



GOBIERNO REGIONAL DE ANTOFAGASTA

OLLAGÜE • CALAMA • SAN PEDRO DE ATACAMA • MARÍA ELENA • SIERRA GORDA
TOCOPILLA • ANTOFAGASTA • MEJILLONES • TALTAL

DE CORREDOR DE CARGA A CORREDOR DE DESARROLLO

Gestiones y Planificación para la implementación de
un corredor de oportunidades.

XII REUNION GRUPO DE TRABAJO COORDINADORES NACIONALES DEL CORREDOR BIOCEANICO VIAL
BUENOS AIRES, ARGENTINA,
NOVIEMBRE 2025



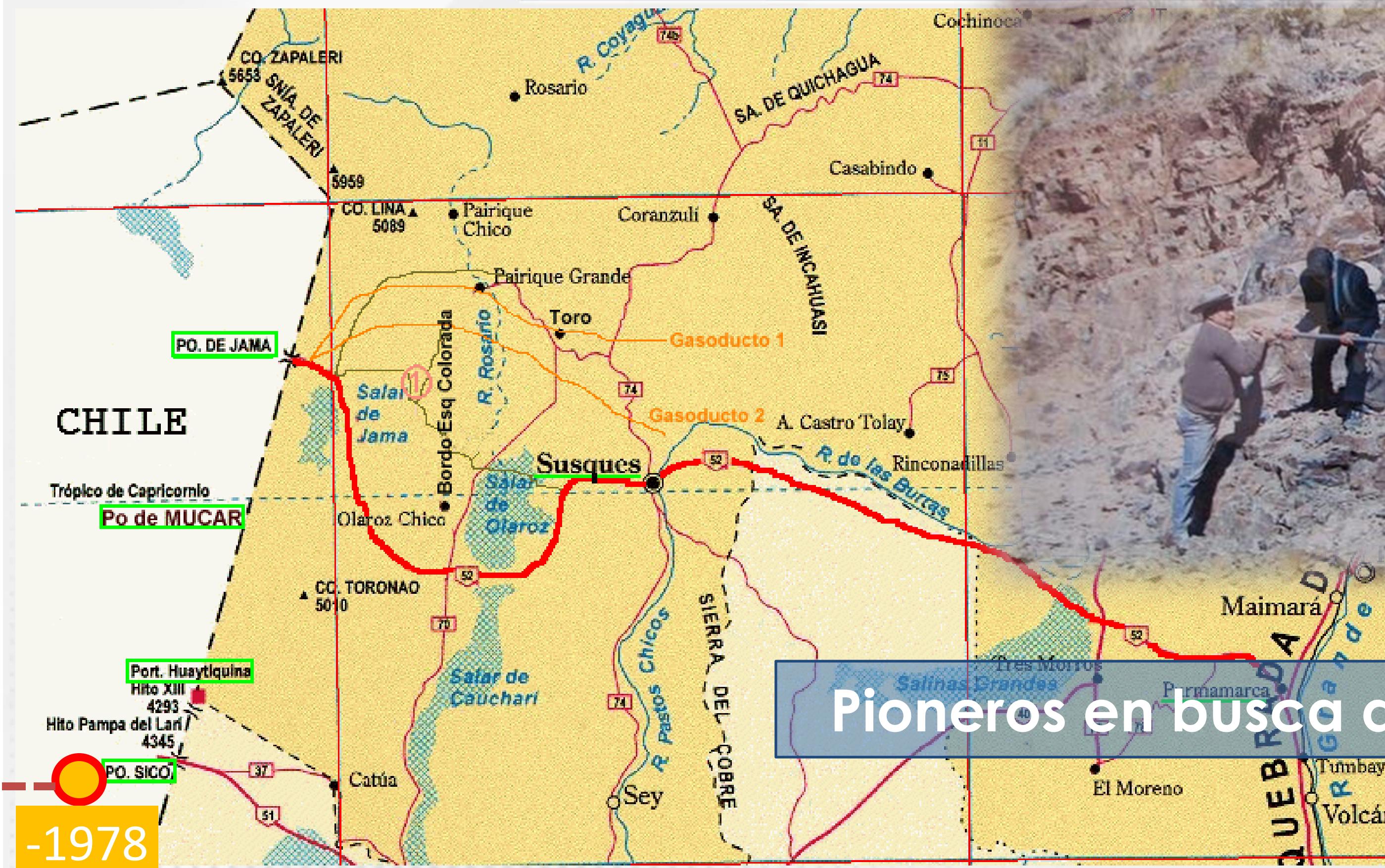


El **Qhapaq Ñan** generó amplia red de caminos, permitió el control económico y político de varios territorios. Al mismo tiempo, permitió su **integración, el intercambio y movilización** de diversos productos y la **transmisión de valores culturales**.





Representan DOS MODELOS ANTIGUOS DE INTEGRACIÓN TERRITORIAL Y DESARROLLO LOGÍSTICO, precursores de los actuales corredores bioceánicos y sistemas de infraestructura moderna.

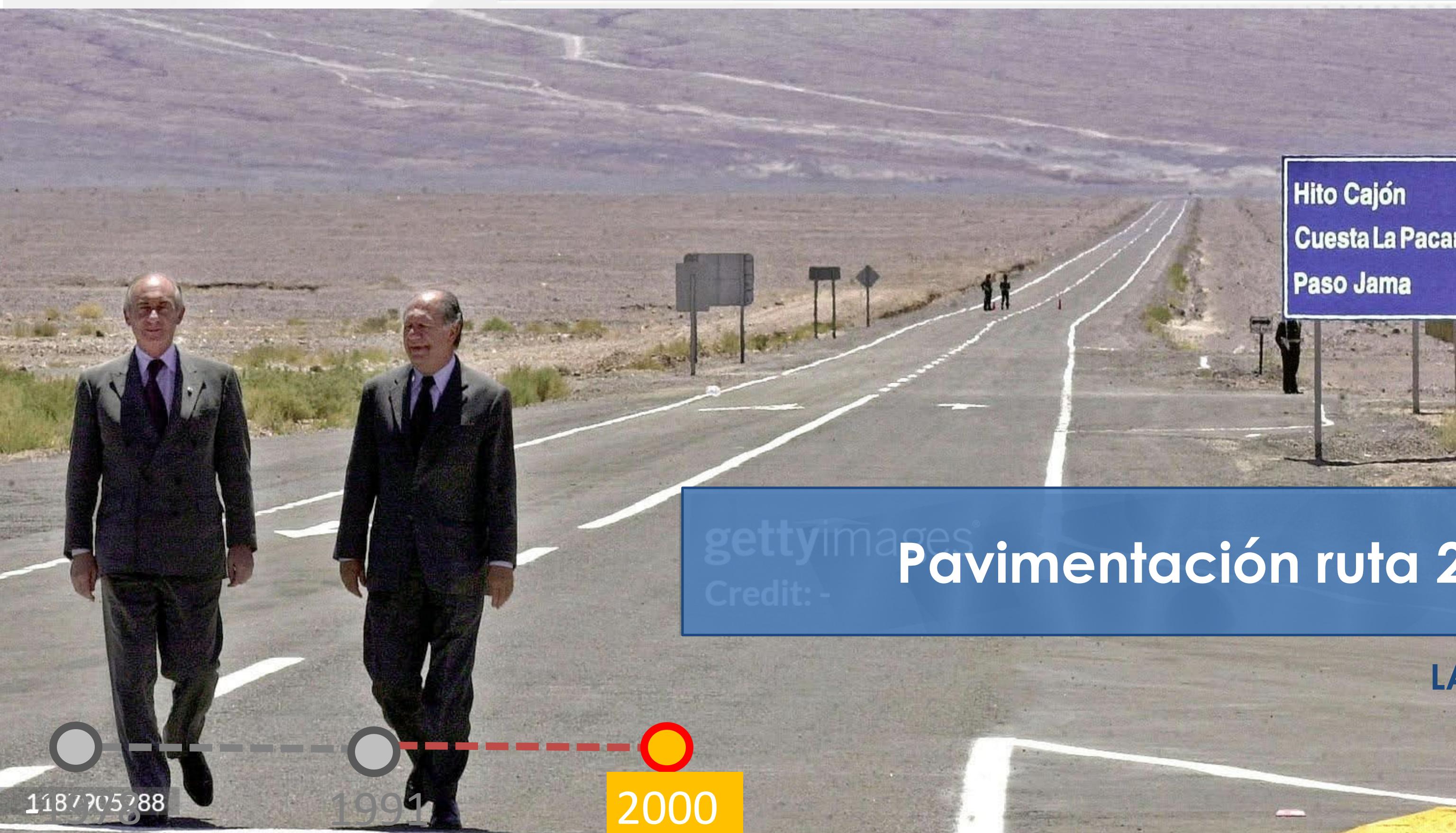


Pioneros en busca de la integración

Inauguracion del Paso de Jama

-1978

1991





Pavimentación RN-52

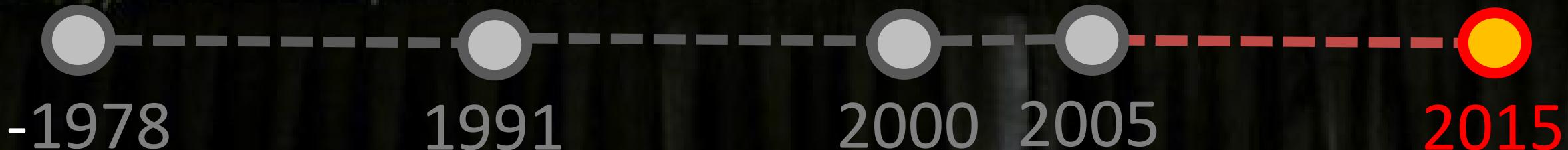
LAGOS – KIRSHNER



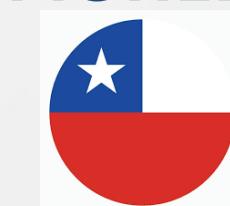


Declaración de Asunción

Se crea el Grupo de trabajo y se realiza la 1^a reunión en Chile



BACHELET-MACRI-CARTES-ROUSEFF



En relación a los tiempos de transporte, el Corredor representa una mejora significativa frente a otras rutas, como el Canal de Panamá. A través del Corredor Bioceánico, la distancia entre Santos y Shanghái se reducirá a 21.881 km, con un tiempo de viaje de 44 días, frente a los 54 días que tomaría la ruta por el Canal de Panamá..



En relación a los tiempos de transporte, el Corredor representa una mejora significativa frente a otras rutas, como el Canal de Panamá. A través del Corredor Bioceánico, la distancia entre Santos y Shanghái se reducirá a 21.881 km, con un tiempo de viaje de 44 días, frente a los 54 días que tomaría la ruta por el Canal de Panamá..



Ruta / Modalidad	Tiempo total estimado (días)	Condiciones / Riesgos	Beneficios o Desventajas
CBC: Porto Murtinho → Antofagasta → Asia (Pacífico)	≈ 43 días	Sin canal interoceánico. Clima altiplánico manejable.	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Evita Canal de Panamá. <input checked="" type="checkbox"/> Reduce tiempos frente a Panamá (10–20 días). <input checked="" type="checkbox"/> Menor congestión portuaria. <input checked="" type="checkbox"/> Potencia puertos del norte de Chile. <input checked="" type="checkbox"/> Impulsa integración subnacional.
Santos / Paranaguá → Asia (vía Canal de Panamá)	≈ 58 días	Esperas de 3–10 días por sequía y congestión.	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Largos tiempos de espera. <input checked="" type="checkbox"/> Riesgo climático en el canal. <input checked="" type="checkbox"/> Mayor distancia marítima (≈13.000 mn).
Santos / Paranaguá → Asia (vía Cabo de Buena Esperanza)	≈ 33 días	Ruta más directa, pero larga en millas.	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Menor tiempo marítimo pero más costos en flete. <input checked="" type="checkbox"/> Depende del Atlántico y congestión portuaria.
Santos / Paranaguá → Asia (vía Estrecho de Magallanes)	>60 días	Ruta marginal, costos altísimos.	<ul style="list-style-type: none"> <input checked="" type="checkbox"/> Muy largo y costoso. <input checked="" type="checkbox"/> Sin relevancia comercial actual.





2016-2019- Continúan las reuniones coordinadas por la Unidad de Corredores Bioceánicos del Ministerio de Relaciones Exteriores

Coordinaciones y liderazgo desde la Cancillería para el CORREDOR DE TRANSPORTE de Carga



-1978

1991

2000

2005

2015

2019



GOBIERNO REGIONAL
ANTOFAGASTA

UN CORREDOR SOLO DE TRANSPORTE



Ruta 27CH- San Pedro Atacama-Jama

TRANSFORMAR EL CORREDOR DE CARGA

- LOS CORREDORES DEBEN CONVERTIRSE EN CORREDORES DE DESARROLLO
- DEBEN FACILITAR LA INVERSIÓN, EL COMERCIO, LOS ENCADENAMIENTOS PRODUCTIVOS
- COMO CONSECUENCIA, AUMENTA EL CRECIMIENTO ECONÓMICO, GENERA MÁS INVERSIÓN, Y MÁS EMPLEO.



CORREDOR DE CARGA

Infraestructura física
+ coordinación logística

CORREDOR LOGÍSTICO

Infraestructura física y blanda

CORREDOR DE COMERCIO

Promover
inversión interna
+
integración

CORREDOR DE DESARROLLO

(1)

- DEBE TRASCENDER A SER SOLO INFRAESTRUCTURA DE CARGA Y GENERAR INTEGRACIÓN CULTURAL, TURISMO, Y GENERAR ACTIVIDAD ECONOMICA LOCAL.
- -INFRAESTRUCTURA FISICA Y LA NO TANGIBLE(BLANDA) DEBEN EVOLUCIONAR Y AVANZAR DE MANERA CONJUNTA
- SE DEBEN PROMOVER LA CREACION DE NUEVOS MERCADOS, MOVILIZAR INVERSIONES Y GENERAR LAS CONDICIONES PARA QUE LA INTEGRACIÓN SE MATERIALICE.







GOBIERNO REGIONAL ANTOFAGASTA



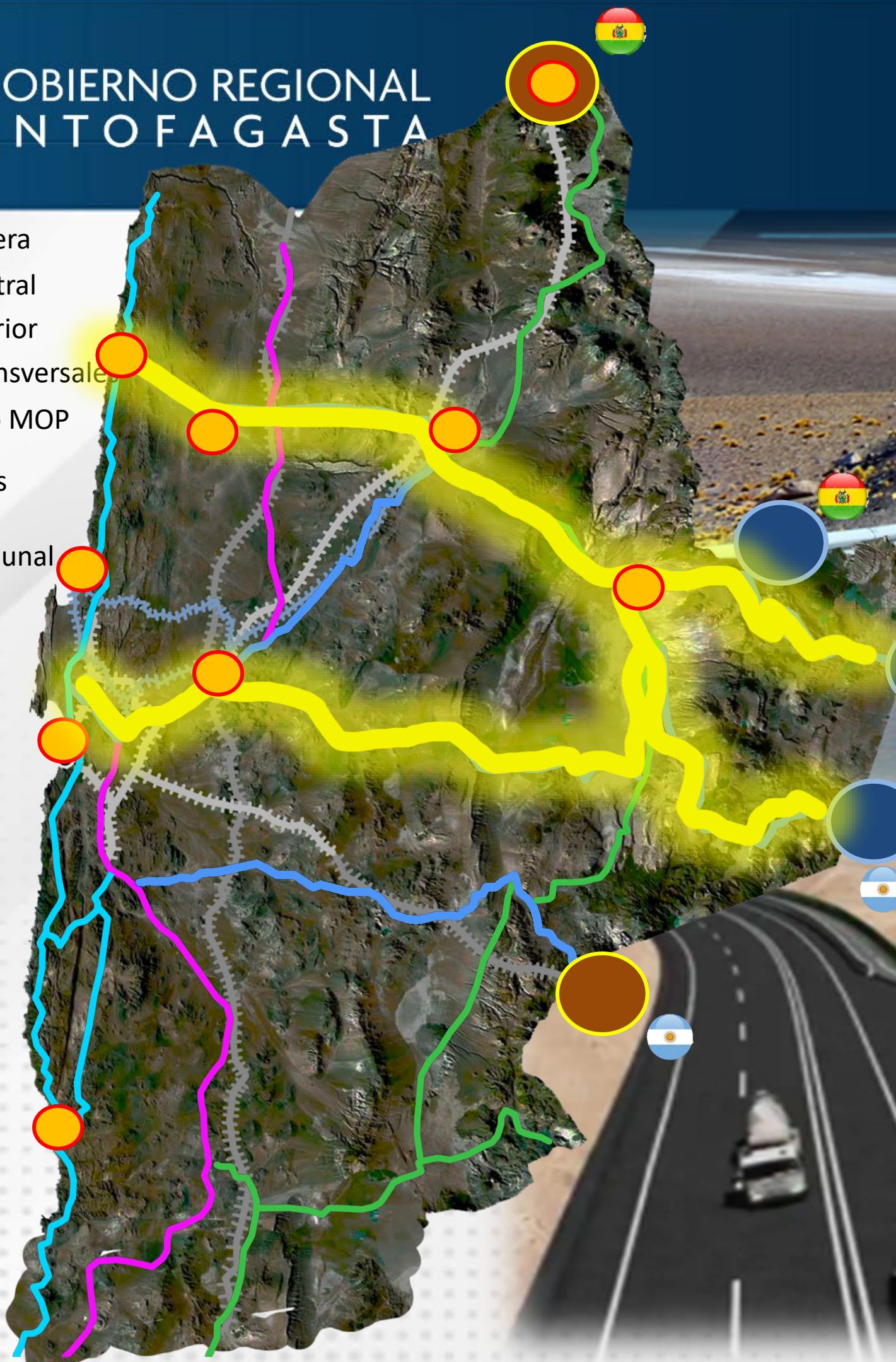
PROMOVER Y FORTALECER EL
MODO FERROVIARIO
IP 469 MM\$355.000





GOBIERNO REGIONAL ANTOFAGASTA

- Ruta costera
- Ruta Central
- Ruta Interior
- Rutas transversales
- Convenio MOP
- Pasos viales aduaneros
- Capital Comunal



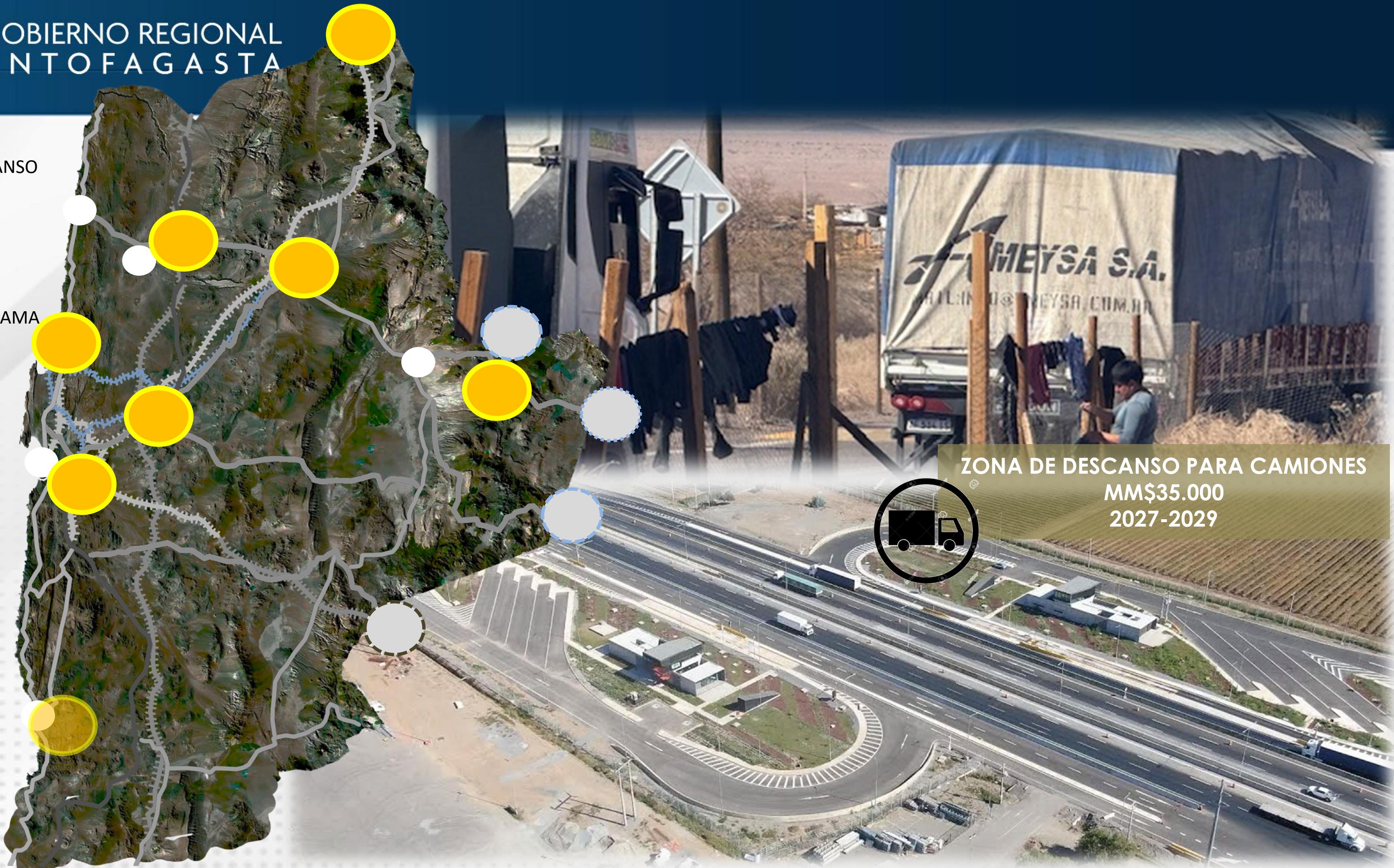
CONVENIO MOP
MM\$595.000
2025-2035



GOBIERNO REGIONAL ANTOFAGASTA

● ZONAS DE DESCANSO
CAMIONES

-OLLAQUE
-SECTOR CRUCERO
-CALAMA
-SAN PEDRO DE ATACAMA
-MEJILLONES
-BAQUEDANO
-LA NEGRA



GOBIERNO REGIONAL ANTOFAGASTA

PUERTOS TERRESTRES-
PLATAFORMAS LOGISTICAS

-ZONA DESARROLLO
LOGISTICO LA NEGRA

-PUERTOS TERRESTRES
INTERNACIONAL (PTIRA)
IP390
CALAMA/BAQUEDANO

-PLATAFORMA LOGISTICA
MULTIMODAL B -400



GOBIERNO REGIONAL ANTOFAGASTA

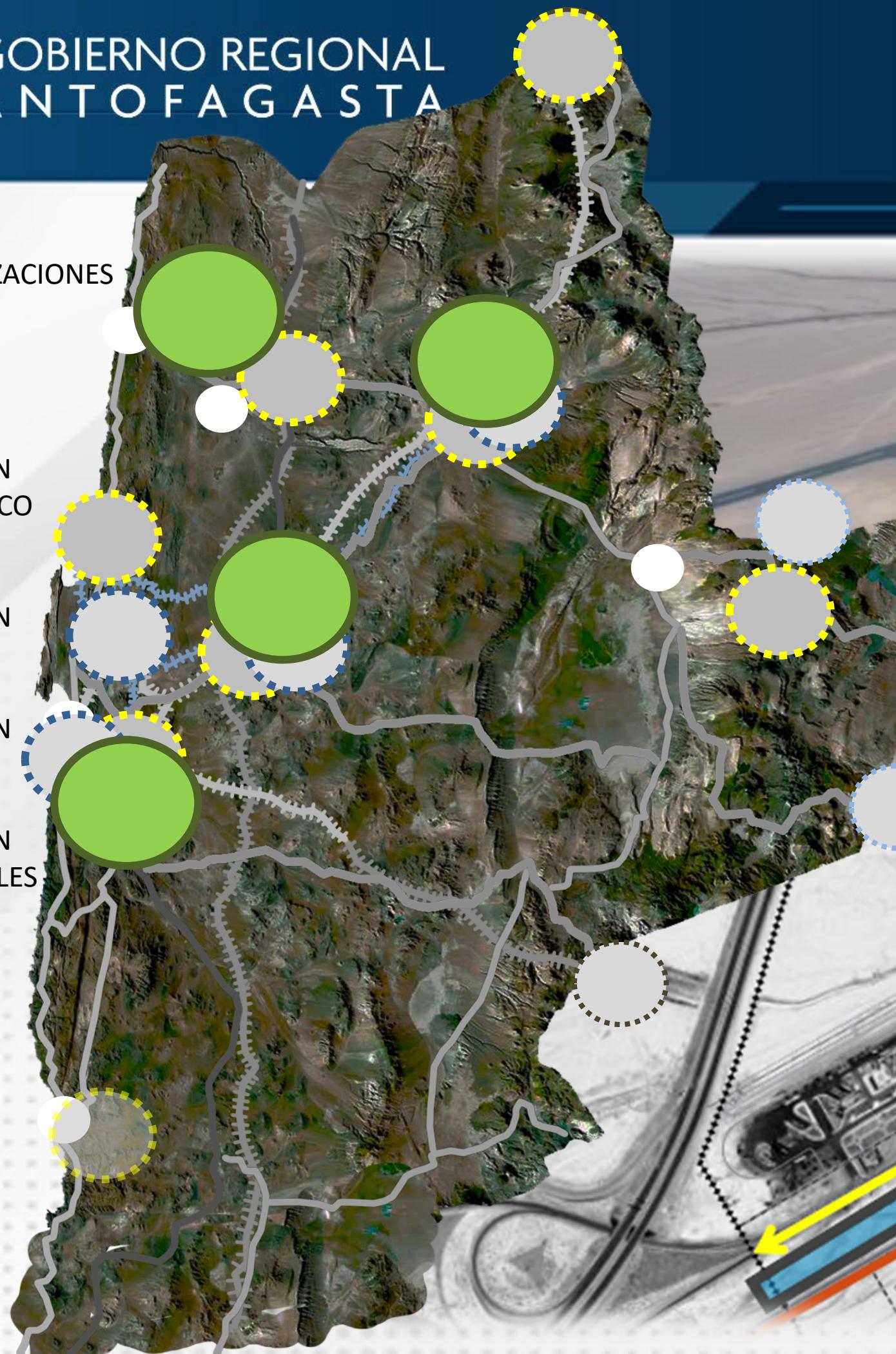
 MACROURBANIZACIONES

-MACROURBANIZACION
LA NEGRA/ZONA FRANCO
PARAGUAYA

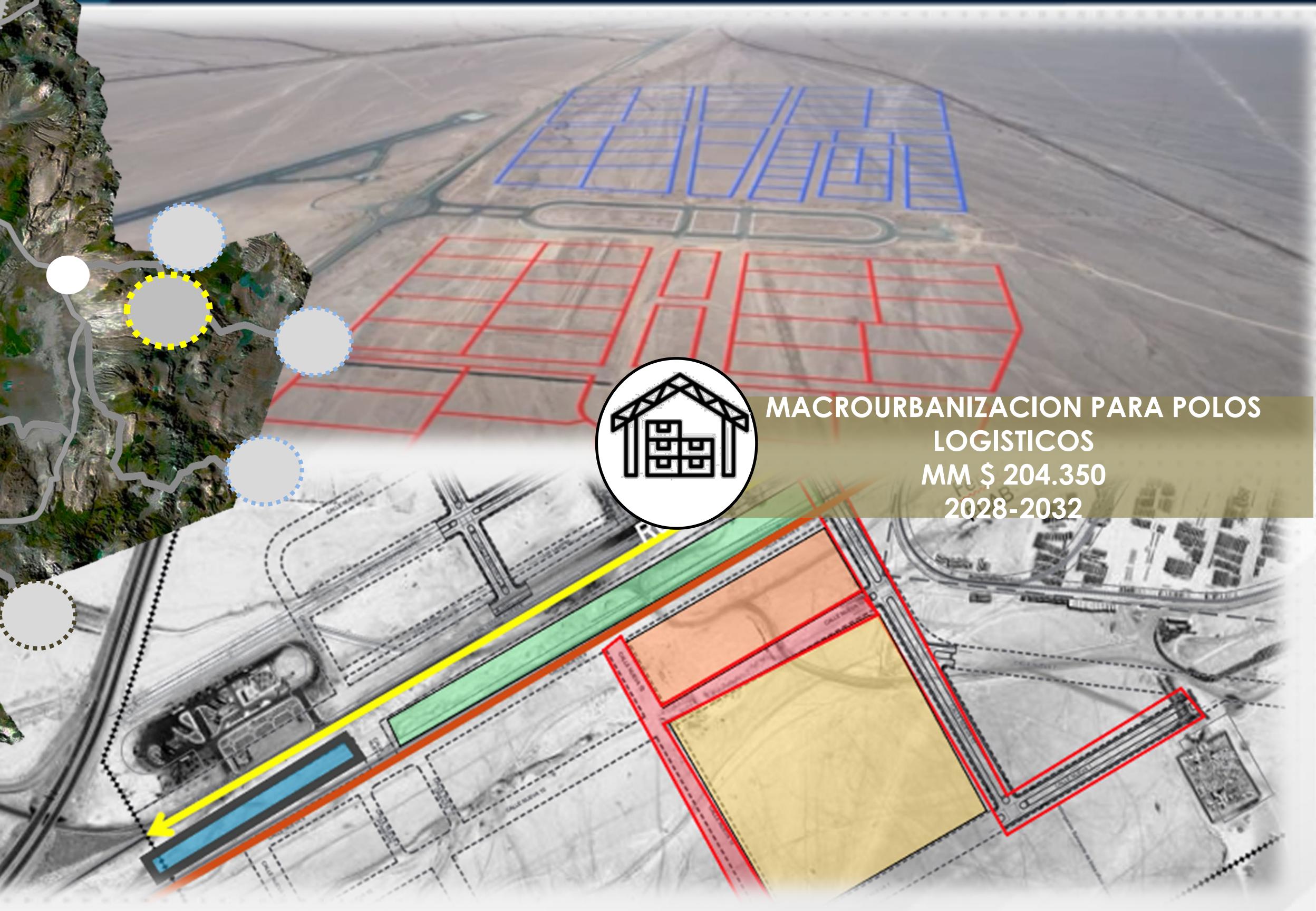
-MACROURBANIZACION
CALAMA

-MACROURBANIZACION
BAQUEDANO

-MACROURBANIZACION
(HABILITACION) BARRILES



**MACROURBANIZACION PARA POLOS
LOGISTICOS**
MM \$ 204.350
2028-2032



GOBIERNO REGIONAL ANTOFAGASTA

MEJORAMIENTO OFERTA
PORTUARIA

-DRAGADO Y
AMPLIACION MOLO DE
ABRIGO

-ESTUDIO BASICO NUEVO
PUERTO TOCOPILLA

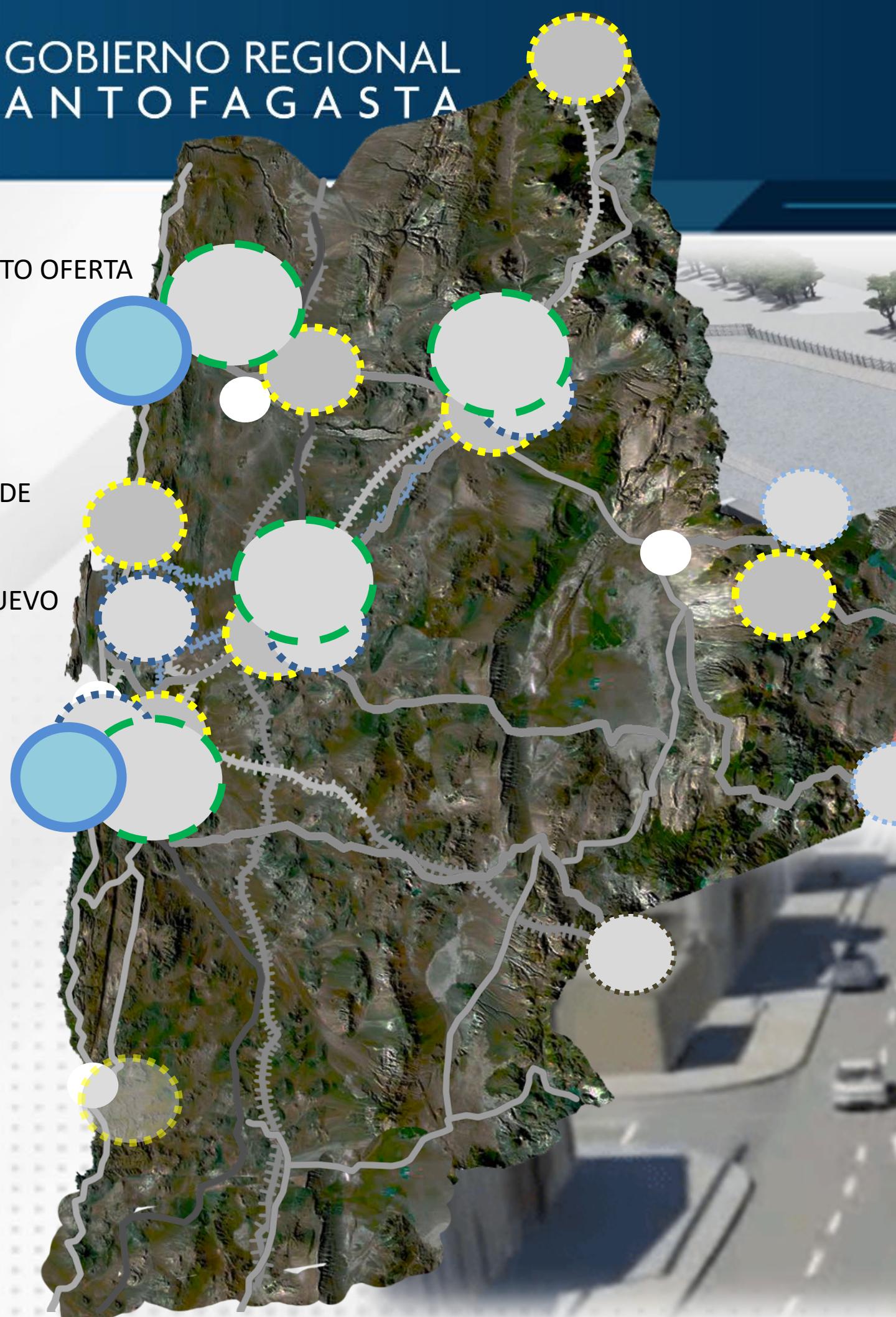


GOBIERNO REGIONAL ANTOFAGASTA

MEJORAMIENTO OFERTA
PORTUARIA

-DRAGADO Y
AMPLIACION MOLO DE
ABRIGO

-ESTUDIO BASICO NUEVO
PUERTO TOCOPILLA



**DESAFIO: EVITAR LA CONGESTION URBANA
EVALUAR UN NUEVO INGRESO AL PUERTO**



● CONSTRUCCION PLAN ESTRATEGICO REGIONAL EN INFRAESTRUCTURA

PLANIFICACION

- PROMOVER Y PRIORIZAR EN LA REGION LA EXISTENCIA DE CARRERAS DE COMERCIO INTERNACIONAL, LOGISTICA, IDIOMAS (MANDARIN ,PORTUGUÉS)

DISPONIBILIDAD DE TERRENOS PARA INVERSIONISTAS

- DESARROLLO DE UNA POLÍTICA REGIONAL DE USO DE SUELO PARA INDUSTRIA AGROALIMENTARIA, QUE POSIBILITE DISPONER EN FORMA OPORTUNA DE TERRENOS PARA EL DESARROLLO DE PROYECTOS DE INTERÉS (VALOR AGREGADO A MATERIAS PRIMAS)

- GENERAR LAS INSTANCIAS PARA PODER COORDINAR E INTEGRAR LA TRAMITOLOGIA Y MEJORAS EN PASOS FRONTERIZOS.

COORDINACION TRANSFRONTERIZA Y COMPLEMENTARIDAD

- HACER QUE LOS SERVICIOS Y ESTRUCTURAS DE GESTIÓN QUE HACEN POSIBLE QUE LA INFRAESTRUCTURA FÍSICA OPERE DE FORMA EFICIENTE, PUEDA SER PRIORIZADA (NORMATIVAS, SISTEMAS TECNOLOGICOS Y DE INFORMACION, MARCOS LEGALES)

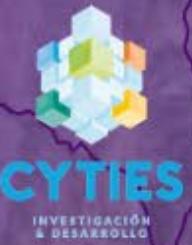
NEGOCIOS

- SEGUIR GENERANDO LAS CONDICIONES A PYMES Y ARTICULACIÓN DE LOS PRIVADOS PARA CONCRECIÓN DE ACUERDOS COMERCIALES TRANSFRONTERIZOS

INFRAESTRUCTURA BLANDA



GORE
ANTOFAGASTA







OLLAGÜE • CALAMA • SAN PEDRO DE ATACAMA • MARÍA ELENA • SIERRA GORDA
TOCOPILLA • ANTOFAGASTA • MEJILLONES • TALTAL