

CUADERNOS DEL CPI

INFRAESTRUCTURA LOGÍSTICA PARA LA CONSOLIDACIÓN DEL CORREDOR BIOCEÁNICO EN LA REGIÓN DE ANTOFAGASTA

SEMINARIO CPI – GOBIERNO REGIONAL DE ANTOFAGASTA

CPI CONSEJO POLÍTICAS DE INFRAESTRUCTURA



El Ferrocarril de Antofagasta (FCAB) fue el anfitrión del seminario “**Infraestructura Logística para la Consolidación del Corredor Bioceánico en la Región de Antofagasta**”, instancia organizada por el Gobierno Regional de Antofagasta y el Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI).

Se contó con la participación de:

Ricardo Díaz – Gobernador Región de Antofagasta

David Fernández – Gerente General FCAB

Carlos Escobar – Gerente General Empresa Portuaria Antofagasta

David Martínez – Jefe de la División de Infraestructura y Transporte
Gobierno Regional de Antofagasta

Juan Alberto Ruiz – Gerente General Complejo Portuario Mejillones

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

CONTENIDO

Resumen Ejecutivo	04
Introducción: Ricardo Díaz - Gobernador Región de Antofagasta	05
Palabras de bienvenida: David Fernández - Gerente General FCAB	07
Presentación Carlos Escobar - Gerente General Empresa Portuaria Antofagasta	09
Presentación David Martínez - Jefe de la División de Infraestructura y Transporte Gobierno Regional de Antofagasta	15
Presentación Juan Alberto Ruiz - Gerente General Complejo Portuario Mejillones	21
Presentación Carlos Cruz - Director Ejecutivo Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI)	25
Panel de discusión y ronda de preguntas	30
Palabras al cierre: reflexiones finales y compromisos	32
Anexo	34

Resumen Ejecutivo

El “Seminario de Infraestructura Logística para la Consolidación del Corredor Bioceánico en la Región de Antofagasta”, organizado por el Gobierno Regional de Antofagasta y el Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI), constituyó un hito fundacional para la reconfiguración estratégica del territorio, marcando la hoja de ruta para transitar desde la identidad de “enclave minero” hacia una plataforma logística y de servicios de clase mundial, bajo una gobernanza inédita impulsada por el Gobernador Ricardo Díaz y el CPI, que busca robustecer las políticas de infraestructura con un horizonte al 2050. En este escenario de planificación a largo plazo, se estableció que la inversión privada es un motor fundamental e insustituible para potenciar la base habilitante estatal —cuyo compromiso se materializa en el convenio GORE-MOP por \$700.000 millones—, direccionando estos esfuerzos hacia el desafío técnico más crítico identificado en el encuentro: la imperiosa necesidad de lograr una complementariedad operativa total entre la infraestructura vial, el modo ferroviario y el sistema portuario. Esta sincronización del trinomio camión-tren-puerto resulta esencial para superar la visión restringida de una simple carretera y consolidar un verdadero ecosistema logístico multimodal, donde la reactivación del ferrocarril de carga y la especialización colaborativa de los puertos de Antofagasta y Mejillones permitan absorber eficientemente la demanda del Cono Sur, transformando esta dinámica industrial en un mecanismo efectivo que permita “hacer ciudad” y así mejorar la calidad de vida de los habitantes de la región.



INTRODUCCIÓN

Ricardo Díaz

Gobernador Región de Antofagasta

En la presentación inicial, el Gobernador Regional de Antofagasta marcó el tono estratégico del encuentro, situando a la Región no solo como un anfitrión geográfico, sino como un laboratorio pionero de articulación público-privada.

Ante una audiencia compuesta por autoridades, líderes gremiales y académicos, la autoridad regional destacó la excepcionalidad del momento que vive Antofagasta. En su alocución, describió cómo el territorio ha logrado consolidar una gobernanza inédita en el país, caracterizada por una mesa de trabajo transversal donde la industria minera, los servicios públicos, la academia y las comunidades dialogan activamente para definir el futuro regional. Según expuso, este nivel de cohesión y proyección conjunta es un activo que diferencia a este Gobierno Regional de sus pares en el resto de Chile.

Fue en este contexto de colaboración donde el Gobernador fundamentó la invitación extendida al Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI). Su propuesta fue clara y ambiciosa: la necesidad de replicar el modelo del CPI a escala local. La autoridad planteó la urgencia de establecer una gobernanza técnica y política capaz de sostener proyectos de envergadura, con especial énfasis en el **corredor bioceánico**. Para el ejecutivo regional, esta infraestructura no debe ser solo una ruta de tránsito, sino un ecosistema donde la empresa pública y privada interactúen bajo una lógica de ganancia compartida y desarrollo mutuo.

Sin embargo, el relato del Gobernador trascendió la logística y la economía. Proyectó cómo el éxito de estas iniciativas de infraestructura apalancaría un cambio profundo en el tejido urbano y social. Argumentó que el fortalecimiento industrial traerá consigo la diversificación del empleo y la atracción de nuevo capital humano, obligando a repensar la ciudad desde un urbanismo moderno, con mejores sistemas de transporte, escuelas y servicios.

El cierre de su presentación fue un llamado a transformar la identidad del territorio. La autoridad invitó a los presentes a dejar atrás el paradigma de Antofagasta como un mero “enclave minero” para abrazar una visión de región integral: un polo de desarrollo donde coexistan la minería, la energía, la ciencia, el turismo y la logística. Comprometió su gestión de los próximos tres años a sentar las bases de este sueño, con la mirada puesta en las próximas décadas, asegurando que el objetivo final es legar un territorio de oportunidades para las futuras generaciones.



PALABRAS DE BIENVENIDA

David Fernández
Gerente General FCAB

Luego se recibieron las palabras de bienvenida del dueño de casa, David Fernández del **Ferrocarril de Antofagasta (FCAB)**, institución que no solo facilitó sus instalaciones para este encuentro estratégico, sino que reafirmó su rol protagónico en la historia y el futuro de la región.

En su intervención, el representante de la compañía destacó la carga simbólica del lugar: con **167 años de trayectoria**, FCAB se presentó ante la audiencia como un eje de carga minera, portuaria y logística, y no solamente como una empresa ferroviaria. Se definió a la compañía como un verdadero “puente” que ha conectado históricamente la producción nacional con los mercados internacionales, subrayando que su operación es sinónimo de integración.

Al abordar la temática central del encuentro, la posición de FCAB fue categórica: los **corredores bioceánicos** no deben verse como una aspiración lejana, sino como una “responsabilidad compartida”. El mensaje fue claro al señalar que la infraestructura y la logística son el motor de la competitividad actual, y que el crecimiento de las próximas décadas pertenecerá a aquellos países que logren integrar sus territorios de manera eficiente.

Desde su vereda, la empresa ofreció su experiencia, confiabilidad y estándares de sostenibilidad para ser el aliado estratégico de la minería y el comercio exterior. Sin embargo, no se eludieron los desafíos: el anfitrión reconoció la necesidad de ampliar la infraestructura ferroviaria para absorber mayores volúmenes y nuevas demandas logísticas. En este sentido, hizo un llamado pragmático a observar la interpolación internacional para asegurar que el corredor bioceánico sea una realidad factible y operativa, y no se quede en un “proyecto de papel”.

Al cierre de su alocución reforzó la importancia de la gobernanza y la sostenibilidad como base de toda operación moderna. FCAB extendió una invitación a ampliar la mirada hacia nuevas alternativas de conexión portuaria, bajo la convicción de que el futuro logístico se construye mediante **alianzas público-privadas, cooperación regional y una visión de largo plazo**. Para el anfitrión, el corredor es, ante todo, una oportunidad histórica para transformar la logística de todos los actores involucrados.



PRESENTACIÓN CARLOS ESCOBAR

Gerente General Empresa Portuaria Antofagasta

La presentación de la Empresa Portuaria de Antofagasta (EPA), a cargo de su gerente general, Carlos Escobar, ofreció un recorrido exhaustivo por la realidad actual del terminal, su relación histórica con el territorio y, fundamentalmente, el plan de inversiones desarrollado en alianza con el Gobierno Regional para enfrentar los desafíos del futuro logístico.

Historia, identidad y posicionamiento

Escobar inició su exposición contextualizando la identidad del puerto, cuyo desarrollo ha ido de la mano con el ferrocarril y el cumplimiento del tratado internacional con Bolivia. Definió a la institución como un ente “inseparable” de la red ferroviaria internacional y de los pasos fronterizos que conectan con el corredor bioceánico y el Asia Pacífico.

Destacó, además, la sólida reputación de la empresa frente a la ciudadanía, señalando que, según mediciones externas, el puerto ha sido reconocido durante cuatro años consecutivos como la institución de mayor confianza en la Región, alcanzando un 80% de aprobación. Esta licencia social es clave para un terminal que presenta singularidades únicas, como albergar un centro comercial (*mall*) en su interior —algo atípico en la industria— que genera 4.500 empleos y se integra plenamente a la trama urbana.

El concepto de “sala de ventas”

Uno de los puntos centrales del diagnóstico fue la redefinición del rol de Antofagasta en la economía nacional. El ejecutivo argumentó que, mientras los puertos de la zona central actúan principalmente como puntos de entrada de importaciones (donde el país “gasta”), la Región de Antofagasta opera como la “sala de ventas de Chile”.

Las cifras respaldan esta visión: por las aduanas de la región transita cerca del 35% del valor FOB de las exportaciones nacionales. Escobar subrayó que el 95% de la carga regional pasa por los puertos, lo que exige que las instalaciones de esta “vitrina comercial” tengan el más alto estándar. “Estamos al debe con eso y tenemos que mejorar la infraestructura, aquí hay una oportunidad”, sentenció.



Capacidad y el Complejo Portuario Regional

En términos operativos, se informó que el puerto utiliza actualmente el 50% de su capacidad instalada (movilizando 3,5 millones de toneladas), pero posee el potencial de duplicar esta cifra a 7 millones con un nivel de inversión acotado.

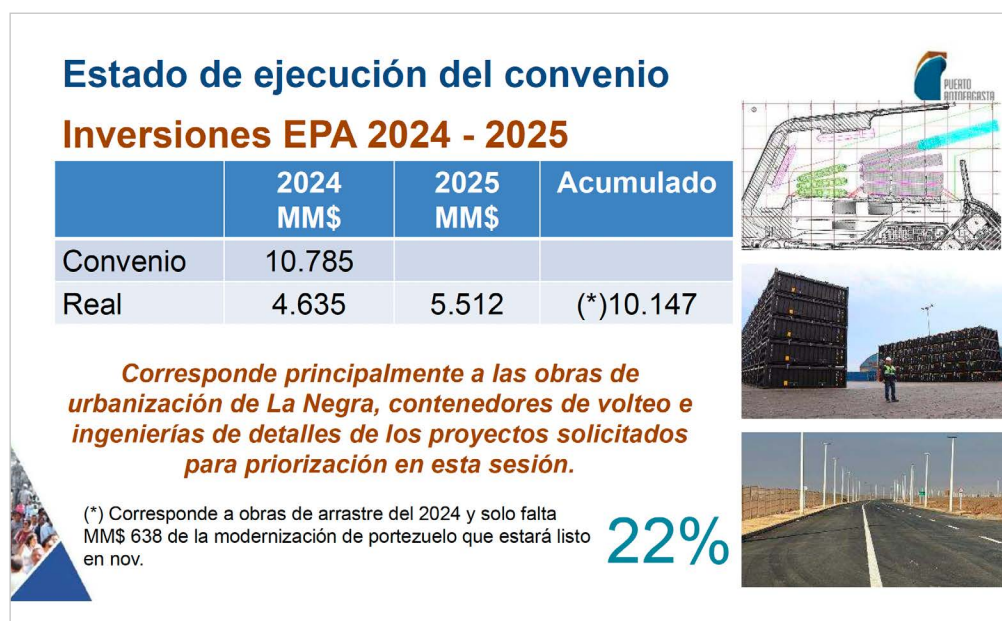


No obstante, Escobar hizo hincapié en que la planificación no debe ser aislada. Abogó por el concepto de **Complejo Portuario Regional**, considerando a Antofagasta y Mejillones como una unidad indivisible. Recordó experiencias críticas pasadas, donde tras siniestros en Mejillones, el Puerto de Antofagasta absorbió la carga, garantizando la continuidad de las exportaciones de cobre y litio. Ante un país sísmico y los efectos del cambio climático, la complementariedad entre ambos terminales se presentó como un requisito de seguridad nacional para sostener las exportaciones chilenas.

El Convenio con el Gobierno Regional: una hoja de ruta compartida

El núcleo de la estrategia de crecimiento se sustenta en un robusto convenio de programación con el Gobierno Regional (GORE), que contempla una inversión conjunta cercana a los 95 mil millones de pesos (aprox. 45 mil millones aportados por el GORE y 49 mil millones por la EPA). Este plan abarca 17 iniciativas clave divididas en cuatro ejes:

1. **Ampliación de capacidad portuaria:** seis iniciativas
2. **Zona de Desarrollo Logístico:** cuatro iniciativas
3. **Modernización del Antepuerto Portezuelo:** cinco iniciativas
4. **Proyección territorial:** dos iniciativas para un nuevo puerto en Tocopilla



Proyectos estratégicos: más allá del tránsito

El gerente general detalló los proyectos específicos que materializan esta visión, enfatizando que “no todo es papel”, sino obras en ejecución:

- **Zona de Desarrollo Logístico La Negra:** Recientemente inaugurada en su primera etapa, este proyecto busca cambiar la lógica de simple tránsito del corredor bioceánico. El objetivo es que las cargas lleguen a espacios donde se pueda realizar “maquila” y transformación de productos, agregando valor y denominación de origen chileno a mercancías internacionales, lo que se traduce directamente en generación de empleo local.

- **Ampliación del Molo de Abrigo:** Definida como la llave maestra para duplicar la capacidad del puerto. Se anunció que el proceso de licitación de las bases está programado para fines de este año. Escobar destacó que esta obra permite aprovechar la infraestructura existente para responder a la demanda futura de manera eficiente.
- **Antepuerto Portezuelo:** Modernización necesaria para cumplir con los estándares de eficiencia y los compromisos internacionales con Bolivia.

Integración ciudadana y descentralización regional

La presentación también abordó iniciativas que trascienden lo meramente industrial, demostrando una visión de desarrollo armónico con la ciudad:

- **Acuario Científico-Turístico:** En colaboración con la Universidad de Antofagasta y con financiamiento del GORE (1.250 millones para factibilidad), se proyecta la construcción de un acuario en el sector norte del puerto. Este espacio no solo tendrá fines turísticos, sino también educativos y de investigación, reforzando el rol de la autoridad portuaria en la calidad de vida urbana.



- **Nuevo Puerto en Tocopilla:** Mirando hacia la descentralización intrarregional, se anunció el proceso de licitación para el estudio básico de factibilidad de un puerto en Tocopilla. El objetivo es evaluar técnicamente las virtudes de dicha zona para un desarrollo portuario futuro, anticipándose a los volúmenes de carga de las próximas décadas.

Una oportunidad histórica

Carlos Escobar concluyó su intervención con un llamado al sector privado. Señaló que la inversión pública de 100 millones de dólares para los próximos 4 o 5 años es la base habilitante (*"nosotros ponemos la base"*), pero el éxito del corredor bioceánico y la conexión con el Asia Pacífico requiere que los privados multipliquen esa inversión. Con la inmensa demanda de exportaciones desde Brasil hacia China en el horizonte, Antofagasta se posiciona como el centro neurálgico del norte para dar salida a esa producción, siempre que la infraestructura esté preparada para el desafío.



Oportunidades



-  **Duplicación de Capacidad**
El puerto se prepara para duplicar su capacidad operativa.
-  **Nodo Clave del CBV**
Consolidación como eje logístico sudamericano.
-  **Atracción de Inversión**
Impulso a la inversión privada nacional e internacional.
-  **Conexión Asia-Pacífico**
Antofagasta como plataforma eficiente, moderna y sostenible hacia Asia.



PRESENTACIÓN DAVID MARTÍNEZ

Jefe de la División de Infraestructura y Transporte Gobierno Regional de Antofagasta

Martínez inició su alocución subrayando el carácter fundacional de la jornada: esta fue la primera actividad oficial de la nueva gobernanza público-privada y académica, una instancia mandatada por el Gobernador para reunir a todos los actores en torno a un proyecto histórico, estructurado en mesas de trabajo que abarcan infraestructura, negocios y turismo.

Una visión histórica y global

Para ilustrar la profundidad temporal del desafío, el directivo proyectó un mapa elaborado por japoneses en el año 1932. En aquel documento, de hace casi un siglo, ya se trazaban rutas continentales que conectaban el puerto de Santos en Brasil con la Región de Antofagasta, identificada desde entonces como una zona netamente industrial. Martínez se apoyó en este antecedente para evidenciar que la visión exterior sobre la región ha cambiado poco, reforzando así la invitación del Gobernador a diversificar la matriz productiva.



Como referente contemporáneo, el jefe de la División de Infraestructura y Transporte del GORE de Antofagasta citó la *Belt and Road Initiative* (la nueva Ruta de la Seda) impulsada por China en 2013. Una inversión de más de un billón de dólares para conectar Asia, Europa y África. Martínez explicó que la importancia de un corredor no radica solo en el tránsito de mercancías, sino en su capacidad para generar “encadenamientos productivos” a partir de la inversión y el comercio. Ese es el objetivo central: crear una infraestructura habilitante que permita a la Región insertarse en estas cadenas globales de valor.



La realidad del corredor y la crisis de servicios

Al aterrizar el proyecto en el territorio, se describió la magnitud del corredor bioceánico: una ruta de 2.250 kilómetros que conecta los puertos de Santos y Sao Paulo (actualmente colapsados), cruza por Campo Grande y Paraguay (puente Carmelo Peralta-Puerto Murtinho), ingresa a Chile por los pasos de Jama y Sico, y distribuye la carga hacia los puertos de Iquique, Tocopilla, Mejillones y Antofagasta.



Sin embargo, Martínez fue franco al exponer las fricciones actuales. Relató cómo, incluso antes de la plena operación del corredor, la Región ya enfrenta crisis logísticas y humanitarias. Citó como ejemplo el colapso vivido en San Pedro de Atacama tras el cierre del paso de Jama, donde más de 200 camiones paraguayos quedaron varados sin infraestructura básica, obligando a los conductores a comer y lavar ropa a un costado de la carretera. Esta precariedad, que se replica en Mejillones y otras zonas, fue el argumento para justificar la urgente inversión en una red de zonas de descanso.

Los tres ejes de gestión del GORE

El jefe de la División de Infraestructura definió el rol del Gobierno Regional en tres pilares:

1. **Gestión de recursos:** obtención de compromisos del nivel central a través de la mesa de alto nivel
2. **Gobernanza:** creación de la institucionalidad local que une al sector público, privado y académico
3. **Oportunidades de negocio:** articulación con empresas de Paraguay, Brasil y Argentina interesadas en utilizar los puertos regionales.



Plan de inversiones: vialidad y ferrocarriles

En cuanto a la infraestructura dura, Martínez destacó un hito presupuestario: la inminente aprobación de un convenio con el Ministerio de Obras Públicas (MOP) por más de **700.000 millones de pesos**. Este acuerdo busca mejorar y estandarizar todas las rutas regionales asociadas al corredor, un trabajo que ha implicado diálogos técnicos con Vialidad y conversaciones territoriales con alcaldes, como el de San Pedro de Atacama.



El diagnóstico sobre el modo ferroviario fue más crítico. Martínez señaló que, si bien existe interés en fortalecer las redes de Ferronor y FCAB, hay iniciativas de concesiones de carga que han estado estancadas por más de cinco o seis años sin que se inicien los estudios. Hizo un llamado explícito a la Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE) para agilizar los vistos buenos necesarios y avanzar. Asimismo, destacó el esfuerzo del GORE por recuperar la conectividad internacional, trabajando en la reactivación de los circuitos ferroviarios de los pasos Socompa (hacia Argentina) y Ollagüe (hacia Bolivia).

Humanización de la ruta y polos logísticos

Para resolver la precariedad de servicios en la ruta, se presentó un plan de zonas de descanso en puntos estratégicos: Ollagüe, Crucero, Calama, San Pedro de Atacama, Mejillones, Baquedano y La Negra. Martínez enfatizó que esto responde a criterios de seguridad vial y dignidad laboral para los choferes.

En paralelo, se detalló el desarrollo de plataformas logísticas multimodales y macro-urbanizaciones para recibir a las nuevas industrias. Se mencionaron proyectos como el polo B400 (equidistante a los puertos), la zona de desarrollo en La Negra, y habilitaciones de terrenos en Calama, Baquedano, Tocopilla (sector Barriles) y Sierra Gorda. Sin embargo, también se expresó preocupación por la lentitud en la tramitación de los Puertos Terrestres Internacionales (PTI), declarados de interés público, pero aún detenidos en la etapa de concesiones.

Desafíos futuros

Finalmente, tras mencionar las mejoras en la oferta portuaria (molo de abrigo, dragado y estudios en Tocopilla), Martínez planteó las interrogantes urbanas que conlleva este crecimiento: ¿Cómo evitar la congestión en las ciudades? ¿Es viable un ingreso soterrado al puerto?

La conclusión apuntó a la necesidad de un **Plan Maestro Logístico Regional**. El jefe de división agradeció al Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI) por su colaboración para trazar esta hoja de ruta, reafirmando que la meta final es una región con diversificación productiva real y no solo un lugar de paso para la minería.





PRESENTACIÓN JUAN ALBERTO RUIZ

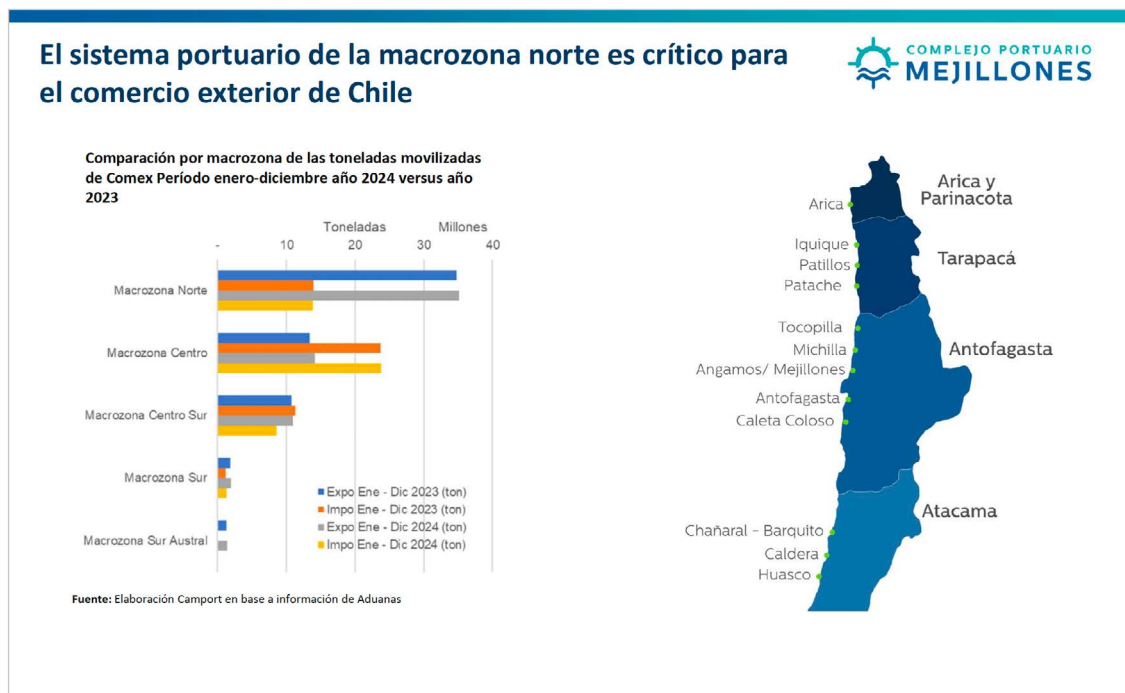
Gerente General Complejo Portuario Mejillones

La participación del Complejo Portuario Mejillones (CPM), representada por Juan Alberto Ruiz, aportó una mirada sistémica al seminario, trascendiendo la discusión sobre infraestructura vial para centrarse en la complejidad operativa que exige el corredor bioceánico.

Ruiz inició su exposición redefiniendo el alcance del desafío: *"Cuando hablamos del corredor, no estamos hablando solo de una carretera"*, sentenció. Para el ejecutivo, el éxito de esta iniciativa depende de la articulación de un ecosistema logístico completo que integra ferrocarriles (Ferryonor, FCAB), autoridades fiscalizadoras (Aduanas, SAG), muelles, sitios de apoyo y servicios.

Diagnóstico de la carga y el rol de la Macrozona

Apoyándose en cifras de Camport en base a información de Aduanas, Ruiz ilustró la magnitud del comercio exterior en la Macrozona Norte, que moviliza 35 millones de toneladas en exportaciones y 15 millones en importaciones. Dentro de este esquema, destacó la relevancia específica de la bahía de Mejillones, que transfiere cerca de 8 millones de toneladas, principalmente en graneles sólidos y líquidos (carbón, ácido sulfúrico, combustibles).



En esta misma línea, el representante de CPM hizo hincapié en que la logística no es homogénea: no es lo mismo mover contenedores que carga de proyecto o graneles. En este contexto, minimizó la relevancia de las distancias cortas locales (como los 65 km entre Mejillones y Antofagasta o los 132 km a Tocopilla) frente a la inmensidad de un corredor de 2.250 km. A su juicio, en trayectos de esa envergadura, la competitividad se define por la eficiencia del servicio y no por unos escasos kilómetros de diferencia.

Cooperación y ventajas competitivas

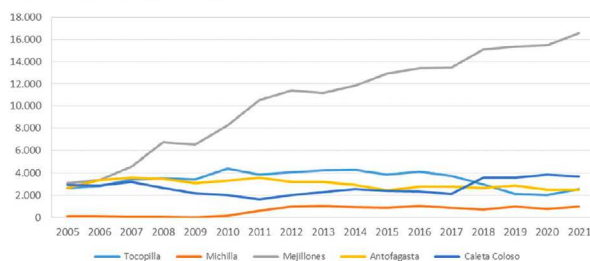
Un punto central de su presentación fue el llamado a la complementariedad portuaria. Ruiz planteó que la existencia de dos terminales de carga general en la zona (Puerto de Antofagasta y el Terminal 1 de CPM) no debe leerse en clave de competencia, sino de cooperación. El objetivo común es albergar eficientemente la demanda de los exportadores de Paraguay, Argentina y Brasil hacia el 2050.

Mejillones se presentó como una plataforma logística consolidada, favorecida por una ubicación estratégica que le permite conectividad ferroviaria y rodoviaria completa (Ruta 1, Ruta 5, B-262) sin interferir con la trama urbana, gracias a su emplazamiento a 10 km de la ciudad. Este ordenamiento ha permitido un crecimiento explosivo: la bahía pasó de mover 2-3 millones de toneladas en 2005 a 16 millones en la actualidad, albergando hoy a más de 25 empresas de sectores diversos como minería, energía, química, desalinización y servicios.

La bahía de Mejillones tiene el mayor crecimiento portuario en la Región de Antofagasta...



Total Transferencia (miles ton)



En 25 años, la comuna pasó de tener actividad pesquera tradicional a consolidar un polo industrial que **alberga a más de 25 empresas** de los sectores portuario, minero, energético, logístico, pesquero, químico, desalinización y servicios.

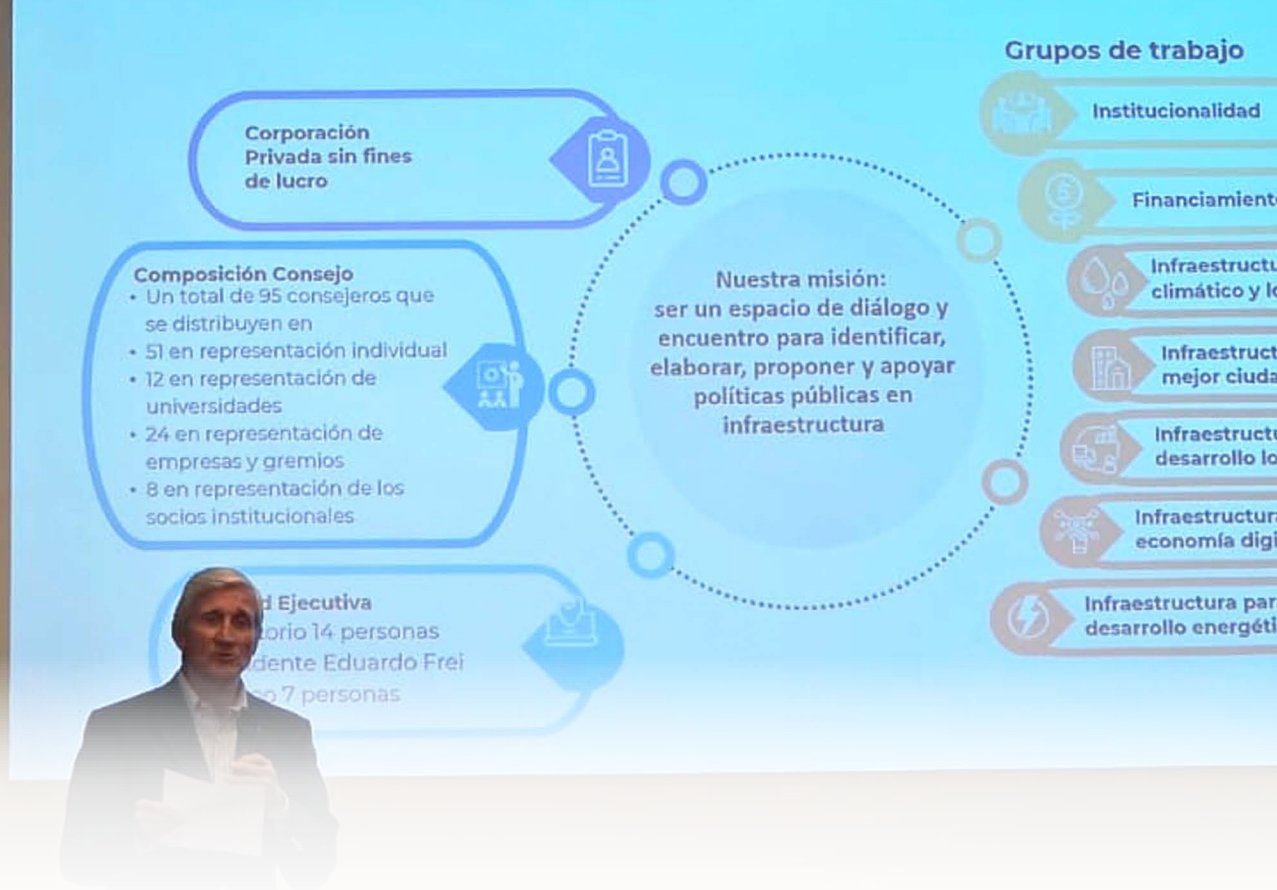
Infraestructura y proyección al 2050

En cuanto a la capacidad instalada, se detalló la operación de sus dos frentes principales: el Terminal 1 (operado por Puerto Angamos) con capacidad para naves de hasta 367 metros, y el Terminal de Graneles Sólidos (operado por TGN), sumando un nuevo sitio para embarque de concentrado de cobre. Las cifras respaldan su liderazgo: CPM moviliza el 62% de la carga general de la región, el 36% de los graneles sólidos y la totalidad (100%) de la carga de proyecto sobredimensionada, ácido y combustibles.

Mirando al futuro, Juan Alberto Ruiz delineó la **Estrategia 2050** de la compañía, que busca conectar la industria con el mundo. Este plan incluye la proyección de nuevos terminales de líquidos, sólidos y contenedores, pero su hito más inmediato es la **Plataforma Logística Mejillones**. Se trata de un desarrollo de 50 hectáreas contiguas al puerto, diseñadas para industria, almacenamiento y un centro integrado de servicios para transportistas.



El cierre de la intervención fue una invitación abierta a los países vecinos no solo a transitar, sino a procesar carga en la Región —como la industria de alimentos— aprovechando la seguridad, la sostenibilidad y la capacidad de un hub logístico maduro y en expansión.



PRESENTACIÓN CARLOS CRUZ

Director Ejecutivo Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI)

La intervención a cargo de Carlos Cruz, en representación del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI), comenzó definiendo a la entidad como una corporación privada sin fines de lucro cuyo propósito central es aportar, desde la experiencia del sector privado, al diseño de políticas públicas con una visión de largo plazo.

Posteriormente, Cruz destacó la presencia de actores relevantes en la Región de Antofagasta —como Agunsa, Aguas Antofagasta, la Cámara Chilena de la Construcción, Cruz y Dávila, Icafal, Indra, Isa Intervial, Inacap, Ferronor, FCAB y Sacyr, entre otros— señalando que este grupo empresarial puede constituir una base sólida para conformar una entidad local que contribuya a la identificación, diseño y promoción de infraestructura regional. En este sentido, se valoró el desafío planteado por el Gobierno Regional para apoyar este tipo de iniciativas, marcando como próximo paso la convocatoria efectiva para ejecutar esta tarea desde la Región.

Las dimensiones fundamentales de la infraestructura

Durante la exposición, se enfatizó que el objetivo último de la política pública de infraestructura es mejorar la calidad de vida, un propósito que a menudo se pierde de vista. Para lograrlo, el CPI identifica tres dimensiones esenciales:

1. **Productividad y empleo:** la infraestructura no opera en abstracto, al mejorar las condiciones productivas, se elevan las capacidades competitivas y, por consecuente, el empleo. Se argumentó que no es posible pensar en bienestar social sin asegurar una tasa de desarrollo sustentable en el tiempo.
2. **Servicios básicos y legitimidad social:** El crecimiento económico debe ir acompañado de la provisión de servicios básicos. Cruz ejemplificó que al entregar agua no solo se impacta la productividad, sino que se garantiza la salubridad y la dignidad. Además, la aceptación comunitaria de la actividad empresarial depende directamente del acceso que las comunidades tengan a estos servicios.
3. **Habitabilidad y territorio:** Abordando la crisis habitacional, se planteó que la infraestructura debe ir más allá de la construcción numérica de viviendas. El desafío es habilitar territorios y generar condiciones de futuro para que las personas *elijan* vivir en ellos por su calidad, y no por falta de alternativas. Se trata de dar sustentabilidad a los proyectos inmobiliarios para lograr arraigo.


La permanencia de las políticas públicas y el rol del sector privado

Uno de los puntos críticos abordados fue la temporalidad de los ciclos políticos (cuatro años) frente a la necesidad de una planificación con horizonte al año 2050. El expositor sostuvo que la “obsesión” del CPI es transformar la inmediatez electoral en una mirada de largo plazo. En este contexto, el sector privado está llamado a asegurar la permanencia y estabilidad de las políticas públicas, actuando como un contrapeso de continuidad frente a los cambios de administración.

Para ilustrar la falta de continuidad, se citaron ejemplos históricos de proyectos abortados o estancados por razones coyunturales, como el Puente Chacao (suspendido en su momento por el precio del acero, ignorando su valor estratégico de anexar territorio), el tren Santiago-Puerto Montt y el estancamiento temporal de la industria de concesiones por desconfianzas ideológicas. Cruz argumentó que es necesaria una institucionalidad externa al ciclo político que pueda “levantar las alarmas” y exigir explicaciones técnicas cuando se abandonan proyectos de Estado.

Consenso político y visión estratégica

Se destacó que, tras la presentación de propuestas en materia de infraestructura elaboradas por el CPI a diversas candidaturas presidenciales, se ha observado una transversalidad y un acuerdo generalizado sobre la importancia del sector. En cuanto a la logística y los corredores, el consenso apunta a la ubicación privilegiada de Chile para unir el Atlántico con el Pacífico. El país debe posicionarse como una plataforma de servicios para la región, facilitando la salida de la producción minera y agroindustrial de los países vecinos, quienes también requerirán abastecimiento hídrico desde la vertiente chilena.



CPI
Propone

**DOCUMENTO ESTRATÉGICO
Y GUÍA PARA LA ACCIÓN**
2026-2030

Infraestructura para el
desarrollo que queremos

CPI CONSEJO POLÍTICO
DE INFRAESTRUCTURA

Nuestro trabajo durante 2025

**Presentación Documento de
Propuestas en Infraestructura**

Hemos propuesto un mayor énfasis para llevar adelante iniciativas que nos acerquen a nuestros vecinos en la región, Capítulo Infraestructura releva:

Corredores bioceánicos

- Norte
- Centro
- Centro sur
- Sur

Pasos fronterizos para fines especiales

- Recibir minerales y otros bienes producidos en las cercanías de nuestras fronteras con destino a los mercados globales
- Turismo
- Proveer de agua, energía y bienes que se requieran

A su vez, no se debe olvidar que Chile cuenta con activos inigualables: recursos mineros, es potencia agroalimentaria y forestal, cuenta con un liderazgo emergente en energías renovables (eólica, solar) e hidrógeno verde. A esto se suma la posibilidad de convertirse en un *hub* de *data centers* y la disponibilidad de agua de mar desalinizada con energía limpia. Asimismo, se valoró la estabilidad institucional del país y la alta capacitación de la fuerza laboral, especialmente aquella proveniente de la minería, capaz de transitar hacia industrias de mayor complejidad.

El corredor bioceánico: de la vialidad a la multimodalidad

Respecto al Corredor de Capricornio, Carlos Cruz hizo una distinción crucial: mientras en Chile se tiende a considerar principalmente como un desafío vial, para Brasil, Argentina y Paraguay es un proyecto inherentemente multimodal. Se advirtió que la vialidad por sí sola es insuficiente para los volúmenes de carga proyectados. Por tanto, es imperativo eliminar esa restricción mental e integrar activamente el ferrocarril (FFCC) como complemento hegemónico para el desarrollo de la actividad económica.

Además, se propuso que el corredor debe ser considerado como una infraestructura multipropósito, aprovechando las obras lineales para incorporar fibra óptica, transmisión de energía y transporte de agua.

Propuestas y reflexiones para la Región

La presentación concluyó con una hoja de ruta clara para la materialización de estas iniciativas:

- **Reflexión institucional:** es necesario crear una gobernanza con peso específico que reúna al sector público, privado, académico y social, garantizando una cooperación permanente más allá del voluntarismo.
- **Diversificación del financiamiento:** aunque se valora el convenio de programación de 700.000 millones, los recursos públicos no bastan para la velocidad requerida. Se instó a impulsar iniciativas de Asociación Público-Privada (APP) desde la región indicando que existen las herramientas y que no todas las iniciativas deben venir desde el gobierno central. Es necesario poner esfuerzo en impulsar proyectos desde el territorio, y para ello existen mecanismos como la Ley de Concesiones (a través del impulso de iniciativas privadas) o como la ley de Financiamiento Urbano Compartido (FUC) para proyectos menores (parques industriales, estacionamientos), aunque estos mecanismos requieran de su perfeccionamiento. También se mencionó a la empresa estatal Desarrollo País como un actor clave para apalancar proyectos productivos.

El Corredor Bioceánico Vial: algunas ideas y sugerencias

2. Financiamiento

Las inversiones a realizarse son significativas; los presupuestos de las naciones están siempre amenazados por las dificultades de recaudación, las demandas sociales directas, los criterios de evaluación social de proyectos que no miran el futuro sino el pasado. Corresponde, por lo tanto:

Hay que asegurar que los recursos públicos no se ajusten a la baja

Incorporar el financiamiento privado como complemento necesario:

- Maximizar el rol de Ley de Concesiones desde la regiones
- Cambiar la Ley de Financiamiento Urbano Compartido para que los gobiernos regionales puedan ser actores relevantes
- Aprovechar las ventajas de la empresa Desarrollo País
- Coordinar con los vecinos financiamientos privados conjuntos

Cambiar los criterios de evaluación para que pese más el futuro que el pasado



- **Nuevos criterios de evaluación:** se debe trabajar con el Consejo Nacional de Desarrollo Territorial (CNDT) y otros organismos para cambiar la evaluación social de proyectos. Actualmente, se aprueban inversiones para “cerrar brechas del pasado”; el cambio de paradigma implica evaluar las inversiones por su capacidad de “crear futuro”.
- **Eficiencia en proyectos multipropósito:** se criticó la burocracia que impide aprovechar una misma obra o expropiación para múltiples fines (ej. carreteras y líneas eléctricas), instando a buscar mecanismos operativos que permitan la convivencia de obras públicas y privadas.
- **Hacer ciudad:** finalmente, Cruz enfatizó que grandes proyectos como el corredor bioceánico no deben aislarse del entorno urbano. El objetivo es que Antofagasta ofrezca condiciones urbanas atractivas para que el talento humano decida establecerse allí, integrando los beneficios económicos con la calidad de vida de la ciudad.



PANEL DE DISCUSIÓN Y RONDA DE PREGUNTAS

Durante la sesión de preguntas, las autoridades y expertos profundizaron en aspectos operativos y sociales críticos para la implementación de los proyectos:

Integración de transportistas locales

Frente a la inquietud sobre la participación de los proveedores locales, el Gobernador Regional destacó la existencia de una mesa de gobernanza activa que ya incorpora a los gremios de transportistas. Enfatizó la gestión política realizada con empresas estatales como Codelco y Enami para priorizar la asignación de carga a transportistas de la zona, subrayando la necesidad de generar “nodos de conversación” donde cada actor cumpla su rol en el impulso del corredor.

Conectividad digital y “zonas de silencio”

Se mencionó la falta de señal en las rutas, al respecto el Gobierno Regional informó que la unidad de infraestructura está desarrollando un proyecto de “última milla” y levantando iniciativas para mejorar la comunicación, con un enfoque prioritario en la conectividad satelital. Se reconoció la complejidad de coordinar la instalación de antenas en terrenos privados y el desafío de seguridad que implica el robo de baterías y equipos en zonas aisladas.

Relacionamiento comunitario y licencia social

El panel coincidió en que la transparencia es clave para reducir la desconfianza:

- **Carlos Cruz (CPI)** sugirió adoptar estrategias visuales (como maquetas o modelos a escala), similar a la experiencia de Metro de Santiago, para mostrar a la comunidad la evolución real de las intervenciones, proponiendo que las universidades pudiesen liderar esta tarea de visualización.
- **Carlos Escobar (EPA)** resaltó la alta aprobación ciudadana del puerto gracias a una estrategia de integración urbana (mall, proyecto de acuario, ciclovías) y acuerdos transversales con todos los sectores políticos.
- El representante de **Mejillones** planteó que el desafío de fondo trasciende la obra física: el objetivo es generar condiciones para que las personas deseen vivir y permanecer en la Región.

Integración Macro-Regional

Se reafirmó la estrecha vinculación con las gobernaciones de las regiones vecinas de la zona norte. Se estableció que, dados los volúmenes de carga que atraerá el corredor bioceánico, el trabajo conjunto y la complementariedad regional son indispensables para ofrecer una respuesta logística superior.

Estudios portuarios en Tocopilla

Ante la consulta sobre la necesidad de realizar nuevos estudios para un puerto en Tocopilla, el Gobernador y David Martínez (GORE) aclararon que los análisis anteriores no fueron concluyentes. Existe un nuevo estudio que busca cumplir con las exigencias de Rentabilidad Social (RS) ante el Ministerio de Desarrollo Social, incorporando una variable técnica clave sugerida por la autoridad central: analizar la viabilidad no de forma aislada, sino considerando la red portuaria integrada de toda la Macrozona Norte.



PALABRAS AL CIERRE: REFLEXIONES FINALES Y COMPROMISOS

El cierre de la jornada estuvo marcado por un llamado transversal a la acción, la unidad y la fortaleza institucional, sintetizando el espíritu del encuentro en cuatro intervenciones clave:

Carlos Escobar (Empresa Portuaria Antofagasta): el ejecutivo hizo un llamado a mirar el futuro con optimismo, pero con un sentido de urgencia enfocado en la ejecución. Enfatizó que el paso de los planes a la realidad requiere una sinergia total, esto es, el respaldo decidido de la inversión privada, la validación de la comunidad y, fundamentalmente, la voluntad política de las autoridades para materializar los proyectos.

Juan Alberto Ruiz (Complejo Portuario Mejillones): quien, valorando la instancia generada en el seminario, proyectó una visión auspiciosa para la Región. Su mensaje final sintetizó la importancia de la asociatividad bajo una premisa clara, la colaboración no solo suma fuerzas, sino que acelera los resultados. *"Juntos somos más y avanzamos más rápido"*, concluyó, reafirmando el compromiso del sector portuario con la integración.

Carlos Cruz (Consejo de Políticas de Infraestructura) reforzó la tesis central de su exposición, si bien las políticas públicas nacen del Estado, el desarrollo real es inviable sin el sector privado. Su reflexión final

subrayó la urgencia de una articulación público-privada profunda, instando a las empresas a organizarse no solo como inversores, sino como colaboradores estratégicos de la autoridad. El mensaje fue categórico, no hay posibilidad de desarrollo sostenible sin un trabajo conjunto y coordinado entre ambos mundos.

Ricardo Díaz (Gobernador Regional). La autoridad cerró el seminario con una potente distinción conceptual para el liderazgo regional, la diferencia entre el “ánimo” y el “carácter”. Explicó que mientras el ánimo es pasajero y puede ser paralizante ante las dificultades (como ocurre con la sensación de inseguridad), el carácter es la voluntad firme que permite enfrentar la adversidad. El Gobernador concluyó que Antofagasta necesita forjar ese “carácter” para sostener desafíos de largo aliento. Precisamente, la incorporación del CPI y la alianza con el mundo privado tienen como fin último dotar a la región de esa fortaleza institucional, asegurando una gobernanza que trascienda la coyuntura y sobreviva a los ciclos políticos cortos.

Anexo

A continuación, complementando la información, se incorpora material de referencia. Las presentaciones realizadas en el seminario organizado por el Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI) junto con el Gobierno Regional de Antofagasta en dependencias de FCAB en septiembre de 2025.



OPORTUNIDADES EN PUERTO ANTOFAGASTA

Carlos Escobar, Gerente General Empresa Portuaria Antofagasta



ROL DEL GORE EN EL DESARROLLO DE INICIATIVAS PARA UN PLAN LOGÍSTICO REGIONAL

Planificación, articulación y gestiones para el desarrollo de infraestructura logística
David Fernández, Jefe de la División de Infraestructura y Transporte Gobierno Regional de Antofagasta



DESAFÍOS Y OPORTUNIDADES PORTUARIAS PARA LA IMPLEMENTACIÓN DEL CORREDOR BIOCEÁNICO

Juan Alberto Ruiz, Gerente General Complejo Portuario Mejillones



CONTRIBUCIONES PARA EL PLAN LOGÍSTICO DEL CORREDOR BIOCEÁNICO EN ANTOFAGASTA

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

CUADERNOS DEL CPI

NÚMERO
178



www.infraestructurapublica.cl