

DESARROLLO REGIONAL

Objetivos y Prioridades de la CChC



Gerencia Red Nacional y Gerencia de Infraestructura



Julio, 2017



DESAFÍOS ZONA CENTRO

CChC COPIAPÓ

La Región de Atacama. Su capital es Copiapó. Ubicada en el centro-norte del país, limita al norte con Antofagasta, al este con Argentina, al sur con Coquimbo y al oeste con el océano Pacífico. Con una población de 312.486 habs., y una superficie de 75.176 km², está compuesta por las provincias de Chañaral, Copiapó y Huasco, y la capital regional es la ciudad de Copiapó, con una población de 178.788 habs.

HISTORIA:

El descubridor Diego de Almagro llegó al valle de Copiapó en 1536, dando inicio al Descubrimiento de Chile. Posteriormente llegará a Chile, Pedro de Valdivia, llegando primero a finca Chañaral, en las cercanías de la actual ciudad de Diego de Almagro, y desde allí se trasladará a Copiapó, donde se realizara la toma de posesión de Chile, el 26 de octubre de 1540. A partir de ese momento, se da inicio a la historia chilena.

El 8 de diciembre de 1744, es fundada la ciudad de San Francisco de Copiapó de la Selva, actualmente Copiapó. En 1789 es fundada por orden del Gobernador Ambrosio O'Higgins, la ciudad de

Vallenar. Atacama, comienza a ser un polo de desarrollo minero.

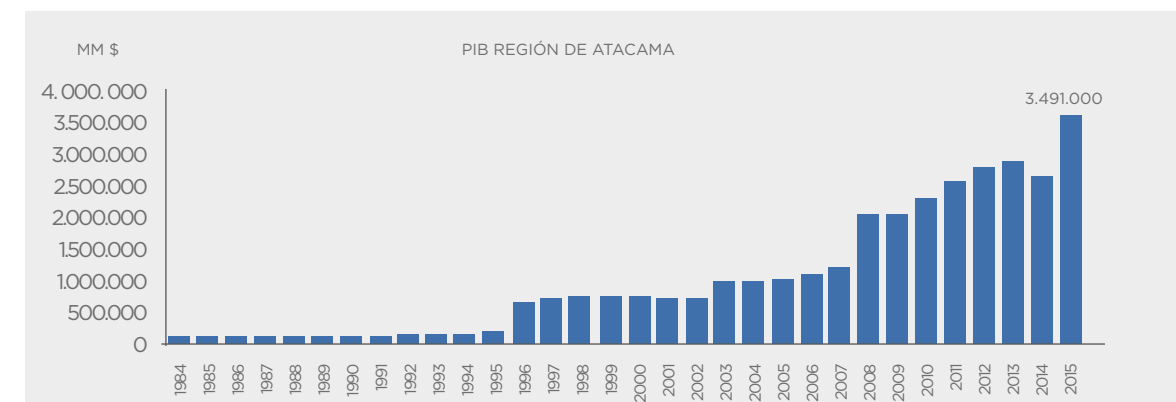
Ya durante el período de la República, Juan Godoy descubre el mineral de plata de Chañarillo en 1832. Gracias a este descubrimiento Chile se convierte en uno de los principales productores de este metal en el mundo y permite el surgimiento de la economía nacional.

En esa época la región formaba parte del sector norte de la Provincia de Coquimbo, sin embargo debido a la creciente riqueza de la zona esta se separa de ella y comienza a funcionar de manera independiente a partir de 1843. Para mejorar el transporte del mineral al exterior se construye aquí la primera línea férrea del país por William Wheelwright, mercante marino norteamericano, uniendo a Copiapó con Caldera (1851). Con el transcurso del tiempo Santiago, la capital de Chile, comienza a cobrar un impuesto a la minería atacameña, provocando un conflicto bélico entre Atacama y Santiago, la Revolución de 1859. A pesar que el bando regionalista (Ejército de la revolución constituyentes de Atacama) fue derrotado en la Batalla de Cerro Grande en 1859, el conflicto propició el fin de la República Conservadora.



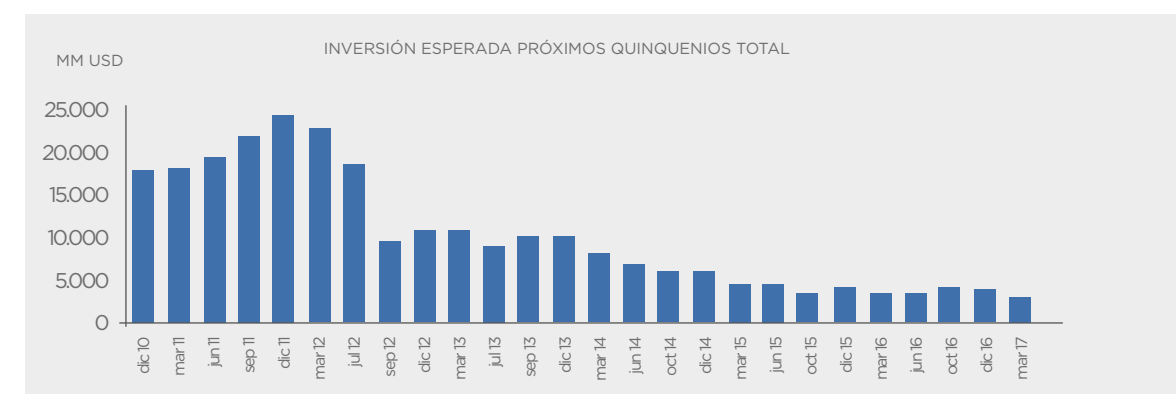
INVERSIÓN REGIONAL Y POTENCIAL

El PIB regional es de MM \$3.491.000



Fuente: Banco Central de Chile

En la inversión regional nosotros la componemos en varias actividades como: proyectos mineros, industriales y energías. Esto nos da un valor de US\$ 3.215 millones en los próximos 5 años.



Fuente: Corporación de Bienes de Capital

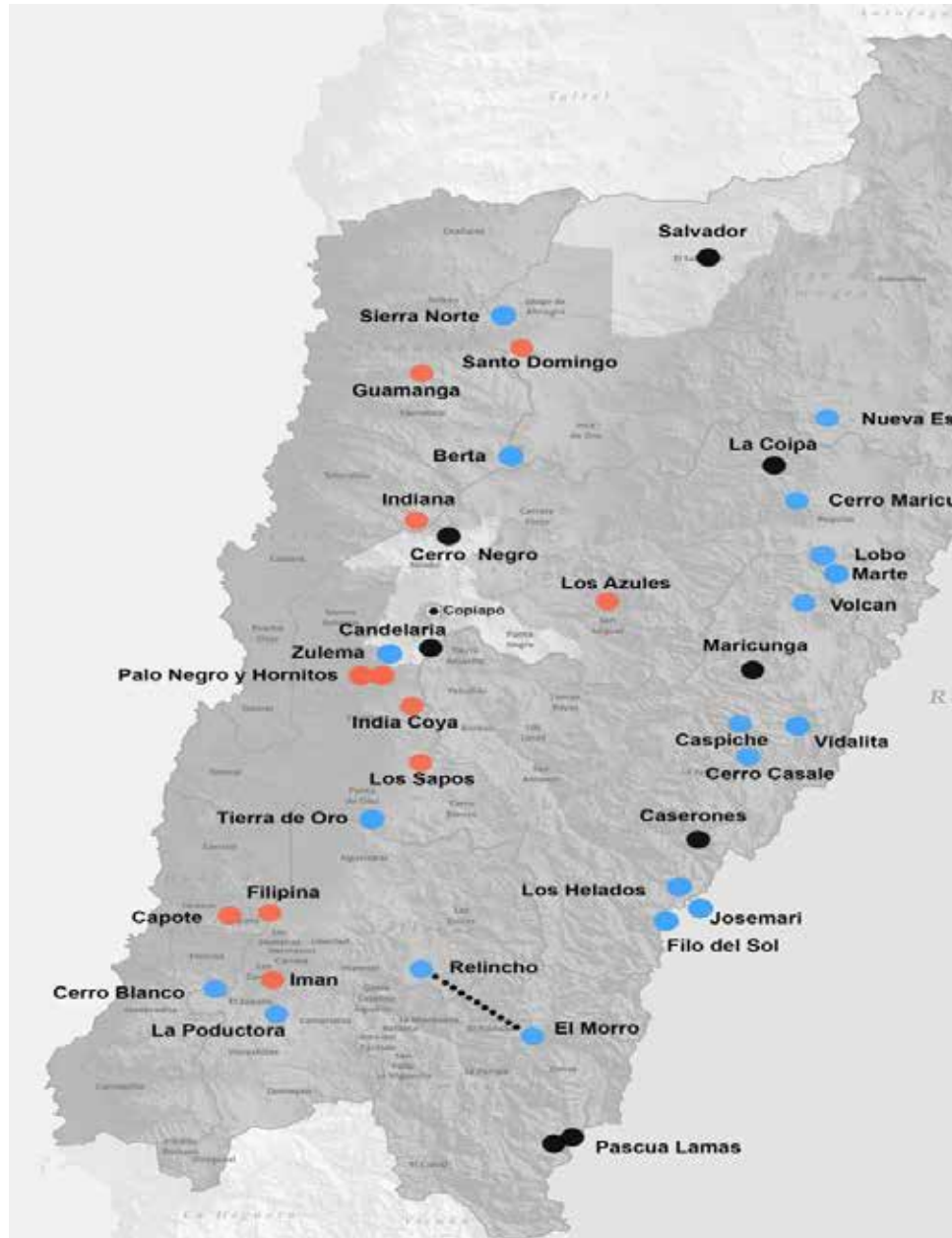
Los proyectos que están en carpeta para su desarrollo y que están con la aprobación del sea y en vías de concreción en los próximos años, estos son:

1. Energía: MM US 2.468
2. Industria: MM US 1.222
3. Minería: MM US 6.810

Total: MM US 10.500

Fuente: Informe de Inversiones Atacama 2016 CChC Copiapó (CBC, Cochilco y SOFOFA).

El potencial radica en los prospectos en minería que se estiman para la región, estos proyectos suman un total de US\$45.000MM, sumados a los que están por ejecutarse sumarían US\$65.500MM, esto impulsaría a la región a transformarse en una de las más desarrolladas en minería asociada al Oro, Plata, Cobre, Hierro y Litio.



Fuente: varias - Elaboración CChC Copiapó

NOMBRE PROYECTO

CARRETERA HÍDRICA

REGIÓN | VIII - III

TIPO PROYECTO | Basal

MONTO EN USD | MM USD 15.000

INICIATIVA | Reguemos Chile - CChC Copiapó

ESTADO | Idea

TIPO FINANCIAMIENTO | Público

OBJETIVO | Cambio de Matriz productiva de minería a Agrícola – Asegurar el Recursos Hídrico.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Estrategia hídrica, en este sentido nos apoyamos en estudio del Laboratorio De Análisis Territorial Facultad De Cs. Agronómicas, Universidad De Chile, "Diagnóstico De La Demanda Hídrica En El Norte De Chile", este estudio fue la base junto con el análisis de la demanda de agua que requiere la minería; catastro realizado por la unidad de estudio de la CChC Copiapó en base a los proyectos mineros informados en SEA y la demanda a agua de la ciudades de Atacama información proporcionada por la SISS, nos entregó un panorama en el cual nos entregaron las demandas y potenciales futuros del recurso, nuestro planteamiento fue elegir 3 alternativas Carretera Hídrica, Red de plantas desalinizadoras y Eficiencia del recurso hídrico como por ejemplo tranque Lautaro 2,0 proyecto de la Junta de vigilancia del rio Copiapó, se llegó a la conclusión que las 3 alternativas son viables ya que se apuntan a distintas necesidades, la demanda se puede absorber por medio de la eficiencia y las planta desalinizadora, pero el potencial agrícola debe ser desarrollado por la carretera hídrica.



REGIÓN	ÁREA TOTAL (HA)	DEMANDA DE RIEGO CON UN 85% DE SEGURIDAD [M3/SEG]	DEMANDA BRUTA DE RIEGO ANUAL [MMM3/AÑO]
XV REGIÓN DE ARICA Y PARINACOTÁ	202.236,30	60,31	1.329,97
I REGIÓN DE TARAPACÁ	365.568,14	111,26	2.505,73
II REGIÓN DE ANTOFAGASTA	607.581,56	188,09	4.143,23
III REGIÓN DE ATACAMA	1.317.546,01	515,48	11.130,55
IV REGIÓN DE COQUIMBO	150.740,91	59,73	1.067,43
V REGIÓN DE VALPARAÍSO	97.497,13	44,58	681,47
TOTAL	2.741.170,05	979,45	20.858,38

Fuente: Laboratorio de Análisis Territorial Facultad de Cs. Agronómicas, Universidad de Chile, "Diagnóstico de La Demanda Hídrica En El Norte de Chile"

NOMBRE PROYECTO

RED VIAL 2050 ATACAMA

REGIÓN | III Atacama

TIPO PROYECTO | Logística

MONTO EN USD | MM USD 650

INICIATIVA | CChC, Chile 3030

ESTADO | Idea

TIPO FINANCIAMIENTO | Sectorial y Privado Concesionado

OBJETIVO | Mejorar las conexiones viales interurbanas de la región y su vocación logística minera nacional como binacional.

DESCRIPCIÓN PROYECTO |

Estructura Férrea de Transporte y Conectividad. Propuesta Ferrocarril Longitudinal y Transversal, analizar las zonas y conexiones de línea férrea antigua, con los puertos y cómo se desarrolla el tren de carga para la industria, minería y agricultura.

- Cambio de la Faja Férrea que pasa por las ciudades Vallenar y Copiapó.

- Rehabilitación de la línea longitudinal Diego de Almagro – Copiapó – Vallenar, para trenes de carga de la minería.

Red vial primaria Ruta 5 Norte, Ruta Costera y Caldera – Copiapó, principalmente las longitudinal de conexión regional, debemos reforzar las estructura de conexión secundaria transversales de la provincial y desarrollar los ejes de servicio industrial, minero y agrícola. En este sentido las principales obras que nosotros requerimos.

- Cambio de trazados de vías afectadas por los aluviones 2015 y 2017, estas son: 31-CH, C-13 y C-401.

- Doble Vía Caldera – Antofagasta.

- Pavimentación Ruta Costera de Atacama, Límite Región de Coquimbo (del Límite a Huasco se debe aperturar) a Caldera.

- Ruta Altiplánica Conexión C-495 y C-35.

Ejes Mineros y Servicios Internacionales

Los pasos fronterizos en la región son importante, no solo por temas de transporte de carga y turístico con el norte de

argentina, sino los proyectos mineros binacionales (pascua-Lama, Caserones, Constelación, etc...) hacen importante esta conexión, Información recopilada por la unidad de estudios de la CChC Copiapó en Catastros de proyectos mineros y el Informe de Inversión Regional CChC Copiapó. En este sentido se ha propuesta es consolidar, pavimentar y consolidar los pasos fronterizos, rutas y puertos estratégicos, en Atacama son 3 los ejes de servicios Internacionales:

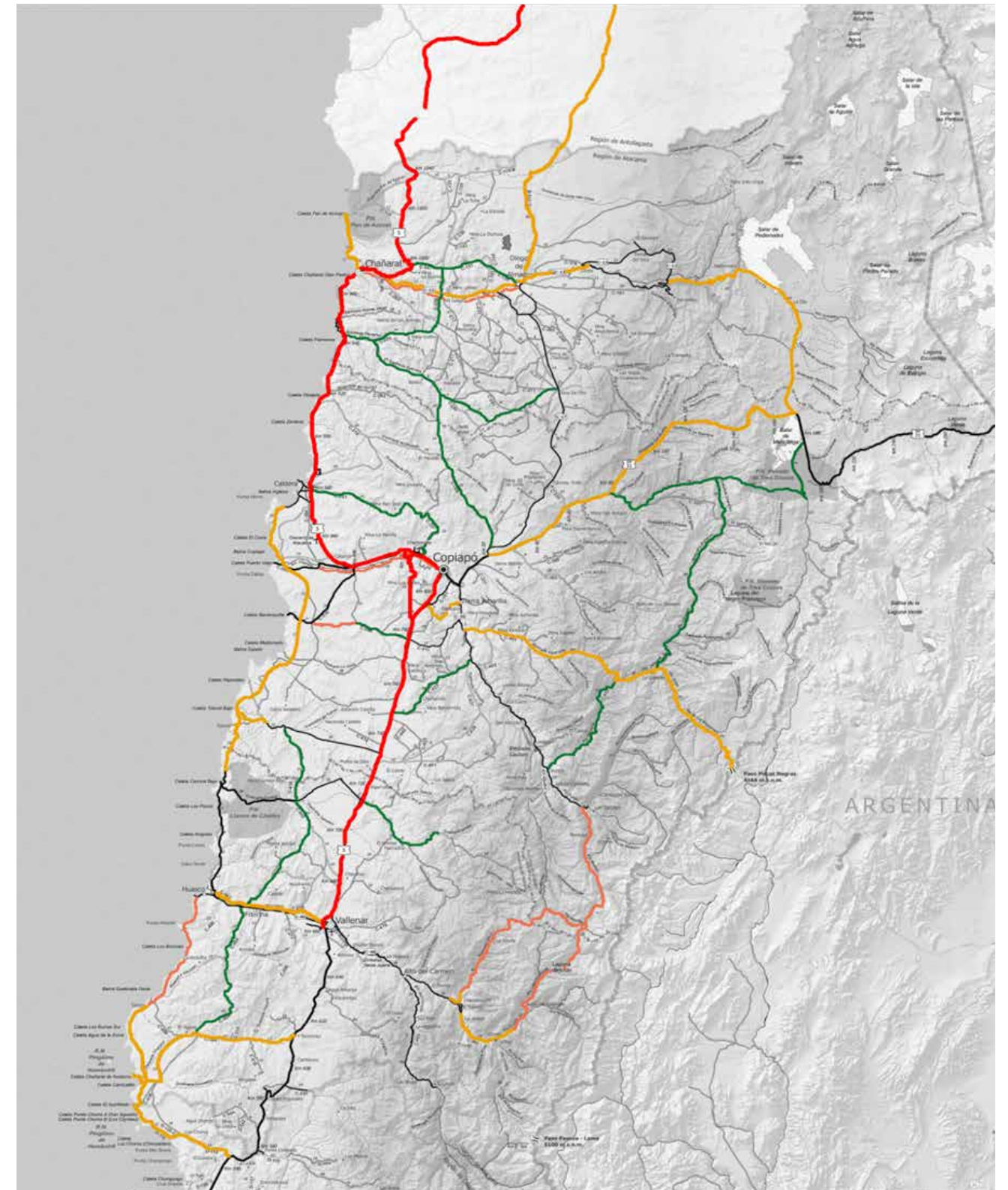
1.- Puerto las losas Huasco, Ruta C-46 Huasco - Alto del Carmen, Paso Pascua-Lamas.

2.- Puerto Totoral, Castilla y/o Caldera, Ruta 5 Norte, C-359 y 31-CH Caldera – Copiapó – Paso San Francisco y Caldera – Copiapó – Pircas Negras.

3.- Puerto Barquitos – Ruta C-13 Chañaral- Diego de Almagro – Paso San Francisco.

Información Requerida:

- Catastro minero, en proceso de término.
- Carga productos desde Argentina, Buscar información referente a que tipos de cargas y volúmenes podrían sacar.
- Proyecto de Puerto Castilla y expansión de puerto totoral, Buscar información



NOMBRE PROYECTO

CONSTRUCCIÓN OBRAS DE CANALIZACIÓN RÍOS Y QUEBRADAS URBANAS, TRANQUES RETENEDORES Y PISCINAS DECANTADORAS

REGIÓN | III Atacama

TIPO PROYECTO | Basal

MONTO EN USD | MM USD 1.500

INICIATIVA | CChC Copiapó

ESTADO | Idea

TIPO FINANCIAMIENTO | Público

OBJETIVO | Resguardar a la Comunidad y las ciudades de la Región de Atacama ante posibles aluviones que se generan en la región.

DESCRIPCIÓN PROYECTO |

Las obras de mitigación para el resguardo de la ciudad, es considerable el proyecto más importante de la Región esto debido a los aluviones del 2015 y 2017 que ha significado una utilización de recurso no menor en despeje de la emergencia y reconstrucción. El problema radica en que no se hicieron las obras de mitigación.



CChC LA SERENA

Con una población aproximada de 730 mil habitantes, la Región de Coquimbo presenta una potente oferta vinculada al turismo, servicios, agricultura, minería y construcción, ejes de desarrollo regional que se apuesta por potenciar con miras a los próximos años.

No obstante lo anterior el crecimiento local se ha estancado, esto principalmente debido a problemas de planificación regional. Si a ello le sumamos la delicada coyuntura económica, da pie para ver una región donde los esfuerzos públicos no alcanzan para equiparar la menor inversión privada.

Por lo anterior, la región no logra despegar, pese a la buena relación que existe con entidades estratégicas para el crecimiento local como el Gobierno Regional, la Seremi de Obras Públicas y la Seremi de Vivienda y Urbanismo. Pero para avanzar, hoy resulta esencial definir una hoja de ruta a mediano y largo plazo como aprobar los planes reguladores comunales de La Serena y Coquimbo, que hoy están obsoletos, ya que datan de 2004 y 1984, respectivamente. Junto a ello esperamos se apruebe el Plan Regulador Intercomunal (PRI) de Elqui que ayudará a definir nuevas zonas prioritarias de crecimiento.

NOMBRE PROYECTO

TÚNEL DE AGUA NEGRA

REGIÓN | IV Región

TIPO PROYECTO | Basal

MONTO EN USD | MM USD 1.500

INICIATIVA | Chile 3030

ESTADO | Licitación

TIPO FINANCIAMIENTO | Privado (préstamo BID)

OBJETIVO | Conectar de manera permanente la Región de Coquimbo con la provincia argentina de San Juan para exportar hacia el Asia Pacífico.

DESCRIPCIÓN PROYECTO |

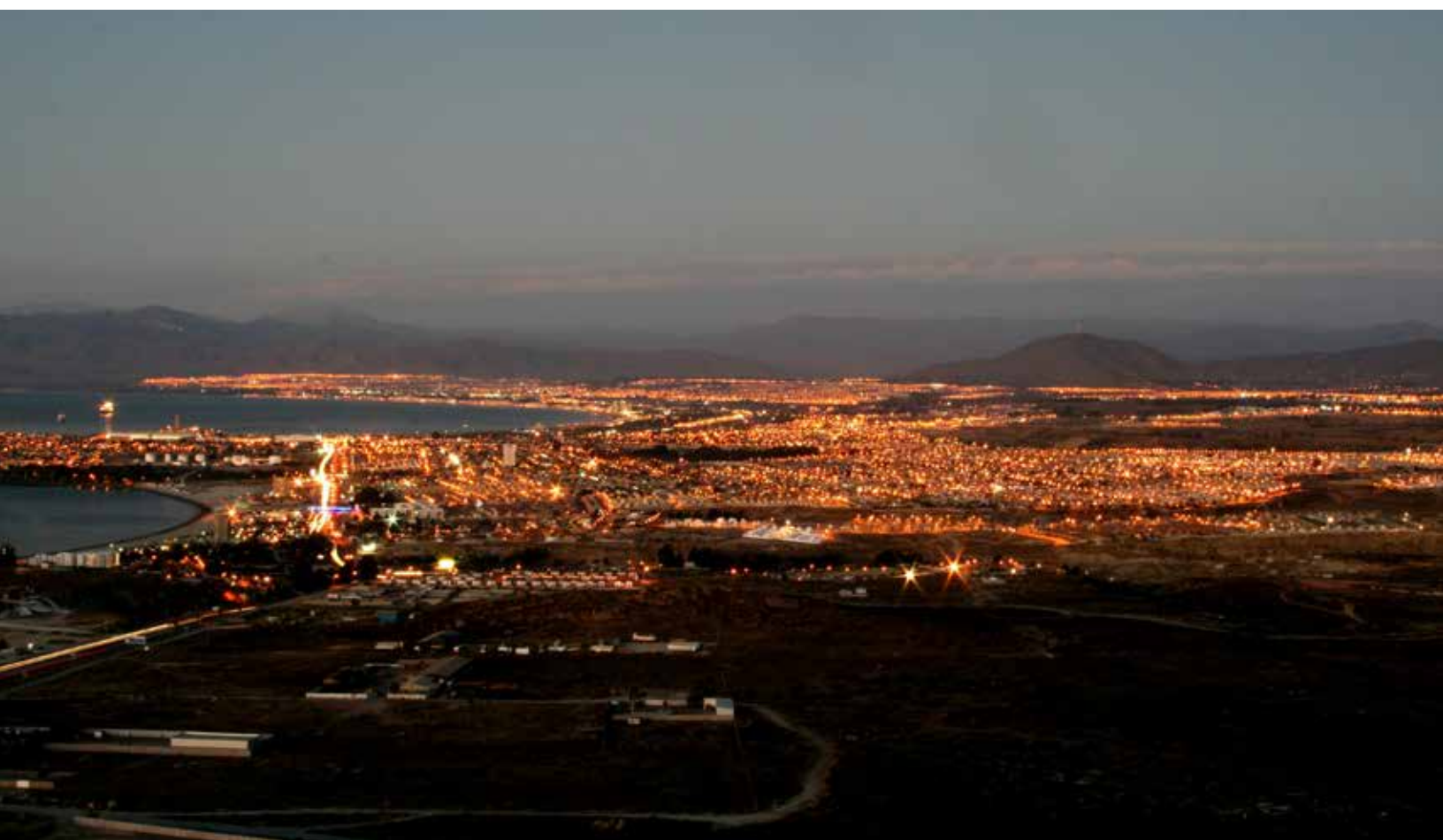
El proyecto de túnel de Agua Negra es una iniciativa vial binacional entre Chile y Argentina, que conectará por la cordillera de los Andes la provincia de San Juan y la Región de Coquimbo.

La iniciativa consta de dos vías, una de ida y otra de vuelta, con 13,9 kilómetros de largo, considerando espacios de ventilación que permitirá el paso de vehículos ligeros.

El costo aproximado de este proyecto es de MM USD 1.500 con un periodo de construcción de ocho años, el que se iniciará este año.

Durante 2009, las presidentas de Chile y Argentina firmaron el acuerdo de Maipú que prioriza la concreción de este proyecto que es parte del Corredor Bioceánico que unirá la costa Atlántica con el Pacífico, involucrando Brasil, Paraguay, Argentina y Chile.

En el mes de junio de 2017 se conocieron los 10 consorcios internacionales interesados en construir esta obra, de la que no sólo debemos hablar de réditos comerciales, sino que también de integración y conectividad, ya que será una vía de uso permanente que unirá física y comercialmente a la provincia argentina de San Juan con la Región de Coquimbo. Asimismo, se piensa que será una alternativa al Paso Cristo Redentor de Los Andes, cuando éste tenga inconvenientes.



NOMBRE PROYECTO

CENTRO DE DIAGNÓSTICO TERAPÉUTICO

REGIÓN | IV Región

TIPO PROYECTO | Social

MONTO EN USD | MM USD 102

INICIATIVA | Chile 3030

ESTADO | En licitación

TIPO FINANCIAMIENTO | Público (recursos sectoriales de Minsal y aporte de Gore Coquimbo).

OBJETIVO | Brindar tratamiento especializado para pacientes de las regiones de Coquimbo y Atacama.

DESCRIPCIÓN PROYECTO |

La salud es un tema pendiente en La Serena y Coquimbo, lo que se ha visto reflejado en el empeoramiento de la calidad de vida de nuestros ciudadanos en el reciente ICVU. Por ello es que hemos puesto acento a la infraestructura social, de tal modo de contar con servicios básicos que respondan a las necesidades de cada uno de ellos.

La infraestructura de uso social nos conecta directamente con las necesidades de la gente. Es allí donde resulta esencial generar nuevos espacios de atención pública ante la llegada de 10 mil nuevos vecinos cada año a la conurbación.

Por ello, es vital concretar la construcción de un hospital de alta complejidad teniendo en cuenta el número de habitantes y el envejecimiento de la población. De esa manera nos acoplaremos a un despegue sostenible que conecte lo productivo con lo social.

Esencial acá es el Centro de Diagnóstico y Terapéutico (CDT) que tiene un costo de \$61 mil millones para levantar una superficie de 40 mil metros cuadrados dentro de la zona típica de La Serena. En el CDT La Serena se concentrarán las atenciones ambulatorias diurnas y especialidades como hemodiálisis, cardiología, oncología, endoscopia, odontología, otorrinolaringología, además de fisioterapia con gimnasio y piscina para brindar una atención interdisciplinaria.



NOMBRE PROYECTO

TRANVÍA LA SERENA - COQUIMBO

REGIÓN | IV Región

TIPO PROYECTO | Logística

MONTO EN USD | MM USD 280

INICIATIVA | Chile 3030

ESTADO | En estudio

TIPO FINANCIAMIENTO | Concesiones

OBJETIVO | Dar un nuevo modo de transporte en la conurbación y reducir a la mitad el tiempo de desplazamiento.

DESCRIPCIÓN PROYECTO |

La conurbación La Serena - Coquimbo avanza para convertirse en la quinta zona metropolitana de Chile cuando en la próxima década supere los 500 mil habitantes. De allí la alianza público - privada para mejorar el servicio del 53% de la población que utiliza el sistema de transporte público.

Según Sectra, entre estas dos ciudades existe un flujo de 528 mil viajes al día. Esto no sólo conlleva congestión, contaminación y riesgos, sino que merma en la calidad de vida.

Hoy una propuesta de tranvía que tendría un costo de US\$280 millones que reduciría los tiempos de desplazamiento, pues de implementarse este sistema de transporte se bajaría los tiempos de movilización a sólo 20 minutos entre las áreas céntricas de La Serena y Coquimbo.

Cifras a considerar:

32% de viajes es hacia el sector norte de La Serena.

20% de viajes es hacia el sector oriente de Coquimbo.

34% de los viajes tiene como destino el centro de La Serena.



NOMBRE PROYECTO

CONCESIÓN LA SERENA - COQUIMBO

REGIÓN | IV Región

TIPO PROYECTO | Logística

MONTO EN USD | MM USD 225

INICIATIVA | Chile 3030

ESTADO | En estudio

TIPO FINANCIAMIENTO | Concesiones

OBJETIVO | Asignar un mayor estándar a los únicos 16 kilómetros que no están concesionados.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | En cuanto a la infraestructura que nos conecta, la vialidad interurbana es prioritaria, especialmente en el tramo que aún falta por concesionar entre El Panul de Coquimbo y el Puente Fiscal en La Serena. Son 16 kilómetros para mejorar la conectividad con una inversión de 225 millones de dólares. Aparte de eso, a nivel de conurbación presentamos un déficit de US\$133 millones, debiendo solucionar problemas de conectividad con nuevos pasos sobrenivel en La Herradura y Sindempart, ambos localizados en Coquimbo, además de caleteras y terceras pistas que optimicen el desplazamiento entre ambas comunas. Vemos con mucho interés la posibilidad de materializar un mejoramiento vial entre los ejes Amunátegui - Huanhualí y Juan de Dios Pení, los que son claves para conectar los desplazamientos desde las terrazas de La Serena hacia la Ruta 5. Además, no debemos olvidar concretar el paso bajo nivel entre la Ruta 5 y la Avenida Francisco de Aguirre, cuyo costo no es menor -\$50 mil millones- pero que tendría un objetivo esencial en la mantención de la visión arquitectónica hacia el Faro Monumental. Creemos importante entregar una hoja de ruta al respecto, de manera de acortar los tiempos y disponer soluciones permanentes para mantener el estándar de la infraestructura. Nos referimos al sistema de concesiones, pues estamos seguros que es una opción real para darle sustento al desarrollo regional. A través de las concesiones no sólo se están liberando recursos al Fisco, sino que también se entregan deberes a las concesionarias para sopesar problemas estructurales ante un uso intensivo y la ocurrencia de fenómenos naturales.



CChC VALPARAÍSO

La Región de Valparaíso, con 1.842.880 habitantes, concentra el 10% de la población total de Chile. Es una región altamente urbana, con un 91,6% de la población viviendo en centros urbanos.

La población se concentra mayoritariamente en las 5 comunas que conforman el Gran Valparaíso; Valparaíso, Viña del Mar, Quilpué, Villa Alemana y Concón. Estas comunas concentran el 53,4% de la población regional. Fuera del Gran Valparaíso, las comunas de San Antonio y Quillota son las más pobladas. De hecho, coincidentemente, la OECD identifica cuatro "Áreas Urbanas Funcionales" en la Región -Valparaíso, San Antonio, Quillota y La Calera-, en las cuales se constata una alta concentración de población y dependencia laboral con el núcleo principal. A nivel regional también se visualiza una próxima Área Urbana Funcional en el conglomerado conformado por Calle Larga, Los Andes, San Esteban y San Felipe. Esta zona hoy ya concentra un 9,6% de la población regional, y su cercanía y conexión con la ciudad de Santiago hacen prever un mayor desarrollo en los próximos años.

La actividad económica de la Región no ha sido suficiente para sustentar una adecuada base de empleo. En efecto, el índice de Desocupación Regional ha estado sistemáticamente por sobre el promedio nacional. En el trimestre Enero-Marzo 2017 éste fue 7,7%, ubicándose en el sexto lugar a nivel país.

Las proyecciones no son auspiciosas. Especialmente se espera una baja importante en el sector Construcción, una vez finalizada la coyuntura relacionada al IVA que lo mantuvo con una alta actividad en el último año.

Adicionalmente, las indefiniciones respecto de las grandes inversiones de infraestructura en la Región han dañado el desarrollo regional. Ejemplo de ello es la disputa generada en torno a la ubicación del Puerto a Gran Escala o al trazado del tren Valparaíso-Santiago. A través de los años, las autoridades nacionales de distintos Gobiernos no han podido enfrentar este dilema y han perpetuado una indefinición que mantiene muchas otras decisiones de inversión paralizadas.



En nuestra región se pueden identificar diversas iniciativas de inversión en infraestructura pública y privada de gran importancia para el desarrollo regional, de las cuales, a continuación, se presentarán los 13 principales proyectos de interés para la Cámara Regional, considerados de una alta conveniencia, factibilidad y rentabilidad para el sector.

En total presentan una inversión aproximada de USD \$12.159 millones.

EJE ESTRATÉGICO	SECTOR	PROYECTO	PRIORIDAD REGIONAL	INVERSIÓN MM USD\$
INFRAESTRUCTURA DE APOYO LOGÍSTICO	VIALIDAD INTERURBANA	AUTORRUTA PUCHUNCAVÍ-CONCÓN-VIÑA DEL MAR	1	207
INFRAESTRUCTURA DE APOYO LOGÍSTICO	VIALIDAD INTERURBANA	CORREDOR BIOCEÁNICO ACONCAGUA	2	3.000
INFRAESTRUCTURA DE APOYO LOGÍSTICO	PUERTOS	AMPLIACIÓN TERMINAL 2 VALPARAÍSO	3	500
INFRAESTRUCTURA BASAL	RECURSOS HÍDRICOS	EMBALSES Y GESTIÓN DE RECURSOS HÍDRICOS (6 PROYECTOS)	3	1.021
INFRAESTRUCTURA DE APOYO LOGÍSTICO	FERROCARRILES	TREN RÁPIDO ENTRE VALPARAÍSO Y SANTIAGO	3	2.450
INFRAESTRUCTURA DE APOYO LOGÍSTICO	PUERTOS	AMPLIACIÓN TERMINAL PORTUARIO SAN ANTONIO	6	2.830
INFRAESTRUCTURA DE USO SOCIAL	VIALIDAD Y TRANSPORTE URBANO	PLAN MAESTRO DE TRANSPORTE URBANO GRAN VALPARAÍSO	6	240
INFRAESTRUCTURA DE USO SOCIAL	VIALIDAD Y TRANSPORTE URBANO	EXTENSIÓN DEL METRO REGIONAL	6	1.459
INFRAESTRUCTURA DE APOYO LOGÍSTICO	VIALIDAD INTERURBANA	REPOSICIÓN RUTA 64 (60CH SAN PEDRO), TORQUEMADA-CONCÓN-AEROPUERTO	9	16
INFRAESTRUCTURA DE USO SOCIAL	INFRAESTRUCTURA HOSPITALARIA	HOSPITAL PROVINCIAL MARGA MARGA	10	159
INFRAESTRUCTURA DE USO SOCIAL	VIALIDAD Y TRANSPORTE URBANO	MEJORAMIENTO Y PROLONGACIÓN AV. ALEMANIA	11	53
INFRAESTRUCTURA DE USO SOCIAL	VIALIDAD Y TRANSPORTE URBANO	CONSTRUCCIÓN CAMINO DEL AGUA Y EJES TRANSVERSALES	12	58
INFRAESTRUCTURA DE APOYO LOGÍSTICO	PUERTOS	MARGAMAR NAVEGABLE, MARINA DEPORTIVA Y REVITALIZACIÓN URBANA ESTERO MARGA MARGA	13	166
TOTAL INVERSIÓN:				12.159

A continuación, se detallan los principales proyectos de infraestructura en la Región de Valparaíso:

NOMBRE PROYECTO

AUTORRUTA PUCHUNCAVÍ-CONCÓN (RUTA F 30-E)

REGIÓN | Valparaíso

TIPO PROYECTO | Logístico

MONTO EN USD | MM USD 207

INICIATIVA | Privada

ESTADO | Desarrollo

TIPO FINANCIAMIENTO | MOP

OBJETIVO | Mejorar conexión entre Gran Valparaíso y Quintero (conexión interportuaria).

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Propuesta de iniciativa privada que pretende mejorar 33 km del camino existente entre Puchuncaví y el sector de Torquemada de Viña del Mar, atravesando las localidades costeras de Concón, Quintero, Ritoque, Horcón y Ventanas.

De esta forma, se requiere optimizar la red vial existente a través de la construcción de una vía de doble calzada, con mejores condiciones de servicio y seguridad, permitiendo elevar la velocidad de circulación. Así, la Autorruta aumentará la capacidad de transporte y, por tanto, descongestionará las áreas de mayor tráfico, incentivando la utilización de los puertos de la Región y potenciando su desarrollo turístico, inmobiliario, energético y productivo.



NOMBRE PROYECTO

CORREDOR BIOCEÁNICO ACONCAGUA

REGIÓN | Valparaíso

TIPO PROYECTO | Logístico

MONTO EN USD | MM USD 3.000

INICIATIVA | Privada

ESTADO | Proyecto

TIPO FINANCIAMIENTO | Público-Privado

OBJETIVO | Conformar un cruce confiable, eficiente y competitivo de la Cordillera de los Andes. Desarrollar un sistema de transporte y logística integrado, que vincule de manera eficaz Buenos Aires con Valparaíso / San Antonio / Ventanas.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | El Corredor Bioceánico Aconcagua, es un vínculo ferroviario interoceánico que establecerá un nuevo nivel de integración física y comercial entre el Océano Pacífico y el Océano Atlántico. Propone una solución fundamental para el crecimiento de la región, con fuerte impacto en la expansión de las economías, de las naciones y el bienestar de sus habitantes.

La importancia estratégica de la cuenca del Pacífico en la economía mundial, vuelve urgente en América del Sur la necesidad de contar con una salida segura y confiable hacia ese océano. Hoy no hay una conexión física eficiente ya que la Cordillera de los Andes, con sus 7200 kilómetros de longitud y 4400 metros de altura promedio, actúa como barrera. La frontera común entre Chile y Argentina es de 5150 km de Cordillera y el 83% de la carga que circula entre ambas bandas del Cono Sur viaja por mar, utilizando rutas más largas y costosas.

El Corredor Bioceánico Aconcagua, en sólo 205 kilómetros, resuelve el punto más débil del Eje Mercosur-Chile, salvando el cruce de los Andes con una solución técnica de punta. Esta obra traerá beneficios a un área de más de 3 millones de km² y una población de 126 millones de habitantes que representa el 48% del total sudamericano, donde se genera el 70 % de la actividad económica continental.



NOMBRE PROYECTO

TREN RÁPIDO ENTRE VALPARAÍSO Y SANTIAGO

REGIÓN | Valparaíso

TIPO PROYECTO | Logístico

MONTO EN USD | MM USD 2.450

INICIATIVA | CChC, Chile 3030, otro

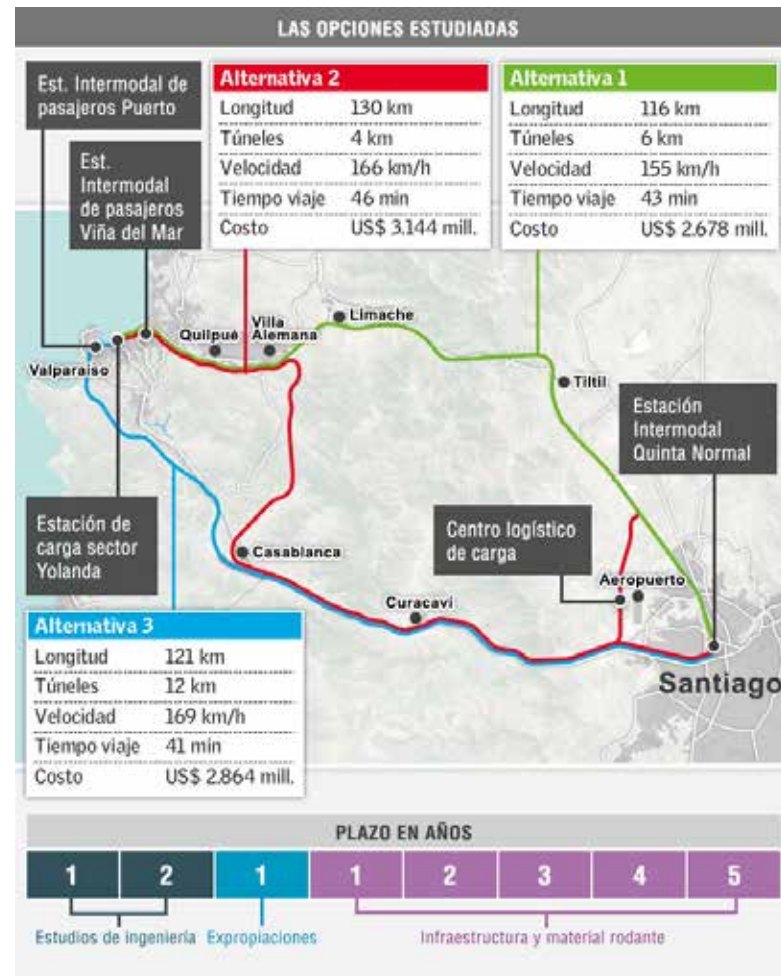
ESTADO | Idea

TIPO FINANCIAMIENTO | Público-Privado

OBJETIVO | Conexión de Gran Valparaíso con Santiago

DESCRIPCIÓN PROYECTO | El proyecto considera la construcción y/o rehabilitación de toda la estructura ferroviario que une a la ciudad de Santiago y los puertos de Valparaíso y Ventana, aproximadamente 180 km de longitud.

La iniciativa de inversión ya fue ingresada al Banco Integrado de Proyectos de parte de la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE) y contempla en una de sus etapas levantar un Centro de Intercambio Modal (CIM), centro logístico de transferencia de carga de ferrocarril a camión, a partir de esos mejoramientos se pretende incrementar el aporte de la carga ferroviaria de 11% a 27% a 2025. Se estima que el proyecto podría concretarse en un lapso de 6 a 8 años. Se proyectan 3 opciones.



NOMBRE PROYECTO

EMBALSES Y GESTIÓN DE RECURSOS HÍDRICOS

REGIÓN | Valparaíso

TIPO PROYECTO | Basal

MONTO EN USD | MM USD 1.021

INICIATIVA | MOP

ESTADO | Proyecto

TIPO FINANCIAMIENTO | MOP

OBJETIVO | Dotar de agua a la región principalmente para el sector agrícola.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Considera la construcción de seis embalses, la implementación de un observatorio regional de eficiencia hídrica y la incorporación de nuevas tecnologías de extracción de aguas. Estos embalses se localizan en los Valles de los ríos Petorca y La Ligua en la provincia de Petorca, valle del río Putaendo en la comuna de Putaendo, valle del río Aconcagua en las provincias de Los Andes, San Felipe de Aconcagua y Quillota, y valle del estero Limache en la comuna de Limache. Los territorios beneficiados directamente son las Provincias de Petorca, Quillota, San Felipe de Aconcagua, Los Andes y Marga Marga. A continuación se detallan los proyectos a ejecutar:

- La Chupalla -> 2.186 ha beneficiadas -> MM USD \$108
- Las Palmas -> 3.281 ha beneficiadas -> MM USD \$162
- Los Ángeles -> 2.160 ha beneficiadas -> MM USD \$154
- Catemu -> 23.539 ha beneficiadas -> MM USD \$447
- Pocuro Alto -> 13.000 ha beneficiadas -> MM USD \$ 318
- Ampliación Aromos -> 1.500 ha beneficiadas -> MM USD \$ 51



NOMBRE PROYECTO

PLAN MAESTRO DE TRANSPORTE URBANO GRAN VALPARAÍSO

REGIÓN | Valparaíso

TIPO PROYECTO | Social

MONTO EN USD | MM USD 240

INICIATIVA | Sectra

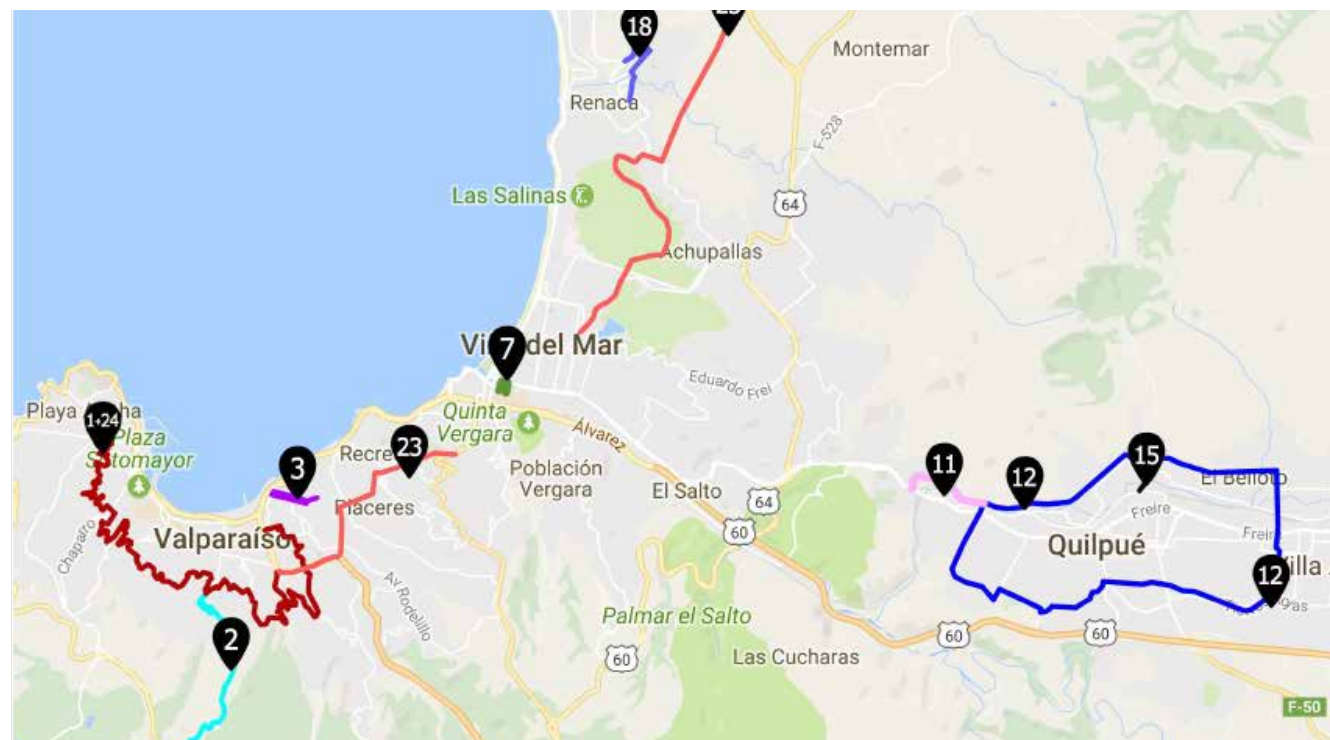
ESTADO | Idea - Proyecto

TIPO FINANCIAMIENTO | Público-Privado

OBJETIVO | Dotar de infraestructura para la movilidad urbana del Gran Valparaíso.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | El objetivo del Plan Maestro de Transporte Urbano es mejorar la movilidad de las ciudades de mediano y gran tamaño. Estos planes involucran inversiones de cierta magnitud, orientadas al desarrollo de los Sistemas de Transporte Urbano, en concordancia con el desarrollo urbano previsto para las ciudades, como son las inversiones en infraestructura vial, en el mejoramiento del transporte público, o en sistemas automáticos de control de tránsito.

El Plan Maestro de Transporte Urbano vigente en la conurbación del Gran Valparaíso data del año 2005 y está constituido aproximadamente por 251 Km de proyectos. Contempla, entre otros, la implementación de los proyectos: Prolongación, Mejoramiento y Continuidad Av. Alemania; El Vergel; Conexión Cerros Placeres - Barón; Puente Traslaviña y Villanelo unidireccional; Conectora Norte; Circuito Intraurbano; Cruce desnivelado Merval; Conexión Jardín del Mar - El Alto; e Interconexión Viña del Mar - Concón.



NOMBRE PROYECTO

EXTENSIÓN METRO REGIONAL

REGIÓN | Valparaíso

TIPO PROYECTO | Social

MONTO EN USD | MM USD 1.459

INICIATIVA | Chile 3030, otro

ESTADO | Idea - Proyecto

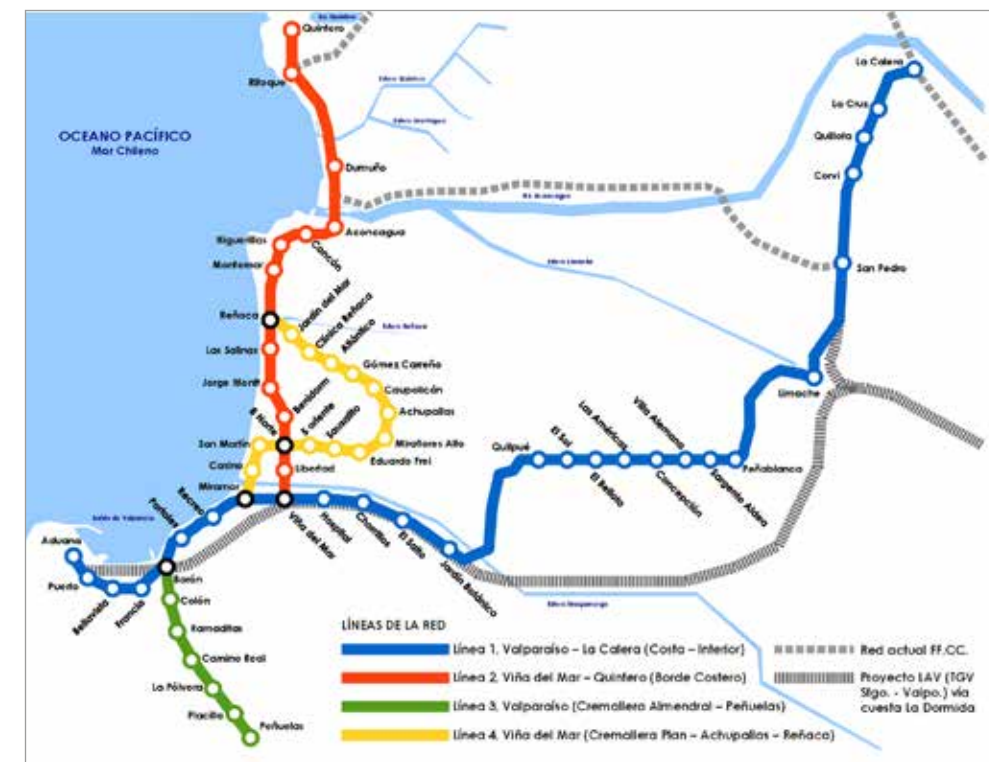
TIPO FINANCIAMIENTO | Público-Privado

OBJETIVO | Extensión de actual red de Metro a la comuna de la Calera y Concón.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Se proyecta la extensión del metrotrén a las comunas de Quillota, La Cruz y La Calera. Para materializar la iniciativa de ampliación de este servicio es necesario desarrollar varios proyectos, entre los que se encuentra el reacondicionamiento de la vía férrea de riel tradicional a riel soldado para mayor suavidad y velocidad.

Otra propuesta es la construcción de una línea dos del metrotrén hacia el norte de Viña del Mar atendiendo al incremento de los desarrollos inmobiliarios en sectores como Reñaca y Concón, así como la expansión urbana del Gran Valparaíso hacia el norte del río Aconcagua.

Por otra parte, se plantea el soterramiento del metrotrén en el tramo que va desde la estación Puerto hasta el sector de Yolanda, en Valparaíso y en las ciudades de Quilpué y Villa Alemana, donde la línea férrea las divide en dos.



NOMBRE PROYECTO
**HOSPITAL PROVINCIAL
MARGA-MARGA**

REGIÓN | Valparaíso

TIPO PROYECTO | Social

MONTO EN USD | MM USD 159

INICIATIVA | MOP

ESTADO | Proyecto

TIPO FINANCIAMIENTO | Público-Privado

OBJETIVO | Mejorar la atención por parte del Servicio de Salud.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | El proyecto consiste en la ejecución del diseño y la construcción del Hospital de Marga-Marga, ubicado en la Región de Valparaíso. Esta obra pública se financiará mediante aportes del Estado, a través de subsidios tanto para la construcción como la operación del recinto. Este proyecto actuará en red con el Hospital Biprovincial Quillota - Petorca.

Considera una superficie construida de 72.779 metros cuadrados, donde se distribuirán 89 box, 282 camas, 9 pabellones y una maternidad, que beneficiará a una población de casi 500 mil habitantes.



CChC RANCAGUA

La Región de O'Higgins, se caracteriza por tener la mina de cobre subterránea más grande del mundo, nos referimos a la Mina El Teniente, con una alta producción cuprífera. Del mismo modo, destaca por ser una zona con relevante industria agrícola y vitivinícola, además de contar con un potencial desarrollo en el área del turismo.

Debido a estas características, es de gran importancia poseer infraestructura adecuada para facilitar la conectividad, manteniendo estándares de productividad en los distintos sectores.

Crear pasos fronterizos (Paso Las Leñas), ampliar y mejorar rutas de transportes, que conecten con puertos de San Antonio y Valparaíso, transformarán a esta región en un Corredor Bioceánico clave para la exportación latinoamericana.



NOMBRE PROYECTO

TÚNEL PASO LAS LEÑAS

REGIÓN | VI Región

TIPO PROYECTO | Logística

MONTO EN USD | MM USD 1.700

INICIATIVA | Gobiernos Chile-Argentina

ESTADO | Diseño básico e ingeniería

TIPO FINANCIAMIENTO | Por definir

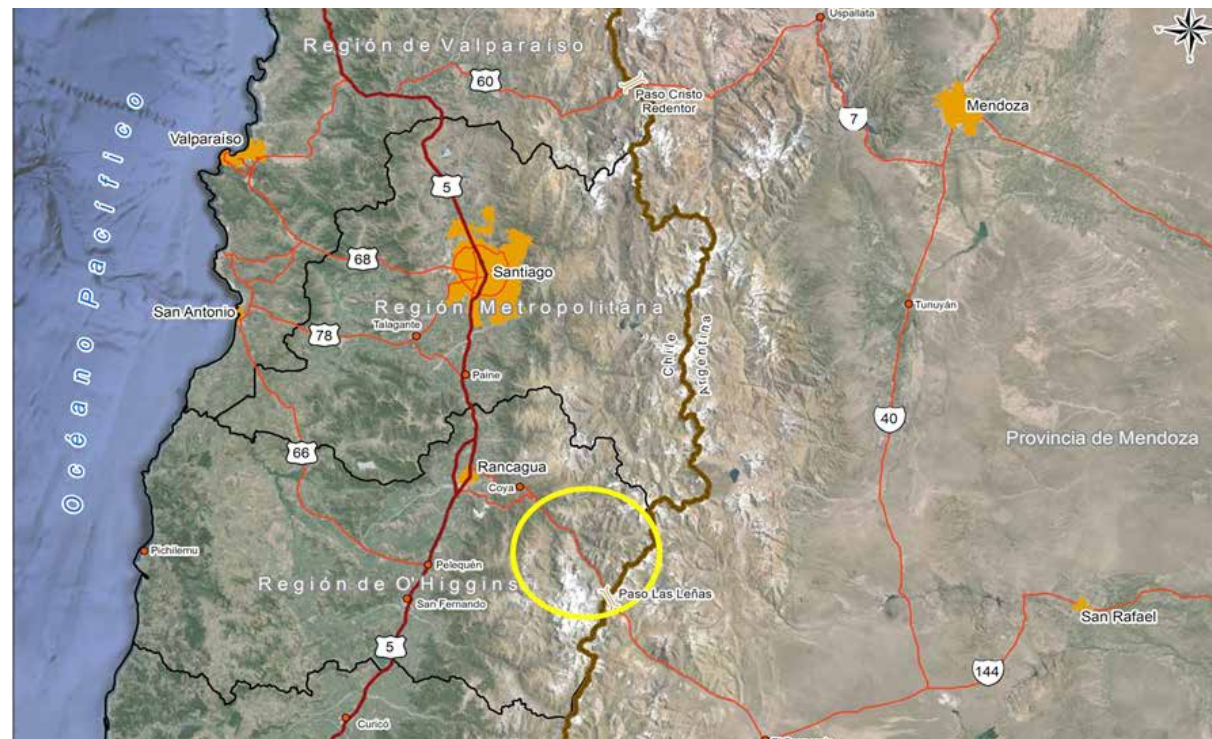
OBJETIVO | Ser un corredor Bioceánico, que conecte Chile con Argentina, a través de la Región de O'Higgins y Provincia de Mendoza.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | El proyecto contempla entre sus puntos más altos la construcción de dos puentes, un túnel de baja altura de aproximadamente 13 kilómetros (a 2.050m sobre el mar, lo que significa que podría estar abierto todo el año), además de conductos con dos vías de circulación con tránsito bidireccional en 1.388 km que separan el puerto de San Antonio y Buenos Aires.

Para la Región de O'Higgins y la Provincia de Mendoza en Argentina, este proyecto se materializa gracias a un compromiso emanado del trabajo de un grupo técnico mixto, para lo cual ambos gobiernos crearon la entidad binacional Ebileñas, encargado del control y supervisión del proyecto.

De esta manera, la concreción del "Túnel Las Leñas" representa el compromiso de Chile y Argentina con el desarrollo y sus regiones. Los montos estimados de inversión son de 1.700 millones de dólares, de los cuales 700 millones de dólares corresponden que sean financiados por Chile.

El proyecto también considera la construcción de un tramo de 13km de carretera en el lado chileno y un tramo de 60km en el lado argentino.



NOMBRE PROYECTO

RUTA ALHUÉ

REGIÓN | VI y Metropolitana

TIPO PROYECTO | Logística

MONTO EN USD | MM USD 328

INICIATIVA | Privada, Constructora Internacional S.A.

ESTADO | Declarado de interés público de iniciativa privada.

TIPO FINANCIAMIENTO | Privado.

OBJETIVO | Alternativa de conexión vial entre Rancagua y el puerto de San Antonio.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | La red vial propuesta considera el mejoramiento de las Rutas G-692, G-682 y G-688, entre las localidades de Santa Inés (Ruta 66) y la localidad del El Asiento (44 kilómetros aproximadamente) y la construcción de un nuevo camino entre la localidad de El Asiento y el acceso a Rancagua, con una extensión de 24 kilómetros, hasta conectar con la Ruta H-240, camino a San Ramón.

El proyecto considera una vía de conexión directa entre el by pass Rancagua y Alhué. Para ello se contempla la construcción de un túnel de gran envergadura para atravesar el cordón montañoso existente.

Ofrece una vía alternativa y complementaria a la Ruta de la Fruta (Ruta 66), lo que es especialmente significativo en la temporada de alta exportación; mejora significativamente las condiciones de seguridad vial en todo este importante territorio y viabiliza un importante turismo rural.

Esta ruta es la continuidad natural con el Paso Las Leñas, generando óptimas condiciones para una variante de Corredor Bioceánico.



NOMBRE PROYECTO

RUTA 66 (RUTA DE LA FRUTA)

REGIÓN | V, VI y Metropolitana

TIPO PROYECTO | Logística

MONTO EN USD | MM USD 600

INICIATIVA | Chile 3030

ESTADO | Por licitar Construcción

TIPO FINANCIAMIENTO | Público - Privado

OBJETIVO | Mejorar la infraestructura vial, lo que permitirá un mayor desarrollo y competitividad agrofrutícola de la zona, incentivando la actividad industrial y comercial entre las Regiones V, VI y Metropolitana

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Con el objetivo de mejorar la conexión de uno de los principales corredores de transporte de productos agrofrutícolas, se contempla el mejoramiento de la Ruta 66, también conocida como Camino de La Fruta. Las obras permitirán mejorar el acceso hacia los dos puertos más importantes del país: Valparaíso y San Antonio, ambos ubicados en la V Región.

Esta ruta abarca el tramo comprendido entre su conexión en Ruta 5 (Pelequén), hasta el acceso al Puerto de San Antonio, con una longitud aproximada de 138 km.

El proyecto plantea ampliar a segundas calzadas los primeros kilómetros entre Pelequén y Peumo, y una calzada bidireccional -ya sea emplazada por la ruta actual o en variante- para el resto del trazado.

Asimismo, se proyectan obras tales como intersecciones desniveladas, mejoramiento de estructuras y pavimentos existentes, terceras pistas en tramos de alta pendiente, construcción de cruces a nivel regulados, obras de saneamiento, señalización y seguridad vial, iluminación, pasarelas, paraderos, ciclovías, plazas de peaje troncales, entre otras.



NOMBRE PROYECTO

RUTA 90 (SAN FERNANDO - SANTA CRUZ)

REGIÓN | VI Región

TIPO PROYECTO | Logística

MONTO EN USD | MM USD 90

INICIATIVA | Pública

ESTADO | Desarrollo

TIPO FINANCIAMIENTO | Público

OBJETIVO | Mejoramiento de la Ruta y disminución de índices de accidentabilidad.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Ubicado en la Región de O'Higgins, el proyecto contempla una extensión aproximada de 36 kilómetros de doble calzada en el eje San Fernando-Santa Cruz (Ruta 90). Considera, además, diversas obras de ingeniería tales como enlaces, puentes, retornos a nivel, pasarelas, calles de servicios, ciclovías, entre otras.

Entre los beneficios del proyecto se encuentran la disminución de los altos índices de accidentabilidad en la ruta, disminución de los tiempos de viaje de los usuarios y aumento de la calidad de servicios para los usuarios, en una ruta que ha experimentado un fuerte crecimiento en la demanda debido a las atracciones turísticas.



NOMBRE PROYECTO

RANCAGUA EXPRESS (SANTIAGO - RANCAGUA)

REGIÓN | VI y Metropolitana

TIPO PROYECTO | Logística

MONTO EN USD | MM USD 635

INICIATIVA | Pública

ESTADO | Desarrollo

OBJETIVO | Mejorar las condiciones de seguridad de la vía férrea, aumentar frecuencia de trenes y disminución de tiempo de viaje entre Rancagua - Santiago y viceversa.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Consiste en el mejoramiento del nivel de servicio del eje ferroviario Santiago - Rancagua a través de un plan de mejora integral de los servicios ferroviarios de pasajeros entre dichas regiones, así como de la infraestructura, sistemas y equipos asociados.



NOMBRE PROYECTO

DOBLE VÍA RANCAGUA - DOÑIHUE

REGIÓN | VI Región

TIPO PROYECTO | Social

MONTO EN USD | MM USD 25

INICIATIVA | Pública

ESTADO | Proyecto

TIPO FINANCIAMIENTO | Por definir

OBJETIVO | Mejoramiento vial entre Rancagua y Doñihue.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | El proyecto busca ampliar a dos pistas la Ruta H-30, entre las ciudades de Rancagua y Doñihue, lo cual se justifica a partir de los flujos vehiculares entre ambas localidades. Se encuentra realizado el estudio de prefactibilidad, que evaluó las distintas alternativas posibles de ampliación a 2 vías, en un tramo de 21 kilómetros, comprendidos entre el enlace de Rancagua con el bypass y Doñihue.



NOMBRE PROYECTO

AMPLIACIÓN CARRETERA DEL COBRE, TRAMO AV. BOMBERO VILLALOBOS - CRUCE EL GUINDAL

REGIÓN | VI Región

TIPO PROYECTO | Social

MONTO EN USD | MM USD 35

INICIATIVA | Pública

ESTADO | Proyecto

TIPO FINANCIAMIENTO | Por definir

OBJETIVO | Disminuir la congestión Vehicular que existe entre Rancagua y Machalí.

DESCRIPCIÓN PROYECTO | Proyecto de ampliación de la Carretera que se llevará a cabo en el tramo que comprende desde la Avenida Bombero Villalobos hasta 300 metros del Cruce El Guindal y que contemplará dos pistas por vía, la construcción de refugios peatonales, luminaria led y un paso desnivelado en el cruce Nogales. Esta iniciativa que contempla el ensanchamiento de 7,2 kilómetros de la Carretera El Cobre.

