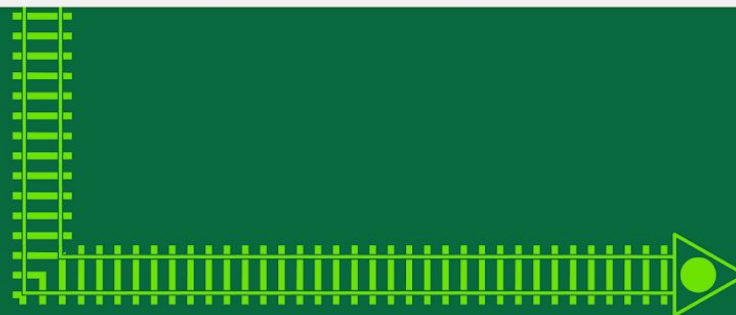




3ª JORNADAS AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE - ESPAÑA

DIÁLOGOS DEL FERROCARRIL

RIELES HACIA UN FUTURO SOSTENIBLE

7 DE
OCTUBRE
DE 2025

BARCELONA,
ESPAÑA



Sistema ferroviario de Chile y sus avances



Antonio Dourthé

Coordinador del Programa de Desarrollo Logístico del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile.



Red ferroviaria de Chile

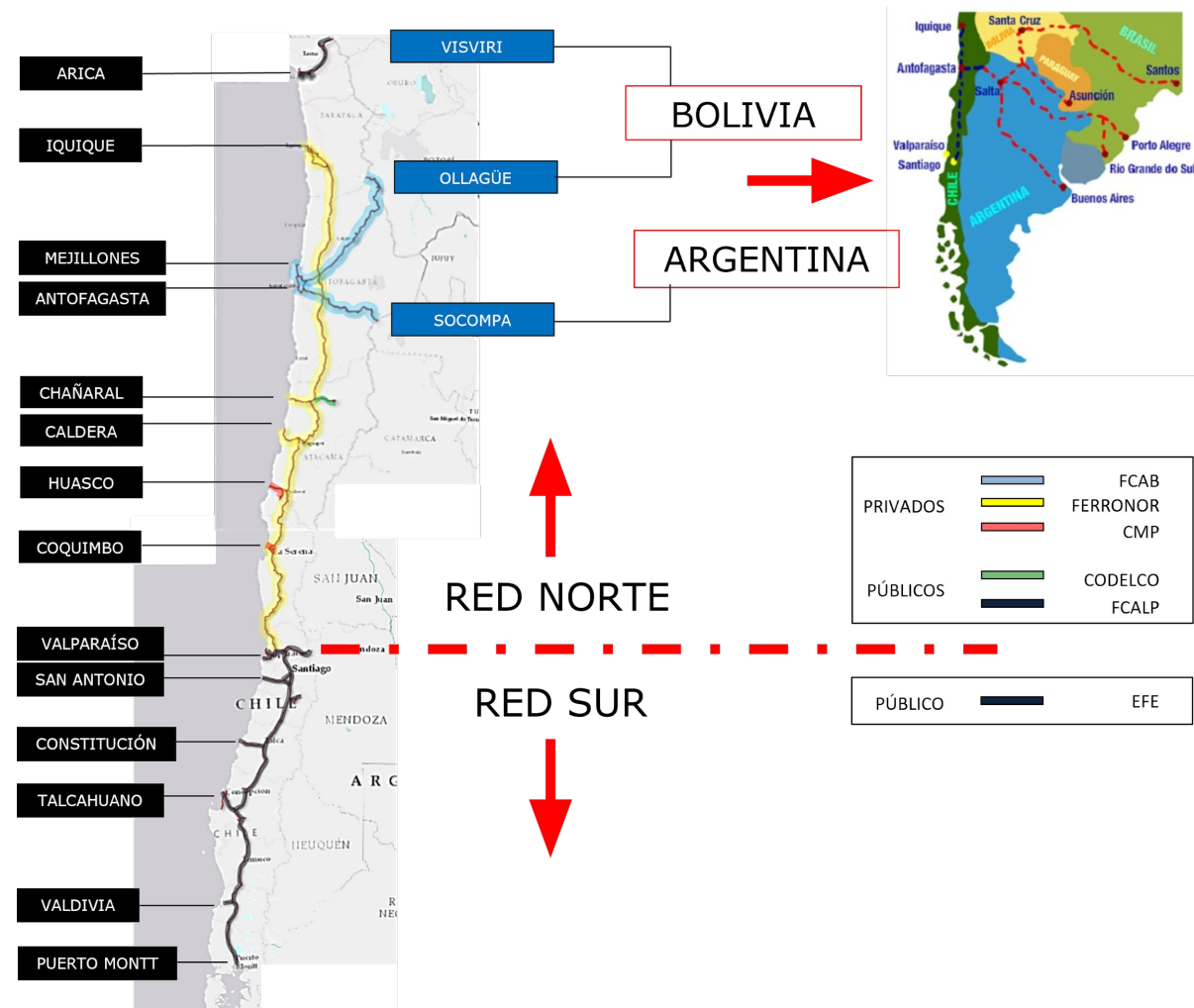
- **En Chile la función ferroviaria es de carácter estatal y se delegan** responsabilidades en EFE (empresa pública) y en empresas privadas mediante concesiones (p. ej., FCAB, CMP) o propiedad (FERRONOR).
- **Desde esta perspectiva, la red se entiende como un sistema** regido por tres leyes: la Ley General de Ferrocarriles (LGF), la Ley de EFE y la Ley de Ferronor, que fija la relación entre el Estado y las empresas respecto de la función esencial y de utilidad pública del modo.
- **El ferrocarril es un pilar de la estrategia logística** del Ministerio porque, en un sistema multimodal, permite capturar eficiencias, bajar costos y reducir externalidades como congestión, emisiones y siniestralidad.
- **Esta visión se articula mediante Planes Logísticos** —que integran actores públicos y privados, priorizan iniciativas, estiman demanda y caracterizan el sistema portuario.



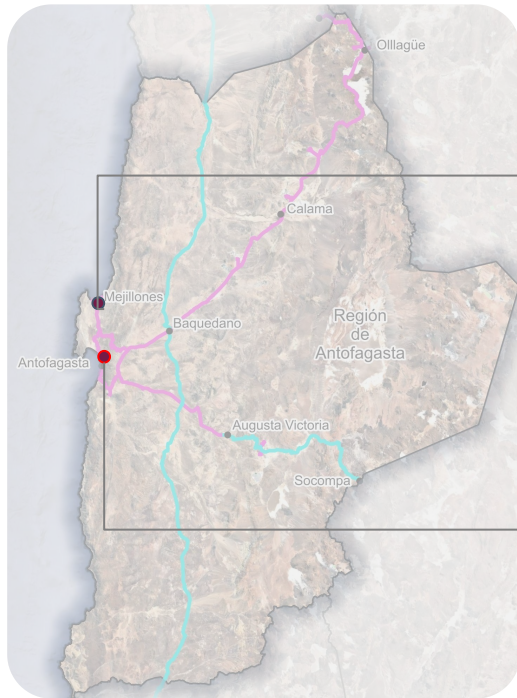
Red ferroviaria de Chile

En Chile existen dos trochas ferroviarias: la ancha de 1.676 m en el centro-sur y la métrica de 1.000 m en el norte. Excepción: EFE también opera los servicios Arica–La Paz y el Ramal Talca–Constitución, ambos métricos.

- **EFE** (público) usa mayoritariamente 1.676 m (Red Central/Sur y Limache–Puerto) y administra Arica–La Paz (1.000 mm), con una longitud de 2.296 km operados (2023).
- **Ferromor** (privado) explota la antigua Red Norte (trocha 1.0 m), con una longitud cercana a los 2.000 km, comprendida desde la estación La Calera hasta Iquique y sus ramales, incluido Socompa.
- **FCAB** (Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia - Privada) es carguero métrico conectado a Bolivia y la Red Norte, con una longitud aproximada de 720 km operativos.
- **CMP** (Compañía Minera del Pacífico - Perteneciente al Grupo CAP - Privada) tiene dos líneas métricas: Desde la Mina Algarrobo hasta el Puerto de Huaco con una longitud de mas de 100 km y otra que va desde la Mina El Romeral hasta el Puerto de Guayacán (Coquimbo) con una longitud de más de 38 km.



Nuevas Concesiones ferroviarias



- **FERRONOR**

D.S. 122 / 2022 MTT.
Desvío Talleres de Mantenimiento FERRONOR en Mejillones.

Longitud: 240m + Talleres de mantención
Vigente hasta 2042 – 20 años de concesión



- **FERRONOR**

D.S. 64 / 2022 MTT.
Desvío Patio Antofagasta

Longitud: 1,3 km
Vigente hasta 2042 – 20 años de concesión.



Resultados

- ✓ Nueva infraestructura Ferroviaria para Logística
- ✓ Reducción de costos logísticos



Plan Maestro Ferroviario Región de Coquimbo

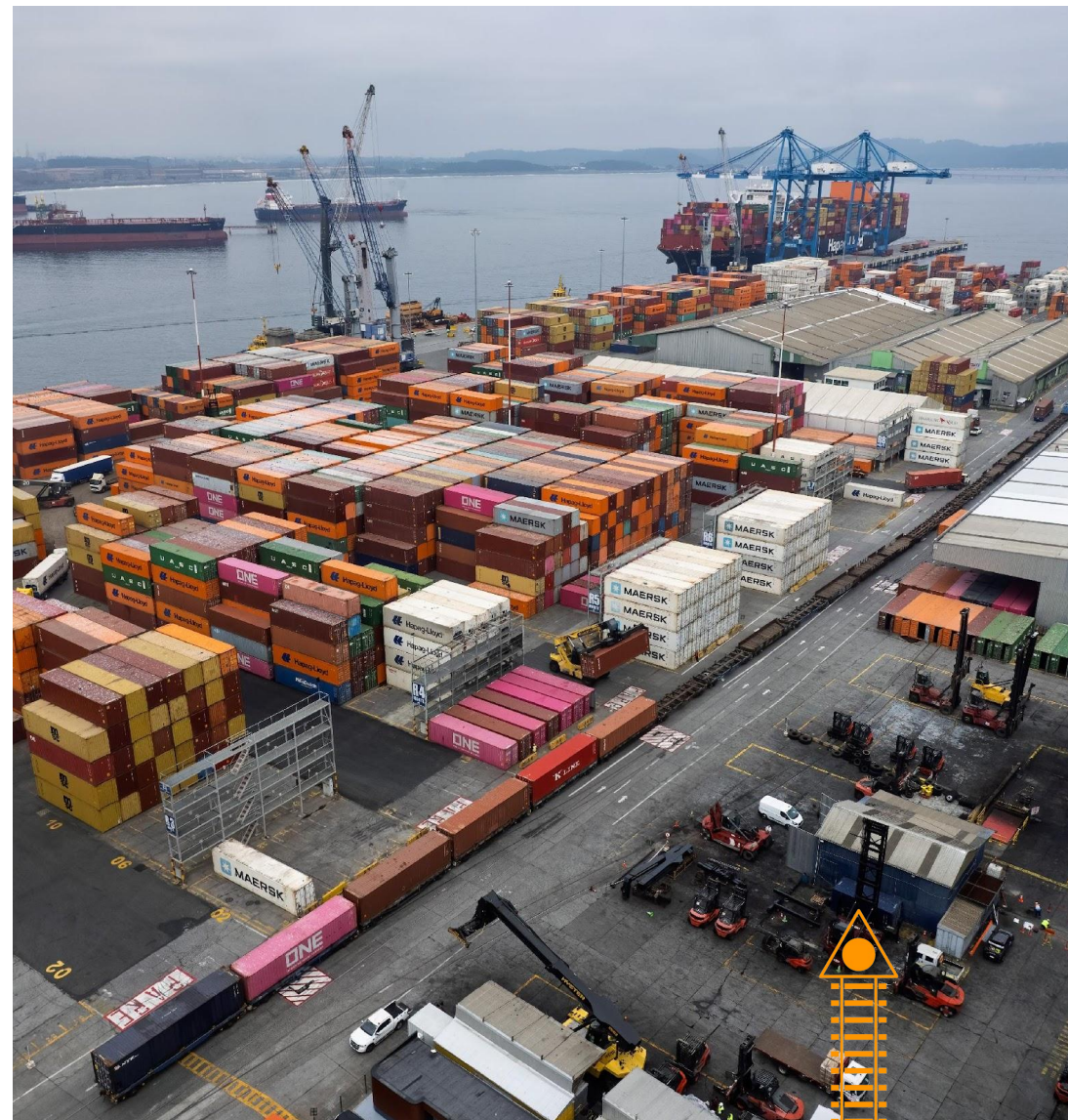
- **Estudio mandado por SECTRA** para evaluar alternativas ferroviarias de pasajeros y carga, con el fin de definir un plan operacional e inversiones en zonas subatendidas.
- Iniciado en abril 2025, finalizará a inicios de 2027 con un presupuesto de \$479 millones (CLP).
- El alcance considera diagnóstico de red y fajas (vías, puentes, pasos a nivel, señalización/telecom), catastro predial, modelación de demanda y evaluación de trazados (corredores costeros y valles) articulados con puertos y centros logísticos.
- Cada alternativa incluirá prediseño, estimaciones de CAPEX/OPEX, prefactibilidad ambiental y una hoja de ruta priorizada con cronograma, financiamiento y gestión de riesgos. El resultado será un plan operacional con inversiones secuenciadas.

PRÓXIMOS PLANES MAESTROS FERROVIARIOS: Región de Atacama.



Plan Director de Logística Nacional

- **El Plan de Desarrollo Logístico** para Impulso a la Descarbonización (MTT–Steer, 2025) actualiza el PML de la Macrozona Norte (2019) y desarrolla los de las macrozonas Centro, Sur y Austral, siguiendo la Guía Metodológica para PML macrozonales.
- El estudio busca modernizar la logística con foco en multimodalidad, sostenibilidad y descarbonización, considerando además el hidrógeno verde y el Corredor Bioceánico.
- **Se diagnostica infraestructura, demanda y brechas**, definiendo carteras de proyectos en conectividad ferroviaria, vial, portuaria y zonas logísticas.
- **Incluye metas al 2040 y 2050 en participación modal**, reducción de emisiones e integración tecnológica.
- **El resultado es una hoja de ruta estratégica** para fortalecer competitividad, resiliencia y sustentabilidad del sistema logístico nacional.



Futuro Proyecto Zona Norte

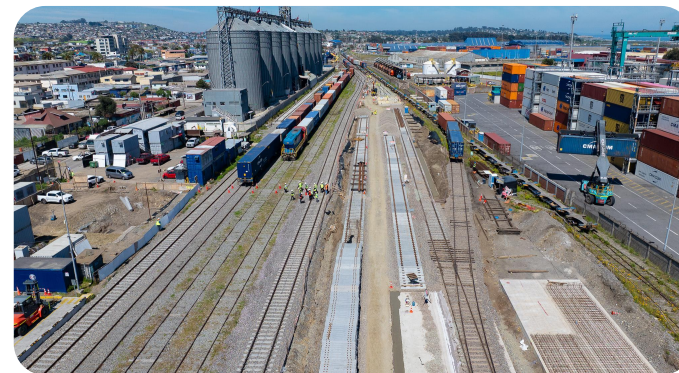
Iniciativa Conexión Calama - Mejillones

- El Ministerio de Obras Públicas declaró de interés público la iniciativa conocida como “Corredor Ferroviario de Carga Región de Antofagasta”, la cual propone construir una nueva vía férrea de carga entre Calama, Sierra Gorda, Antofagasta y Mejillones, con una extensión aproximada de 290 km.
- El proyecto fue presentado como iniciativa privada en 2019 y, en abril de 2020, el Consejo de Concesiones recomendó su declaración como de interés público.
- La inversión estimada es de US\$ 386 millones, con un plazo concesional de 33 años, incluyendo 4 años para construcción
- Según la propuesta, la vía operaría sin requerir subsidio estatal, transportando carga minera y conectando con las instalaciones portuarias de Mejillones.



Corredor Ferroviario Santiago – San Antonio

- El Corredor Ferroviario Santiago–San Antonio constituye una de las iniciativas estratégicas de EFE para el período 2024–2026, orientada a fortalecer la conexión entre la Región Metropolitana y el principal puerto del país.
- El proyecto considera la construcción del Terminal Intermodal Barrancas, la habilitación de desvíos de mayor longitud y la modernización de la infraestructura existente, con el fin de permitir trenes más extensos y operaciones más eficientes.
- Su objetivo es consolidar un eje ferroportuario que incremente la participación del ferrocarril en el transporte de carga contenedorizada, disminuya la presión sobre la Ruta 78 y potencie la competitividad del comercio exterior.
- La iniciativa busca articular de manera más sostenible la relación entre hinterland y puerto, contribuyendo a la integración modal y al desarrollo logístico nacional.



El OBJETIVO es movilizar en Ferrocarril hasta un **40%** de la carga que se proyecta en los terminales de San Antonio

Mejoramiento de las vías férreas

Fase 1

Trenes de
Mayor
longitud

2025

Fase 2

Capacidad
Para doble
estiba

2035–2040

MOVILIZARÁ HASTA

250.000
TEUs ANUALES



7,5 MM
DE TON.
ANUALES



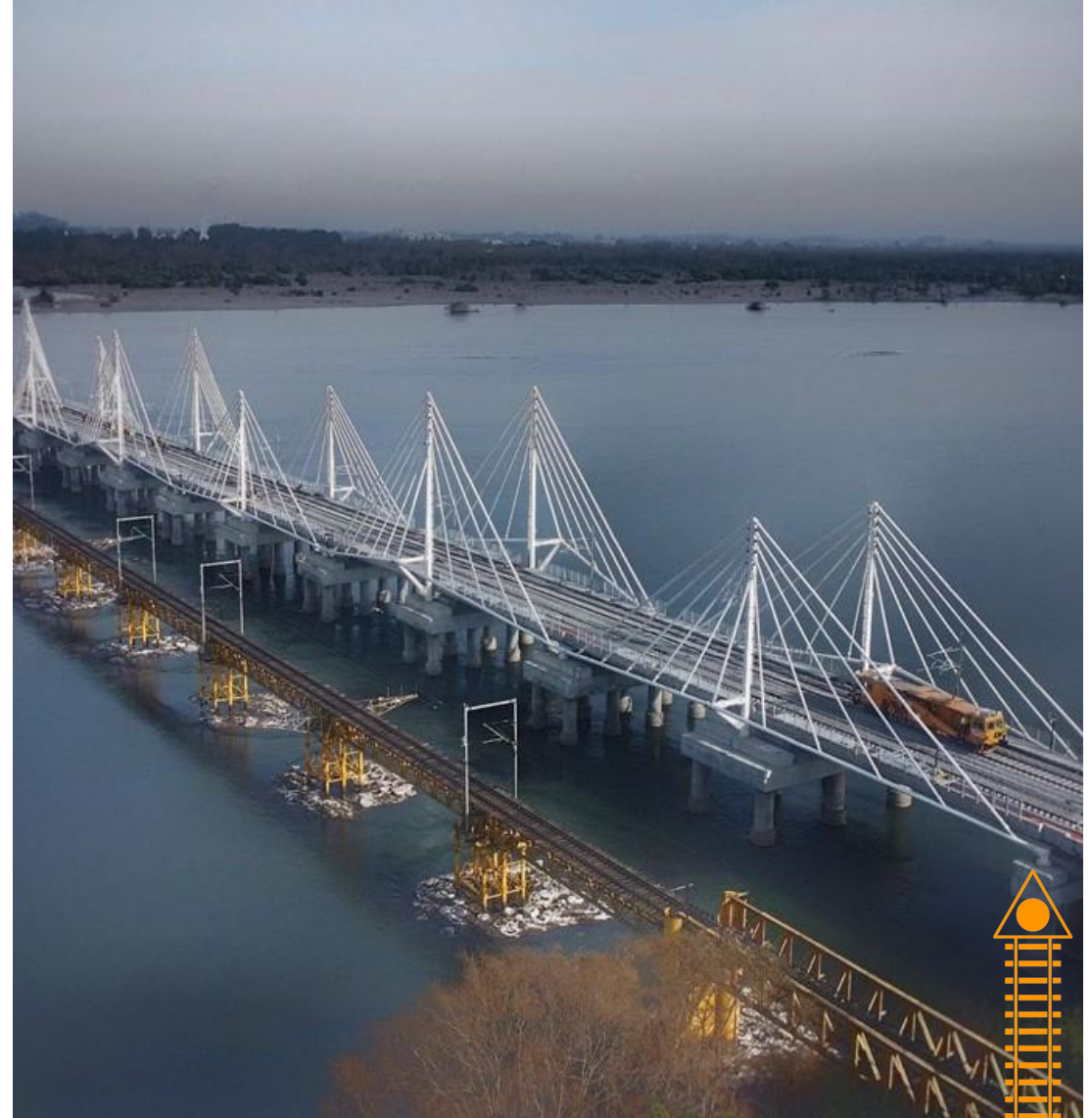
Acceso Norte Ferroviario a Concepción

- El **Acceso Norte Ferroviario a Concepción** corresponde a un estudio de prefactibilidad mandatado por SECTRA con el objetivo de evaluar un nuevo corredor ferroviario que conecte la ciudad con la red Longitudinal a la altura de Chillán.
- El estudio, con un plazo de 36 meses y un presupuesto de aproximadamente \$1.260 millones (CLP), contempla el análisis de un tramo de 99 kilómetros para determinar su viabilidad técnica, económica y territorial.
- Entre sus alcances se incluye el diagnóstico de la red existente y la modelación de demanda, así como la evaluación de alternativas de trazado y su articulación con los servicios de transporte regional, como Biotrén.
- El propósito central es definir un corredor ferroviario que permita mejorar la accesibilidad de pasajeros y carga hacia el Gran Concepción, aportando insumos técnicos para eventuales etapas de diseño y desarrollo futuro.



Proyectos de EFE

- Tren Melipilla Santiago
- Batuco-Quinta Normal
- Construcción Nuevo Puente Ferroviario Biobío
- Extensión Limache-Quillota-La Calera
- Mejoramiento Chillán Santiago
- Ampliación Capacidad y extensión Coronel Lota
- Plataforma Logística Ferroportuaria





3ª JORNADAS AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE - ESPAÑA

DIÁLOGOS DEL FERROCARRIL

RIELES HACIA UN FUTURO SOSTENIBLE

@AGENDACAF WWW.CAF.COM