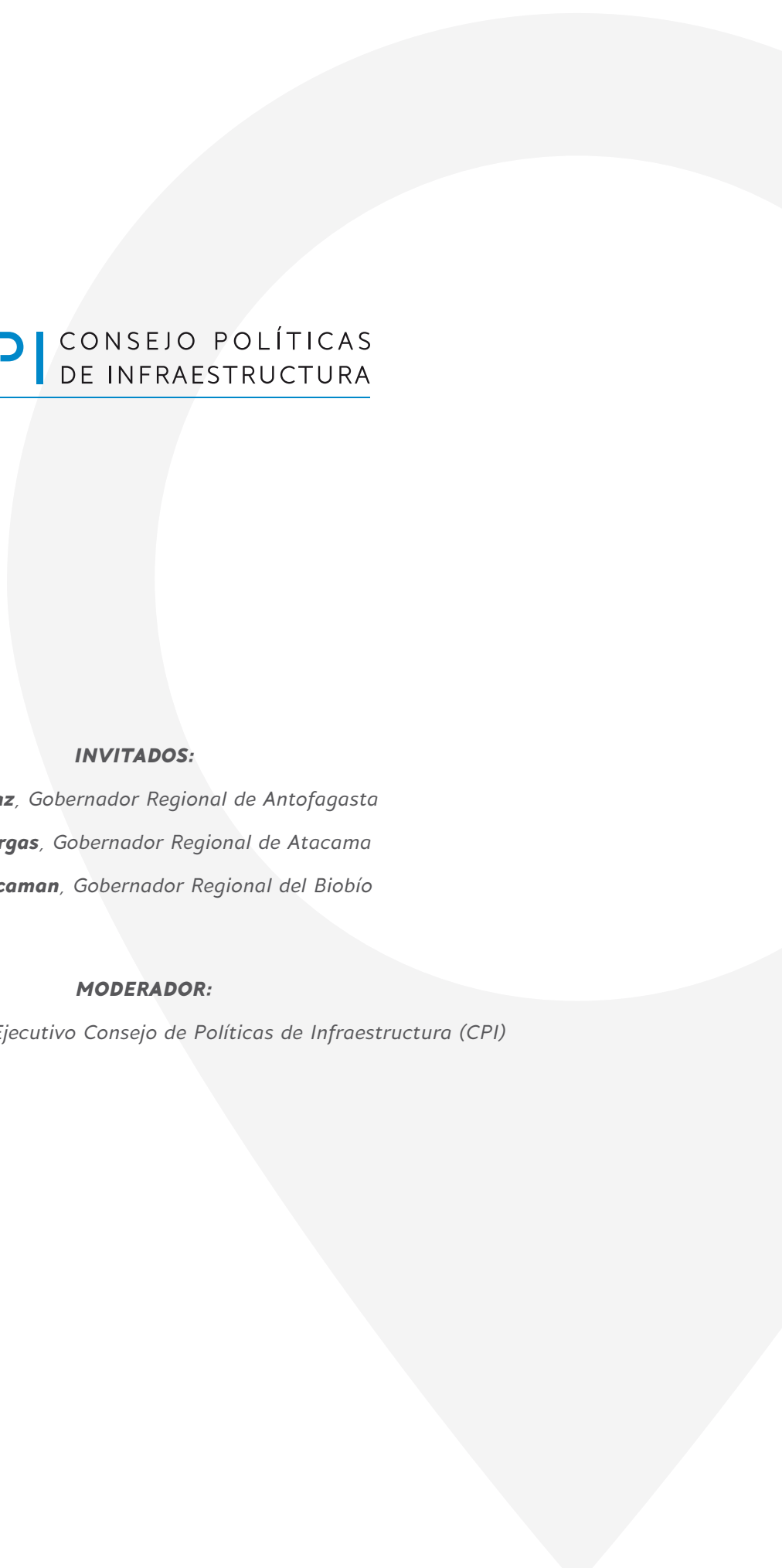


CUADERNOS DEL CPI

CORREDORES DE INTEGRACIÓN TERRITORIAL: Las definiciones que faltan

DIÁLOGOS DEL CPI



CPI CONSEJO POLÍTICAS DE INFRAESTRUCTURA

INVITADOS:

Ricardo Díaz, Gobernador Regional de Antofagasta

Miguel Vargas, Gobernador Regional de Atacama

Sergio Giacaman, Gobernador Regional del Biobío

MODERADOR:

Carlos Cruz, Director Ejecutivo Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI)

CONTENIDO

Resumen Ejecutivo	4
Corredores Bioceánicos como Política de Estado Carlos Cruz, Director Ejecutivo CPI	5
De Ruta de Paso a Corredor de Desarrollo Ricardo Díaz, Gobernador Regional de Antofagasta	6
Atacama como Nodo Estratégico Andino Miguel Vargas, Gobernador Regional de Atacama	10
Capital Logística de la Macrozona Centro-Sur Sergio Giacaman, Gobernador Regional del Biobío	16
Diálogo Intersectorial Gobernanza Multinivel, Permisología, Financiamiento APP y Seguridad Fronteriza Inteligente	19
Conclusiones Política Pública para la Macro-Integración y el Desarrollo Territorial. Una visión desde el CPI	24
Anexo	26

Resumen Ejecutivo¹

Este Cuaderno CPI, sistematiza las definiciones estratégicas del conversatorio sobre corredores bioceánicos y desarrollo territorial, con la participación de los gobernadores de Antofagasta, Atacama y Biobío. El análisis plantea un cambio de paradigma ineludible para la planificación pública nacional: la necesidad de transitar desde una concepción de "rutas de carga de paso" hacia "corredores de desarrollo económico integral". Esta evolución exige que el flujo masivo de mercancías del Mercosur no se limite a generar externalidades viales negativas en las regiones, sino que actúe como motor de atracción industrial, diversificación productiva y retención de valor local.

En el norte, la Región de Antofagasta lidera el Corredor Capricornio, ruta terrestre que conecta el corazón productivo de Sudamérica con el Pacífico chileno, reduciendo los tiempos de tránsito hacia Asia de 90 a 44 días. Para mitigar la congestión y el desgaste vial en pasos como Jama y Sico, la estrategia regional impulsa plataformas multimodales externas, la zona franco-paraguaya e industrias de servicios alimentarios que equilibren las tarifas mediante carga de retorno nacional. Por su parte, la Región de Atacama se proyecta dentro de la alianza binacional Atacalar como la salida marítima óptima hacia Asia, reduciendo la navegación a 25 días. Atacama destaca por sus proyectos de megapuestos multipropósito con calados naturales ultra-profundos de hasta 30 metros (como Copiaport-E), además de una matriz de recursos críticos que incluye una capacidad hídrica de desalinización proyectada de 7.573 litros por segundo y un 74% de generación eléctrica limpia. En la macrozona centro-sur, la Región del Biobío busca consolidarse como la capital logística regional, aprovechando puertos de estándar mundial como San Vicente y Coronel. Su estrategia prioriza la sostenibilidad mediante trenes de carga integrados al transporte bimodal y la consolidación del Paso Pichachén para canalizar los hidrocarburos del yacimiento argentino de Vaca Muerta.

Las conclusiones configuran una hoja de ruta estructurada en la descentralización, la paradiplomacia subnacional y el fortalecimiento de las Alianzas Público-Privadas (APP). Ante las restricciones fiscales, el capital privado es indispensable para ejecutar estas obras, requiriendo un Sistema Nacional de Inversiones actualizado con enfoques multicriterio que valoren la equidad territorial y la resiliencia climática.

¹ Este documento no constituye una transcripción literal de las intervenciones realizadas por los participantes en el encuentro. Su contenido ha sido elaborado por el Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI) y refleja las principales ideas, propuestas y consensos expuestos por cada uno de los intervinientes, interpretados en la perspectiva institucional del CPI y orientados a destacar aquellos aspectos de mayor relevancia estratégica para el desarrollo de políticas públicas de infraestructura en Chile.

Corredores Bioceánicos como Política de Estado:

Integración física y vocaciones productivas locales

Carlos Cruz, Director Ejecutivo CPI

La sesión de análisis y debate organizada por el Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI) se inició con un planteamiento estratégico sobre la relación bidireccional y de causalidad entre la infraestructura pública y el desarrollo territorial de mediano y largo plazo. La premisa fundamental establece que el progreso económico, la equidad de oportunidades y la competitividad internacional de las regiones en Chile se encuentran estrechamente vinculados a la calidad de la integración física con los países limítrofes, así como a la coherencia de las políticas nacionales en esta materia, superando la histórica desconexión entre la planificación del nivel central y las vocaciones productivas locales.

Bajo este marco, se enfatizó que Chile posee ventajas geográficas comparativas y una base de conectividad de servicios instalada que le otorgan el potencial estratégico necesario para consolidarse como la principal plataforma comercial y el nodo de servicios prioritario del Cono Sur hacia la cuenca del Pacífico. La materialización efectiva de los corredores bioceánicos no debe ser entendida únicamente bajo criterios de diseño vial destinados al mero tránsito de carga de paso, sino como una oportunidad estructural para dinamizar las economías locales de las regiones involucradas. Esta transición conceptual exige transformar las rutas tradicionales de transporte en corredores de desarrollo económico integral, promoviendo de manera simultánea la integración de sus propios territorios y la retención del valor en las comunidades locales.

El diagnóstico presentado por el CPI sostiene que estas iniciativas de conectividad internacional han sido históricamente impulsadas desde los territorios locales y subnacionales, pero que en la actualidad requieren con urgencia escalar en relevancia institucional a nivel nacional. Por esta razón, el propósito del conversatorio fue visibilizar de manera directa el liderazgo estratégico que han asumido los gobiernos regionales en la planificación de estas rutas, con el fin de promover la transición de estos esfuerzos autónomos hacia una política de Estado permanente, sistemática y de largo plazo. Esta visión integrada busca armonizar el tránsito eficiente de grandes volúmenes de carga provenientes del Mercosur o con destino a los mercados asiáticos, con el fomento productivo, la diversificación industrial y las demandas específicas de desarrollo socioeconómico de cada una de las economías en el norte y centro-sur de Chile.

De Ruta de Paso a Corredor de Desarrollo: Infraestructura logística, zonas francas y el desafío de la carga de retorno

Ricardo Díaz, Gobernador Regional de Antofagasta

La intervención del Gobernador Regional de Antofagasta, Ricardo Díaz, se inició con un análisis retrospectivo e histórico sobre el rol de las grandes rutas comerciales en la integración y el desarrollo de los territorios subnacionales y los mercados globales. En este marco, Díaz detalló los alcances del Corredor Bioceánico Capricornio, una iniciativa estratégica cuyo hito fundacional se remonta a la declaración y acuerdo firmado en el año 2015 por los gobiernos nacionales de Brasil, Paraguay, Argentina y Chile.

El diseño geográfico de esta ruta terrestre busca conectar de manera directa los puertos del norte chileno, específicamente los terminales portuarios de Tocopilla, Mejillones, Antofagasta e Iquique, con los grandes polos productivos y agrícolas del Cono Sur, atravesando el norte de Argentina, el Chaco paraguayo y el estado de Mato Grosso del Sur en Brasil.

Díaz expuso que el principal motor económico que justifica la ejecución de este corredor es la eficiencia logística en el transporte de carga hacia los mercados de la cuenca del Pacífico, particularmente hacia el continente asiático. Los datos técnicos presentados indican que el transporte de mercancías desde las zonas agrícolas brasileñas o paraguayas a través de la ruta marítima tradicional del Atlántico (saliendo por puertos como el de Santos o Buenos Aires, cruzando por el Canal de Panamá y enfrentando sus recurrentes restricciones de calado y esperas de programación) requiere un tiempo de tránsito promedio de 90 días.

En contraste, la movilización de esa misma carga por vía terrestre a través del Corredor Capricornio para embarcar directamente en los terminales de aguas profundas del norte de Chile reduce el tiempo de viaje a tan solo 44 días. Esto representa una disminución de más del 50% en los tiempos de tránsito y optimiza drásticamente la competitividad de las exportaciones regionales en góndola al acortar la cadena de frío y los costos de inventario inmovilizado en alta mar.

El Diagnóstico de la Carga de Paso y las Externalidades Locales

No obstante, las ventajas logísticas descritas, el Gobernador planteó un diagnóstico crítico respecto a la ejecución y conceptualización original del corredor. Díaz argumentó que cuando el proyecto fue diseñado en 2015, se pensó bajo una métrica estrictamente vial y de transporte, es decir, como un "corredor de carga de paso". Esta simplificación del análisis omitió las consecuencias operativas, ambientales y territoriales que el flujo masivo de camiones pesados impondría sobre la infraestructura urbana y vial de la Región de Antofagasta.

La materialización de este flujo sin una planificación integrada ha generado externalidades negativas severas en el territorio regional. Díaz expuso evidencia sobre el impacto de la congestión, detallando cómo la paralización temporal de los puertos por marejadas o los cierres imprevistos de los pasos fronterizos cordilleranos (como el Paso de Jama o el Paso de Sico), frecuentemente interrumpidos por el invierno altiplánico o eventos de "viento blanco" a más de 4000 metros sobre el nivel del mar provocan la inmovilización de cientos de camiones de alto tonelaje en las carreteras de la región.

Al no existir zonas de descanso adecuadas ni servicios sanitarios básicos para los transportistas, los camiones terminan estacionados en las bermas de rutas secundarias o en los accesos de localidades vulnerables como San Pedro de Atacama. Esta situación altera gravemente la calidad de vida de las comunidades locales, genera riesgos de seguridad vial, introduce focos de contaminación y deteriora aceleradamente la carpeta de rodado sin que la región reciba un retorno impositivo directo por el mero tránsito de la carga.

La Estrategia de Transición: Hacia un Corredor de Desarrollo Regional

Ante este escenario, la postura del Gobierno Regional de Antofagasta consiste en impulsar de manera decidida la transición desde un "corredor de carga de paso" hacia un "corredor de desarrollo". Este cambio de paradigma implica que el flujo de mercancías internacionales debe ser utilizado como un factor de atracción industrial, fomento productivo e innovación local, garantizando que una fracción del valor de la cadena logística sea retenido en el territorio subnacional en lugar de limitarse a internalizar los costos ambientales y de desgaste físico.

Para viabilizar esta transición, Díaz detalló los requerimientos de infraestructura física y blanda que se están planificando en la región:

- **Plataformas Multimodales e Intercambio de Carga:** El plan regional contempla el establecimiento de zonas de descanso integradas y centros logísticos de transferencia fuera de los límites urbanos, donde la carga internacional pueda ser consolidada, fraccionada o transferida al modo ferroviario. El traspaso de camión a tren antes del ingreso a las ciudades costeras busca mitigar la congestión vial, disminuir la emisión de material particulado fino en zonas urbanas y optimizar la convivencia entre la actividad portuaria y el desarrollo de los bordes costeros.

- **Zonas Francas e Integración Productiva:** Se promueve la creación de empresas mancomunadas y consorcios internacionales que aprovechen las franquicias aduaneras y los más de treinta tratados de libre comercio que Chile posee con economías de Asia y Estados Unidos. En este ámbito, destaca la vigencia de un convenio para establecer una zona franco-paraguaya en Antofagasta, orientada al procesamiento, empaque, etiquetado y agregación de valor (bajo estrictas normas de certificación fitosanitaria de exportación) de productos agropecuarios -especialmente carnes y lácteos- antes de su embarque definitivo.
- **Sistemas de Frigoríficos y Servicios Anexos:** La instalación de cadenas de frío continuas y servicios industriales especializados se presenta como una prioridad técnica para atraer la carga perecible de alto valor proveniente del Chaco paraguayo y el norte argentino, diversificando la matriz productiva regional y generando empleos de alta calificación técnica en el mantenimiento de equipos de refrigeración y control de calidad alimentaria.

Capacidad Logística Instalada y Proyecciones Portuarias

El Gobernador respaldó la viabilidad de esta estrategia detallando la robusta capacidad logística con la que cuenta la Región de Antofagasta. El territorio posee una red de conectividad internacional consolidada que incluye pasos fronterizos habilitados con Argentina y Bolivia, vías ferroviarias operadas por empresas privadas (FCAB y Ferronor) que conectan con redes ferroviarias del Cono Sur (como el Ferrocarril Belgrano en Argentina), y aeropuertos internacionales aptos para el transporte de carga pesada.

En el ámbito marítimo, la región opera a través de dos grandes puertos internacionales (Antofagasta y Mejillones) cuya capacidad de exportación conjunta equipara el volumen movilizado por los puertos de Valparaíso y San Antonio en la zona central. Adicionalmente, el plan de desarrollo regional contempla la proyección de un tercer puerto de gran calado y aguas profundas en la comuna de Tocopilla, diseñado específicamente para recibir naves de clase *Post-Panamax* que requieren mayores profundidades de fondo.

Sin embargo, Díaz advirtió sobre la brecha de escala existente: las proyecciones de carga de los países vecinos superan los 40 millones de toneladas anuales, mientras que la capacidad instalada actual de los puertos regionales se sitúa en torno a los 5 millones de toneladas de exportación local. Esta disparidad de escala exige una coordinación portuaria integral a nivel nacional que incorpore de manera sinérgica al puerto de Iquique y a otros terminales de la macrozona norte, evitando que la demanda extranjera sature y colapse los terminales de Antofagasta.

Coordinación Institucional, Gobernanza y la Necesidad de Carga de Retorno

Finalmente, la exposición de Díaz abordó los desafíos de gobernanza y sustentabilidad financiera del corredor. Se enfatizó que el éxito del proyecto no depende únicamente de la inversión en obras civiles, sino de resolver trabas normativas y operativas que competen al nivel central del Estado. Entre estas, se identificó la urgencia de fortalecer la dotación y tecnología de las aduanas, homologar los criterios fitosanitarios entre los cuatro países y flexibilizar los procesos de tránsito aduanero para agilizar el despacho de mercancías sin descuidar los controles fronterizos.

A nivel de gobernanza regional, Díaz destacó el rol de los Foros de Territorios Subnacionales del Corredor de Capricornio —instancia que actualmente preside— como un espacio de para-diplomacia esencial para destrabar proyectos de infraestructura binacional rezagados por las agendas centralistas. A nivel interno, planteó la necesidad de crear "estrategias logísticas portuarias" que integren de manera vinculante a los municipios, la academia, el sector privado y la sociedad civil, incluyendo a las comunidades indígenas, garantizando que el desarrollo del corredor cuente con licencia social y prepare de forma anticipada el capital humano local para los nuevos empleos logísticos.

Por último, el Gobernador insistió en que el equilibrio económico de la ruta terrestre requiere resolver el problema de la "carga de retorno". La rentabilidad de las empresas transportistas depende de que los camiones no regresen vacíos hacia el Atlántico tras descargar en los puertos chilenos, ya que el viaje de retorno sin carga duplica la tarifa del flete de exportación primario.

Para subsanar esta ineficiencia, la estrategia regional propone consolidar una oferta exportadora competitiva desde Chile hacia los mercados del interior del continente (Mercosur), identificando productos con alta demanda tales como el salmón del sur de Chile, vinos de la zona central, frutas frescas de los valles intermedios y productos industriales con denominación de origen de la macrozona norte.

Atacama como Nodo Estratégico Andino: Mega puertos de gran calado, desalinización multipropósito y autonomía energética ERNC

Miguel Vargas, Gobernador Regional de Atacama

La intervención del Gobernador Regional de Atacama, Miguel Vargas Correa, expuso una visión prospectiva de largo aliento basada en el concepto de "Atacama: Integración y Conectividad para el Desarrollo". Vargas situó al territorio no como un espacio administrativo aislado, sino como el nodo de salida natural y estratégico de una vasta región económica binacional y transandina. En este sentido, el pilar de su planteamiento geopolítico es el Comité de Integración ATACALAR, una instancia de cooperación subnacional que reúne formalmente a la Región de Atacama con siete provincias del noroeste y centro de la República Argentina: Catamarca, La Rioja, Córdoba, Tucumán, Santiago del Estero, Santa Fe y Tucumán. Esta estructura para diplomática busca conectar de manera directa estos polos productivos, agroindustriales y agrícolas con los terminales marítimos del norte chileno y, a través de ellos, con el sur de Brasil y los mercados de la cuenca del Pacífico.

Para justificar la urgencia de materializar los corredores de integración territorial, Vargas presentó un detallado análisis comparativo de las rutas marítimas y terrestres disponibles para el comercio exterior de la zona de influencia. Actualmente, la mayor parte de la producción agrícola y agroindustrial del noroeste argentino se desplaza hacia el océano Atlántico, saliendo principalmente por los terminales fluviales del río Paraná en Rosario o los terminales marítimos de Buenos Aires. Esta configuración logística tradicional impone a los exportadores transandinos un recargo estimado en un 30% en sus costos totales de transporte terrestre interno debido a las extensas distancias terrestres y las crecientes tarifas de flete por carretera. Adicionalmente, esta ruta tradicional añade un promedio de 20 días adicionales en el tiempo de tránsito definitivo hacia los mercados de China, Japón y el Asia Pacífico, derivados de la necesidad de circunnavegar el continente o enfrentar las costosas tarifas y demoras del Canal de Panamá.

El análisis de rutas marítimas y tiempos de navegación presentado por el Gobernador muestra las siguientes ventajas comparativas de la vertiente del Pacífico:

- **Ruta Marítima Tradicional por el Canal de Panamá:** Requiere un tiempo de tránsito promedio de 67 días, enfrentando además las crecientes restricciones operativas, demoras y sobrecostos asociados a los peajes y la disponibilidad de calado en la vía interoceánica panameña, la cual se ve crecientemente afectada por sequías y variaciones climáticas que limitan el paso diario de naves portacontenedores de gran tamaño.
- **Ruta Argentina - Atlántico:** Exige un tiempo de tránsito de 35 días de navegación para los flujos que se dirigen hacia los mercados del este, asumiendo además el costo del flete terrestre transcontinental inicial hacia los puertos de la costa este de Sudamérica, los cuales sufren de cuellos de botella y saturación logística recurrente.
- **Ruta Argentina - Pacífico (vía puertos chilenos del norte):** Reduce el tiempo de tránsito marítimo global a 42 días, optimizando sustantivamente la cadena de distribución al consolidar el paso terrestre transandino previo al embarque.
- **Ruta Chile - Pacífico (embarque directo desde Atacama):** Consigue un tiempo de tránsito óptimo de tan solo 25 días de navegación hacia los grandes puertos de China y Japón. Esta diferencia representa una ganancia de competitividad temporal y de costos sin precedentes para el Cono Sur, permitiendo que la producción de Atacama y de las provincias del noroeste argentino llegue a las góndolas asiáticas en tiempos significativamente más cortos, lo que resulta crítico para la exportación de productos perecederos, fruta fresca de exportación y minerales de alto valor.

Infraestructura de Conectividad Terrestre y Pasos Fronterizos

Para operativizar esta ventaja geográfica, el Gobierno Regional de Atacama planifica sus inversiones sobre una red de conectividad terrestre que asegure la continuidad operativa durante todo el año, mitigando los cierres invernales que históricamente han afectado la integración andina. Vargas detalló el estado de situación y las proyecciones de los principales pasos fronterizos de la región:

- **Paso Internacional San Francisco:** Se encuentra actualmente operativo y consolidado como la principal vía de conexión terrestre entre Atacama y la provincia de Catamarca. Sin embargo, para responder a las exigencias de un flujo de carga pesada a gran escala, la planificación regional contempla el desarrollo de un nuevo complejo fronterizo integrado. Este complejo se proyecta reubicar estratégicamente desde su actual emplazamiento en el salar de Maricunga -situado a más de 120 kilómetros de la frontera física- hacia el sector de Laguna Verde, a solo 20 kilómetros del límite internacional. Esta relocalización busca optimizar los tiempos de revisión aduanera, mejorar sustancialmente las condiciones de habitabilidad y control para los funcionarios estatales (Aduanas, SAG, PDI y Carabineros) y establecer un control efectivo frente a amenazas transnacionales como el crimen organizado y el contrabando, operando bajo un estándar de revisión continua.

- **Paso Internacional Pircas Negras:** Conecta a la región con la provincia de La Rioja. Este paso se encuentra en etapa de programación activa a través de una mesa de trabajo público-privada orientada a definir las inversiones en pavimentación y conectividad requeridas para habilitar su tránsito permanente, convirtiéndolo en un eje logístico alternativo y complementario.
- **Evaluación de un Nuevo Paso Fronterizo (San Juan):** Motivado por el dinamismo y el crecimiento exponencial de la inversión en grandes proyectos mineros de cobre y oro en la provincia argentina de San Juan, el Gobierno Regional de Atacama se encuentra evaluando la viabilidad técnica y territorial de habilitar una nueva conexión vial a través de los sectores de los ríos El Potro y Montosa, en la comuna de Tierra Amarilla. Esta ruta busca posicionar a los terminales marítimos de Atacama como la salida natural, más eficiente y directa para los concentrados de cobre y otros minerales que se producirán en el lado transandino, capturando una demanda logística masiva que de otra forma saturaría la infraestructura de la zona central de Chile.

En el ámbito vial interno, Vargas destacó dos proyectos estratégicos de gran envergadura diseñados bajo modelos de Asociación Público-Privada (APP) para garantizar estándares de alta seguridad y resiliencia:

- **Concesión de la Doble Calzada en Ruta 5 (Caldera - Antofagasta):** Un trazado de 466 kilómetros de doble vía diseñado para estandarizar el tránsito pesado longitudinal, reduciendo de manera drástica la tasa de accidentabilidad, optimizando los tiempos de viaje entre ambas regiones portuarias y mejorando la resiliencia de la principal arteria vial de la macrozona norte frente a eventos climáticos o aluvionales.
- **Construcción y Pavimentación de la Ruta Costera (Husco - Límite Región de Coquimbo):** Un proyecto vial de 101 kilómetros lineales diseñado para asegurar una conectividad alternativa de alto estándar por el borde costero meridional de la región, facilitando la integración de localidades vulnerables de pescadores artesanales y algueros, y potenciando el desarrollo del turismo costero de Atacama mediante un diseño vial respetuoso con el paisaje desértico y marino.

Capacidad Portuaria Instalada y Proyecciones Multipropósito de Gran Calado

La estrategia de conectividad internacional de Atacama se sostiene sobre una robusta proyección de su red de terminales marítimos. Vargas presentó un detallado análisis comparativo de la infraestructura portuaria del norte de Chile y la costa del Pacífico sudamericano, destacando la extraordinaria ventaja competitiva que posee Atacama en términos de profundidad natural y calado, un factor crítico en la era del transporte marítimo dominado por naves de clase ultra-grande que exigen profundidades insalvables para la mayoría de los puertos del continente.

El catastro técnico de las estructuras portuarias regionales y sus proyecciones de inversión detalla la siguiente jerarquía operativa:

- **Proyecto Copiaport-E (Copiapó):** Contempla una inversión total proyectada de 450 millones de dólares para la construcción de un terminal multipropósito con un calado natural excepcional de 30 metros de profundidad de fondo, lo que le permitiría recibir y acomodar de manera segura a las naves de mayor tamaño del mundo, de categoría *Chinamax*, las cuales son hoy físicamente incapaces de atracar en casi ningún terminal de la costa oeste de América. El proyecto cuenta con su Resolución de Calificación Ambiental (RCA) aprobada y sus concesiones marítimas vigentes, encontrándose actualmente en etapa de prospección y búsqueda de inversionistas globales. Su diseño contempla una capacidad de transferencia anual de 10 millones de toneladas de graneles limpios (principalmente maíz, trigo y soya provenientes del interior del continente argentino), más 300 mil toneladas de carga general y fertilizantes, y una capacidad de movimiento de hasta 300 mil TEU de contenedores, lo que redefiniría la matriz exportadora de la región.
- **Proyecto Puerto Punta Caldera (Caldera):** Con una inversión estimada de 300 millones de dólares, proyecta un terminal multipropósito con un calado de 25 metros de profundidad, apto para naves de tipo *Capesize*. Al igual que Copiaport-E, cuenta con su RCA aprobada y sus concesiones aduaneras y marítimas en regla, orientando su operación a la transferencia de hasta 6,5 millones de toneladas anuales de cobre, hierro y carga general.
- **Puerto Las Losas (Huasco):** Terminal multipropósito actualmente operativo con un calado de 20 metros (categoría *Capesize*). El puerto se encuentra tramitando nuevas concesiones marítimas para la ampliación de sus áreas de acopio y muelles de carga. Vargas informó que el 50% de la propiedad de este activo portuario se encuentra actualmente a la venta por parte de sus controladores, abriendo una ventana de oportunidad estratégica para el ingreso de nuevos socios corporativos internacionales.
- **Puerto Punta Totoralillo (Caldera):** Terminal operativo especializado en graneles mineros con un calado de 20 metros (*Capesize*), utilizado activamente para el embarque seguro de mineral de hierro y concentrados de cobre provenientes de los yacimientos del interior del valle de Copiapó.

Al contrastar esta capacidad proyectada con los puertos operativos de la macrozona, la ventaja de Atacama resulta evidente se puede comprobar su gran potencial en relación a otros puertos de la macro zona norte del país. Incluso frente al Mega puerto de Chancay en Perú, (17,8 metros de calado), los proyectos aprobados de Atacama (Copiaport-E con 30 metros y Punta Caldera con 25 metros) ofrecen ventajas natural insuperables en la costa de Sudamérica. Esto abre una ventana de oportunidad única para capturar y liderar las rutas de gran calado transpacíficas directas hacia los puertos de China y Japón, evitando transbordos intermedios y reduciendo costos por contenedor.

La Matriz de Recursos Críticos: Liderazgo en Desalinización y Energías Limpias

El Gobernador de Atacama enfatizó que los corredores bioceánicos modernos deben ser concebidos bajo una lógica de bidireccionalidad y sostenibilidad de recursos. El desarrollo minero, agrícola e industrial de la macrozona fronteriza requiere de dos insumos críticos cuyo aseguramiento define la viabilidad de cualquier proyecto a largo plazo: agua y energía. En ambos ámbitos, la región ha consolidado una infraestructura de vanguardia internacional y una política de resiliencia hídrica madura.

Infraestructura de Agua Desalinizada Multipropósito: en materia hídrica, Atacama es un referente de adaptación al cambio climático a nivel continental, habiendo desvinculado de manera efectiva su abastecimiento urbano e industrial de las fuentes de agua continental. La región cuenta en la actualidad con 5 plantas desaladoras operativas distribuidas en sus tres provincias (Chañaral, Copiapó y Huasco), destacando la Planta Atacama (operada por la empresa estatal ECONSSA y Nueva Atacama) que provee agua potable para el consumo humano de las comunas urbanas, junto con terminales industriales consolidados como la Planta Punta Padrones (Minera Candelaria), la Planta Punta Totoralillo (Aguas CAP) y la Planta Flamenco (Minera Mantoverde). Esta capacidad instalada permite una producción actual agregada de agua fresca que supera los 1.822 litros por segundo.

Las proyecciones y la planificación de la red hídrica regional contemplan un crecimiento exponencial para los próximos años para consolidar un sistema robusto de distribución industrial:

- Existen 6 proyectos aprobados ambientalmente (con RCA aprobada) para la construcción de nuevas plantas y la expansión de la infraestructura existente, lo que permitiría incorporar una capacidad de producción adicional de 7.573 litros por segundo. Entre estas iniciativas de gran escala destaca el proyecto ENAPAC (Aguasol), diseñado como una planta desaladora multipropósito de 2.630 litros por segundo, la Planta Santo Domingo (Minera Santo Domingo) con una capacidad de 813 litros por segundo, y la Planta Costa Fuego (Hot Chili) con 300 litros por segundo proyectados en Huasco.
- La región posee una red consolidada de 382 kilómetros lineales de acueductos para el transporte y distribución de agua desalinizada de uso multipropósito, y ya cuenta con las aprobaciones ambientales necesarias para extender esta red de conducción hídrica en 920 kilómetros lineales adicionales, viabilizando el suministro continuo hacia los distritos mineros e industriales del interior y la cordillera transandina, lo que permitiría exportar agua desalinizada hacia los proyectos mineros de la provincia argentina de San Juan que carecen de acceso hídrico viable.

Energía Renovable, Almacenamiento y Conectividad Digital: en el ámbito energético, Atacama ha estructurado una matriz de generación eléctrica limpia, competitiva y resiliente, indispensable para abastecer las demandas de bombeo del agua desalinizada hacia la cordillera (elevaciones que superan los 3.000 metros sobre el nivel del mar. A marzo de 2026, la región cuenta con una capacidad instalada de generación que alcanza los 5.609 MW, distribuidos eficientemente en 70 centrales operativas. Un notable 74% de esta matriz corresponde a Energías Renovables No Convencionales (ERNC), principalmente de fuente solar fotovoltaica y eólica, consolidando el perfil sustentable de la región.

La proyección de crecimiento energético en el corto y mediano plazo contempla:

- 17 proyectos de generación adicionales que se encuentran actualmente en etapa de construcción y calificación ambiental, los cuales sumarán una capacidad de 8.882 MW de potencia adicional al sistema interconectado.
- Para garantizar la estabilidad, seguridad y flexibilidad del sistema de transmisión eléctrica frente a la intermitencia natural de las fuentes solares y eólicas, se encuentran en desarrollo 9 iniciativas de transmisión de alta tensión y 13 proyectos de almacenamiento de energía mediante sistemas BESS (baterías de almacenamiento de gran escala), con una capacidad conjunta proyectada de 6.959 MWh de almacenamiento. Esta infraestructura es fundamental para sostener el consumo continuo de las plantas desaladoras y estaciones de bombeo durante las horas sin radiación solar.
- Finalmente, en materia de infraestructura digital, el plan regional prioriza el fortalecimiento de la conectividad mediante el tendido de redes de fibra óptica y acceso a Internet de alta velocidad en las comunas interiores, un habilitante tecnológico indispensable para la automatización, interoperabilidad y control de los servicios logísticos y portuarios del corredor transandino.

Gobernanza Territorial, Sostenibilidad e Identidad Regional

La parte final de la exposición de Miguel Vargas abordó las condiciones políticas, sociales y ambientales requeridas para asegurar el éxito, la sustentabilidad y la licencia social de esta macro-infraestructura. El Gobernador insistió en que Atacama "ha sido, es y será una región minera", pero que este destino productivo e industrial debe ser gestionado bajo un modelo de coexistencia armónica y valor compartido con el medio ambiente, las comunidades locales y los restantes sectores económicos del territorio. Entre estos, Vargas destacó la agricultura del desierto (enfocada en uva de mesa de exportación y olivos para aceite de oliva de alta calidad en el valle del Huasco), la pesca artesanal, la acuicultura y el turismo de alto valor (centrado en destinos de clase mundial como Bahía Inglesa y el fenómeno natural único del desierto florido).

Para viabilizar esta visión de desarrollo sostenible, Atacama cuenta con su Estrategia Regional de Desarrollo actualizada al año 2034, un instrumento de planificación que estructura las metas territoriales en cuatro dimensiones fundamentales: institucional, ambiental, económica y social. Vargas enfatizó que el principal desafío de la política pública no radica en la factibilidad técnica o ingenieril de las obras, sino en la edificación de procesos de gobernanza robustos y permanentes de diálogo público-privado-social. El Estado debe operar como un regulador riguroso que garantice el respeto irrestricto a la institucionalidad ambiental y el cuidado de los ecosistemas del desierto, pero al mismo tiempo debe actuar como un promotor activo que otorgue certeza jurídica, agilice la permisología sectorial y cree las condiciones de base para que la inversión en infraestructura compartida actúe como un catalizador directo de crecimiento económico, diversificación productiva, transferencia tecnológica y generación de empleo de calidad en cada una de las provincias de Atacama.

Capital Logística de la Macrozona Centro-Sur:

Reactivación del transporte bimodal e integración con el eje de Vaca Muerta

Sergio Giacaman, Gobernador Regional del Biobío

El Posicionamiento como Nodo Logístico de la Macrozona Centro-Sur

La intervención del Gobernador Regional del Biobío, Sergio Giacaman, planteó una redefinición del rol territorial de su región frente a las estrategias convencionales de conectividad bioceánica. Giacaman fue enfático en señalar que el Biobío no busca posicionarse como un mero "corredor" o una línea de tránsito bidireccional de camiones de paso. Por el contrario, la meta estratégica de la región es consolidar su posición como el nodo y capital logística definitiva de la macrozona centro-sur de Chile.

Este planteamiento responde a un diagnóstico crítico del desempeño económico reciente del Biobío. Históricamente constituida como el motor industrial del país —por cuyos puertos ha salido tradicionalmente el acero de Huachipato, la producción forestal y maderera, la pesca industrial y un capital humano calificado único—, la región experimenta en el presente un estancamiento productivo preocupante. Giacaman detalló indicadores de esta realidad, citando una tasa de desempleo que bordea el 10% y un crecimiento del Producto Interno Regional de apenas un 0,8% durante el año 2025. Este escenario de bajo dinamismo económico y fuga de talentos locales ha motivado la urgencia de estructurar una nueva estrategia de fomento, que sitúe a la alta capacidad logística instalada como la principal palanca de reactivación y diversificación productiva.

Capacidad Logística e Infraestructura Portuaria de Estándar Mundial

Para sustentar esta ambición de liderazgo macro zonal, el Gobernador describió las ventajas competitivas de la infraestructura del Biobío, la cual cuenta con atributos físicos y operacionales de clase internacional:

- **Puerto de San Vicente:** Es actualmente el único terminal marítimo de la costa chilena con la capacidad técnica, de calado y de infraestructura de muelle para recibir y atender de manera simultánea a dos naves portacontenedores de gran envergadura.
- **Puerto Coronel:** Terminal consolidado que ha sido calificado sistemáticamente dentro del listado de los 50 mejores puertos del mundo gracias a su eficiencia en la transferencia de carga y su integración vial.
- **Conectividad Multimodal:** La región dispone de una red terrestre que la articula orgánicamente con la producción del centro y sur de Chile, incluyendo la Ruta de la Madera hacia el extremo meridional y la Ruta Interportuaria hacia el norte del país.

Giacaman destacó de manera especial la vocación exportadora del nodo del Biobío para industrias alimentarias sofisticadas. Actualmente, los puertos de la región procesan y canalizan el 48% de las exportaciones totales de la industria salmonera nacional, la cual es producida en las regiones australes y transportada por vía terrestre hacia los terminales del Biobío para su consolidación definitiva y embarque transpacífico.

Innovación Ferroviaria: El Pilotaje Bimodal

Un pilar estratégico en la propuesta del Gobernador Giacaman es la reactivación del modo ferroviario como eje de sostenibilidad y eficiencia. En este ámbito, detalló los positivos resultados del reciente lanzamiento del proyecto piloto bimodal desarrollado en conjunto con la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE).

Esta innovación operacional demostró la viabilidad de desplazar carga masiva de manera eficiente mediante ferrocarril directo hacia las terminales portuarias. En términos de optimización vial y ambiental, Giacaman precisó que la operación de un solo tren de carga bimodal permite retirar de circulación de forma inmediata a 34 camiones de las saturadas carreteras regionales. Esta transferencia modal no solo reduce significativamente los costos logísticos por tonelada de flete, sino que disminuye de forma drástica la huella de carbono del transporte, mitiga la congestión en los accesos urbanos y eleva los estándares de seguridad vial y de la carga frente al robo de mercancías en tránsito.

Para consolidar esta red ferroviaria, la planificación regional proyecta la necesidad de estructurar inversiones para el tramo Victoria-Talcahuano. La propuesta contempla construir una estación de transferencia intermodal en Victoria, de modo que la producción del sur llegue a ese nodo y se transfiera directamente al tren para ingresar por vía férrea a los puertos, los cuales ya cuentan con desvíos ferroviarios operativos en sus muelles. El Gobernador sugirió que, ante las restricciones presupuestarias fiscales, el financiamiento de estas grandes obras ferroviarias debería ser canalizado a través de modelos de Asociación Público-Privada (APP) mediante el sistema de concesiones.

El Paso Pichachén y la Conectividad con Neuquén y Vaca Muerta

En el plano de la integración transandina, la Región del Biobío concentra sus esfuerzos y recursos en el desarrollo del Paso Internacional Pichachén, que conecta directamente al territorio con la provincia argentina

de Neuquén. El Gobernador detalló una inversión pública en curso por parte del Estado de Chile que asciende a 22 millones de dólares para la construcción y consolidación del nuevo complejo fronterizo integrado de Pichachén, dotándolo de estándares de habitabilidad y control aduanero modernos.

La proyección estratégica de este paso fronterizo supera la lógica del intercambio turístico. El objetivo central de la diplomacia del Biobío es posicionar la infraestructura regional como el canal logístico prioritario para las exportaciones del gigantesco yacimiento de hidrocarburos no convencionales de Vaca Muerta, situado en la provincia de Neuquén. Interceptar y capturar estos masivos flujos de exportación industrial transandina para su despacho a través de los terminales marítimos del Biobío inyectaría un dinamismo económico sin precedentes a la macrozona centro-sur chilena.

Para formalizar esta alianza de conectividad, se programó una reunión bilateral estratégica en la Provincia de Neuquén, específicamente en el yacimiento Vaca Muerta para el 11 de junio de 2026 entre el Gobernador del Biobío y el Gobernador de Neuquén, Rolando Figueroa. El encuentro contará con la participación presencial de los ministros de obras públicas y de energía de ambos países, así como de las respectivas cancillerías. Giacaman aclaró que esta cita no busca firmar una mera declaración de intenciones políticas, sino consolidar una agenda de conectividad física, energética y vial para ambos territorios y se espera realizar una de similares características en la región del Biobío posteriormente.

Demandas de Descentralización y Definiciones Clave de Política Pública

La parte final de la exposición del Gobernador del Biobío estuvo marcada por un fuerte llamado hacia el nivel central del Estado, insistiendo en que el éxito de estas estrategias subnacionales demanda un cambio en la lógica de la descentralización de las inversiones públicas. Giacaman identificó tres definiciones críticas que el gobierno central en Santiago debe abordar de manera urgente:

- 1. Declaración de Interés Estratégico Nacional:** el corredor logístico de la macrozona centro-sur del Biobío no debe ser evaluado ni tratado como un proyecto de conectividad vial regional, sino como una infraestructura de interés e importancia estratégica para todo el Estado de Chile.
- 2. Financiamiento del Sistema Ferroviario de Carga:** se requiere que el Ministerio de Hacienda y el Ministerio de Transportes definan con claridad las fuentes de financiamiento para los proyectos de expansión ferroviaria de EFE, explorando proactivamente el modelo de concesiones privadas de carga.
- 3. Aceleración de Obras Viales Concesionadas:** es perentorio destrabar administrativamente proyectos viales y de acceso críticos que se encuentran rezagados por burocracia centralista, tales como el paso sobre nivel en la población Gaete de Talcahuano, la ampliación de la ruta portuaria y la ejecución final de la concesión de la Ruta Pie de Monte, la cual se ha demorado de forma excesiva a pesar de encontrarse adjudicada.

Giacaman concluyó señalando que el Biobío dispone de la infraestructura, el talento técnico, el sector privado comprometido y la visión de futuro necesaria; la limitación radica en la toma de decisiones políticas oportunas y centralizadas en la capital nacional.

Diálogo Intersectorial:

Gobernanza multinivel, permisología, financiamiento APP y seguridad fronteriza inteligente

El espacio de diálogo y debate técnico buscó someter a examen los nudos críticos, las fricciones administrativas y los habilitantes normativos necesarios para la ejecución real de los corredores bioceánicos. A continuación, se presentan los elementos centrales de las preguntas realizadas y sus respuestas.

1. Gobernanza Territorial a Largo Plazo y Gestión de Múltiples Demandas

"Considerando la coexistencia de múltiples demandas de infraestructura en los territorios regionales —que abarcan desde el tránsito internacional de mercancías pesadas y las urgencias logísticas mineras, hasta la generación de proyectos energéticos y el fomento del turismo de conservación—, ¿cómo se ha estructurado y pensado la gobernanza subnacional para integrar estas oportunidades en un plan de desarrollo territorial coherente, que sea capaz de otorgar certeza jurídica a la inversión y que logre trascender la natural volatilidad de los ciclos políticos de los gobiernos nacionales y locales?"

La gobernanza de una macro-infraestructura transcontinental como el Corredor Capricornio no puede ser abordada desde un único plano administrativo, exige un diseño de gobernanza multinivel con roles perfectamente delimitados en tres dimensiones: internacional, subnacional e interna.

- **Dimensión Internacional y Estandarización Normativa:** a nivel de los gobiernos centrales, la gobernanza debe ser conducida por las respectivas cancillerías y ministerios sectoriales. El rol fundamental en este espacio es la homogenización aduanera, la unificación de los criterios fitosanitarios y la estandarización de las normativas de seguridad vial y control de carga. Sin este paraguas diplomático y normativo común, la infraestructura física pierde eficiencia operativa en cada paso fronterizo.

- **Dimensión Subnacional y Para-diplomacia Activa:** en el plano intermedio, el Foro de Territorios Subnacionales del Corredor de Capricornio —instancia que congrega a 9 provincias y estados de los 4 países involucrados— ha demostrado ser la herramienta más eficaz para destrabar proyectos de infraestructura física que históricamente quedaban archivados por las prioridades centralistas de las capitales nacionales. Esta red de para-diplomacia permite a los gobiernos regionales coordinar inversiones bilaterales de manera directa, como ocurrió con el diseño técnico de los puentes fluviales binacionales y la sincronización de las obras viales de acceso.
- **Dimensión Interna y Planificación Estratégica Regional:** a nivel local, el Gobierno Regional debe actuar como el gran articulador de los consensos productivos. La experiencia acumulada en la formulación de la Estrategia Regional Minera proyectada al año 2050 constituye el modelo que pretendemos replicar. Dicha estrategia se construyó sentando en una mesa técnica tripartita a la gran industria corporativa, la academia local y las organizaciones de la sociedad civil, incluyendo a las comunidades indígenas.

Para blindar estas iniciativas frente a los vaivenes electorales de corto plazo, el Gobierno Regional de Antofagasta propone formalizar e institucionalizar este modelo mediante la creación de "Estrategias Logísticas Portuarias". Estos instrumentos de planificación territorial de largo aliento deben ser sancionados con fuerza legal por los Consejos Regionales (CORE) y vinculados directamente a los Planes de Ordenamiento Territorial (PROT). Solo mediante esta formalización jurídica e institucional se puede ofrecer a los consorcios internacionales y a los inversionistas de largo plazo la certeza y estabilidad regulatoria necesarias para comprometer inversiones de capital intensivo en el territorio.

2. Criterios de Priorización de Inversiones e Infraestructura de Redes Integradas

"Dada la colosal magnitud de los recursos financieros requeridos para la ejecución de los proyectos de conectividad transfronteriza, y frente a un evidente escenario de restricción presupuestaria fiscal, ¿cuáles son los criterios metodológicos y estratégicos que deben primar al momento de priorizar las inversiones? Asimismo, ¿qué rol juega el concepto de 'infraestructura integrada' —que incorpora el modo ferroviario, los acueductos hídricos industriales y las líneas de transmisión energética— frente al tradicional déficit de pavimentación vial?"

La priorización metodológica de la inversión en infraestructura habilitante debe sustentarse en un cambio de paradigma: el Estado ya no puede seguir actuando como el único financista de las grandes obras, sino como el estructurador de las condiciones de entorno que viabilizan las alianzas público-privadas.

- **El Criterio de la Demanda Corporativa Sostenible:** el principal criterio de priorización estratégica debe nacer de la detección de sinergias operativas con el sector privado. En Atacama, el auge de la minería de cobre y oro, tanto en la comuna de Tierra Amarilla como en la vecina provincia argentina de San Juan, genera una masa crítica de demanda que viabiliza proyectos portuarios y ferroviarios de gran escala. Si el sector minero transandino requiere evacuar millones de toneladas de concentrado hacia el Pacífico, el rol del Gobierno Regional es facilitar la tramitación de permisos sectoriales y concesiones marítimas para terminales como COPIAPORT-E o Punta Caldera, permitiendo que la inversión corporativa privada financie obras que el presupuesto público no podría absorber.

- **La Inviabilidad del Modelo Mono-Modal Vial:** las carreteras tradicionales de la macrozona norte no poseen la resistencia estructural ni la capacidad de diseño para soportar el flujo masivo de camiones de alto tonelaje proyectado para el comercio transandino. Seguir pavimentando rutas viales de montaña sin incorporar otros modos de transporte es una estrategia ineficiente y propensa al colapso. Por ello, la priorización de Atacama apunta de manera prioritaria a la reactivación ferroviaria de carga. El Gobierno Regional ya ha aprobado y financiado los estudios de prefactibilidad técnica para revitalizar el trazado férreo interno de la región. Sin embargo, este esfuerzo subnacional requiere que las empresas concesionarias de las vías férreas asuman un rol proactivo y que el Ministerio de Obras Públicas (MOP) eche mano a resguardos normativos que obliguen a los nuevos proyectos mineros a internalizar el transporte ferroviario desde sus etapas de diseño conceptual y de evaluación ambiental.
- **La Integración de Recursos Críticos (Agua y Energía):** un corredor bioceánico contemporáneo no transporta únicamente camiones o trenes; debe transportar recursos que habiliten la vida y la producción en zonas de extrema aridez. En Atacama, la priorización contempla el uso compartido de la infraestructura. La región posee 5 plantas desaladoras operativas que producen 1.822 litros por segundo de agua fresca, y proyecta incorporar 7.573 adicionales mediante 6 proyectos aprobados con Resolución de Calificación Ambiental (RCA). La construcción de acueductos industriales paralelos a las rutas viales, alimentados por una matriz energética que ya cuenta con 5.609 MW instalados (de los cuales el 74% proviene de fuentes de Energías Renovables No Convencionales, principalmente solar y eólica), constituye el ejemplo definitivo de infraestructura integrada. Esta red permite bombear agua desalinizada sobre los 3.000 metros de altitud para abastecer la minería andina y transandina de forma sostenible, optimizando el uso de la faja vial y minimizando la fragmentación de los ecosistemas desérticos.

3. Colaboración Público-Privada

"Diversos gobiernos regionales demandan de manera recurrente la aplicación de esquemas de Asociación Público-Privada (APP) para agilizar sus carteras de inversión. No obstante, desde el nivel central en Santiago se percibe, en ocasiones, una fuerte resistencia política y social a asumir los costos que conllevan estos instrumentos, tales como la tarificación vial mediante peajes o la asignación de subsidios estatales de largo plazo para la reactivación ferroviaria. ¿Cuál es la disposición real y el compromiso político de las regiones frente al rol del sector privado en la provisión de infraestructura pública?"

En la Región del Biobío no existe espacio para ambigüedades ideológicas respecto al rol del sector privado: la colaboración público-privada es una condición habilitante e indispensable para superar el estancamiento productivo que afecta al territorio tras shocks industriales como el cierre de la siderúrgica Huachipato. La experiencia local en la reconstrucción post catástrofes y en la gestión de emergencias forestales ha consolidado una cultura de trabajo conjunto de alta madurez técnica.

- **Justicia Tarifaria y Congestión Vial:** es fundamental aclarar que las legítimas objeciones y movilizaciones sociales que se observan en las regiones frente a determinados proyectos concesionados no radican en una oposición doctrinaria al cobro de tarifas o al peaje por uso. La resistencia ciudadana se gatilla cuando el modelo financiero de la concesión no ofrece una contraprestación equivalente en términos de nivel de servicio y mitigación de externalidades. El caso de la Ruta 160 en el Biobío es sintomático: los usuarios se oponen al pago de peajes porque continúan atrapados diariamente en un estrangulamiento vial crítico que destruye su calidad de vida, sin que la concesión resuelva la congestión estructural del acceso sur del río Biobío.

La solución a esta resistencia política no es descartar el modelo APP, sino diseñar concesiones que incorporen de forma temprana variables de justicia procedimental y gradualidad tarifaria, condicionando el aumento de los cobros a la entrega efectiva de las obras de mitigación vial (pasos sobre nivel, terceras calzadas y desvíos ferroviarios).

- **Para diplomacia como Alternativa de Financiamiento:** frente a la parálisis burocrática del nivel central de Hacienda para priorizar las inversiones de conectividad transandina, la para diplomacia regional ofrece un camino alternativo. El Gobierno Regional del Biobío ha liderado una coordinación directa con las autoridades de la provincia de Neuquén. Esta alianza bilateral no se limita a declaraciones de buenas intenciones, se traduce en un compromiso concreto de cofinanciamiento donde el gobierno provincial argentino ejecuta y financia las obras de pavimentación en su territorio para conectar con el Paso Pichachén, mientras que el Biobío impulsa la inversión de 22 millones de dólares para el complejo aduanero chileno. Este modelo demuestra que cuando las regiones cuentan con autonomía para negociar y articular proyectos bilaterales, la resistencia política del centro puede ser superada mediante la demostración de eficiencias descentralizadas de la inversión privada y pública.

4. Facilitación Logística frente al Desafío de la Seguridad y el Control Fronterizo

"La agilización del tránsito de carga pesada y el flujo continuo de personas a través de los corredores bioceánicos conllevan, de manera ineludible, riesgos asociados al contrabando, la evasión fiscal aduanera y la penetración de redes de crimen organizado transnacional. ¿Cómo se está abordando el desafío de la seguridad fronteriza a nivel regional, y cuáles son las demandas específicas que se plantean al gobierno central para fortalecer el control de fiscalización sin mermar la competitividad logística frente a otras alternativas portuarias continentales?"

El control y la facilitación logística constituyen las dos caras de una misma moneda. No podemos aspirar a liderar el comercio del Pacífico sur si nuestros pasos fronterizos cordilleranos se transforman en zonas de vulnerabilidad para la seguridad nacional, pero tampoco seremos competitivos frente a alternativas continentales de la escala del Megapuerto de Chancay en Perú, 17 metros de calado operativo, si la aduana chilena se convierte en un cuello de botella burocrático e ineficiente.

El desafío de la seguridad fronteriza contemporánea exige migrar desde el modelo clásico de revisión física manual e intrusiva hacia un estándar de fiscalización tecnológica inteligente e interoperable. La Región de Antofagasta demanda al gobierno central la implementación urgente de tres habilitantes tecnológicos críticos en los pasos de Jama y Sico:

- **Tecnología de Escaneo No Intrusivo:** es perentorio dotar a las aduanas de portales de rayos X de alta energía y escáneres de flujo continuo para contenedores y camiones. Esto permite inspeccionar el 100% de la carga internacional en tránsito en un tiempo menor a 2 minutos por unidad de transporte, detectando trazas de sustancias ilícitas o armamento sin interrumpir la cadena logística.
- **Trazabilidad Digital mediante GPS:** proponemos exigir que toda la carga internacional en tránsito bioceánico incorpore sellos electrónicos e identificadores GPS activos de alta seguridad en su paso por el territorio nacional. Esto garantiza el monitoreo satelital en tiempo real de las naves terrestres, levantando alertas automatizadas ante desvíos no programados de la ruta establecida o aperturas no autorizadas de contenedores antes de ingresar a las zonas primarias portuarias de Mejillones o Antofagasta.
- **Presencia Institucional 24/7:** la competitividad de un puerto no se mide en la faja vial, se define por la continuidad de sus flujos. Se requiere un compromiso vinculante del Ministerio del Interior y de Hacienda para garantizar la presencia continua de personal fiscalizador del Servicio Agrícola y Ganadero (SAG), del Servicio Nacional de Aduanas y de la Policía de Investigaciones (PDI) operando bajo un estándar 24/7.

A la incorporación tecnológica descrita, Atacama añade la necesidad de una profunda reestructuración física de la infraestructura de control fronterizo para erradicar las vulnerabilidades geográficas históricas. En el caso del paso San Francisco, el complejo aduanero se encuentra emplazado actualmente en el sector del Salar de Maricunga, situado a una distancia de 120 kilómetros tierra adentro respecto del límite fronterizo físico con la República Argentina.

Esta brecha territorial representa un vacío de soberanía crítico, donde los transportistas internacionales o vehículos menores circulan por territorio nacional chileno antes de someterse al primer control del SAG, Aduanas o PDI. Para subsanar esta vulnerabilidad estructural, la planificación estratégica regional de Atacama exige el traslado definitivo y la consolidación del nuevo complejo fronterizo integrado hacia el sector de Laguna Verde, ubicado a tan solo 20 kilómetros de la frontera física. Este nuevo emplazamiento, diseñado con estándares habitacionales modernos y dotado de la tecnología de inspección digital descrita por el Gobernador Díaz, permitirá establecer un perímetro de seguridad hermético e inmediato, garantizando que el aumento en los flujos comerciales del corredor ATACALAR fortalezca la resiliencia aduanera y la seguridad interior del Estado sin comprometer la velocidad de despacho de las mercancías de exportación.

Conclusiones

Política Pública para la Macro-Integración y el Desarrollo Territorial. Una visión desde el CPI

El análisis del conversatorio con los Gobernadores de la macrozona norte y centro-sur permite extraer definiciones clave para la planificación del Estado. El Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI) propone un cambio de enfoque: los corredores bioceánicos deben dejar de ser vistos solo como carreteras de tránsito y pasar a ser planificados como polos de desarrollo multimodal, integrados y sostenibles.

A continuación, se presentan las principales conclusiones:

1. Primera Conclusión: Transición de la "Ruta de Paso" al Ecosistema de Desarrollo Territorial

El modelo tradicional que limita los corredores bioceánicos a carreteras de asfalto para el tránsito de camiones extranjeros genera graves externalidades locales (congestión, deterioro vial y contaminación) sin retener valor en las regiones. Para revertir esto, es indispensable concebir un ecosistema de desarrollo local. La carga internacional debe interactuar con el territorio a través de plataformas de servicios logísticos consolidados, aduanas integradas, infraestructura de frío y encadenamientos productivos que generen empleo regional estable y diversifiquen la matriz económica.

2. Multimodalidad e Integración de Recursos Críticos frente al Límite de Capacidad Vial

Es físicamente imposible sostener el flujo de carga proyectado desde el Mercosur, estimado en más de 40 millones de toneladas anuales, utilizando únicamente la red carretera. La macro-integración exige de manera perentoria:

- **La reactivación del ferrocarril de carga** como el modo de transporte principal para largas distancias y cargas de alto volumen (por ejemplo, el tramo Victoria-Talcahuano en el sur y el desarrollo de fajas ferroviarias en el norte).
- **La coexistencia de recursos en fajas de infraestructura integrada**, instalando de manera paralela en la faja fiscal vial los acueductos de agua desalinizada (potenciando proyectos que superan los 7.573 l/s de capacidad aprobada en Atacama) y tendidos de transmisión eléctrica limpia (74% de matriz ERNC en el norte).

3. Descentralización Decisional y Para-diplomacia como Motores de la Planificación al 2050

La planificación y ejecución de infraestructura interregional choca constantemente con cuellos de botella administrativos y una excesiva centralización en la capital. La continuidad de los proyectos transcurre en horizontes temporales que superan los ciclos políticos de cuatro años. Para asegurar la viabilidad de la cartera al año 2050:

- Se requiere otorgar a los Gobiernos Regionales (GORE) autonomía decisional y presupuestaria para priorizar y financiar localmente obras de conectividad y logística.
- Es indispensable institucionalizar y dotar de recursos a la para diplomacia (como los comités ATACALAR y Capricornio), ya que la diplomacia subnacional directa entre gobernadores y provincias vecinas ha demostrado ser la herramienta más ágil para coordinar pasos de frontera y agilizar la conectividad de montaña.

4. Institucionalidad Local Permanente frente a la Transitoriedad de los Ciclos Políticos

Los proyectos de infraestructura y fomento productivo asociados a los corredores de desarrollo poseen horizontes de maduración de largo aliento. Dado que las administraciones gubernamentales son, por definición, transitorias, el éxito y la permanencia de estas políticas no pueden depender de los ciclos electorales.

La experiencia institucional del CPI demuestra que la única garantía de continuidad radica en el empoderamiento y la articulación activa del tejido social permanente: el sector empresarial, la academia y las organizaciones de la sociedad civil organizada. Son estas estructuras, las que se mantienen en el tiempo y deben constituirse como los legítimos custodios locales de las estrategias de desarrollo, blindando los planes estratégicos de infraestructura de la volatilidad política

Anexo

A continuación, se incorpora material de referencia.



El Diálogo completo se encuentra disponible para su visualización en el canal de YouTube del CPI mediante el siguiente enlace.

CUADERNOS DEL CPI

NÚMERO
183



www.infraestructurapublica.cl