camiones	mar-26	Indeterminado	No iniciado
	Contratación de servicios para la habilitación base del terreno (sujeto a prefactibilidad positiva)	ene-27	nov-27	No iniciado
Detalle de avance	El 10 de noviembre se cerró licitación estudios de prefactibilidad vía Corfo. Comienza proceso de evaluación de ofertas para concretar asignación y así se puedan iniciar estudios. 6 meses de estudios legal y de mercado (demanda potencial de países del Corredor), asesoría para atracción de inversiones, portafolio negocios y 2 misiones comerciales para 14 empresas. Se estima una ejecución tentativa de 18 meses. Misiones tecnológicas se proyectan inicien en marzo de 2026, por lo que se actualiza la fecha de ejecución de las etapas. Solicitud y asignación por parte de un terreno de más de 12 hectáreas desde el Ministerio de Bienes Nacionales al Municipio de Alto Hospicio.			

Submedida		Plataforma Logística Frigorífica Iquique		
Alerta		Se requiere coordinación con Ministerio de Bienes Nacionales para asegurar la disponibilidad de terreno (definición de polígono).		
Etapas		Inicio	Término	Estado
	Búsqueda de entidad ejecutora/administradora y de alternativas de financiamiento para estudios	abr-25	jun-25	Cumplido
	Selección alternativa de financiamiento y ejecución de acciones para su concreción	jul-25	jun-26	En desarrollo
	Ejecución alternativa de financiamiento	ene-26	dic-26	No iniciado
	Estudios de prefactibilidad	ene-27	ene-29	No iniciado
Detalle de avance		Corporación de Desarrollo Regional será la entidad ejecutora, con apoyo de la Municipalidad de Iquique para la ejecución de estudios y propuesta de financiamiento. Polígono de 50 hectáreas para el proyecto, presenta hallazgos arqueológica y problemas de electrificación y alcantarillado. 19 de noviembre de 2025 se solicita al Ministerio de Bienes Nacionales, la concesión de uso gratuito de inmueble fiscal. Se espera obtener la respuesta del Ministerio de Bienes Nacionales durante febrero 2026. Con la asignación del polígono se espera requerir los recursos financieros al FNDR para desarrollo de estudio de prefactibilidad.		

Submedida		Parque Industrial de Pozo Almonte		
Alerta	Plazos de ejecución de estudio de prefactibilidad y diseño de modelo de gestión debe ser ajustados.			
Etapas	Estudios de prefactibilidad Parque Industrial Pozo Almonte	Inicio oct-25	Término mar-26	Riesgo de retraso
	Diseño modelo de gestión del parque industrial de Pozo Almonte	oct-25	may-26	Riesgo de retraso
	Misiones tecnológicas y prospección oportunidades de negocio del parque industrial de Pozo Almonte	jun-26	ago-27	No iniciado
Detalle de avance	Primeras licitaciones de estudio fueron declaradas desiertas, principalmente por el monto de la garantía. En reemplazo, Municipalidad de Pozo Almonte financiará estudios arqueológicos y antropológicos y presentará estudio básico de "urbanismo". A partir de este estudio, se definirá si será una asignación gratuita u onerosa del Inmueble fiscal.			

5. Potenciar la oferta exportable y cadenas de valor

Medida	Potenciar la oferta exportable y cadenas de valor			
Alerta	Se requiere avanzar en la publicidad de la información sobre sectores productivos relevantes para formar cadenas de valor a lo largo del CBV, en el contexto de los insumos levantados por la Mesa Técnica De Producción Y Comercio del Grupo de Trabajo del CBV con Argentina, Paraguay y Brasil, así como también potenciar la coordinación con InvestChile en este espacio.			
Etapas		Inicio	Término	Estado
	Identificación de la oferta regional y su potencial exportador al CBV	oct-24	nov-26	En desarrollo
	Evaluación y ejecución de instrumentos de apoyo a los empresarios regionales	nov-24	ene-27	En desarrollo
	Misión comercial empresarios regionales a Mato Grosso Do Sul, Brasil y participación en rueda de negocios	feb-25	feb-25	Cumplido
	Encuentro empresarial en Brasil para vinculación empresarial	abr-25	dic-25	Cumplido
Detalle de avance	<p>Se hizo una primera identificación de oferta exportable y cadenas de valor, cuyo producto es una minuta y presentación realizada en la mesa de oportunidades de negocios durante Gira Presidencial a Brasil (abril 2025). BID entregará un producto específico de análisis de cadenas de valor para los territorios subnacionales a fines de 2026, considerando turismo, proveedores de la minería, logística y servicios, agricultura y ganadería.</p> <p>Gobiernos regionales se encuentran ejecutando instrumento de apoyo para la promoción de oferta exportable vía ProChile (FNDR). ProChile presentará un nuevo programa por 700 millones de pesos para llevar a cabo misiones tecnológicas con empresas de Tarapacá en 2026. En el caso de Antofagasta, se aprobaron recursos regionales para la iniciativa “Centro de Investigación Logística Regional: Hub Bioceánico (CILOG) por M\$ 290.000.</p> <p>El 24 de octubre se llevó a cabo en Antofagasta un encuentro con el Bloque Regional BRIPAEM, en donde se recibió a una Delegación de Productores y Comercializadores de Agroalimentos y del Parque Industrial de Perico (25 personas), donde se desarrollaron mesas de trabajo con Productores y Comercializadores de las Provincias de Jujuy y Salta. Además, desde agosto a la fecha se ha generado contacto con organización Empresarial de PROSALTA, con el Bloque Empresarial de BRIPAEM, con Productores y Comercializadores de Agroalimentos de las Provincias de Jujuy y Salta, para ir definiendo Ofertas y Demandas entre los territorios involucrados.</p> <p>Encuentro empresarial en Brasil para vinculación empresarial ejecutado exitosamente bajo formato de rueda de negocios en Mato Grosso do Sul, en septiembre 2025, con apoyo de InvestChile, ProChile, Minrel, y Gores, vinculando a más de 30 empresas chilenas y 50 empresas brasileñas¹. Se han desarrollado encuentros y visitas por</p>			

¹ Para más información, visitar: <https://www.investchile.gob.cl/es/corredor-bioceanico> y <https://www.economia.gob.cl/2025/09/03/ministro-garcia-participa-de-encuentro-por-ruta-bioceanica-en-brasil-acompanado-de-robusta-delegacion-empresarial.htm>. La delegación incluyó representantes del sector público y privado

empresarios a ruedas de negocios, visitas a empresas en el marco de VII Foro del Corredor Bioceánico durante el 08 al 11 de octubre en Jujuy.

Minecon e InvestChile desarrollan una guía de preguntas y respuestas sobre el CBV en Chile, para orientar la toma de decisiones de inversionistas extranjeros en el país.

Adicionalmente, durante la XII Reunión del Grupo de Trabajo del Corredor Bioceánico en Buenos Aires (25/11/25), durante la sesión de la Mesa Técnica De Producción Y Comercio, se presentaron identificaciones preliminares de sectores productivos relevantes para formar cadenas de valor a lo largo del CBV. Se propone que esta información sea recopilada y publicada para conocimiento del sector público y privado en los países integrantes. Además, desde Minecon se propone extender la invitación a InvestChile para participar de esta mesa, con el fin de acelerar la identificación de sectores para promoción de atracción de inversiones a Chile.

de las regiones de Atacama y Artica y Parinacota, como parte del compromiso de Minecon para apoyar a esas regiones en el acceso a oportunidades comerciales y de inversión que surjan del CBV,

6. Consolidar la oferta turística en la región de Tarapacá y Antofagasta

Submedida		Tarapacá		
Alerta	Sin alertas			
Etapas		Inicio	Término	Estado
	Definir oferta turística	feb-24	dic-25	En desarrollo
	Difusión	ene-26	dic-26	No iniciado
	Vinculación en ferias internacionales	ene-26	mar-27	No iniciado
Detalle de avance	<p>Durante 2025 se desarrolló el análisis de los mercados turísticos internacionales de importancia para Tarapacá, señalando días en el destino, gasto diario aproximado, intereses relevantes y análisis de prioridades del turista.</p> <p>En diciembre se espera dar cierre al Proceso de Empaquetamiento Turístico y que incluye la identificación de productos, definición de propuestas de valor y validación técnica (en seguimiento a Taller N° 01 – 14 de agosto de 2025 participaron 35 PST.; Taller N° 02 – 24 de septiembre de 2025 – 23 PST).</p> <p>Acciones de Promoción Internacionales los que se realizarán a través del FNDR “Programa de Difusión y Fortalecimiento de la Actividad Turística de la Región de Tarapacá” (CÓDIGO BIP 40048759), el que se encuentra en su última etapa de tramitación para el traspaso de recursos a SERNATUR Tarapacá y que tiene como objetivo posicionamiento internacional, participación en ferias, articulación público-privada y difusión de destino.</p> <p>Ferias proyectadas para 2026:</p> <ul style="list-style-type: none">Brasil: WTM Latam 2026: 14–16 abril / Misión comercial Mato Grosso do Sur: julio / Misión comercial: noviembreArgentina: Misión comercial: junio / FIT Buenos Aires: 27–29 septiembre / San Juan: 30 octubreParaguay: FITPAR Asunción: 11–13 octubre			

Submedida		Antofagasta		
Alerta	Sin alertas			
Etapas		Inicio	Término	Estado
	Definir oferta turística	nov-24	abr-26	En desarrollo
	Difusión	may-25	ago-26	En desarrollo
	Vinculación en ferias internacionales	ago-25	dic-26	En desarrollo
Detalle de avance	<p>Activo intercambio comercial y colaboración entre destinos de turismo andino entre la región de Antofagasta y el Noroeste Argentino. Se busca generar productos o circuitos turísticos integrados. Esto se ha logrado e impulsado gracias a la ejecución de dos Programas Territoriales Integrado del Comité Corfo Antofagasta (PTI “Turismo Sustentable San Pedro de Atacama”, y PTI “Turismo de Borde Costero” (Tocopilla, Taltal, Mejillones y Antofagasta).</p> <p>Progresivamente, se ha logrado mover delegaciones empresariales al alero de eventos internacionales (Participación en Feria EXPOJUJY, en agosto 2024, llevando operadores turísticos del borde costero a Jujuy; Participación en 7° Reunión del Foro del CBV en octubre 2025 (Jujuy-ARG) a través de Comisión de Turismo y Cultura; Participación en Encuentro LAB Red Andino Bioceánico, realizado en agosto en Salta-ARG (Apoyo Sernatur y proyecto en ejecución de ProChile con recursos Gore, por M\$ 617.000).</p> <p>Este año, se ha trabajado entre operadores turísticos del noroeste de Argentina con operadores de las comunas costeras y San Pedro de Atacama, trayendo delegaciones turísticas Argentinas para turismo aventura. A su vez, en cada evento en el noroeste de argentina, se han llevado delegaciones de Prestadores de Servicios Turísticos de la región.</p>			

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

Submedida		Tarapacá		
Alerta	Sin alertas.			
Etapas		Inicio	Término	Estado
	Diseño	ene-25	feb-25	Cumplido
	Operatividad	mar-25	dic-28	En desarrollo
	Difusión	abr-25	dic-28	En desarrollo
Detalle de avance	Se constituyó el ecosistema logístico regional el 4 de marzo de 2025, y se estableció un calendario de reunión bimensual. Funcionan tres subcomisiones territoriales: Pozo Almonte, Alto Hospicio e Iquique. Temas abordados: infraestructura, conectividad aérea, medioambiente, y actualización del sitio web. Se desarrolló el 2da Sesión de la Gobernanza el 27 de mayo.. Se publicó “Tarapacá para el mundo” un inserto en portugués de una cuartilla en Midiamax diario. Campo Grande. MS. el 3 de septiembre del 2025, con ocasión del segundo aniversario de la oficina de Tarapacá en Campo Grande Brasil.			

Submedida		Antofagasta		
Alerta	Sin alertas.			
Etapas		Inicio	término	Estado
	Diseño	ene-25	feb-25	Cumplido
	Operatividad	mar-25	dic-28	En desarrollo
	Difusión	abr-25	dic-28	En desarrollo
Detalle de avance	Se estableció la gobernanza en el mes de febrero 2025, presidida por el Gobernador, tiene una Secretaría Ejecutiva que son parte los Directivos del Gore y una Secretaría Técnica a cargo de la URAI, tres mesas técnicas: Infraestructura (Física y Digital), Pasos Fronterizos y Desarrollo Productivo y Local. Se espera dar continuidad a las tareas y responsabilidades surgidas en el VII Foro del Corredor Bioceánico y las que emanen del Encuentro de en Buenos Aires en noviembre 2025.			

Anexo 2: Minuta Direm sobre medidas del Informe Final de Procomex

INFORME FINAL: FACILITACIÓN DEL COMERCIO Y PROCESOS TRANSFRONTERIZOS EN EL CORREDOR BIOCEÁNICO DE CAPRICORNIO

DIREM

OPORTUNIDADES DE MEJORA: CHILE

BRECHAS

1. Proceso de solicitud de escoltas:

Para que una carga sobredimensionada pueda transitar por las carreteras nacionales de Chile, es obligatorio que cuente con el acompañamiento de escolta oficial por parte de Carabineros de Chile. Fundamentado en el tamaño y las características particulares de las cargas, que pueden representar riesgos para la infraestructura vial como para la seguridad de los usuarios y el transportista.

El proceso de solicitud de escolta es destacado por el sector privado como excesivamente complejo y requiere múltiples etapas formales. Asimismo, la tramitación del proceso de solicitud puede demorar entre 30 y 60 días, y el plazo de vigencia autorizado por las autoridades emitidas es escaso, llegando a ser de apenas tres días en el caso de cargas peligrosas. A esta situación se suma la prohibición de circular en horario nocturno, la obligación de seguir rutas específicas, y el limitado acceso a internet, lo cual puede extender significativamente el tiempo para completar el trayecto, obligando a los transportistas a interrumpir el viaje y gestionar nuevas autorizaciones.

2. Ausencia de reglamento que habilite y regule escoltas privadas:

Según antecedentes aportados por el sector privado, se encuentra en desarrollo un Proyecto Piloto orientado a transitar hacia un modelo que contemple el uso de escoltas privadas, ya sea como mecanismo complementario o, eventualmente sustitutivo del acompañamiento provisto por Carabineros de Chile. Actualmente, la mesa interinstitucional se encuentra abocada al diseño de una propuesta normativa y operativa que permita regular el funcionamiento de las escoltas privadas en el marco del transporte de cargas especiales. Sin embargo, la ausencia de un marco jurídico consolidado y la falta de definiciones temporales continúan generando un escenario

de incertidumbre para los actores privados respecto de la adopción futura de este nuevo modelo logístico.

3. Insuficiencia de personal para escoltas de cargas sobredimensionadas:

Representantes del sector privado señalaron que, si bien el proceso suele desarrollarse sin mayores contratiempos en condiciones normales, la situación cambia cuando coinciden eventos culturales o sociales que requiere una mayor presencia de Carabineros. En estos casos, el personal es reasignado, reduciendo significativamente la disponibilidad de escoltas para el transporte de cargas. Esta situación genera demoras considerables, provocando la retención de las cargas en los pasos fronterizos. Además, los conductores deben esperar en zonas que carecen de infraestructura básica, como baños o áreas de alimentación.

PROPUESTAS DE ACCIÓN

Incorporar la visión del sector privado en el Reglamento para escoltas		Brecha, 1 2 y 3
Se propone como medida la realización de una consulta estructurada al sector privado para recopilar insumos técnicos y operativos sobre la realidad del tramo afectado. Con base en estos datos, las autoridades competentes como el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), Carabineros de Chile, Ministerio de Obras Públicas (MOP), a través de la Dirección de Vialidad podrán diseñar normativas, procedimientos y herramientas que respondan efectivamente a las particularidades del acceso a los pasos de Sico y Jama y al contexto en que se desarrollan las operaciones.		
Plazo: Corto	Involucrados: Carabineros de Chile (Seguridad); Asociación Gremial de Transporte Internacional de Chile (AGETICH), Cámara Aduanera de Chile, entre otras (Cámaras y gremios del sector privado); Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (MTT) (Transportes); Dirección de Viabilidad y Ministerio de Obra Públicas (Infreestructura).	

Establecer Reglamento que viabilice escoltas privadas		Limitantes, 1 2 y 3
Resulta necesario avanzar en la elaboración de un reglamento específico que habilite y regule formalmente la prestación de servicios de escolta privada para cargas sobredimensionadas. El reglamento propuesto deberá incluir los siguientes elementos para mejorar el procedimiento de escolta: modalidad de solicitud remota; plazos de vigencia adaptados; políticas de renovación y extensión automáticas; homologación y registro de empresas en un sistema oficial; integración interinstitucional; y protocolo operativo específico para cargas explosivas.		

Plazo: Medio	Involucrados: Carabineros de Chile y Dirección General de Movilización Nacional (Seguridad); Asociación Gremial de Transporte Internacional de Chile (AGETICH), Cámara Aduanera de Chile, entre otras (Cámaras y gremios del sector privado); Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (MTT) (Transportes); Dirección de Viabilidad y Ministerio de Obras Públicas (Infraestructura).
-----------------	--

BRECHAS

4. Costos elevados y demoras en obtención del permiso de viabilidad:

El proceso de escolta para cargas sobredimensionadas en Chile presenta no sólo dificultades en su ejecución, sino también en los procedimientos previos necesarios para solicitar la intervención de los Carabineros de Chile. Uno de los requisitos más importantes es la obtención de la autorización de viabilidad, que implica la presentación de un expediente técnico ante el Ministerio de Obras Públicas (MOP) a través de su Dirección de Vialidad. Este expediente debe incluir un estudio realizado por una empresa especializada en ingeniería, cuyo objetivo es evaluar el impacto de la carga sobre la infraestructura vial. Este procedimiento representa no solo un costo significativo para el propietario de la carga, sino que además puede generar demoras de hasta 15 días en la emisión de la autorización de viabilidad. Solo una vez obtenida dicha autorización es posible iniciar la solicitud de escolta ante Carabineros de Chile, lo que conlleva una ampliación adicional de los plazos y de los costos logísticos

PROPUESTAS DE ACCIÓN

Solicitud de único expediente para cargas idénticas en el permiso de viabilidad		Brecha 4
Se propone permitir la presentación de un único expediente técnico cuando la solicitud trate de cargas idénticas, independientemente del número de camiones que las transporten. La medida propuesta busca autorizar un expediente único consolidado, elaborado por una empresa de ingeniería autorizada, que cubra el análisis técnico aplicable a todas las unidades del convoy, siempre que se cumplan los siguientes criterios: cargas técnicamente equivalentes; vehículos utilizados del mismo tipo o configuraciones equivalentes; y, recorrido autorizado común a todo el convoy. Se sugiere que el documento estándar que respalde esta solicitud conjunta sea el Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA).		
Plazo: Medio	Involucrados: Carabineros de Chile (Seguridad); Asociación Gremial de Transporte Internacional de Chile (AGETICH), Cámara Aduanera de Chile, entre otras (Cámaras y gremios del sector privado); Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (MTT)	

	(Transportes); Dirección de Viabilidad y Ministerio de Obras Públicas (Infraestructura).
--	--

BRECHAS

5. Desafíos operativos y procedimentales en los controles del aforo en la ZOFRI

El sector privado señaló que existen falencias procedimentales vinculadas a la inspección física de la carga al momento de ingresar en ZOFRI. La comunicación si será realizado o no el aforo no está estandarizada mediante un procedimiento regular generando incertidumbre entre los usuarios. Como ejemplo, fue citado que existen casos en que los camiones son autorizados a ingresar hasta los almacenes de la ZOFRI y luego deben volver hasta la puerta 12, definido como el punto designado para el aforo, tras recibir una notificación tardía de que será necesaria realizar una inspección. Esta situación genera sobre costos en la operación ya que deben disponibilizar más tiempos los servicios de transporte.

PROPUESTAS DE ACCIÓN

Revisión del procedimiento de Aforo en la ZOFRI		Brecha 5
El sector privado propuso realizar una revisión integral del procedimiento de aviso de aforo, asegurando que este se comunique de forma clara, oportuna y estandarizada antes del ingreso de la carga a la zona primaria. Se contemplan los siguientes ejes: ajuste del procedimiento operativo, es decir, establecer que, al momento de realizar la destinación aduanera, se defina de forma inequívoca si la mercancía requiere o no aforo físico, registrándolo en el sistema y comunicándolo oportunamente; aviso formal al ingreso de la carga, informando de manera clara si la operación requiere aforo físico y en qué punto debe realizarse; y, difusión y capacitación, acompañando la revisión del procedimiento con una campaña de comunicación y capacitación dirigida a transportistas, a servidores aduaneros y operadores logísticos.		
Plazo: Corto	Involucrados: Servicio Nacional de Aduanas, Zona Franca de Iquique, Asociación Gremial de Transporte Internacional de Chile (AGETICH), Cámara Aduanera de Chile, operadores logísticos de carga y transportistas.	

BRECHAS

6. Riesgo de pérdida documental por verificación física de sellos en la ZOFRI

Las cargas que ingresan por Jama con destino a la Zona Franca de Iquique deben cerrar el tránsito aduanero en el Puerto de Iquique, ya que el sistema de ZOFRI no permite registrar directamente este cierre, generando un “tránsito indefinido” hasta que el

procedimiento se completa en el puerto. Este proceso exige que el transportista retire sellos físicos y presente documentos en papel, cuyos datos deben ingresarse manualmente al sistema, aumentando el riesgo de errores y discrepancias. La falta de interoperabilidad entre el sistema de puerto y ZOFRI provoca demoras, inconsistencias y episodios en los que errores operativos –como la omisión de un sello –impiden el acceso oportuno a la zona franca, afectando la continuidad y eficiencia logística.

7. Falta de digitalización del documento de reexpedición en la ZOFRI

El documento de reexpedición certifica la salida efectiva de mercancías desde una zona franca para exportación, pero en Chile su tramitación aún depende de documentación en papel y del ingreso manual de datos, lo que reduce la eficiencia y aumenta los errores. La falta de integración entre el sistema de ZOFRI y el sistema aduanero utilizado en el Paso de Jama impide el intercambio automático de información, afectando la trazabilidad y generando riesgos operativos, como detección tardía de errores que pueden provocar rechazos y demoras en frontera. Esta dependencia del soporte físico ralentiza la gestión, incrementa la carga administrativa y limita una fiscalización moderna y segura, evidenciando la necesidad de avanzar hacia procesos completamente digitalizados e interoperables.

PROPUESTAS DE ACCIÓN

Vinculación sistémica entre el sistema del Servicio Nacional de Aduanas y la ZOFRI		Brecha 6 y 7
Con el objetivo de mejorar la trazabilidad, reducir errores operativos y optimizar la coordinación entre los puntos de control aduanero, se propone evaluar la factibilidad técnica y operativa de implementar una interfaz digital que permita la vinculación entre el sistema informático de la Servicio Nacional de Aduanas (SNA) y el sistema de gestión documental de ZOFRI. Esta conexión facilitaría el intercambio anticipado de información entre los agentes aduaneros de distintas jurisdicciones, permitiendo la verificación previa de los documentos de reexpedición antes de que la carga arribe al punto fronterizo, al tiempo que contribuiría a disminuir progresivamente el uso de documentos en papel.		
Plazo: Medio	Involucrados: Servicio Nacional de Aduanas y Zona Franca de Iquique.	

BRECHAS

8. Procedimientos desactualizados en ZOFRI generan uso innecesario de papel y demoras en reexpedición

En las exportaciones desde ZOFRI, el documento físico de reexpedición debe ser presentado ante Aduanas para que su número sea ingresado manualmente al sistema,

un proceso que genera frecuentes inconsistencias, como registros incompletos o sellos mal aplicados, afectando la validez de la salida y provocando retrasos. La gestión en papel –que involucra múltiples actores y requiere la colocación manual de sellos en cada etapa- incrementa los riesgos de error, dificulta la trazabilidad y ralentiza el tránsito de mercancías. La falta de un sistema digital e interoperable no solo aumenta la carga operativa para transportistas y funcionarios, sino que también reduce la eficiencia y competitividad del comercio exterior en la región.

PROPUESTAS DE ACCIÓN

Avanzar en control aduaneros digitales para la ZOFRI		Brecha 8
Avanzar de manera progresiva hacia la digitalización integral del proceso de control aduanero en ZOFRI, eliminando la necesidad de impresión de documentos físicos y el uso de sellos manuales. Para ello, el sistema aduanero deberá incorporar las siguientes funcionalidades: Generación de documentos electrónicos con código QR; lectura automatizada de placas vehiculares; integración de todos los campos que hoy requieren llenado manual o timbrado físico; desarrollo de una aplicación móvil o portal digital de control para funcionarios y operadores; vinculación e interoperabilidad automatizada de los sistemas aduaneros de ZOFRI.		
Plazo: Largo	Involucrados: Servicio Nacional de Aduanas, Zona Franca de Iquique, Asociación Gremial de Transporte Internacional de Chile (AGETICH), Cámara Aduanera de Chile, empresas exportadoras e importadoras que actúan en ZOFRI, entre otros.	

Reforzar procedimientos de control donde los registros deben contar en el sistema y en el papel		Brecha 8
Mientras no se implementen plenamente los mecanismos digitales de verificación en la Zona Franca de Iquique (ZOFRI), resulta fundamental reforzar los procedimientos de control duales que exigen la correspondencia exacta entre el soporte físico (documento impreso) y el registro electrónico en el sistema aduanero SICEX. Esto implica establecer protocolos claros para que los funcionarios verifiquen en cada operación que los datos consignados manualmente, como número de reexpedición, sello y datos del transportista, se encuentren efectivamente registrados y validados en el sistema informático correspondiente. Asimismo, se debe fortalecer la trazabilidad del proceso mediante la asignación de responsables para confirmar la consistencia entre ambos formatos y deberá evaluarse la implementación de auditorías internas regulares y la inclusión de alertas automatizadas.		
Plazo: Corto	Involucrados: Servicio Nacional de Aduanas, Zona Franca de Iquique.	

BRECHAS

9. Falta de integración sistémica entre ZOFRI y la Aduana de la frontera de Jama impide el cierre del régimen de tránsito aduanero

El cierre del régimen de tránsito aduanero confirma la llegada de la carga a su destino para permitir su nacionalización, almacenamiento o reexpedición. Sin embargo, las cargas que ingresan por Paso de Jama con destino a la ZOFRI no pueden cerrar este régimen dentro de la propia zona franca debido a la falta de integración sistémica. Por ello, deben hacerlo en el Puerto de Iquique mediante un “tránsito indefinido”, manteniéndose bajo tránsito hasta que Aduanas valide la documentación. Esta exigencia obliga a que los camiones pasen primero por el puerto antes de ingresar a la ZOFRI, aumentando tiempos, complejidad logística y congestión urbana en Iquique.

10. Selección de cargas para inspección en Zona Franca de Iquique desestandarizada

En los procesos de reexpedición desde ZOFRI, la selección de cargas para aforo debería basarse en criterios objetivos de riesgo, pero actores del sector privado perciben su aplicación como desestandarizada y, a veces, discrecional. El aviso de inspección se entrega solo al salir por el portón, sin notificación previa, lo que complica la planificación logística y genera congestión en el control. Asimismo, la intensidad del aforo también varía sin criterios visibles ni protocolos comunicados: puede ir desde una revisión externa hasta la descarga total de la carga. Esta falta de estandarización provoca incertidumbre, mayores tiempos de operación, costos adicionales y una percepción de discrecionalidad, afectando la eficiencia, trazabilidad y previsibilidad del régimen de Zona Franca.

PROPUESTAS DE ACCIÓN

Divulgación de los procesos de Zona Franca entre servidores de Aduana y usuarios del sector privado	Brecha 9 y 10
Implementar un programa permanente de divulgación y formación sobre los procesos de Zona Franca, dirigido tanto a funcionarios públicos del Servicio Nacional de Aduanas (SNA) como a operadores del sector privado. Este programa debe desarrollarse en colaboración con entidades como Cámaras de Comercio, Asociaciones de exportadores, agentes de aduana, personal del SNA y la autoridad de la ZOFRI, creando espacios técnicos de intercambio, revisión de prácticas y resolución de dudas. A través de talleres, seminarios, guías actualizadas y plataformas digitales, se busca garantizar un conocimiento homogéneo, actualizado y accesible para todos los actores involucrados en el egreso de mercancías desde la ZOFRI. Simultáneamente, es fundamental analizar, mejorar y estandarizar el procedimiento de aforo, identificando el mejor	

lugar para llevarlo adelante, la comunicación oportuna a los involucrados y la realización de la inspección de forma segura y controlada.	
Plazo: Medio	Involucrados: Servicio Nacional de Aduanas, Zona Franca de Iquique, Asociación Gremial de Transporte Internacional de Chile (AGETICH), Cámara Aduanera de Chile, entre otras.

Creación de un código especial para destinación a ZOFRI		Brecha 9
avanzar en la incorporación formal de la Zona Franca como una destinación aduanera definitiva dentro del documento Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA). Esta medida permitiría habilitar un tránsito directo desde el punto de egreso fronterizo (como el Paso de Jama) hasta la ZOFRI, eliminando la necesidad de concluir el tránsito en el Puerto de Iquique bajo la figura de “tránsito indefinido”.		
Plazo: Medio	Involucrados: Servicio Nacional de Aduanas, Zona Franca de Iquique, Servicio Agrícola y Ganadero (SAG), Policía de Investigaciones de Chile (PDI), Asociación Gremial de Transporte Internacional de Chile (AGETICH), Cámara Aduanera de Chile, entre otras.	

BRECHAS

11. Limitaciones de horario y aforo físico generan retrasos y costos en la salida de Zona Franca

Las reexpediciones desde ZOFRI que requieren aforo físico enfrentan importantes restricciones derivadas de los horarios limitados de atención de Aduanas, establecidos por razones de seguridad en un entorno de alta incidencia delictual, y de la falta de infraestructura adecuada para realizar inspecciones. Aunque estas medidas han reducido robos y asaltos, generan demoras significativas en días de alto flujo, provocan filas de camiones, reprogramaciones y, en algunos casos, retrasos de hasta dos días. Además, el aforo se realiza en el único punto de egreso habilitado, donde la descarga total o parcial de mercancías puede bloquear la salida, creando cuellos de botella. En conjunto, estas condiciones aumentan los costos operativos, reducen la previsibilidad y afectan la competitividad de los actores logísticos y exportadores de la región.

PROPUESTAS DE ACCIÓN

Dimensionar el volumen de operaciones que no son atendidas los viernes en la Zona Franca de Iquique por restricción de horarios	Brecha 11
--	-----------

Para mitigar los efectos de las restricciones horarias y operativas en la salida de mercancías desde ZOFRI, actores públicos y privados coincidieron en la necesidad de recopilar y analizar sistemáticamente el volumen de operaciones que no pueden ser atendidas los viernes. Con esta información, se presentaría al Servicio Nacional de Aduanas una propuesta técnica para ampliar los horarios de atención, la cual deberá evaluarse considerando las condiciones de seguridad del entorno, a fin de equilibrar eficiencia logística y resguardo operativo.	
Plazo: Corto.	Involucrados: Servicio Nacional de Aduanas, Zona Franca de Iquique.

Revisión de las condiciones del depósito del concesionario de Zona Franca para que sea posible realizar las inspecciones sin alterar el flujo		Brecha11
Los actores públicos y privados destacaron la necesidad de mejorar la infraestructura destinada al aforo en la salida de mercancías desde ZOFRI. Se propuso que el concesionario, en coordinación con Aduanas, realice una evaluación técnica para habilitar áreas específicas de inspección, andenes o módulos independientes, mejorar la señalización y adaptar las rutas internas para evitar bloqueos. Un rediseño del espacio permitiría agilizar las inspecciones, reducir tiempos de espera, mejorar las condiciones operativas e incorporar tecnologías de control no intrusivo, fortaleciendo la competitividad logística de la región en el marco del Corredor Bioceánico de Capricornio.		
Plazo: Largo	Involucrados: Servicio Nacional de Aduanas, Zona Franca de Iquique.	

BRECHAS

12. Descoordinación de horarios entre organismos de control en la unidad central y las unidades fronterizas

Se identificó una importante descoordinación entre los horarios de funcionamiento de las unidades centrales de organismos como Aduanas y SAG, los cuales operan en horarios administrativos, como también una descoordinación en los horarios extendidos de los puntos de control fronterizo, como el Paso de Jama, donde los servicios funcionan entre 8 y 20 horas. Esta falta de alineación impide que los funcionarios en terreno obtengan validaciones o autorizaciones necesarias fuera del horario central, generando cuellos de botella, retrasos en incidentes operativos y afectando la fluidez del comercio exterior, especialmente en cargas sensibles como perecibles o mercancías peligrosas. La ausencia de protocolos claros de comunicación central-territorial profundiza esta brecha, comprometiendo la eficiencia institucional y la previsibilidad logística.

PROPUESTAS DE ACCIÓN

Optimizar la consulta de inspectores de frontera con el coordinador regional según tiempos operativos		Brecha 12
Fortalecer y la formalizar de los mecanismos de consulta de los inspectores de frontera con los coordinadores regionales, asegurando una atención continua y ágil en consonancia con los horarios reales de operación de cada puesto fronterizo. Debe estructurarse en tres frentes complementarios: ajuste de procedimientos internos; sistema de escalamiento y guardias técnicas; y capacitación y herramientas de soporte.		
Plazo: Medio	Involucrados: Servicio Nacional de Aduanas, Servicio Agrícola y Ganadero, Policía de Investigaciones de Chile	

BRECHAS

13. Requerimiento del DUS para emisión del Certificado de Origen aumenta los costos de la exportación

El Certificado de Origen (CO) permite acceder a beneficios arancelarios en el marco de acuerdos comerciales y en Chile es emitido principalmente por CNC y SOFOFA. Sin embargo, el sector privado identifica un obstáculo operativo: SOFOFA exige presentar el Documento Único de Salida (DUS), que solo puede emitirse una vez cargado el camión, como condición previa para otorgar el CO, pese a que no existe una norma que lo obligue. Esta práctica genera costos adicionales, demoras y cuellos de botella en las exportaciones terrestres, ya que cualquier retraso en la emisión del DUS implica gastos de transporte y diaria. Aunque la exigencia del DUS-AT brinda certeza en la clasificación arancelaria y protege a la entidad emisora frente a posibles controversias, su uso como requisito previo afecta la fluidez y previsibilidad de los procesos logísticos y aduaneros.

PROPUESTAS DE ACCIÓN

Emisión del Certificado de Origen sin exigencia previa del Documento Único de Salida (DUS)		Brecha 13
Actualizar los procedimientos internos de SOFOFA para alinearlos con los acuerdos vigentes, que ya reconoce la factura de exportación como un documento válido y suficiente para la emisión del CO. Al eliminar la necesidad de presentar el DUS para emitir el CO, los exportadores podrán iniciar la solicitud del CO de manera anticipada, sin acarrear costos logísticos adicionales. Esto no sólo acelerará el proceso de certificación, sino que también permitirá una mayor previsibilidad en el flujo de exportaciones terrestres, especialmente en situaciones donde los tiempos son más ajustados.		

Plazo: Medio	Involucrados: Sociedad de Fomento Fabril (SOFOFA)
-----------------	---

BRECHAS

14. Restricciones en la modificación del Certificado de Origen y falta de priorización para operaciones terrestres

La modificación del Certificado de Origen emitido por SOFOFA sigue enfrentando barreras operativas, ya que los cambios sustantivos deben gestionarse presencialmente, incluso en el sistema digital, y requieren pago en efectivo, lo que dificulta operaciones con tiempos logísticos estrechos, especialmente en transporte terrestre. Las solicitudes de emisión o modificación se procesan solo por orden de llegada, sin priorizar cargas que necesitan respuestas rápidas, afectando la competitividad de los exportadores y generando costos adicionales, pérdida de turnos y riesgos en pasos fronterizos como Jama. En conjunto, la falta de digitalización completa y la ausencia de criterios diferenciados para el comercio terrestre evidencian una desconexión entre los procedimientos vigentes y las exigencias reales del comercio internacional.

PROPUESTAS DE ACCIÓN

Digitalización total del proceso de emisión y corrección y optimización de los tiempos de respuesta		Brecha 14
Impulsar una transformación operativa dentro de las entidades emisoras del CO, con el fin de habilitar un sistema completamente digital que permita tanto la emisión como la corrección del certificado de forma remota, segura y eficiente. Como primer paso, se propone realizar un diagnóstico técnico-operativo dentro de las entidades emisoras, que permita mapear los flujos actuales y detectar los puntos en los que la lógica presencial se mantiene innecesariamente. La siguiente etapa consistirá en rediseñar el flujo operativo del trámite de emisión y modificación del CO, eliminando puntos de contacto físico y habilitando herramientas digitales.		
Plazo: Largo	Involucrados: Sociedad de Fomento Fabril (SOFOFA) y Cámara de Comercio en Chile	

Priorización de operaciones terrestres en el proceso de modificación del Certificado de Origen		Brecha 14
Implementar un mecanismo de priorización específico para operaciones terrestres dentro del sistema de emisión y modificación del Certificado de Origen. El objetivo principal de este mecanismo es otorgar un tratamiento preferencial a las solicitudes vinculadas a exportaciones por vía terrestre. Este		

sistema de priorización deberá funcionar de forma automatizada, identificando las solicitudes de CO correspondientes a la modalidad terrestre y otorgándoles un procesamiento más ágil en comparación con otras modalidades, como la marítima o la aérea. Asimismo, incluirá tanto la emisión inicial como las solicitudes de modificación del CO.
--

Plazo: Medio	Involucrados: Sociedad de Fomento Fabril (SOFOFA) y Cámara de Comercio en Chile
-----------------	---

BRECHAS

15. Persistencia de la exigencia de guías de despacho impresas a pesar de las disposiciones normativas de digitalización

A pesar de que la normativa chilena autoriza plenamente el uso digital de documentos como la guía de despacho electrónica, en las exportaciones terrestres aún se exige su versión impresa, ya que los fiscalizadores en ruta no reconocen la validez del formato digital. Esta brecha entre norma y práctica se debe principalmente a la falta de conectividad en amplios tramos del Corredor Bioceánico de Capricornio y en puntos críticos como el Paso de Jama, lo que impide verificar documentos en línea y obliga a depender del papel como único respaldo inmediato. La carencia de sistemas interoperables y la persistencia de prácticas tradicionales profundizan esta dependencia, generando duplicación de procedimientos, demoras, sobrecostos y una menor eficiencia logística en un sector altamente sensible a los tiempos operativos.

16. Falta de conectividad en las rutas internas de Chile

En el Corredor Bioceánico de Capricornio, particularmente en los 130 km que siguen al Paso de Jama en territorio chileno, no existe cobertura de internet ni señal telefónica, lo que genera riesgos graves para la seguridad de los conductores y limita la capacidad de respuesta ante emergencias en una zona de alta montaña. Esta desconexión también afecta la eficiencia logística, pues impide el uso pleno de documentos electrónicos como el Certificado de Origen Digital, la guía de despacho o el MIC/DTA, obligando a transportar versiones impresas y dificultando gestiones clave del comercio exterior. La falta de conectividad genera sobrecostos, demoras y pérdida de trazabilidad, convirtiéndose en una debilidad estructural que limita el desarrollo y la competitividad del Corredor.

PROPUESTAS DE ACCIÓN

Avanzar en la conectividad a lo largo de la ruta bioceánica en Chile	Brecha 15 y 16
--	----------------

Impulsar una evaluación técnica y operativa liderada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), en coordinación con el Ministerio de Obras Públicas (MOP), con el fin de identificar soluciones estructurales para dotar de acceso a internet y cobertura móvil las rutas estratégicas del CBC en territorio chileno.	
Plazo: Largo	Involucrados: Gobierno Subnacional (Antofagasta), Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), Ministerio de Obras Públicas (MOP) y Unidad de Pasos Fronterizos (UPF).

Implementación de la normativa vigente de controles digitales a los documentos de porte obligatorio		Brecha 15
Implementación efectiva de controles electrónicos sobre los documentos de porte obligatorio, como la Guía de Despacho, el Manifiesto Internacional de Carga/Declaración de Tránsito Aduanero (MIC/DTA) y el Conocimiento Rodoviario de Transporte (CRT). La propuesta contempla que los organismos fiscalizadores en ruta y puntos de frontera, especialmente Carabineros de Chile y otras autoridades de control terrestre, adopten mecanismos de verificación electrónica, mediante el uso de lectores móviles, plataformas interconectadas o aplicaciones institucionales que permitan validar en línea la autenticidad de los documentos emitidos digitalmente.		
Plazo: Medio	Involucrados: Servicio Nacional de Aduanas (SNA), Servicio Agrícola y Ganadero (SAG), Policía de Investigaciones de Chile (PDI) y Carabineros de Chile.	

BRECHAS

17. Falta de criterios unificados y plazos definidos en la fiscalización sanitaria de productos importados por parte del SEREMI salud

La fiscalización sanitaria de productos importados es fundamental para asegurar que las mercancías cumplan con los requisitos técnicos, sanitarios y fitosanitarios antes de ingresar a Chile; no obstante, el sector privado ha identificado importantes dificultades en su implementación por parte de las SEREMI de Salud. Entre ellas destacan la falta de criterios técnicos unificados entre evaluadores, lo que genera decisiones dispares para productos idénticos, retrasos, mayores costos y poca transparencia; y la ausencia de plazos definidos en los procedimientos de reconsideración, lo que crea incertidumbre sobre los tiempos y resultados de la evaluación, afectando la planificación logística y comercial de las empresas.

PROPUESTAS DE ACCIÓN

Canal digital para informar pareceres divergentes de Secretaria Regional Ministerial de Salud (SEREMI Salud) en cargas idénticas		Brecha 17
Establecer un canal digital oficial a través del cual el sector privado pueda reportar casos concretos de cargas idénticas que hayan recibido dictámenes divergentes por parte del Secretaria Regional Ministerial de Salud (SEREMI Salud)		
Plazo: Medio	Involucrados: Secretaria Regional Ministerial de Salud (SEREMI Salud)	

BRECHAS

18. Déficit de personal y canales de comunicación poco eficaces en la gestión operativa del SAG

El acceso a soporte técnico y operativo en tiempo real es esencial para las operaciones de comercio exterior reguladas por el SAG, pero el sector privado enfrenta demoras e incertidumbre debido a la falta de canales de atención inmediatos, horarios limitados, escasa interoperabilidad y una dotación técnica insuficiente tanto a nivel central como en puntos fronterizos. Esta situación dificulta la resolución oportuna de incidencias rutinarias, como errores en plataformas, correcciones documentales o consultas normativas; y se vuelve crítica en zonas del Corredor Bioceánico donde la presencia institucional es mínima o inexistente. La dependencia de canales asincrónicos como la OIRS, sin plazos ni seguimiento, paraliza operaciones, genera sobrecostos y afecta la previsibilidad y trazabilidad que exige el comercio exterior, debilitando el rol fiscalizador del SAG y la eficiencia logística del país.

PROPUESTAS DE ACCIÓN

Definición de plazos de respuesta de consultas del sector privado de la Oficina de Información, Reclamos y Sugerencias del SAG que atiendan la realidad operacional		Brecha 18
Se recomienda establecer plazos de respuesta diferenciados según la criticidad de las consultas, priorizando aquellas que inciden directamente en operaciones logísticas en curso e incorporar mecanismos de trazabilidad digital para el seguimiento de cada caso, de modo que el usuario pueda consultar el estado de su requerimiento y recibir alertas sobre su avance, promoviendo la transparencia, la rendición de cuentas institucional y la reducción de incertidumbre para el sector privado.		
Plazo: Corto	Involucrados: Servicio Agrícola y Ganadero (SAG)	

Mejoras en el sistema de gestión de consulta del SAG con integración de todas las áreas para exportadores e importadores		Brecha 18
Diseño e implementación de un sistema unificado e integrado de atención técnica, que permita centralizar y gestionar consultas operativas del sector privado con mayor eficiencia. Este sistema deberá conectar en tiempo real las distintas áreas del SAG involucradas en comercio exterior (sanidad vegetal, animal, certificación digital, validación documental, entre otras), facilitando una atención más coordinada y resolutive		
Plazo: Medio	Involucrados: Servicio Agrícola y Ganadero (SAG)	

BRECHAS

19. Rigidez institucional para contratación de funcionarios de los organismos de control limita la capacidad de operación en zonas fronterizas

Los puntos fronterizos de Chile operan con una dotación insuficiente de funcionarios de planta debido a un marco legal rígido que no permite ampliar ni actualizar las plantas desde hace más de dos décadas, generando una brecha entre las crecientes demandas del comercio exterior y la capacidad institucional disponible. Para suplir esta carencia, organismos como el SAG, la PDI y las SEREMI de Salud recurren a personal temporal que, aunque necesario, carece en muchos casos de formación especializada y no está facultado para emitir documentos oficiales, lo que produce variabilidad en los procedimientos, mayores riesgos operativos y demoras. Sin una decisión política de alto nivel que habilite la ampliación de plantas a nivel subnacional, esta dependencia de contratos temporales seguirá afectando la profesionalización de los servicios fronterizos y debilitando la previsibilidad, seguridad y eficiencia del sistema.

PROPUESTAS DE ACCIÓN

Actualización la dotación prevista de funcionarios con la realidad actual y previsión de demanda de los organismos de control chilenos		Brecha 19
Actualización integral de la dotación prevista de funcionarios públicos, alineándose con la realidad operativa actual y con las proyecciones de crecimiento logístico derivadas de la consolidación del Corredor Bioceánico de Capricornio (CBC).		
Plazo: Largo	Involucrados: Servicio Agrícola y Ganadero (SAG), Policía de Investigaciones de Chile (PDI), Carabineros de Chile, Secretaría Regional Ministerial de Salud (SEREMI Salud), Dirección Nacional	

	del Servicio Civil y Ministerio del Interior de Chile, Ministerio de Hacienda.
--	--

Aumento de dotación de funcionarios de plantas de base de los organismos de control en los puntos de frontera		Brecha 19
Impulsar el aumento efectivo de la planta de base de funcionarios de carrera en los servicios públicos que operan en pasos fronterizos estratégicos. Esta medida requiere una acción directa del Poder Ejecutivo para priorizar, vía decreto presidencial o iniciativa legislativa, la modernización de la estructura administrativa de los organismos involucrados, permitiendo la apertura de nuevas vacantes permanentes en zonas críticas		
Plazo: Largo	Involucrados: Gobierno Nacional de Chile, Ministerio de Hacienda, Servicio Nacional de Aduanas (SNA), Servicio Agrícola y Ganadero (SAG), Policía de Investigaciones de Chile (PDI), Carabineros de Chile.	

BRECHAS

20. Falta de integración de todos los órganos de control en Sistema Integrado de Comercio Exterior (SICEX)

El *visto bueno* es una validación técnica o sanitaria esencial para ciertas operaciones de comercio exterior, pero su gestión sigue fragmentada porque no todos los organismos fiscalizadores están integrados al Sistema Integrado de Comercio Exterior (SICEX). Esto obliga al sector privado a tramitar autorizaciones por separado ante cada entidad, con requisitos, plazos y pagos dispares, generando retrasos, sobrecarga administrativa y falta de trazabilidad. La ausencia de interoperabilidad y de un marco normativo armonizado limita el rol de SICEX como plataforma única de facilitación, impidiendo avanzar hacia un sistema digital integrado alineado con los principios de eficiencia y transparencia promovidos por las políticas de facilitación del comercio y la OMA.

21. Falta de coordinación entre organismos que retrasa la obtención de vistos buenos

La gestión de los vistos buenos en Chile presenta importantes deficiencias derivadas de la falta de coordinación interinstitucional, lo que genera demoras, baja previsibilidad y mayor carga administrativa para el comercio exterior. Aunque su emisión es clave para liberar mercancías oportunamente, organismos como el SAG y la SEREMI Salud suelen operar con plazos que alcanzan el máximo permitido, o incluso lo superan cuando hay toma de muestras, sin protocolos técnicos estandarizados ni

criterios homogéneos. La ausencia de inspecciones conjuntas y de procesos paralelos obliga a los operadores a ajustarse a circuitos independientes y poco sincronizados, afectando la trazabilidad, aumentando la discrecionalidad y generando un uso ineficiente de recursos públicos y privados.

22. Exigencia de documentos de embarque CRT para solicitar autorizaciones previas

Las autorizaciones previas de importación enfrentan un problema estructural en Chile debido a la exigencia de presentar el Conocimiento Rodoviario de Transporte (CRT) para iniciar trámites ante los organismos de control, pese a que dicho documento solo existe una vez cargado el camión. Esto obliga a trabajar con CRT provisionales, cuyos datos pueden no coincidir con la carga final, generando inconsistencias documentales, demoras y riesgos operativos, especialmente en cargas sobredimensionadas o con variaciones de peso y bultos. La falta de flexibilidad para aceptar documentos alternativos y la ausencia de una revisión técnica del proceso y de los requisitos exigidos obstaculizan la planificación logística, elevan los costos y generan problemas en frontera cuando la información preliminar no coincide con la carga real.

PROPUESTAS DE ACCIÓN

Avanzar con la integración de todos los organismos de control en SICEX para la emisión de vistos buenos		Brecha 20 y 21
Avanzar con urgencia hacia la integración total de los organismos de control que emiten vistos buenos en la plataforma SICEX, asegurando que todas las autorizaciones requeridas puedan tramitarse de forma centralizada, digital y trazable dentro del mismo entorno. Para ello, se recomienda implementar una estrategia de integración técnica y normativa en tres etapas: Formalizar acuerdos interinstitucionales de cooperación entre SICEX y los organismos sectoriales aún no integrados; desarrollar un protocolo nacional de emisión de vistos buenos en formato digital, que contemple criterios homogéneos; y, Consolidar SICEX como ventanilla única obligatoria para toda tramitación de comercio exterior sujeta a vistos buenos.		
Plazo: Largo	Involucrados: Servicio Nacional de Aduanas (SNA), Servicio Agrícola y Ganadero (SAG), Secretaría Regional Ministerial de Salud (SEREMI Salud) e Instituto de Salud Pública (ISP), Ministerio de Hacienda (sector gerencial de SICEX).	
Identificación de datos necesarios para emitir las autorizaciones previas		Brecha 21 y 22

Establecer un proceso de revisión técnica e interinstitucional, para identificar con precisión los datos necesarios que actualmente se solicitan a través del CRT y mapear qué otros documentos o plataformas ya los contienen de forma confiable. Esta identificación permitirá habilitar nuevos esquemas de autorización basados en datos ya disponibles, sin condicionar los trámites a la existencia formal del CRT. A su vez, se recomienda desarrollar lineamientos técnicos que definan criterios de validación digital, requisitos mínimos de contenido y mecanismos de responsabilidad legal para el uso de documentos alternativos que reemplacen funcionalmente al CRT en etapas tempranas. Para que esta transformación sea sostenible, será necesario también acompañar el proceso con medidas de capacitación dirigidas tanto a funcionarios públicos como a operadores logísticos, así como con actualizaciones normativas que formalicen la aceptación de datos estructurados.

Plazo: Medio	Involucrados: Secretaría Regional Ministerial de Salud (SEREMI Salud), Servicio Agrícola y Ganadero (SAG), Ministerio de Hacienda (sector gerencial de SICEX).
-----------------	--

BRECHAS

23. Desconfianza en documentos electrónicos y limitaciones para guarda digital

La normativa chilena exige conservar por cinco años la documentación de operaciones de comercio exterior, ya sea en formato papel o digital, según lo establece el DFL N.º 1/1998 del Ministerio de Hacienda. Aunque la legislación permite cumplir esta obligación mediante archivos electrónicos, su adopción sigue siendo limitada debido a la desconfianza en los sistemas digitales y a la resistencia institucional al abandono del soporte físico. Esta baja utilización de carpetas electrónicas genera mayores costos, riesgos de pérdida y menor eficiencia en fiscalizaciones posteriores. El problema, compartido por otros países de la región y planteado incluso en foros de la OMA, mantiene una gestión documental fragmentada que afecta la trazabilidad, transparencia y eficiencia del control aduanero, perjudicando tanto a operadores privados como a la administración fiscal.

PROPUESTAS DE ACCIÓN

Divulgación de beneficios de carpetas electrónicas y guarda de documentos digitales	Brecha 23
Diseño e implementación de una estrategia nacional de promoción y soporte técnico, liderada por el Servicio Nacional de Aduanas (SNA), con el objetivo de fomentar la transición al uso de la carpeta electrónica. Esta estrategia debe combinar acciones informativas, normativas y tecnológicas orientadas tanto al sector privado como a los funcionarios públicos encargados de auditorías posteriores. Su finalidad es generar un entorno de confianza institucional y	

operativa que incentive a los usuarios del sector privado a adoptar el formato digital sin temor a sanciones, rechazos o problemas de trazabilidad en caso de fiscalización	
Plazo: Medio	Involucrados: Servicio Nacional de Aduanas (SNA)

Capacitación del sector privado ante la guarda de documentación electrónica	Brecha 23
Realización de capacitaciones conjuntas entre el Servicio Nacional de Aduanas (SNA) y el sector privado enfocadas específicamente en el uso, gestión y fiscalización de la carpeta electrónica.	
Plazo: Medio	Involucrados: Servicio Nacional de Aduanas (SNA), Cámara Aduanera de Chile, Asociación Gremial de Transporte Internacional de Chile (AGETICH), entre otras.

BRECHAS

24. Divergencia de criterios del Servicio Nacional de Aduanas en el control de carga

El sector privado ha identificado una falta de estandarización en los criterios aplicados por funcionarios del Servicio Nacional de Aduanas durante los procedimientos de fiscalización, lo que genera incertidumbre normativa y operativa. Operaciones idénticas reciben exigencias distintas según el fiscalizador, afectando documentos, requisitos de aforo físico e incluso condiciones impuestas de manera inconsistente, especialmente en el Paso de Jama, donde la rotación frecuente del personal profundiza estas diferencias.

Esta aplicación desigual de controles provoca demoras, costos adicionales, reprocesamientos, sanciones injustificadas y menor seguridad jurídica, además de debilitar la trazabilidad y la confianza en la institucionalidad aduanera. Aunque Aduanas ha reconocido el problema y ha iniciado esfuerzos preliminares para armonizar criterios, aún no existe una estandarización efectiva. En consecuencia, la falta de uniformidad en los procedimientos limita la eficiencia logística y aumenta los riesgos operativos del comercio exterior chileno.

PROPUESTAS DE ACCIÓN

Establecimiento de un canal de comunicación para la unificación de criterios en el control aduanero	Brecha 24
habilitación y difusión de un canal de comunicación ágil y eficiente entre el sector privado y los fiscalizadores aduaneros, a través de un número telefónico o email	

lo que será definido por las autoridades competentes, el cual se utilizará en situaciones donde se identifiquen divergencias en los criterios aplicados a cargas idénticas. Este canal permitirá a los operadores del comercio exterior presentar las situaciones conflictivas para su revisión en una instancia centralizada a nivel de Antofagasta, lo que facilitará la unificación de criterios en tiempo real

Plazo: Medio	Involucrados: Servicio Nacional de Aduanas (SNA)
-----------------	--

BRECHAS

25. Demoras en la emisión de la resolución anticipada por parte del Servicio Nacional de Aduana (SNA)

La clasificación fiscal de mercancías es clave para determinar aranceles, requisitos técnicos y el tratamiento aduanero aplicable, por lo que una codificación errónea puede generar demoras, costos y sanciones. Para dar mayor certeza a los operadores, el Servicio Nacional de Aduanas implementó la resolución anticipada conforme al Acuerdo sobre Facilitación del Comercio, permitiendo obtener un criterio oficial previo a la importación. Sin embargo, su funcionamiento presenta importantes limitaciones: el trámite es rígido, carece de canales técnicos de comunicación, no está completamente digitalizado y sus plazos, que corresponden a 30 y 60 días, resultan incompatibles con la dinámica del comercio actual. Esta falta de agilidad e integración genera incertidumbre y expone a los operadores a fiscalizaciones, reprocesamientos y riesgos operativos, reduciendo la eficacia de un instrumento que, aunque valioso en su diseño, requiere mejoras sustantivas para cumplir plenamente su objetivo.

PROPUESTAS DE ACCIÓN

Evaluación del proceso de emisión de resolución anticipada de la clasificación fiscal		Brecha 25
Se propone que el SNA impulse un proceso de evaluación técnica orientado a reducir los plazos de tramitación; avanzar hacia la digitalización completa del trámite; habilitar una ventanilla técnica especializada, desarrollar una base pública de resoluciones anticipadas previas y establecer indicadores de desempeño del sistema.		
Plazo: Medio	Involucrados: Servicio Nacional de Aduanas (SNA)	

BRECHAS

26. Demoras en la actualización del cumplido de embarque por parte del Servicio Nacional de Aduanas (SNA)

Existe un desfase relevante entre la carga que efectivamente cruza la frontera y la información registrada en los sistemas aduaneros, debido a retrasos del Servicio Nacional de Aduanas en actualizar el cumplimiento terrestre, especialmente crítico en el paso de Sico, donde no hay presencia física del SNA. Esto impide reflejar oportunamente la salida de la carga, lo que obliga a los despachantes a esperar para cerrar sus procesos de exportación pese a que la mercancía ya salió del país. La desconexión entre el flujo físico y el documental genera cuellos de botella, aumenta tiempos de espera, limita la eficiencia operativa y afecta la competitividad del Corredor Bioceánico de Capricornio.

PROPUESTAS DE ACCIÓN

Atender los requisitos necesarios para permitir la atención de Policía de Investigaciones de Chile y Servicio Nacional de Aduanas de Chile en Sico		Brecha 26
Incorporar todos los requisitos mínimos necesarios para habilitar la operación continua del Servicio Nacional de Aduanas (SNA) y de la Policía de Investigaciones de Chile (PDI) en el complejo de Sico.		
Plazo: Largo	Involucrados: Policía de Investigaciones de Chile (PDI), Servicio Nacional de Aduanas (SNA), Unidad de Pasos Fronterizos (UPF).	

BRECHAS

27. Restricciones operativas del SAG afectan la fluidez del comercio en el Paso de Jama

En el Paso de Jama, la obtención del timbre del SAG, requisito final para autorizar el cruce de carga animal o vegetal, solo puede solicitarse hasta las 16:00 horas pese a que el servicio atiende hasta las 20:00, debido a limitaciones operativas internas. Esta reducción efectiva del horario no se ajusta al flujo real de la frontera y provoca demoras significativas, como en casos en que camiones con carga perecedera llegan poco antes del cierre y deben esperar hasta el lunes siguiente. La situación se agrava con cierres climáticos y genera sobrecostos logísticos, afectando también el bienestar de los transportistas, quienes deben permanecer en condiciones extremas sin infraestructura básica.

PROPUESTAS DE ACCIÓN

Atender los requisitos necesarios para permitir la atención de Policía de Investigaciones de Chile y Servicio Nacional de Aduanas de Chile en Sico		Brecha 27
---	--	-----------

Establecer y formalizar un horario límite para la recepción de expedientes por parte del organismo, considerando los tiempos reales involucrados en la operación secuencial que debe realizarse junto con los demás organismos de control fronterizos.	
Plazo: Corto	Involucrados: Servicio Agrícola y Ganadero (SAG)

BRECHAS

28. Falta de infraestructura en San Pedro de Atacama limita la atención del Servicio Agrícola y Ganadero (SAG)

El punto de inspección conjunta SAG–SNA en San Pedro de Atacama opera con capacidad limitada, un solo andén y dos funcionarios por turno, lo que restringe la atención de 7 a 10 camiones diarios y genera largas esperas en zonas sin infraestructura básica, a 5 km del recinto. Aunque funciona de lunes a domingo, su operación no se ajusta a las demandas del Corredor Bioceánico, y la falta de conectividad hace que la coordinación entre el sitio y la zona de espera sea ineficiente y vulnerable. Además, la ubicación del recinto en pleno centro de San Pedro dificulta su ampliación por estar rodeado de terrenos de propiedad indígena, por lo que la instalación de un nuevo sitio dependerá de la disponibilidad de terrenos fiscales cercanos y del cumplimiento de procesos de consulta previa con las comunidades locales.

PROPUESTAS DE ACCIÓN

Ampliación de los andenes del Servicio Agrícola y Ganadero de Chile en Atacama		Brecha 28
Avanzar con la ampliación de la capacidad operativa del SAG en San Pedro de Atacama, mediante la incorporación de nuevos andenes de inspección y el mejoramiento integral de la infraestructura de atención, con foco en instalaciones que permitan el trabajo simultáneo de múltiples equipos de fiscalización		
Plazo: Medio	Involucrados: Gobierno Subnacional (Antofagasta), Servicio Nacional de Aduanas (SNA), Servicio Agrícola y Ganadero (SAG), Unidad de Pasos Fronterizos (UPF).	

Evaluación de la reintegración del Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) en los complejos fronterizos de Jama y Sico bajo el modelo de Área de Control Integrado (ACI)		Brecha 28
Evaluar la posibilidad de que el Servicio Agrícola y Ganadero (SAG) retome sus funciones de fiscalización directamente en los Complejos Fronterizos de Jama y		

Sico, en el marco del modelo de Área de Control Integrado (ACI), siempre que se materialicen las mejoras estructurales necesarias para garantizar condiciones mínimas de operatividad, seguridad y habitabilidad para su personal	
Plazo: Largo	Involucrados: Servicio Agrícola y Ganadero (SAG)

BRECHAS

29. Eliminación de viáticos internacionales y seguro de salud para servidores de la Policía de Investigaciones de Chile en Jama

El Dictamen N.º 41.585/2015, que eliminó los viáticos internacionales y el seguro de vida para funcionarios de la PDI destinados al Paso de Jama, ha generado dificultades operativas y una menor disposición del personal a trabajar en la frontera debido a la falta de cobertura médica y de protección ante emergencias. Aunque la normativa permite otorgar solo el 40% de los viáticos por considerarse que no incurren en gastos de alojamiento, esta reducción, junto con la ausencia de seguro internacional, ha creado incertidumbre y desincentivos que afectan la continuidad, eficiencia y seguridad del funcionamiento del control fronterizo.

PROPUESTAS DE ACCIÓN

Regularización del seguro internacional para todos los funcionarios chilenos que prestan servicios en el exterior a través de la actualización de las normas vigentes		Brecha 29
Avanzar en la regularización formal del seguro internacional obligatorio para todos los funcionarios chilenos que presten servicios en el extranjero, a través de la revisión normativa que aborde expresamente las limitaciones actuales.		
Plazo: Largo	Involucrados: Servicio Nacional de Aduanas (SNA), Contraloría General de la República y Ministerio de Hacienda.	

BRECHAS

30. Falta de seguridad en las rutas concesionadas e incumplimiento de los contratos de concesión

La seguridad en las rutas del Corredor Bioceánico de Capricornio enfrenta deficiencias significativas debido al incumplimiento de obligaciones contractuales de los concesionarios, como patrullajes, cámaras y asistencia en ruta; y a la limitada presencia operativa de Carabineros, lo que genera una alta percepción de inseguridad entre los transportistas. En zonas no concesionadas, como Jama y Sico, las dificultades de conectividad agravan la falta de respuesta ante emergencias. Esta

combinación de brechas de vigilancia, infraestructura insuficiente y asimetrías en los estándares de seguridad afecta la continuidad operativa, aumenta los riesgos de accidentes y delitos, eleva los costos logísticos y debilita la competitividad y confiabilidad del corredor como ruta internacional de carga.

PROPUESTAS DE ACCIÓN

Verificar la posibilidad de incorporar tótem para emergencias en rutas de Chile		Brecha 30
instalación de tótems de emergencia (tótems SOS) en los principales ejes viales del CBC en Chile. Estos dispositivos permiten la comunicación directa e inmediata con centrales de seguridad y asistencia, operando a través de conexión satelital o radiofrecuencia en zonas sin cobertura de telefonía móvil.		
Plazo: Largo	Involucrados: Gobiernos Subnacionales de Tarapacá y Antofagasta, y Ministerio de Obras Públicas (MOP).	

Evaluación e implementación de patrullajes móviles coordinados para reforzar la seguridad en los tramos de Chile		Brecha 30
Incorporación de patrullajes móviles periódicos, coordinados entre Carabineros de Chile y las unidades responsables de fiscalización de las concesiones viales, Estas patrullas tendrían la función de disuadir actos delictivos, asistir a transportistas ante emergencias, y mejorar la presencia institucional en sectores donde actualmente no existe cobertura efectiva.		
Plazo: Medio	Involucrados: Carabineros de Chile, Ministerio del Interior de Chile y Ministerio de Obras Públicas (MOP).	

BRECHAS

31. Insuficiencia de zonas de descanso para transportistas en la ruta del Corredor Bioceánico de Capricornio

La ruta chilena del Corredor Bioceánico de Capricornio carece de infraestructura suficiente para el descanso y resguardo de transportistas, una brecha crítica frente al aumento proyectado del flujo, de más de 1.000 a potencialmente 5.000 camiones en régimen. Con solo dos áreas de descanso en Antofagasta y capacidad para 40 camiones, los conductores deben detenerse en condiciones precarias, elevando riesgos de accidentes, fatiga y congestión. Puntos estratégicos como La Negra y San Pedro de Atacama podrían albergar zonas logísticas, pero no existen inversiones concretas. Además, los puertos de Iquique y Antofagasta presentan accesos limitados que impiden expandir operaciones. En conjunto, la falta de áreas de descanso,

infraestructura intermedia y accesos portuarios adecuados constituye una barrera estructural que reduce la eficiencia y competitividad del CBC y afecta a transportistas, operadores y exportadores.

PROPUESTAS DE ACCIÓN

Avanzar en el desarrollo de áreas de descanso para los camioneros en las rutas chilenas con el fondo aprobado por el Gobierno Regional	Brecha 31
Avanzar decididamente en el desarrollo de áreas de descanso para transportistas a lo largo de los principales trayectos que conectan el Paso de Jama con los puertos de Antofagasta e Iquique. Estas instalaciones deben ser ejecutadas utilizando el financiamiento ya aprobado por el Gobierno Regional (GORE), destinado a fortalecer la infraestructura de transporte y logística en la región. El proyecto debe enfocarse en la habilitación de zonas de descanso estratégicamente ubicadas a lo largo de las rutas nacionales de Chile.	
Plazo: Largo	Involucrados: Gobiernos Subnacionales de Tarapacá y Antofagasta, Carabineros de Chile, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (MTT), Asociación Gremial de Transporte Internacional de Chile (AGETICH), Cámara Aduanera de Chile, entre otras cámaras de representatividad del sector privado, Ministerio de Obras Públicas (MOP).

Anexo 3: Acta XII Reunión del Grupo de Trabajo de Coordinadores Nacionales del Corredor Bioceánico Vial

XII Reunión del Grupo de Trabajo de Coordinadores Nacionales del Corredor Bioceánico Vial (CBV)

ACTA

En la Ciudad de Buenos Aires, Capital de la República Argentina, los días 25 y 26 de noviembre de 2025 tuvo lugar la XII Reunión del Grupo de Trabajo de Coordinadores Nacionales del Corredor Bioceánico Vial, con la participación de representantes de Argentina, Brasil, Chile y Paraguay, junto con invitados especiales de organizaciones regionales.

La apertura de la Reunión fue encabezada por el Coordinador Nacional de Argentina, Ministro Santiago Villalba, quien entre otros aspectos destacó la relevancia de abordar con un enfoque multidimensional el desarrollo del CBV. Sostuvo que durante su Secretaría Ejecutiva, Argentina ha prestado especial atención a la simplificación de los procedimientos de frontera, la coordinación de las Áreas de Control Integrado y la implementación y modernización de los sistemas digitales aduaneros, conscientes de que no basta con conectar nuestros territorios con obras de infraestructura si, al mismo tiempo, no agilizamos los procedimientos, reduciendo tiempos y, en última instancia, mejoramos la competitividad a través de controles más ágiles.

Luego hizo uso de la palabra la Coordinación Nacional de Brasil. João Villaverde, Secretario de Articulación Institucionales del Ministerio de Planificación y Presupuesto, destacó la prioridad otorgada por el gobierno de Brasil al proyecto y su importancia estratégica para todos los países involucrados. Recordó que las obras de Puente Puerto Murtinho -Carmelo Peralta avanzan bien y deben concluir en junio de 2026 y que es necesario estar preparados para asegurar que el Corredor esté operacional. La Embajadora Daniela Benjamín, directora de Integración Regional del Ministerio de Relaciones Exteriores de Brasil, subrayó que el Corredor se encuentra en una etapa decisiva, que requerirá una creciente articulación entre los países que permita identificar las acciones prioritarias que deben ser llevadas a cabo para operacionalización, en base a los trabajos en curso. Ministro João Carlos Parkinson, resaltó que este Corredor representa un nuevo modelo de integración, que valora los entes subnacionales, los territorios y las fronteras, además despierta intereses comunes que movilizan a los países.

Seguidamente el Coordinador Nacional de Chile Embajador Ricardo Hernández enfatizó el valor de la integración sudamericana con un impacto positivo en la

desconcentración y con proyectos concretos como el Corredor Bioceánico Vial. Asimismo destacó la importancia y sinergias del CBV, potenciando no solo en el comercio y las inversiones, sino también en otros ámbitos como el turístico, y el desafío que debemos asumir los gobiernos nacionales referido a la seguridad en sus diferentes dimensiones.

Finalmente el Coordinador Nacional del Paraguay Ministro Luis Bianchi propuso ir más allá de la infraestructura física y reforzar la infraestructura blanda, en normas, coordinación y logística eficiente, para convertir al Corredor Bioceánico Vial en un sistema regional integrado donde Paraguay actúe como nodo estratégico de comercio y competitividad en el Mercosur y la región.

Con posterioridad, tuvo lugar un bloque con diferentes presentaciones de carácter técnico titulado “Perspectivas sobre el Corredor Bioceánico”. En primer lugar se dirigió el Sr Gobernador Regional de Antofagasta Don Ricardo Díaz Cortés en su ejercicio de la Presidencia Pro Témpore del Foro de Territorios Subnacionales del Corredor Bioceánico de Capricornio, enfatizando la importancia de iniciar un proceso de coordinación entre los Gobiernos Nacionales y Territorios Subnacionales para contribuir a alcanzar los objetivos comunes. Luego expuso el Gerente Regional del BID Morgan Doyle sobre el Plan Maestro Regional de Integración y Desarrollo del Corredor Bioceánico de Capricornio, en particular el importante avance realizado con la presentación del estudio de Procomex de facilitación del comercio y procesos transfronterizos en este Corredor. Acto seguido la Federación Argentina de Entidades Empresarias del Autotransporte de Cargas (FADEEAC), presentó un estudio- a través de sus directivos Emilio Felcman y Silvia Sudol- sobre “Impacto y desafíos para el transporte de cargas y el comercio regional”. Seguidamente, en representación del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile, Víctor Pérez Gutiérrez expuso un informe sobre “Integración logística para el Corredor Bioceánico Vial”. Al final de este bloque, se realizó la presentación del Sr. Cícero Rodrigues de Melo Filho de INFRA S.A. del Ministerio de Transporte de Brasil sobre su estudio, financiado por el PNUD, titulado “Costos logísticos e Integración Regional en el Corredor Bioceánico: Perspectivas Estratégicas para el Comercio con Asia”. También se presentaron resultados preliminares del estudio del Corredor y se espera contar con el apoyo del PNUD para avanzar a la segunda fase. Se adjunta como anexo las referidas presentaciones.

Los participantes agradecieron los valiosos aportes de las presentaciones realizadas, valorando los datos y tendencias expuestas que permiten proyectar múltiples oportunidades que ofrece el Corredor Bioceánico Vial para el desarrollo de la región.

Por primera vez en las Reuniones de este Grupo de Trabajo tuvo lugar el encuentro entre los Coordinadores Nacionales y los integrantes de la Mesa Ejecutiva del Foro de Territorios Subnacionales, éstos últimos acompañados por el BID en el marco del Plan Maestro que vienen elaborando. En este contexto se hizo hincapié en la relevancia del

intercambio de información y de las acciones compartidas, en particular dirigidas a modernizar y potenciar las áreas de control integrado, así como la articulación con sectores productivos y servicios turísticos regionales. Se comprometieron a mantener reuniones intersesionesales e identificar acciones de corto y mediano plazo con resultados para próximo año.

Seguidamente se procedió a recibir el informe de cada una de las Mesas de Trabajo a través de sus coordinadores, que a continuación se señalan:

En la Mesa de Obras Públicas, Logística y Transporte los coordinadores intercambiaron información sobre los avances de obras y proyectos relacionados con el Corredor Bioceánico Vial. En este sentido, los coordinadores destacaron los trabajos efectivos que se vienen realizando en materia de pavimentación de rutas y el análisis de factibilidad de un nuevo puente eventualmente en el paso Misión La Paz-Pozo Hondo. Se resaltó también que hoy el SGT 5 de Transporte se encuentra discutiendo la modernización de la RM 65/2008, sobre pesos y dimensiones de los vehículos, para aumentar capacidades de carga y las dimensiones de los vehículos, y de esa forma tener una transporte de carga más eficiente y competitivo. Finalmente, la coordinación argentina recordó la sentencia dictada por la Corte Interamericana de Derechos Humanos en el caso "Comunidades indígenas miembros de la Asociación Lhaka Honhat (Nuestra Tierra) vs. Argentina". Junto a la delegación paraguaya destacó la importancia de desarrollar un trabajo coordinado e integral entre la Subsecretaría de Derechos Humanos y el Instituto Nacional de Asuntos Indígenas (INAI) de Argentina, el Instituto Nacional del Indígena del Paraguay, la Secretaría de Asuntos Indígenas de la Provincia de Salta y los equipos sociales de la áreas de infraestructura, ambiente y obras públicas de ambos países, a fin de realizar un proceso de relevamiento y socialización de información inicial con las comunidades en la zona, previo a la realización de las Consultas Previas, Libres e Informadas.

La Mesa de Producción y Comercio continuó con el intercambio de información sobre la identificación de sectores productivos y bio-económicos claves en cada uno de los países con la intención de fomentar la creación de cadenas regionales de valor. Con relación a los temas de costos logísticos, se propuso invitar a los distintos actores que han realizado aportes sobre la temática a efectos de armonizar metodologías y complementar estudios. Finalmente, en cuanto a la creación de un Observatorio de Logística, Producción y Comercio, se propuso trabajar en la identificación de los objetivos, indicadores y fuentes de información relevantes para el Corredor, sin generar compromisos institucionales ni presupuestarios, a fin de coordinar un enfoque progresivo conforme al consenso regional y a las iniciativas existentes.

La Mesa de Simplificación de Procedimientos de Frontera analizó la información brindada en el Informe de Procomex-BID, al que se reconoció su aporte. Cada servicio nacional evaluará lo allí indicado, así como su factibilidad. Se consensuó realizar reuniones virtuales previas a la próxima reunión de esta Mesa. En relación con la

implementación del SINTIA (Sistema Informático de Transito Internacional Aduanero) se informó que es abordado en el Subcomité Técnico sobre Procedimientos Aduaneros e Informática del Mercosur + Chile. En materia de RRC (Sistema de Reconocimiento Recíproco de Competencias) se abordó su funcionamiento entre Argentina y Paraguay, los trabajos entre Argentina y Chile, que la PDI chilena desarrolla un nuevo sistema de control migratorio. Y se acordó seguir trabajando en el CBV y bilateralmente. Se consensuó realizar mesas temáticas en materia del Plan Piloto para la Simplificación de Procedimientos de Frontera y se propuso considerar la simplificación de procedimientos sobre productos concretos.

En la Mesa de Turismo se acordó avanzar en el fortalecimiento de la identidad turística del Corredor Bioceánico Vial mediante la continuidad de la construcción de la Marca Turística Regional. En relación a la oferta turística integrada se proseguirá con el relevamiento común de prestadores y de destinos, a partir de la definición de categorías técnicas comunes, en un trabajo coordinado con los estados subnacionales. Las delegaciones confirmaron su compromiso de continuar el trabajo técnico a través de reuniones periódicas y con puntos focales designados para asegurar la implementación de los acuerdos alcanzados.

En la Mesa de Universidades, la Coordinación de UNIRILA (Red de Universidades del Corredor Bioceánico Vial) se da por inicio a las actividades, considerando los compromisos asumidos en la XI Reunión del Grupo de Trabajo (Asunción – 2024). Se procede a informar los avances logrados en cada uno de los puntos, dejándose constancia de que la Red mantiene actividades durante todo el año, con encuentros de carácter presencial como también virtual. Se marca la importancia de las publicaciones de las distintas universidades, que dan a conocer la producción de conocimientos referidos al CBV. También que se ha incrementado el número de carreras de posgrados con pertinencia a las temáticas del mismo. Se consensuó el compromiso de la Red con el desarrollo de las regiones por las que transita el Corredor y con alentar la formación tri-lingüe y la participación de investigadores en las mesas temáticas. Se alienta la promoción de generar observatorios temáticos en las distintas casas de estudios, que complementen la acción del Observatorio (Observatorio de la Ruta del Corredor) coordinado por la Universidad Católica Dom Bosco (Brasil).

La Mesa de Seguridad acordó designar puntos focales con miras a realizar una reunión virtual durante el primer semestre de 2026 destinada exclusivamente a desarrollar un modelo de cooperación entre los países participantes, tomando como referencia el Plan de Acción de la Comisión de Alto Nivel del gobierno de Chile y el trabajo del Grupo de Trabajo de la Reunión de Ministros del Interior y Justicia del Mercosur, asumiendo Brasil el compromiso de compilar la información necesaria para su organización. En materia de infraestructura y seguridad, por iniciativa de Argentina se decidió incorporar representantes de los organismos competentes en las Mesas de Trabajo pertinentes. En cuanto a la articulación de acciones conjuntas, Brasil presentó su sistema “Alerta Brasil” como posible modelo de referencia, y Argentina propuso compartir su sistema

de mapas visuales de emergencia a lo largo del Corredor. Asimismo, los integrantes de la mesa expresaron interés en el curso dictado por Brasil, con posible financiamiento del BID, orientado a los países del Corredor.

Además de las intervenciones generales, las delegaciones coincidieron en la importancia de trabajar de manera coordinada en vista a los plazos y compromisos establecidos en las Declaraciones de Asunción (2015) y de Brasilia (2017) sobre el CBV y, en este sentido, acordaron:

- Propiciar un mayor intercambio entre los coordinadores de cada Mesa de Trabajo para continuar las labores a través de encuentros virtuales.
- Alentar y acompañar en la medida de lo posible el Informe elaborado por el BID (Procomex) sobre Facilitación de Comercio y procesos transfronterizos, identificando acciones que puedan ser implementadas a corto y mediano plazo para mejorar el comercio transfronterizo en el Corredor, de preferencia antes de la inauguración del mismo.
- Continuar analizando el proyecto de Coordinación institucional del CBV presentado por Brasil para ser considerado en la próxima XIII Reunión del Grupo de Trabajo.
- Impulsar la priorización de los pasos fronterizos que forman parte del Corredor Bioceánico, de modo que se apliquen las mejores prácticas en materia de simplificación de procedimientos de frontera.

Se procedió al traspaso de la Secretaría Ejecutiva del Grupo de Trabajo de Coordinadores Nacionales del Corredor Bioceánico Vial a la República Federativa de Brasil para el próximo período hasta noviembre de 2026, ocasión en la que asumirá la Presidencia la delegación de Chile.

Al recibir la Secretaría Ejecutiva, la delegación de Brasil señaló el interés en promover un intercambio más sistemático entre los Coordinadores Nacionales y entre ellos y la Mesa Ejecutiva del Foro de los Territorios Subnacionales del Corredor, para permitir la identificación de temas de interés transversal que deben ser abordados en 2026 para la operacionalización del Corredor. Propuso, al respecto, la realización de reuniones mensuales entre los Coordinadores Nacionales y al menos dos reuniones por semestre con la Mesa Ejecutiva.

En términos de prioridades, se mencionó la intención de enfocar en las siguientes iniciativas concretas:

- Desarrollo de una plataforma digital con un relevamiento, por país, de los requisitos técnicos, regulatorios y documentales para la exportación, importación y movimiento de personas en el corredor.

- Identificación de eventos y ferias de turismo en 2026 en la región para organizar la instalación de un stand conjunto de los países y territorios del Corredor.
- Relevamiento y compilación de las conclusiones de los estudios y análisis en curso sobre el potencial de integración productiva a lo largo del corredor a los efectos de tener un panorama más claro sobre complementariedades y estrategias que podrían ser adoptadas para fomentar la creación de cadenas regionales de valor.
- Consideración de un proyecto de cooperación técnica para la modernización de los sistemas de intercambio de información existentes en materia de gestión coordinada de fronteras.
- Desarrollo de un modelo de cooperación e intercambio de informaciones en materia de seguridad entre los países participantes.
- Organización de mesas de discusión con empresarios, representantes de las comunidades locales y demás actores sociales relevantes sobre las perspectivas en relación al Corredor.
- Definición de una plataforma on line sobre el Corredor.

Las discusiones tendrán presente asimismo las prioridades e insumos identificados por las mesas de trabajo y la Mesa Ejecutiva del Foro de Territorios.

Por último, las delegaciones de Brasil, Chile y Paraguay agradecieron a la delegación de la República Argentina por la organización de esta Reunión del Grupo de Trabajo y señalaron su disposición a colaborar para los próximos encuentros que serán coordinados por la República Federativa de Brasil. El Coordinador Nacional de Argentina agradeció la colaboración y asistencia de todas las delegaciones, organismos, entidades y universidades participantes.

Anexo 4: Minuta Mesa de Simplificación Fronteriza