

### **1.- MEJORAMIENTO TERMINAL INTERMODAL BARRANCAS**

- Desarrollar el diseño físico y operacional de un nuevo terminal de contenedores en parte del actual Patio Barrancas propiedad de la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE). El proyecto denominado “Terminal Intermodal Barrancas” (TIB), aumentará la capacidad de transferencia de contenedores, otorgando conectividad funcional a los Terminales Portuarios DP World y STI.
- Con una inversión de 353.388 UF (\*)
- Fue evaluado y quien invierte es la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE) en el año 2019 e inserto en el Plan Trienal Empresa de los Ferrocarriles del Estado 2021 – 2023
- La Ingeniería de Detalle para modernizar el “Terminal Barrancas”, que finalizó el año 2019, considera operar trenes de hasta 600 m (actualmente de hasta 400 m), aumentando su capacidad a 350.000 TEU/año (actualmente dispone de una capacidad 50.000 TEU/año).
- Fecha de inicio primer semestre 2021, fecha término segundo semestre 2022

### **2.- MODIFICACIÓN CRUCE FERROVIARIO PABLO NERUDA**

- El problema en el lugar es: las detenciones provocadas por el tren al acceder al “Patio Barrancas” impactan negativamente el cruce ferroviario a nivel ubicado en calle Pablo Neruda, provocando problemas de congestión vehicular que afecta a los camiones con origen o destino Puerto de San Antonio; la solución es: mejorar técnicamente la operación del cruce ferroviario a nivel según lo determine un estudio desarrollado sobre la materia, dando cumplimiento a las regularizaciones reglamentarias correspondientes.
- Fue evaluado en el año 2021 por EFE; no tiene consignada valor de la inversión
- El estudio de Ingeniería Básica de acceso a Puerto Exterior informado el 2021 fue adjudicado al consorcio “Sener-Ingeniería Cuatro”, estimando su término para segundo semestre del 2022. El análisis incluye en su Hito N° 5, estudiar alternativas para el cruce ferroviario Pablo Neruda.

### **3.- MEJORAMIENTO CORREDOR FERROPORUARIO SANTIAGO – SAN ANTONIO**

- Para transportar, como mínimo, el 30% de la demanda de contenedores transferida por EPSA, se consideran las siguientes Fases: I, desvíos de 600 m (2025), instalación de un Sistema de Control de Señalización Virtual (2025); II, Alargamiento de desvíos para trenes de 1.250 m, aumento de estándar de velocidad a 65 km/h (con restricción de 40 km/h en pendientes y curvas) y construcción de un Centro de Intercambio Modal (CIM) en la RM

(Operando en 2032); III, posible construcción de doble vía y obras que permitan transportar contenedores en doble estiba (posterior a 2040).

- Con una inversión de 9.926 MM\$

- Los estudios de ingeniería Básica del acceso ferroviario al Puerto Exterior, el estudio operacional y

diseño del anteproyecto del CIM, finalizarán el segundo semestre del 2022. La licitación del EIA del Corredor más el CIM, se publicó para su licitación el 10 de julio del 2022, estimándose para el mes de octubre de 2022 su adjudicación.

- Ejecuta el proyecto la Empresa de Ferrocarriles del Estado

#### **4.- CONSTRUCCIÓN CONEXIÓN VIAL ACCESO NORTE A SAN ANTONIO**

- Para acceder al terminal granelero del Puerto de San Antonio, Terminal Panul, los camiones deben transitar obligatoriamente por el centro de San Antonio, implicando una constante interacción con peatones y roces con flujos urbanos y transporte público, se requiere, la construcción de un nuevo acceso por el norte de la ciudad de San Antonio.

- Con una inversión de 20.617 MM\$; este proyecto fue evaluado por Dirección de Vialidad MOP, tampoco no indica quién aportará la inversión

- Se estima que las obras se desarrollen entre el 2do trimestre de 2023 y el 2do trimestre de 2025. En cuanto al Tramo N°3, su licitación e inicio de contrato está sujeto a la materialización de un proceso de erradicación de familias que se encuentran asentadas en el área de emplazamiento de las obras de este tramo, por lo que, se planifica que en principio su licitación se ejecute a fines de 2025. En cuanto al Tramo N°2, se estima que las expropiaciones se inicien a principios de 2026 y su licitación a fines de 2027. Esta programación está sujeta a la disponibilidad presupuestaria.

#### **5.- MEJORAMIENTO ACCESO SUR DEL PUERTO DE SAN ANTONIO**

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

- Estima una inversión de 65,5 MM USD, fue evaluado por la Dirección General de Concesiones MOP en el año 2021

- El 30-09-2021 fue ingresado el EIA para el tramo "Acceso Vial a Puertos" al Sistema de Evaluación de Impacto Ambiental (SEIA), siendo admitido a trámite y dando curso, en

noviembre y los primeros días de diciembre, a las instancias de participación ciudadana. Se estima obtención de RCA para fines de 2023. En cuanto al desarrollo de los Estudios de Ingeniería de detalle a desarrollar por el adjudicatario de la 2° concesión de la R78, se iniciaron en marzo de 2022, con fecha estimada de aprobación también para fines de 2023.

#### **6.- MEJORAMIENTO DE RUTA 66**

- Cuenta con una inversión de 13.425.000 UF
- La consulta de pertinencia al SEA para la VSJ, se ingresó en agosto de 2021 y el 08-11-2021, el SEIA emitió Resolución en que resuelve que no se debe someter al SEIA en forma previa a su ejecución, por lo que, se tiene programado que el inicio de obras sea en el 1er trimestre de 2024. El plazo máximo vigente para la Puesta en Servicio Provisoria (PSP) de las obras es de 102 meses desde el inicio de la concesión, es decir, mayo 2028. Mientras que para la Puesta en Servicio Definitiva (PSD) de las obras tiene plazo máximo de 6 meses, luego de la PSP, es decir, noviembre 2028, en el caso de mantener trazado original.

#### **7.- AMPLIACIÓN PUENTE LO GALLARDO EN RUTA 66, PROVINCIA DE SAN ANTONIO**

- Construcción de un nuevo puente paralelo al actual Puente Lo Gallardo en la Provincia de San Antonio, ubicado aguas arriba de la desembocadura del Río Maipo, entre los kilómetros 133,262 y 134,700 de la Ruta 66, de manera que ambos puentes funcionen como un par vial. La longitud total del proyecto es de 1.477 m aproximadamente.
- Posee una inversión de 50.180 MM\$; se desconoce si este proyecto es parte del proyecto Camino la Fruta o no
- Quien invierte es la Dirección de Vialidad MOP
- Los ajustes al final de la Etapa de Diseño del Proyecto, consideraron mejorar los diseños de los accesos del nuevo puente como del actual, para que ambos sean utilizados como un par vial, contemplándose obras de conservación del puente existente para una óptima y segura operación.
- El proceso de licitación para la construcción del nuevo puente Lo Gallardo se cerró en abril de 2022
- Este contrato se iniciaría en el segundo semestre de 2022. El plazo de ejecución de obras se estima de 4 años.

## **8.- AMPLIACIÓN DE VÍAS ACCESO PLISA**

- El problema en PLISA es que el estudio de tránsito muestra que la capacidad actual de la vialidad existente es insuficiente para servir el flujo proyectado.
- Como solución, se proponen las siguientes medidas de solución: • Aumento de capacidad de calle Aníbal Pinto Poniente a doble pista de entrada con una pista de salida a Zona Portuaria y 1° de Enero. • Aumento de capacidad a tres pistas en calle 1° de Enero, entre Anibal Pinto y Av. La Playa, y ampliación de radios de giro en el mismo tramo. • Habilitación de flujos de salida de Terminal STI por 1° Enero, Aníbal Pinto Poniente y Nuevo Acceso (disminuye flujos en rotonda).
- Con una inversión de 1.957 MM\$ quien ejecuta este proyecto es la Empresa Portuaria San Antonio
- Se estima que en el 2do semestre de 2022 se concrete el proceso de expropiaciones, ya que el resto de lotes ya fueron adquiridos por la Empresa Portuaria San Antonio en 2021.
- El proceso de licitación del estudio de Ingeniería de Detalle se concretó en el 1er semestre de 2022, por lo que, se programa finalizarlo en diciembre de 2022.

## **9.- PAVIMENTACIÓN AV. LA PLAYA**

- El problema en este proyecto es el aumento de transferencia de carga en Puerto de San Antonio que genera un alto flujo de camiones que requieren embarcar o retirar carga de los terminales STI y DP World, lo que produce una alta demanda sobre la vialidad de acceso al puerto. En particular, sobre la rotonda Pablo Neruda, donde confluyen los flujos de salida desde terminal STI y entrada y salida del terminal DP World.
- para solucionar este problema, se propone la habilitación/pavimentación de Av. La Playa, entre 1° de Enero y O'Higgins, para mejorar el estándar del vial actual
- Cuenta con una inversión de 3.700 MM\$ a cargo de la Empresa Portuaria San Antonio
- La Empresa Portuaria San Antonio (EPSA) ha generado un Convenio con la Ilustre Municipalidad de San Antonio (IMSA) para realizar mantención periódica al estándar actual de la vía, la que se continúa realizando, mientras se define el futuro de las obras definitivas.

## **10.- ZONA DE REGULACIÓN DE FRECUENCIA ALTO SAN ANTONIO (ASA)**

- El aumento de la carga transferida por el Puerto de San Antonio, sumado a una capacidad limitada del sistema vial de acceso al puerto, incide en situaciones cada vez más recurrentes de saturación vial, así también, una serie de problemas asociados a las altas esperas de los camiones (por ejemplo y falta de servicios higiénicos)
- Para esto, la Empresa Portuaria San Antonio ha impulsado la implementación de un regulador de frecuencia previo al ingreso a la ciudad de San Antonio, proyecto denominado "Alto San Antonio", y que permita controlar el flujo de camiones con destino a los terminales portuarios.
- Cuenta con una inversión de 25 MM USD; se estima su entrada en operación entre 2025 y 2026; quien invierte es la Empresa Portuaria San Antonio
- En la ficha del proyecto aparece el apoyo y promoción del Consejo Ciudad Puerto y la Comunidad Logística COLSA.
- Este proyecto, según parece, debiera contar con calificación ambiental del SEA.

#### **OBSERVACIÓN A TENER PRESENTE**

- \_\_\_ En el Puerto de San Vicente, el MINVU en el año 2021 realizó un diagnóstico que dejó a descubierto que la vía férrea San Vicente, es responsable de impedir el desarrollo y extensión urbana del Centro Cívico de la ciudad de Concepción segregando su uso y extensión hasta la ribera norte del río Biobío
- Vista la dificultad, se propone soterrar la vía férrea entre el cerro Chepe por el norte y calle Esmeralda por el sur (aproximadamente de 2 km), que, incorporando una vía exclusiva para trenes de carga, permitiría además de mejorar la conectividad vial, recuperar e integrar los terrenos de la ribera norte del río Biobío, al sector del barrio cívico de la ciudad de Concepción.
- Considera la construcción de una nueva vía férrea dedicada para la carga que, conectando la actual línea en Penco con Puertos de Talcahuano, sector industrial de Talcahuano, finaliza en Coronel, evitando así el paso de carga ferroviaria por el centro de la ciudad de Concepción.
- Cuenta con una inversión de 135.718 UF con presupuesto a cargo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones - Gobierno de la Región del Biobío

136.000 UF a 35.000 cu = 4.760.000.000; es decir, como 5.000 millones de dólares

[XLIII Consejo del CPI - Ministro de Transporte anunció fortalecimiento de Conalog - CPI \(infraestructurapublica.cl\)](#)

[Formato presentación regional \(cchc.cl\)](http://cchc.cl) Ruta paso las leñas