



00718/2024

viernes, 28 de junio de 2024

MAT: Aprueba y Formaliza la Actualización de la Política Regional de Integración e Internacionalización de la Región de Antofagasta.

RESOLUCIÓN EXENTA N°

VISTOS:

Lo dispuesto en la Constitución Política de la República: Ley N° 18.575. sobre Bases Generales de la Administración del Estado; Ley N° 19.880. que Establece Bases de los Procedimientos Administrativos que rigen los actos de los órganos de la administración del Estado; Ley N° 19.175. Orgánica Constitucional sobre Gobierno y Administración Regional; Ley N° 21.074 Fortalecimiento de la Regionalización del País; Ley N° 21.640 que Aprueba el Presupuesto para el Sector Público año 2024; del Ministerio de Hacienda; Resolución N° 7, de 2019, de la Contraloría General de la República; y:

CONSIDERANDO:

- a) Que, la Política Regional de Internacionalización e Integración de la Región de Antofagasta se ha erigido como un instrumento que, desde el año 2013, ha definido las acciones para incrementar el trabajo conjunto con organismos nacionales e internacionales a fin de expandir las oportunidades de desarrollo de los territorios que componen la región, cuyo horizonte de aplicación es de 10 años.
- b) En razón de lo anterior, y de los importantes cambios a nivel regional y estratégicos dada la nueva institucionalidad vigente a raíz de la vigencia de la ley 21.074, se hace necesario actualizar el comentado instrumento, cuya ejecución se ha realizado a través de consultoría financiada en forma conjunta por la Subsecretaría de Desarrollo Regional SUBDERE a través del programa de "Apoyo a la Gestión Subnacional" y el Gobierno Regional de Antofagasta.
- c) Que, una vez concluida la consultoría respectiva, fue expuesta por la Unidad de Relaciones Internacionales del Gobierno Regional de Antofagasta ante la Comisión de Sustentabilidad y Relaciones Internacionales del Consejo Regional de la Región de Antofagasta
- d) Que, con fecha 27 de junio de 2024, y en razón a lo contenido en el artículo 24, letra b) de la ley 19.175, el Consejo Regional de la Región de Antofagasta aprobó la Actualización de la Política Regional de Integración e Internacionalización de la Región de Antofagasta, a través de acuerdo N° 17448-24 de la sesión ordinaria N° 755, que consta en certificado emitido por la Secretaría Ejecutiva del referido órgano colegiado. Por tanto, se hace pertinente la correspondiente dictación del acto administrativo que aprueba y formaliza dicho instrumento.



RESUELVO:

PRIMERO: APRUÉBASE la Actualización de la Política Regional de Integración e Internacionalización de la Región de Antofagasta.

SEGUNDO: PROCEDASE, a la Difusión de la Actualización de la Política Regional de Integración e Internacionalización de la Región de Antofagasta a las instituciones públicas, privadas, académicas y de la sociedad civil organizada; mediante correos electrónicos, redes sociales o exposiciones virtuales o presenciales, desde julio a diciembre de 2024.

TERCERO: PUBLIQUESE, la Actualización de la Política Regional de Integración e Internacionalización de la Región de Antofagasta, en la página web del Gobierno Regional de Antofagasta: www.goreantofagasta.cl

CUARTO: CONSIDÉRESE que el instrumento aprobado en el resuelto “primero” es del siguiente tenor:

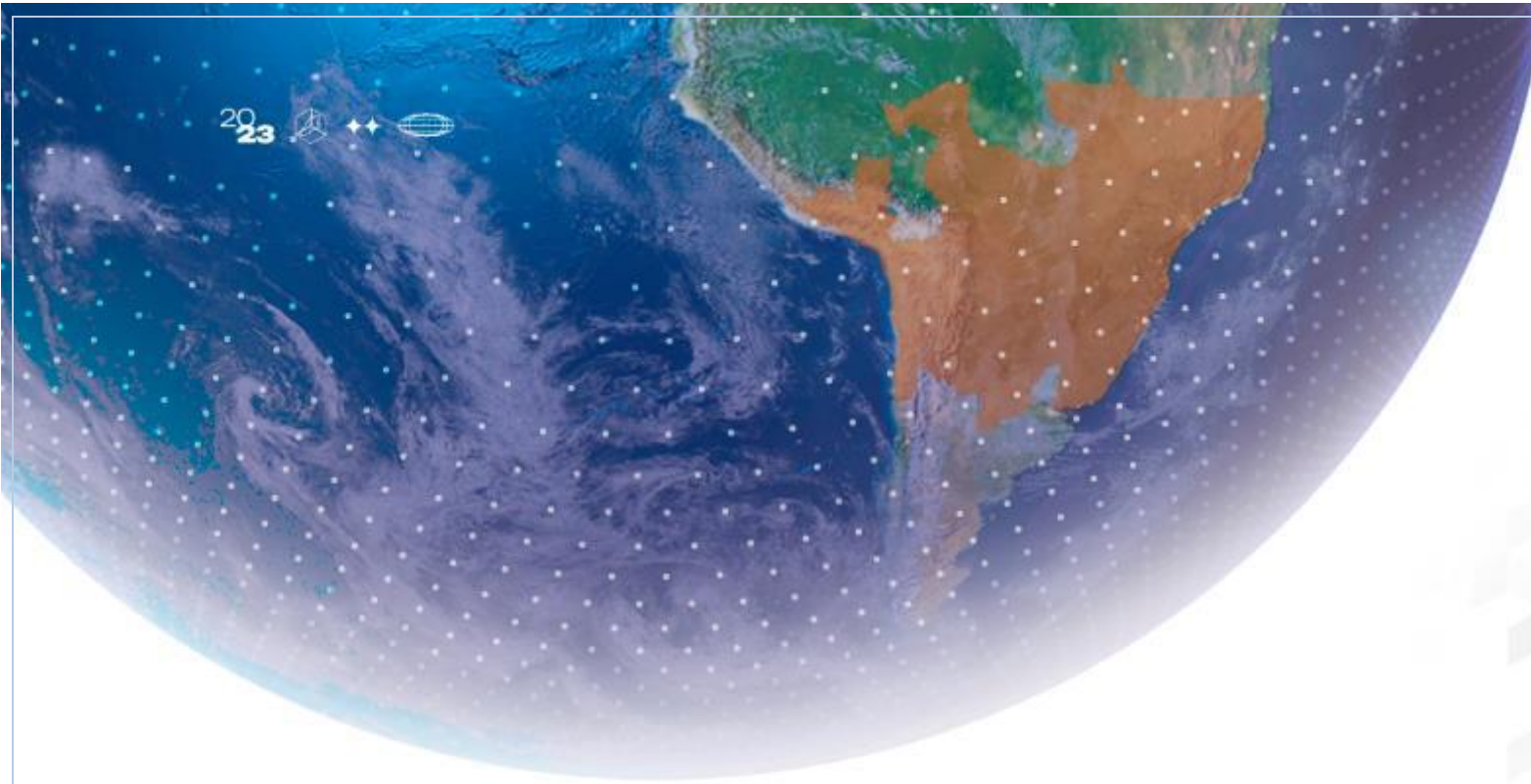
RICARDO HERIBERTO DIAZ CORTES
Gobernador de la Región de Antofagasta
GOBERNADOR REGIONAL

PLV/CPB/BART



Documento firmado con Firma Electrónica Avanzada

Documento original disponible en: <https://goreantofagasta.ceropapel.cl/validar/?key=20938583&hash=c72cf>



Resumen Ejecutivo

e

Actualización de la Política Regional de Integración e Internacionalización de la Región de Antofagasta

29 de diciembre de 2023

23

Objetivo:

Proveer los servicios de asesoría experta técnico - metodológica para la actualización de la Política Regional de Integración e internacionalización de la Región de Antofagasta.



GOBIERNO REGIONAL
ANTOFAGASTA

INDICE.

I.	INTRODUCCIÓN	8
II.	OBJETIVOS	11
2.1.	Objetivo General	11
2.2.	Objetivos Específicos	11
III.	DESARROLLO METODOLÓGICO	13
3.1.	Plan Estratégico Política de Internacionalización de la Región de Antofagasta	14
3.1.1.	Situación Actual de la Internacionalización en la Región de Antofagasta: Línea Base Regional.	16
3.1.2.	Percepción de los Actores Claves sobre la Internacionalización Regional.....	132
3.1.3.	Análisis FODA Sistémico.....	163
3.1.4.	Encuesta de Valoración Proceso Internacionalización Región de Antofagasta.....	170
3.2.	Ejes Estratégicos Política Regional de Integración e Internacionalización Región de Antofagasta	183
3.3.	Matriz de Iniciativas de Inversión de Estudios, Programas y Proyectos	187
3.3.1.	Iniciativas de Inversión para la Integración e Internacionalización Región de Antofagasta.....	187
3.3.2.	Criterios para la Formulación de las iniciativas de Inversión.....	187
3.3.3.	Procedimiento Metodológico para la confección del Plan de Inversiones.....	188
3.3.4.	Resultados Generales de la Planificación de las Inversiones periodo 2024 – 2033.....	219

3.4.	Estructura Básica Modelo de Gestión y Diseño Organizacional implementación Política.....	227
3.4.1.	Contexto normativo general de Gobiernos regionales	227
3.4.2.	Definiciones estratégicas de URAI Antofagasta: Misión.....	228
3.4.3.	Ejes Estratégicos de gestión.....	229
3.4.4.	Objetivos declarados para esta área de gestión regional.	230
3.4.5.	Acciones atribuidas a la gestión de URAI	230
3.4.6.	Funciones actuales.....	231
3.4.7.	Estructura y Composición Orgánica.....	232
3.4.8.	Organigrama de URAI Antofagasta, actual	233
3.4.9.	Estructura y Composición Orgánica sugerida.	235
3.4.10.	Sistema de Seguimiento y Evaluación Política Regional.....	236

EQUIPO PROFESIONAL. POLÍTICA REGIONAL DE INTEGRACIÓN E INTERNACIONALIZACIÓN.

MG. PMP RAÚL E. CATALÁN CASTRO.

DIRECTOR DEL PROYECTO – PROJECT MANAGEMENT

Experto en Negocios y Comercio Internacional & Gestión Integral de Proyectos de Inversión.

ING. MG. PABLO A. APE LAURA.

INVESTIGADOR

Experto en Formulación de Planes & Políticas Públicas Regionales.

MG. OSCAR LARENAS SALAS.

INVESTIGADOR

Experto en Formulación de Planes & Políticas Públicas Regionales.

TS. CAROLINA FLORES VALDEBENITO

INVESTIGADORA

Experta en Metodología Multimétodo & Gestión del Conocimiento

MR. CLAUDIO MUÑOZ LEÓN.

INVESTIGADOR

Experto en Gestión & Participación Interinstitucional.

TR. CONSTANZA LARRONDO IRARRAZABAL.

COORDINADORA GENERAL POLÍTICA.

Experta en Gestión & Logística de Proyectos.

AB. CRISTIAN REYES IBÁÑEZ.

INVESTIGADOR

Experto en Derecho Internacional Público & Privado.

PER. NATHALIE VARAS CENTELLAS.

ESTRATEGIA COMUNICACIONAL Y DE DIFUSIÓN

Experta en Comunicación, Difusión & Redes Sociales.

DIS. DANIEL CANCINO TOLOZA.

DISEÑO GRÁFICO Y PUBLICIDAD.

Experto en Diseño Gráfico y Audiovisual.

EQUIPO TÉCNICO DE APOYO

ING. (E) FERNANDA GUERRA GODOY.
ASISTENTE DE INVESTIGACIÓN, LOGÍSTICA Y
SERVICIOS.

ING. (E) YARITZA TAVILO PALAPE.
ASISTENTE DE INVESTIGACIÓN, LOGÍSTICA Y
SERVICIOS.

ING. (E) IGNACIO RUBIO ESCOBAR.
ASISTENTE DE INVESTIGACIÓN, LOGÍSTICA Y
SERVICIOS.

AS. SOC. (E) JAVIERA CUEVAS SEPÚLVEDA.
ASISTENTE DE INVESTIGACIÓN, LOGÍSTICA Y SERVICIOS.

ING. (E) LIBIA CARRIZO LEDESMA.
ASISTENTE DE INVESTIGACIÓN, LOGÍSTICA Y SERVICIOS.

I. INTRODUCCIÓN.

El Resumen Ejecutivo se integra en el marco de la Licitación N° 881-28-LE23, de la Unidad Regional de Asuntos Internacionales del Gobierno Regional de Antofagasta, cuyo objetivo es: “**Proveer los servicios de asesoría experta en materia técnico – metodológica para la actualización de la Política Regional de Integración e Internacionalización de la Región de Antofagasta**”.

Para el equipo profesional de **CYTIES Investigación & Desarrollo**, el informe constituye la sustentabilidad del compromiso asumido el año 2011, en ocasión del diseño e implementación de la Política de Internacionalización de la Región de Antofagasta, periodo a partir del cual inicia un proceso de gestión internacional que le ha llevado a vincularse con actores claves a nivel bilateral y multilateral del sector público y privado tanto de la región, el país, como de los estados Subnacionales que forman parte de la Zona de Integración del Centro Oeste de América del Sur, ZICOSUR y de Asia Pacífico, así como del Corredor Bioceánico Vial más conocido como Corredor Bioceánico del Trópico de Capricornio.

Estas relaciones han generado un conocimiento profundo en el equipo de investigadores y profesionales de CYTIES, respecto de la cooperación interinstitucional de nivel internacional por potenciar y fortalecer la integración e internacionalización de la Región de Antofagasta, así como el desarrollo de la gestión pública a través de la generación de capacidades y competencias de gestión institucional y en el equipo humano de la Unidad Regional de Asuntos Internacionales (en adelante URAI) del Gobierno Regional de Antofagasta.

Esto considerando la complejidad sistémica y funcional de las relaciones internacionales, las cuales se construyen sobre contextos de escenarios múltiples y de factores diversos con expresiones locales, nacionales y mundiales, muchos de los cuales dicen relación con ámbitos de carácter económicos, políticos, institucionales, culturales, científicos-tecnológicos, públicos-privados y de muchas otras naturalezas, que son propios de la gestión internacional, ya sea a nivel de la elaboración de los instrumentos de planificación como en el caso de la Actualización de la Política Regional de Integración e Internacionalización, o bien, a nivel del desarrollo organizacional de la URAI en los procesos de planificación estratégica y de perfeccionamiento.

Pero además a nivel de las materias que se abordan en las Comisiones Temáticas que dinamizan la estructura operativa de la ZICOSUR, del Grupo Cuatripartito del Corredor Bioceánico Vial o Capricornio, acordado por las Cancillerías de Brasil, Paraguay, Argentina y Chile; para construir y operar la Ruta Vial Bioceánico que unirá el Pacífico y el Atlántico entre la Región de Antofagasta, Jujuy, Salta, el Chaco Paraguayo y el Estado de Mato Grosso Do Sul y de las diversas instancias de Cooperación Internacional en las que participa la región a través del Gobierno Regional de Antofagasta y de la URAI e incorporan en esta dinámica un conjunto de propuestas concretas y promisorias que son tratadas en estas diversas reuniones y proyectos.

A lo anterior, se incorpora la gestión de programas, proyectos e iniciativas de Cooperación Descentralizada, Internacional, Bilateral o Sur-Sur (año 2017), con territorios transfronterizos, que ha venido liderando la URAI y que le han permitido abrir agendas, temáticas y espacios de intercambios, conocimientos y experiencias (para ofertar o demandar) con Provincias de Argentina, Regiones de Perú, Departamento de Colombia, entre otros.

Este segundo informe aborda la perspectiva de la gestión integral de nivel multilateral de las relaciones internacionales, configurando un esfuerzo real de planificación del desarrollo regional de Antofagasta, el cual se expresa en la Estrategia Regional de Desarrollo 2009 – 2020 a través del Lineamiento N° 4, que se propone "**Consolidar la Integración y Fortalecer la Internacionalización de la Región de Antofagasta como Plataforma de Negocios para la Provisión e Intercambio de Bienes y Servicios**", lo cual viene a constituirse en la Política de Integración e Internacionalización de la Región de Antofagasta, de cuya Estrategia releva el proceso de actualización de sus contenidos.

De igual manera, la región de Antofagasta cuenta con una posición geoestratégica privilegiada para consolidarse como una plataforma logística, comercial, industrial y de servicios que permita no sólo comercializar sino que agregar valor a productos provenientes de Brasil, Paraguay y/o Argentina para que estos se exporten a mercados internacionales, principalmente del Asia Pacífico, aprovechando los beneficios arancelarios de los tratados de libre comercio con que cuenta nuestro país y, también permitir que a través de los puertos acceder a productos provenientes del mercado asiático se distribuyan en los países que integran el corredor bioceánico de Capricornio.

En esta perspectiva, el equipo de profesionales de CYTIES Investigación & Desarrollo, ha desarrollado un proceso metodológico – técnico de investigación y gestión del conocimiento, que comprende la Etapa de Sistematización y evaluación de la Gestión Bilateral y Multilateral definiendo Escenarios, Brechas y Propuestas de Desarrollo, que considera la Etapa de Elaboración Plan

Estratégico de la Política de Internacionalización de la Región de Antofagasta, la cual incorpora las siguientes actividades y productos a saber:

1. Plan Estratégico Política de Internacionalización de la Región de Antofagasta.
2. Matriz de Iniciativas de Inversión de Estudios, Programas y Proyectos.
3. Estructura Básica Modelo de Gestión y Diseño Organizacional para la implementación de la Política.
4. Entrega impresa y digital de diez (10) ejemplares del informe final.

El Resumen Ejecutivo integra los contenidos formales de la propuesta adjudicada, las Bases Administrativas, los Términos de Referencia y demás documentos oficiales del proyecto, además de los elementos de innovación de CYTIES Investigación & Desarrollo, los que permiten valorar los servicios de asesoría experta en materia técnico – metodológica para la actualización de la Política Regional de Integración e Internacionalización de la Región de Antofagasta.

Junto con lo anterior, se incorpora un apartado con los Archivos y Documentos Anexos que integran el segundo Informe que han sido generados como resultantes de la Etapa de Elaboración Plan Estratégico de la Política de Internacionalización de la Región de Antofagasta.

II. OBJETIVOS.

2.1. Objetivo General.

Proveer los servicios de asesoría experta en materia técnico – metodológica para la actualización de la Política Regional de Integración e Internacionalización de la Región de Antofagasta.

2.2. Objetivos Específicos.

- a. Generar las condiciones operativas, logísticas y técnicas del proyecto, así como de gestión del conocimiento respecto de los contenidos, aspectos organizacionales, metodológicos y técnicos de la propuesta de gestión integral y sus ajustes en conjunto con la Contraparte Técnica que garanticen la sostenibilidad y éxito del proyecto.
- b. Sistematizar la información recopilada mediante un proceso de participación, público, privada y social que permita reformular y actualizar la actual Política Regional de Integración e Internacionalización, determinando: diagnósticos, lineamientos, sectores, ámbitos estratégicos, objetivos específicos y acciones dinamizadoras del proceso de integración e internacionalización de la región.
- c. Relevar y gestionar información mediante un proceso de investigación de fuentes primarias y secundarias a partir del estudio de datos estadísticos, el diseño y aplicación de instrumentos de relevamiento de información, el diseño de sistemas muestrales, la aplicación de técnicas de investigación a actores claves de la región, el país y a nivel internacional.
- d. Diseñar una Cartera de Iniciativas de Inversión Pública para la Internacionalización de la Región, a nivel de estudios, planes, proyectos y programas de inversión para el periodo 2024-2030.
- e. Confeccionar un Sistema de Seguimiento y Evaluación de la Política a nivel de periodos anuales, conforme medir los avances y cumplimientos de la gestión a nivel de la Política Regional, las tareas y acciones comprometidas en las instancias de integración como los Comités de Integración, las Reuniones de las Comisiones temáticas, etc.

- f. Determinación de tareas y responsabilidades para el Gobierno Regional y los Servicios Públicos Regionales y Comunales que permitan el diseño de un Modelo de Gestión, considerando la revisión y análisis del actual funcionamiento de la URAI.
- g. Analizar la relación de pertinencia con los instrumentos de planificación del desarrollo regional de planificación: PROPIR, ARI, PROT, Estrategias, Planes y Políticas Regionales vigentes.

III. DESARROLLO METODOLÓGICO.

El desarrollo metodológico del primer informe reconoce y pone en valor la interdependencia de los diferentes objetivos y productos resultantes de la actualización de la Política Regional de Integración e Internacionalización de la Región de Antofagasta, el cual ha sido confeccionado como resultado de la **Gestión Integral Sistémico – Recursiva**, la cual configura una visión global, contextual y multidimensional a partir de la integración de cada uno de los objetivos específicos del proyecto y sus relaciones de complementariedad.

En esta perspectiva, el equipo de profesionales de CYTIES Investigación & Desarrollo, ha desarrollado un proceso metodológico – técnico de investigación y gestión del conocimiento, que comprende la Etapa de Sistematización y evaluación de la Gestión Bilateral y Multilateral definiendo Escenarios, Brechas y Propuestas de Desarrollo, que considera la Etapa de Elaboración Plan Estratégico de la Política de Internacionalización de la Región de Antofagasta, la cual incorpora las siguientes actividades y productos a saber:

1. Plan Estratégico Política de Internacionalización de la Región de Antofagasta.
2. Matriz de Iniciativas de Inversión de Estudios, Programas y Proyectos.
3. Estructura Básica Modelo de Gestión y Diseño Organizacional para la implementación de la Política.
4. Entrega impresa y digital de diez (10) ejemplares del informe final.

3.1. Plan Estratégico Política de Internacionalización de la Región de Antofagasta.

La actualización de la Política Regional de Integración e Internacionalización de la Región de Antofagasta, se presenta en un contexto de cambios importantes respecto de lo que fuera su origen el año 2013, esto considerando la aprobación de la Ley 21.074, Ley de Fortalecimiento de la Regionalización del País, en tanto los Gobiernos Regionales no sólo cambian de estructura, sino que asumen nuevas competencias y responsabilidades en distintos ámbitos pudiendo impulsar planes, políticas y programas que recojan las particularidades del territorio y puedan implementarse de manera oportuna y pertinente.

Incorpora la elección de Gobernadores Regionales mediante un proceso democrático de elecciones, lo que brinda un nuevo impulso al proceso de integración e internacionalización de la región, lo que constituye todo un hito del proceso de descentralización y fortalecimiento de la regionalización, siendo electo primer Gobernador de la Región de Antofagasta el Sr. Ricardo Díaz Cortés, quien explicita en su Plan de Gobierno Regional 2021 – 2024¹, que el proyecto que marca el Ordenamiento Territorial de la región es el desarrollo del Corredor Bioceánico Vial (CBV), que constituye un gran impulso que permitirá diversificar la economía a través de la importación y exportación de productos desde los puertos.

En complemento el Plan de Gobierno Regional releva la importancia del Corredor Bioceánico y de las Plataformas Logísticas Multimodales, en la lógica que el Corredor Bioceánico (CB) permitirá el ingreso de cargas de Brasil, Paraguay y Argentina, convirtiendo a la región en un nodo logístico global de conexión con el Asia Pacífico. Este corredor permitirá diversificar la economía, contribuyendo no solo a un mayor desarrollo económico, sino también a la reducción de precios en algunos productos de primera necesidad para las familias de la región. En tanto, las plataformas logísticas multimodales son claves para el desarrollo del CB en la generación de valor agregado en las cadenas logísticas, asociando la integración del transporte multimodal con el desarrollo de zonas industriales, lo que permitirá la diversificación económica y la generación de cargas de retorno, que hagan viable el anhelado CB².

¹ Véase Plan de Gobierno 2021 – 2024; pp. 3.

² Ídem pp. 14.

Lo anterior es del todo consistente con el Lineamiento N° 4 de “Integración e Internacionalización” de la Estrategia Regional de Desarrollo 2009 – 2020, cuyo objetivo estratégico es “Consolidar la Integración y Fortalecer la Internacionalización de la Región de Antofagasta como Plataforma de Negocios para la Provisión e Intercambio de Bienes y Servicios³”, lo cual se ha constituido en un elemento estructurante del desarrollo regional desde la década del 90', configurándose como un factor clave en el esfuerzo por alcanzar un desarrollo y crecimiento económico territorialmente más armónico y equitativo.

De igual manera, conscientes de que la región de Antofagasta cuenta con una posición geoestratégica privilegiada para consolidarse como una plataforma logística, comercial, industrial y de servicios que permita no sólo comercializar sino que agregar valor a productos provenientes de Brasil, Paraguay y/o Argentina para que estos se exporten a mercados internacionales, principalmente del Asia Pacífico, aprovechando los beneficios arancelarios de los tratados de libre comercio con que cuenta nuestro país y, también permitir que a través de los puertos accedan productos provenientes del mercado asiático se distribuyan en los países que integran el corredor bioceánico de Capricornio.

En esta perspectiva a diez años de su elaboración, el Gobierno Regional de Antofagasta ha considerado esencial realizar una revisión de la Política Regional de Integración e internacionalización regional, conforme permita actualizar los objetivos y alcances del proceso de internacionalización para el periodo 2024 – 2033. Esto considerando las nuevas competencias y definiciones estratégicas de la región, que aborden un nuevo proceso técnico – metodológico de revisar los avances, logros y resultados, pero también los desafíos, brechas y problemáticas, incorporando las nuevas estructuras del Gobierno Regional de Antofagasta, las Secretarías Regionales Ministeriales, las Direcciones Regionales – atinentes – las Universidades, Instituciones de Educación Superior, Centros de Investigación, Innovación y Desarrollo, Fundaciones Regionales, Municipalidades, Asociaciones Empresariales y Gremiales, Comunidad Civil Organizada de la Región, como Instituciones Nacionales y representaciones transfronterizas e internacionales.

En tanto componente del Sistema Regional de Planificación, la Política marca un curso de acción que, validado socialmente, focaliza significativos esfuerzos orientados a potenciar la dinámica económica regional y ampliar el espectro de oportunidades para los habitantes de la Región de Antofagasta, determinando los énfasis de la gestión a partir de la resolución de problemas públicos relevantes.

³ Véase ERD 2009 – 2020; pp. 79.

La política, resultante de un activo proceso de investigación y gestión metodológica multimétodo, incorpora en su diseño la determinación de objetivos; alcances; iniciativas de inversión; el diseño preliminar de un Modelo de Gestión (Sugerido); y un Sistema de Seguimiento y Evaluación que permitan monitorear su implementación y relevar sus resultados a la luz de su aporte a la competitividad regional sistémica. Esto en el esfuerzo por asumir la gestión regional para su internacionalización, así como superar los problemas y obstáculos, reducir las asimetrías y brechas territoriales y sectoriales que se visualizan en las distintas dimensiones de la realidad regional y promover un aumento sostenible en la competitividad sistémica.

Avanzar al cumplimiento de los objetivos y metas definidas en la Política Regional de Integración e Internacionalización de la Región de Antofagasta constituirá un desafío permanente en su periodo de implementación (2024 – 2033), puesto que es un instrumento de planificación clave para dinamizar el crecimiento, desarrollo y la competitividad sistémica de la Región de Antofagasta.

3.1.1. Situación Actual de la Internacionalización en la Región de Antofagasta: Línea Base Regional.

La línea de base es como el resultado del proceso de medición de las dimensiones, variables, indicadores y categorías analíticas contemplados en la actualización de la Política Regional de Integración e Internacionalización de la Región de Antofagasta, permitiendo conocer el estado actual de las diferentes materias en estudio al momento de iniciarse las acciones planificadas.

La Línea Base tiene por objetivo exponer los principales resultados del proceso de investigación multimétodo, el cual implica la integración de diferentes técnicas a través de las cuales se recolectaron, analizaron y vincularon datos cuantitativos y cualitativos a los efectos de abarcar las diversas dimensiones de la internacionalización regional a partir de la aplicación de técnicas cualitativas e instrumentos cuantitativos y de la base de datos de los indicadores sistematizados de la fase inicial de investigación.

En esta perspectiva, la Línea de Base de la Región de Antofagasta, ha sido confeccionada a partir del análisis de las siguientes dimensiones a saber:

1. Territorio y Población.
2. Límites y Pasos Fronterizos.
3. Infraestructura Ferroviaria.
4. Infraestructura Portuaria.

5. Infraestructura Aérea.
6. PIB Regional: Estructura y Evolución.
7. Fuerza de Trabajo.
8. Exportación Regional.
9. Exportación/Importación COMEX
10. Empresas Exportadoras.
11. Análisis de las PYMES.
12. Índice de Competitividad Regional, ICR – SUDBERE.
13. Innovación Empresarial.
14. Inversión Extranjera.
15. Proceso Migratorio.

1. Territorio y Población.

La Región de Antofagasta se extiende sobre 126.440 km², representando el 16,7% del territorio nacional (excluyendo el territorio antártico), lo que la convierte en la segunda región más extensa del país. Geográficamente, se sitúa entre los 20°5' y 26°5' de latitud sur y desde los 67° de longitud oeste hasta el Océano Pacífico. Limita al norte con la Región de Tarapacá, al sur con la Región de Atacama, al este con Argentina y Bolivia, y al oeste con el Océano Pacífico. Dista aproximadamente 1.300 km de la capital nacional, Santiago, y se conecta con el resto del país a través de la carretera Panamericana, así como por vías aéreas y marítimas. Las capitales comunales están interconectadas mediante carreteras pavimentadas, con la notable excepción de Ollagüe.

La región cuenta con un litoral de 500 km a lo largo del Océano Pacífico, abarcando aproximadamente 100.000 km² de mar patrimonial. La costa se caracteriza por ser pareja y alta, sin grandes accidentes geográficos y con poco espacio entre la Cordillera de la Costa y el mar, excepto en la Península de Mejillones.

En cuanto a su división administrativa, la región está dividida en 3 provincias y 9 comunas, siendo Antofagasta su capital regional. Según el censo de 2017, la población alcanzaba los 607.534 habitantes, equivalentes al 3,45% de la población del país. Esta cifra resalta la baja densidad poblacional de la región, que ocupa un 17% de la superficie nacional.

Fig. 1. Características de Antofagasta



Superficie:	126.440 Km ² . (16,7% Sup. País)
Población Regional:	607.534 Hbts. (CENSO 2017)
Peso Regional:	3.45% Pob. País
Población Urbana:	94,11% / 571.786 Hbts.
Población Rural:	5,89% / 35.786 Hbts.
Población CENSO 2017:	607.534 Hbts.
Tasa de Crecimiento Anual:	1,06 % Anual
Proyección Pob. al 2024:	718.232 Hbts. (INE. 2023)
Proyección Pob. al 2035:	752.337 Hbts.
Pob. Hombres:	48,9%
Pob. Mujeres:	51,1%
Índice de Masculinidad:	95,9% (INE 2023)
Pob. Indígena:	28.174 (CENSO 2017)

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de CENSO 2017 e INE 2023.

Producto de su gran extensión territorial, la Región de Antofagasta presenta la característica de grandes distancias entre sus centros poblados, resultando en una densidad poblacional de 4.8 habitantes por km². La mayoría de la población (94.11%) reside en centros urbanos, dejando un bajo porcentaje de habitantes rurales (5.89%), principalmente de ascendencia indígena atacameña en pueblos ubicados entre los 2.000 y 3.600 metros de altitud.

En términos de crecimiento, la población de Antofagasta ha experimentado un aumento constante en las últimas décadas. Entre 1970 y 1982, el crecimiento fue del 35.6%; de 1982 a 1992 fue del 20.2%; entre 1992 y 2002, del 20.3%; de 2002 a 2017 fue del 22,9% y a partir del último censo 2017, se estima un incremento del 18,2% para el año 2024.

Tabla. Antofagasta Evolución de la Población por Provincia y comuna 2012-2017.

Provincia	Comuna	Censo 2012	Censo 2017	Variación %	Proyección Censo 2024
Antofagasta	Antofagasta	346.126	361.873	4,5	444.276
	Mejillones	9.601	13.467	40,3	15.877
	Sierra Gorda	1.140	10.186	793,5	1.800
	Taltal	12.975	13.317	2,6	13.967
El Loa	Calama	138.109	165.731	20,0	196.152
	Ollagüe	256	321	25,4	269
	San Pedro	4.797	10.996	129,2	11.030
Tocopilla	Tocopilla	24.942	25.186	1,0	28.354
	María Elena	4.588	6.457	40,7	6.507
TOTAL REGIÓN		542.504	607.534	12,0	718.232

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de los CENSO 2012 y 2017 e INE 2017.

2. Límites y Pasos Fronterizos.

La Región de Antofagasta limita internacionalmente con el noreste de Bolivia y el este de Argentina, al norte con la Región de Tarapacá, al sur con la Región de Atacama y al oeste con el Océano Pacífico.

Las conexiones con Argentina incluyen dos caminos internacionales: San Pedro de Atacama al Paso de Jama, completamente pavimentado, y San Pedro de Atacama al Paso de Sico. Estas carreteras se conectan con los puertos de Antofagasta, Mejillones y Tocopilla, y forman parte del Corredor Bioceánico del Trópico de Capricornio. Además, existe una conexión ferroviaria entre las ciudades de Antofagasta y Salta.

Con Bolivia, la región se conecta por medio de vías camineras hacia Ollagüe e Hito Cajón. También hay una conexión ferroviaria que une los puertos de Antofagasta y Mejillones, así como la ciudad de Calama, con La Paz. A través de estas vías, hay posibilidades de conexión indirecta con Paraguay, Uruguay y el sur de Brasil, principalmente para el transporte de carga. Estas conexiones internacionales y regionales son cruciales no solo para el movimiento de personas, sino también para el transporte de carga, que es un pilar fundamental de la economía regional.

Tabla 2. Transporte de Carga Según Tipo de Vehículos.

TRANSPORTE DE CARGA	TOTAL REGIÓN
Camión Simple	6.606
Tracto-camión	4.090
Tractor Agrícola	14
Otros con Motor / 8	1.100
Remolque – Semiremol.	5.869
TOTAL TRANS. DE CARGA	17.679

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir del INE al año 2021.

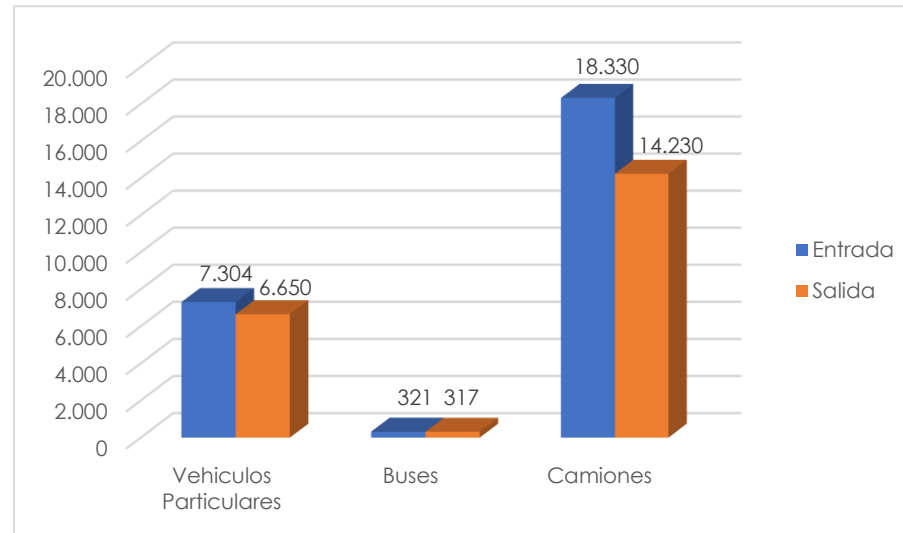
a. Paso de Jama.

Este paso fue Inaugurado el 06/12/1991. Une la Región de Antofagasta con la Prov. de Jujuy por la Ruta CH-27 de Chile y la Ruta Nacional 52 de Argentina. Se inicia a una altura de 936 m.s.n.m. y llega a los 4.700 metros Aprox.; Posee pendientes longitudinales máximas de 6,37%; Radio de curva mayores a los 25 m; y, ancho de calzadas de 7 m.

Es el Paso estratégico del Corredor Bioceánico Atlántico – Pacífico a la altura del Trópico de Capricornio. Está totalmente pavimentado desde el año 2005. Es el paso más importante de la frontera argentino-chilena junto con el Paso de Cristo Redentor

y el Paso de San Francisco. Durante el año 2022, transitaron por este paso 32.560 camiones con más de 390.570 toneladas en carga.

Gráfico 1. Trafico por Tipo de Vehículo en el Paso Jama (2022).



Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de Tráfico Terrestre Avanzada Fronteriza. Aduana – Chile. Año 2022.

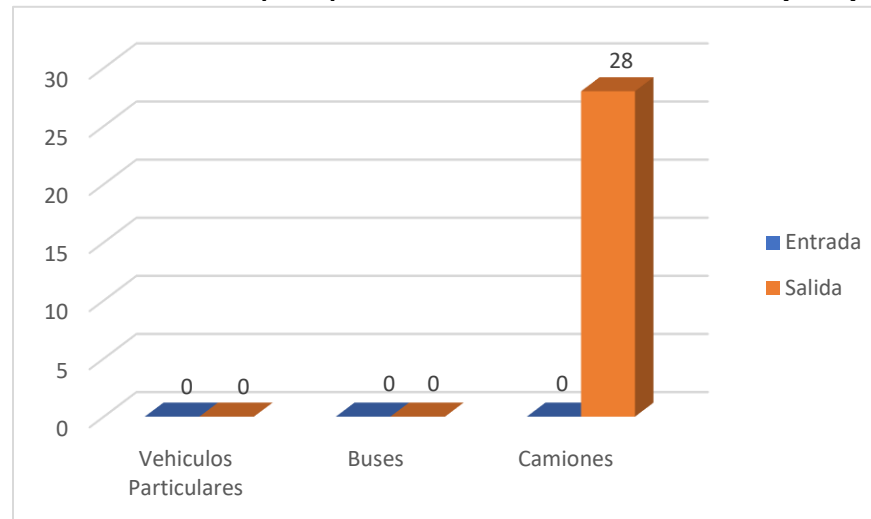
Este Paso internacional ofrece ventajas como buenas condiciones climáticas, infraestructura segura para tránsito de vehículos y es clave para el comercio entre MERCOSUR, Comunidad Andina y ZICOSUR, facilitando conexiones estratégicas entre Argentina, Paraguay, Brasil, Chile y otros.

b. Paso de Sico.

Este paso fronterizo se encuentra ubicado a 4092 msnm, conecta a Chile y Argentina a través de la Ruta CH 23 (Chile) y la RN 51 (Argentina). Abierto durante todo el año, cuya estructura es de ripio consolidado. Si bien presenta problemas de acceso en el verano por las lluvias y nevazones, presenta un paisaje excepcional de gran belleza que cruza volcanes y salinas.

En 2012, las cancillerías de Argentina y Chile acordaron establecer un sistema de control integrado de cabecera única en Paso Sico, dando inicio a la primera fase de un importante proyecto de ampliación. Este proyecto, centrado en mejorar las áreas de alojamiento, equipaje y control de personal, fue completado en abril de 2014, marcando un significativo avance en la infraestructura y operatividad del paso. La relevancia del Paso Sico, destacada tanto por su infraestructura como por su impresionante paisaje, se ve también en su actividad diaria. Para ilustrar mejor esta actividad, se incluye un gráfico que detalla el volumen de tráfico en términos de personas, vehículos y carga que transitan por este paso. Esta información proporciona una perspectiva cuantitativa sobre su importancia como ruta clave entre Chile y Argentina.

Gráfico 2. Tráfico por Tipo de Vehículo en el Paso de Sico (2022).



Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de Tráfico Terrestre Avanzada Fronteriza. Aduana – Chile. Año 2022.

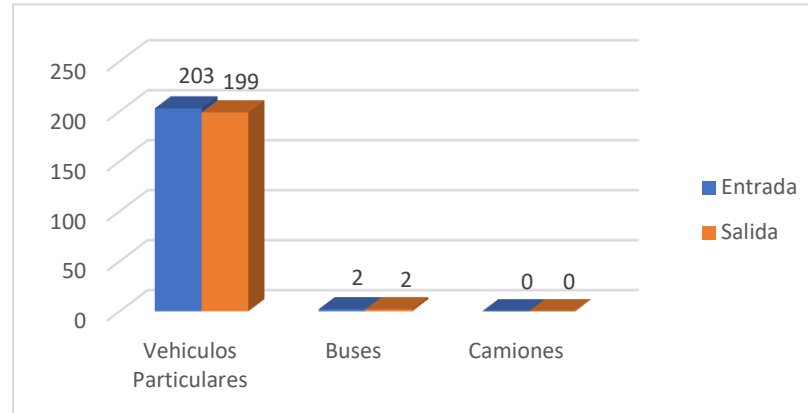
c. Paso de Hito Cajón.

El Paso de Hito Cajón es un importante paso fronterizo que conecta la República de Chile con la República de Bolivia. Está ubicado en la comuna de San Pedro de Atacama, a una distancia de aproximadamente 45 kilómetros por la ruta CH 27, a una altitud de 4.480 metros sobre el nivel del mar, en la región montañosa de los Andes. Este paso es especialmente conocido por su proximidad a atracciones turísticas naturales, como los géiseres del Tatio y la Reserva Nacional de Fauna Andina Eduardo Abaroa en Bolivia.

Este paso fronterizo desempeña un papel clave en el tráfico entre ambos países, facilitando no solo el comercio sino también el turismo. Su infraestructura está diseñada para manejar tanto el tráfico de vehículos ligeros como el de autobuses turísticos. Sin embargo, es importante tener en cuenta que las condiciones climáticas pueden ser extremas debido a la alta altitud y a la variabilidad del clima en la región. El Paso de Hito Cajón está abierto durante todo el año y está equipado para realizar una variedad de trámites aduaneros. Dispone de servicios de control proporcionados por la Aduana, la Policía de Investigaciones y el Servicio Agrícola y Ganadero (SAG).

La gestión de este paso involucra a las autoridades tanto chilenas como bolivianas, que colaboran para garantizar su funcionamiento eficiente, la seguridad y el adecuado control aduanero. Más allá de su importancia económica y cultural, Hito Cajón simboliza la cooperación y la buena voluntad entre ambas naciones.

Gráfico 3. Transporte de Personas, Vehículos y Carga por Paso Hito Cajón.



Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de Tráfico Terrestre Avanzada Fronteriza. Aduana – Chile. Año 2022.

d. Paso de Salar de Ollagüe.

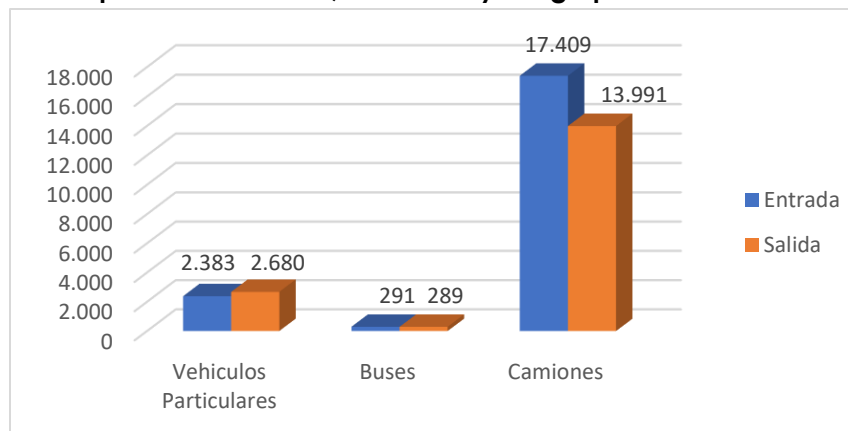
El Paso de Salar de Ollagüe es un importante punto de conexión ferroviario y carretero entre Chile y Bolivia. Ubicado en la región montañosa de los Andes, este paso es conocido por su relevancia tanto en el tráfico de personas como en el transporte de carga. A través de la Ruta Internacional CH-21 y la línea de ferrocarril de Antofagasta a Bolivia, facilita la interacción económica y cultural entre ambos países.

Este paso está habilitado para realizar operaciones aduaneras de todo tipo y opera durante todo el año. Las autoridades chilenas y bolivianas colaboran en la gestión y control de este cruce fronterizo, garantizando su funcionamiento eficiente y seguro. Salar de Ollagüe es una pieza clave en la integración regional y simboliza la cooperación entre Chile y Bolivia en la región andina.

Con su infraestructura adaptada tanto para vehículos como para ferrocarriles, este paso es una ruta esencial para el transporte de bienes y servicios, y juega un papel importante en la vida de las comunidades locales. A lo largo de los años, ha sido testigo de un tránsito significativo de personas y carga, contribuyendo al crecimiento económico y cultural de ambas naciones.

Durante el año 2022, transitaron por este paso 31.400 camiones con más de 416.388 toneladas en carga.

Gráfico 4. Transporte de Personas, Vehículos y Carga por Paso de Salar de Ollagüe.



Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de Tráfico Terrestre Avanzada Fronteriza. Aduana – Chile. Año 2022.

e. Paso Socompa

El Paso Socompa, situado en la Cordillera de los Andes, es un importante punto de cruce fronterizo entre Chile y Argentina. Se encuentra a una elevación de 3.876 metros sobre el nivel del mar, cerca del volcán Socompa, que alcanza los 6.031 metros. Este paso, que no cuenta con residentes permanentes, conecta la Región de Antofagasta en Chile con la provincia de Salta, en el departamento Los Andes de Argentina, y es utilizado principalmente para el transporte de mercancías por ferrocarril.

En términos geográficos, el Paso Socompa está ubicado en las coordenadas 24°27'S 68°18'O. Se caracteriza por un entorno de alta montaña y puna, con terrenos que varían entre los 3.800 y 4.080 metros de altura, compuestos principalmente de suelo suelto, rocoso, arenoso y pedregoso, con laderas empinadas y crestas suaves.

El paso es parte del Ferrocarril General Belgrano del lado argentino, facilitando la conexión entre la Ciudad de Salta y el importante puerto de Antofagasta en Chile, situado en el océano Pacífico. Desde Argentina, se puede acceder al paso a través de una pista en mal estado, que se conecta con la ruta provincial 27, apta solo para vehículos todoterreno. Por el lado chileno, el paso se encuentra a unos 306 kilómetros de Antofagasta, accesible por carretera.

El Paso Socompa está operativo todos los días, Las 24 horas del día, y cuenta con controles de migración y aduanas para la gestión del tráfico fronterizo.

Tabla 3. Movimiento de carga de las exportaciones/importaciones chilenas por paso Socompa

Año	Exportaciones (Toneladas)	Importaciones (Toneladas)
2020	0	0
2021	10	0
2022	30	0

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de Tráfico Terrestre Avanzada Fronteriza. Aduana – Chile. Año 2022.

3. Infraestructura Ferroviaria.

Iniciada en 1873, la historia del ferrocarril en nuestra región es un testimonio destacado del progreso tecnológico y su impacto en el crecimiento económico y social. El proyecto inaugural, que comprendía la construcción de 35 kilómetros de vías férreas conectando el Salar del Carmen con Antofagasta, no solo facilitó el transporte de salitre desde las salitreras hasta los patios de "la Compañía", gestionados por "Salitres y Ferrocarril", sino que también marcó un hito en la historia de la ingeniería y la logística en nuestra región.

Esta infraestructura inicial fue el resultado de la colaboración entre ingenieros británicos de renombre, entre ellos Diego Adamson y Juan Clemenson, cuyos esfuerzos culminaron en la construcción de las primeras locomotoras en el taller de la calle Aníbal Pinto, en Antofagasta. El 20 de diciembre de 1873 se realizó la primera prueba de estas máquinas, seguida de un evento inaugural el 23 de diciembre. Estos eventos no solo demostraron un notable avance tecnológico, sino que también simbolizaron el comienzo de una era transformadora en el sector del transporte.

A diferencia de otros ferrocarriles mineros de la época, el nuestro superó la crisis del mercado del salitre natural. Hoy, sigue siendo un eje vital en el transporte de productos e insumos mineros, incluyendo cátodos de cobre y ácido sulfúrico. Su red ferroviaria de más de 900 kilómetros, de ancho métrico, no solo conecta localidades internas, sino que también enlaza con el Ferrocarril de los Andes en Bolivia, Ferronor en Chile y el Ferrocarril Belgrano en Argentina, fortaleciendo así nuestras conexiones internacionales.

La subred de la Región de Antofagasta está formada principalmente por las vías del FCAB y parcialmente por vías de Ferronor.

Fig. 2. Trazado Subred Región de Antofagasta.



Fuente: Análisis del Transporte Ferroviario de Carga. Informe final. Noviembre de 2011.

————— Líneas de FCAB ————— Líneas de Ferronor

a. FERRONOR.

La red ferroviaria de Ferronor en la Región de Antofagasta es una infraestructura vital que conecta no solo las principales ciudades y puertos de la región, sino también sus operaciones mineras clave. Esta red está compuesta por una línea troncal que se extiende de norte a sur, complementada por varios ramales laterales. Entre ellos, destacan la vía Socompa-Augusta Victoria, que proporciona una conexión directa con Argentina, y el ferrocarril de Antofagasta, que facilita el enlace con Bolivia.

La espina dorsal de nuestra red, la línea principal de Ferronor, se extiende desde La Calera en el distrito 5 hasta Iquique en el distrito 1. Con una longitud de aproximadamente 1.800 kilómetros, esta línea es íntegramente de vía métrica y juega un papel crucial en el transporte de mercancías y pasajeros. Importantes estaciones como Palestina y Baquedano ofrecen servicios directos a Bolivia a través del Ferrocarril de Antofagasta y conexiones con el Ferrocarril del Área Centro Sur (EFE) en La Calera.

Ferronor y el Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia (FCAB) mantienen un convenio de intercambio que permite a los trenes de FCAB utilizar el tramo entre Augusta Victoria y Zaldívar, mientras que los trenes de Ferronor pueden usar el tramo entre Palestina y Augusta Victoria, ambos sujetos a pago de peaje. Sin embargo, la actividad de Ferronor en esta zona es limitada. La conexión con Argentina opera de manera intermitente, y el transporte de gas desde Argentina por ferrocarril hasta Baquedano ya no se realiza. No obstante, el tráfico de FCAB hacia Escondida y Zaldívar sigue activo y en aumento.

Recientemente, el Servicio de Evaluación Ambiental (SEA) aprobó la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto “Transporte Ferroviario en Región de Antofagasta” de Ferronor, con una inversión de US\$85,4 millones. Este proyecto permitirá el transporte de ácido sulfúrico y cátodos de cobre entre la Minera Escondida Limitada (MEL) y los puertos de Antofagasta y Mejillones a lo largo de 288 kilómetros. Ferronor actuará como operador ferroviario, y el proyecto incluye la construcción del “Taller Mejillones” para mantenimiento y maniobras de equipos, y del “Patio Antofagasta” para el transporte final de cátodos de cobre al Puerto de Antofagasta.

Además, Ferronor también opera una serie de ramales que suman unos 500 kilómetros. Estas sucursales son esenciales para conectar los importantes puertos y operaciones mineras de la región, formando una red integral que fortalece la infraestructura de transporte y contribuye al desarrollo económico de la zona. Las principales ramas de esta red se describen a continuación:

Tabla 4. Redes de Ferronor

I Región	Ramal Central - Conexión a Pozo Almonte. La ciudad se encuentra a 71 kilómetros en tren desde la ciudad de Iquique.
II Región	Sucursal internacional de Socompa - conexión a Argentina. Esta ruta conecta con la estación Palestina de nuestra línea central a 153 km. Salida desde el puerto de Antofagasta. Todo el transporte ferroviario de tránsito internacional se realiza en este ramal.
III Región	Ramal Chañaral - conecta Potrerillos con Puerto Barquito. El ramal tiene una longitud de 157 kilómetros y conecta Potrerillos con Puerto Barquito, pasando por la localidad de Diego de Almagro. El tramo de 92 kilómetros entre Diego de Almagro y Potrerillos es propiedad de Codelco Chile.
III Región	Ramal Copiapó - Caldera. Los ramales que conectan estas ciudades crearon el primer ferrocarril construido en Chile en 1851.
III Región	Sucursal Huasco - Conectado al Puerto de Huasco. Un canal que une los puertos de Vallenar y Huasco con una longitud total de 49 km.

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de Análisis del transporte ferroviario de carga.

b. Ferrocarril Antofagasta-Bolivia (FCAB).

La red ferroviaria del FCAB presenta una infraestructura clave en la región. Esta red se compone de dos ramas principales: la primera, extendiéndose 441 kilómetros desde Antofagasta hasta Ollagüe en dirección noreste, y la segunda, de 118 kilómetros, que parte desde la estación O’Higgins hacia el sureste hasta conectar con la vía Augusta Victoria – Socompa de Ferronor.

Además, la red incluye un ramal de 69 kilómetros entre Antofagasta y Mejillones, y una conexión de 50 kilómetros entre Prat y Pampa. Varios ramales y desvíos de menor extensión facilitan la conexión con centros productivos.

El tráfico principal de FCAB se desarrolla en la rama Antofagasta-Ollagüe, aunque en años recientes se ha visto un aumento en el movimiento de carga hacia y desde los puertos de Mejillones. Con más de 700 kilómetros de vías, una flota de 85 locomotoras y 1.400 vehículos que incluyen portacontenedores, flatrails y camiones cisterna, como los de ácido sulfúrico, FCAB se destaca en el transporte de carga, especialmente en servicios de exportación hacia el norte de Argentina, Paraguay y Brasil.

En 2022, el Ferrocarril de Antofagasta logró un hito, transportando un récord de 7.1 millones de toneladas, un aumento del 6.1% respecto al año anterior. Este crecimiento, que contribuyó a un aumento del 17% en su Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, and Amortization (EBITDA), alcanzando 80 millones de dólares, y se proyecta duplicar su capacidad a 14 millones de toneladas para 2028. Este crecimiento destaca la eficiencia y capacidad del ferrocarril, resaltando su papel vital en la economía y el comercio regional.

4. Infraestructura Portuaria.

El Sistema Portuario de la Región de Antofagasta es un componente fundamental en la estrategia de internacionalización de la zona, representando uno de los hitos más relevantes en esta política. Este sistema incluye los puertos de Antofagasta y el Mega Puerto de Mejillones, seguidos por el Puerto de Tocopilla, aunque en menor escala.

Los puertos de Antofagasta y Mejillones son los protagonistas en términos de Comercio Internacional, desempeñando un papel crucial en el manejo de las exportaciones regionales. Estos puertos no solo atienden las necesidades logísticas locales, sino que también son puntos clave para cargas originadas y destinadas a países limítrofes, como Bolivia y el Noroeste de Argentina, fortaleciendo así las relaciones comerciales transfronterizas y apoyando la economía regional.

Tabla 5. Carga Transportada por la Navegación Exterior y de Cabotaje – Año 2022.

Navegación Exterior (Tm)			Navegación de Cabotaje (Tm)		
Embarcada	Desembarcada	Total	Embarcada	Desembarcada	Total
4.682.375	11.811.673	16.494.048	278.236	2.817.370	3.095.606

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir del boletín estadístico marítimo, 2023.

Tabla 6. Naves recaladas y Movimiento de Carga – Año 2022.

Naves Recaladas (N°)			Movimiento de Carga (Tm)		
Nacionales	Extranjeras	Total	Embarcada	Desembarcada	Total
107	1.268	1.375	4.960.611	14.629.043	19.589.654

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir del boletín estadístico marítimo, 2023.

Es importante destacar que las tablas anteriores se centran exclusivamente en los datos recopilados de los puertos de Mejillones, Antofagasta y Tocopilla.

a. Complejo Portuario de Mejillones y Puerto Angamos.

El Complejo Portuario de Mejillones y el Puerto Angamos se destacan por características innovadoras que impulsan su desarrollo continuo. Este complejo cuenta con una terminal multipropósito que incluye 4 sitios de atraque con calados máximos de 13,7 metros, permitiendo la recepción de naves de hasta 126.000 toneladas de desplazamiento y 366 metros de eslora. Además, su capacidad de almacenamiento de 134 mil metros cuadrados, accesible vía ferrocarril y caminos, como las rutas B-262 y B-400, refleja su amplitud y eficiencia.

Con una infraestructura que permite la transferencia de carga superior a los 5 millones de toneladas anuales, el puerto demuestra una capacidad operativa excepcional, manteniendo operaciones durante el 99% del año, incluso bajo condiciones climáticas adversas. Su ubicación estratégica ofrece protección natural contra marejadas y no se ve afectado por mareas del viento sur, lo que garantiza una operatividad constante.

El puerto también cuenta con aguas profundas adecuadas para recalada y está equipado con tres grúas móviles de puerto. En términos de volumen de carga, el año 2022 vio la transferencia de 13.3 millones de toneladas y 64.428 contenedores llenos. Por su parte, el Puerto Angamos es conocido por su moderna infraestructura, incluyendo grúas de última generación y un muelle de gran calado, capacitado para atender a los buques más grandes que navegan por las costas chilenas.

El puerto de Mejillones no solo se beneficia de su conexión ferroviaria y la recepción diaria de trenes con ácido sulfúrico, sino que también destaca por su versatilidad en la entrega, ya sea mediante camiones o a través de su plataforma de 14 brazos. La isla de carga con 3 brazos independientes facilita un transporte más rápido y eficiente. Finalmente, un aspecto clave es su capacidad para manejar coque de petróleo, con un punto de recogida especial y un almacenamiento de 20.000 toneladas, subrayando su diversidad operativa y capacidad de respuesta a diversas necesidades logísticas.

Tabla 7. Evolución Operaciones Puerto Mejillones 2020 – 2022.

	2020	2021	2022
Movimiento de carga (Toneladas)	12.193.116	14.110.224	13.394.834
Cabotaje	1.998.847 ton.	2.325.217 ton.	3.073.117 ton.
Exportaciones	148.754 ton.	456.816 ton.	447.300 ton.
Importaciones	10.045.515 ton.	11.328.191 ton.	9.864.417 ton.
Nº Navas Recaladas	776	996	982

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de los boletines estadísticos marítimos, años 2021 – 2023.

Tabla 8. Evolución Operaciones Puerto Angamos 2020 – 2022.

	2020	2021	2022
Movimiento de carga (Toneladas)	3.290.928	2.759.462	2.502.171
Cabotaje	107.022 ton.	88.564 ton.	-
Exportaciones	2.585.427 ton.	2.135.180 ton.	1.991.116 ton.
Importaciones	598.479 ton.	535.718 ton.	511.055 ton.

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de los boletines estadísticos marítimos, años 2021 – 2023.

b. Empresa Portuaria Antofagasta, EPA y ATI Terminal Puerto Antofagasta.

El Puerto de Antofagasta es una de las principales instalaciones portuarias en el norte de Chile y es de propiedad estatal. Está administrado por la Empresa Portuaria Antofagasta (EPA) y juega un papel crucial en el tránsito de mercancías desde y hacia Bolivia, Argentina y Paraguay. Este puerto consta de dos terminales principales, con un total de seis sitios de atraque efectivos:

1. El Terminal N.º 1, también conocido como Multioperado, está bajo la administración de EPA. En este terminal, todas las agencias navieras, de muellaje y aduanales pueden operar, abarcando los Sitios 1, 2 y 3. Este terminal alberga un almacén dedicado a la carga boliviana, un Depósito Franco para la carga paraguaya, así como áreas para la importación y exportación de mercancías argentinas.
2. El Terminal N.º 2, o Monooperado, es administrado y explotado por Antofagasta Terminal Internacional S.A. (ATI). Esta empresa ganó la licitación para los Sitios 4 y 5. Este terminal concentra más del 95% del movimiento de carga del Puerto Antofagasta, destacándose por su eficiencia y capacidad operativa.

Fig. 3. Puerto localidad de Antofagasta.



Fuente: Mapa portuario de Antofagasta, CAMPORT, 2023.

La siguiente tabla resume la evolución de las operaciones en los puertos de Antofagasta, destacando los cambios en el manejo de carga y la capacidad operativa a lo largo del tiempo. Este resumen proporciona una visión clara del desarrollo continuo y la adaptación de estas instalaciones clave para el comercio regional e internacional.

Tabla 9. Evolución de las Operaciones de los Puertos de Antofagasta, 2020 - 2022.

	2020	2021	2022
Movimiento de carga (Toneladas)	2.498.744	2.472.169	1.886.227
Transito internacional	330.273 ton.	389.740 ton.	-
Cabotaje	219.618 ton.	117.139 ton.	22.490 ton.
Exportaciones	1.354.351 ton.	1.290.847 ton.	1.003.766 ton.
Importaciones	594.502 ton.	674.443 ton.	859.970 ton.
N° Naves Recaladas	305	328	337

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de los boletines estadísticos marítimos, años 2021 – 2023.

c. Puerto de Tocopilla

Bajo la administración de SQM, el Puerto de Tocopilla ha desempeñado un papel fundamental en el desarrollo de la ciudad y del país. Establecido como puerto mayor en 1880, su importancia creció con la conexión ferroviaria a la pampa y la explotación salitrera. Aunque la era del salitre terminó, SQM ha revitalizado la zona con la producción de nitrato de potasio y otros insumos esenciales para la sustentabilidad global.

El proceso de modernización del puerto ha sido notable, destacando la implementación de un sistema de brazos mecanizados que ha revolucionado la eficiencia de los embarques. Esta modernización ha continuado, especialmente desde 2014 con la adopción de la metodología Lean para optimizar los procesos. Proyectos recientes incluyen la ampliación de las canchas de acopio y la instalación de mallas ambientales y adoquinado en el puerto para reducir emisiones y mejorar la calidad de almacenamiento.

Tabla 10. Evolución de las Operaciones del Puerto de Tocopilla, 2020 - 2022.

	2020	2021	2022
Movimiento de carga (Toneladas)	1.988.087	2.542.811	1.816.426
Cabotaje	67.604 ton.	78.012 ton.	-
Exportaciones	1.202.889 ton.	1.359.170 ton.	1.240.195 ton.
Importaciones	717.594 ton.	1.105.629 ton.	576.231 ton.
Nº Naves Recaladas	58	74	56

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de los boletines estadísticos marítimos, años 2021 – 2023.

5. Infraestructura Aérea.

La región se destaca por su sólida infraestructura y conectividad aérea, con dos aeropuertos principales y diez aeródromos. El Aeropuerto Andrés Sabella, conocido por su capacidad para manejar un volumen significativo de tráfico aéreo, y El Loa, que sirve como un importante nodo de conexión para la región. Adicionalmente, la red de aeródromos, que incluye Aguas Blancas, Barriles, Carolina, La Chimba, La Escondida, Las Breas, María Elena, Minsal, Paranal y San Pedro de Atacama, ofrece servicios especializados y conexiones a destinos menos accesibles, ampliando la cobertura aérea para incluir áreas más remotas y específicas de la región.

Tabla 11. Operaciones Aéreas de los Aeropuertos de Antofagasta, año 2022.

Avanzada Fronteriza	Pasajeros	Carga	Operaciones
Aeropuerto Nacional Andrés Sabella Gálvez	1.998.660	5.838	16.798
Aeropuerto El Loa	1.786.552	1.071	12.572

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir del informe mensual de tráfico aéreo, diciembre 2022.

*Todos los campos contienen tráfico nacional e internacional, Carga en toneladas y las Operaciones contabilizan aterrizajes y despegues.

a. Aeropuerto Andrés Sabella.

El Aeropuerto Andrés Sabella (antes Aeropuerto Cerro Moreno) está ubicado a 28 kilómetros al norte de la ciudad de Antofagasta sobre la carretera CH-1. Presta servicios de terminal y centro de operaciones de pasajeros y carga para la Quinta Brigada de Aviación de la Fuerza Aérea de Chile. Su referencia geográfica es 23°26'40" de latitud sur y 70°26'42" de longitud oeste. Tiene una altura de 139 m (456 pies) y su pista pavimentada tiene 2.599 m de largo y 50 m de ancho.

Además de atender vuelos internacionales con servicios de policía internacional, inmigración y aduana, el Aeropuerto está en un proceso de mejoras significativas con un proyecto de conservación iniciado por el Ministerio de Obras Públicas. Este proyecto, tiene como objetivo mejorar el estándar y extender la vida útil de las plataformas sur del aeropuerto. Además, se están realizando trabajos en la conservación del Punto de Posada en el aeropuerto, una infraestructura clave para operaciones de emergencia

como rescates aeromédicos y control de fronteras. Las obras presentan un avance del 5% y tienen un plazo de ejecución de 240 días, proyectando su finalización para abril de 2024.

Tabla 12. Total de Pasajeros Tráfico Aéreo del Aeropuerto Andrés Sabella, año 2022.

Avanzada Fronteriza	Pasajeros Nacional	Pasajeros Internacional	Total Pasajeros
Aeropuerto Internacional Andrés Sabella Gálvez	1.956.993	41.667	1.998.660

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir del informe mensual de tráfico aéreo, diciembre 2022.

b. Aeropuerto El Loa.

Ubicado a 6 kilómetros al sureste de Calama en la Región de Antofagasta, el Aeropuerto de Calama El Loa está experimentando una expansión significativa. Se incluye una nueva terminal de dos pisos de 9.434 metros cuadrados, la reconversión de la terminal existente en oficinas y servicios logísticos, y la instalación de tres puentes voladores. Además, se están construyendo nuevas instalaciones como una torre de control y una subestación eléctrica.

El aeropuerto dispone de dos pistas, una de 3.040 metros de largo y 45 metros de ancho (categoría 4D) y otra de igual longitud pero 30 metros de ancho (categoría 4C), esta última usada como calle de rodaje. Se ha proyectado la ampliación de la plataforma comercial y la mejora de la circulación interna.

Gestionado por la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), el aeropuerto es vital para la industria minera de la región y el país, fomentando el desarrollo de negocios y la conectividad. La concesión del aeropuerto a “Sociedad Concesionaria Consorcio Aeroportuario de Calama SA” tiene una duración de 15 años desde enero de 2011, destacando su relevancia para la comunidad local y nacional.

Tabla 13. Total de Pasajeros Tráfico Aéreo del Aeropuerto El Loa, año 2022.

Avanzada Fronteriza	Pasajeros Nacional	Pasajeros Internacional	Total Pasajeros
Aeropuerto Internacional El Loa	1.786.437	115	1.786.552

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir del informe mensual de tráfico aéreo, diciembre 2022.

6. PIB Regional: Estructura y Evolución.

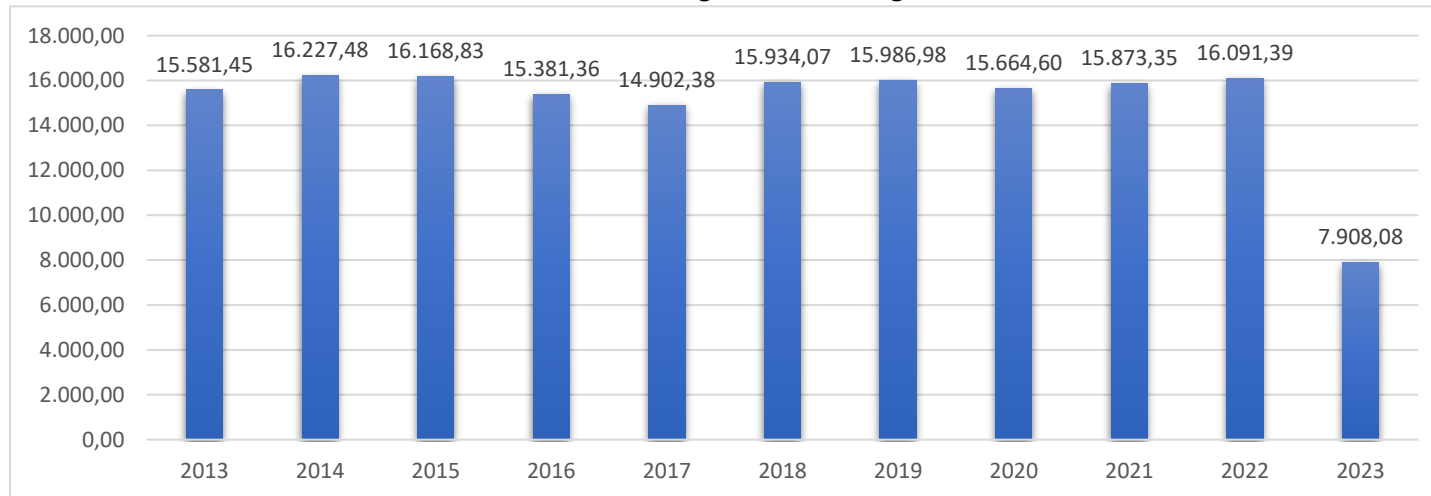
El PIB de la Región de Antofagasta se ha mantenido en crecimiento en los últimos 3 años, pasando de los 20.000 a los 30.000 miles de millones de pesos.

Tabla 14. PIB Regional Antofagasta 2013-2023 (En millones de pesos)

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
PIB Regional	15.581	16.227	16.168	15.381	14.902	15.934	16.090	20.058	26.677	31.583	7.908
Variación porcentual anual	-	4,1	-0,4	-4,9	-3,1	6,9	1,0	24,7	33,0	18,4	-

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de Banco Central de Chile, 2023.

Gráfico 5. Evolución PIB Región de Antofagasta 2013-2023.



Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de Banco Central de Chile, 2023.

1. Producto interno bruto, volumen a precios del año anterior encadenado, series empalmadas, referencia 2018 (miles de millones de pesos encadenados).
2. Año 2023 considera periodo enero a junio de 2023.

La tasa de crecimiento del PIB regional, está directamente influenciada por los ciclos del precio del cobre y de otros metales de exportación.

Para el año 2022, la región de Antofagasta representa el 12,03% del PIB Nacional, con una tasa promedio de crecimiento para el periodo de 1,4% que se explicó por los aportes de las actividades de servicios personales, EGA y transporte. (Banco Central de Chile).

Tabla 15. Distribución del PIB según Actividad Económica, 2018 a 2022. (En millones de pesos)

ACTIVIDAD ECONÓMICA REGIONAL	2018	2019	2020	2021	2022
Agropecuario-silvícola	3	3	3	4	4
Pesca	30	22	20	22	18
Minería	9.406	9.013	12.834	18.970	23.545
Industria manufacturera	500	529	598	599	792
Electricidad, gas, agua y gestión de desechos	747	918	1.051	848	378
Construcción	1.312	1.402	1.381	1.380	1.464
Comercio	428	450	489	662	666
Restaurantes y hoteles	212	229	150	218	275
Transporte, información y comunicaciones	827	879	824	925	985
Servicios financieros y empresariales	963	1.064	1.087	1.215	1.438
Servicios de vivienda e inmobiliarios	415	440	455	496	575
Servicios personales	801	841	856	1.001	1.089
Administración pública	289	302	311	338	354
Producto interno bruto	15.934	16.090	20.058	26.677	31.583

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de Cifras del Banco Central de Chile, 2023.

La tasa de participación muestra el **peso de la Minería en la economía** regional, cuya actividad lidera todos los indicadores económicos de la región y la constituye en la región líder en este sector económico a nivel nacional.

Tabla 16. Distribución de las Tasas de Participación del PIB según Actividad Económica.

	Tasa Participación Región	Tasa Participación en el País	VAR % Regional 2022/2021
Minería	74,55	14,24	4,83
Industria manufacturera	2,51	9,74	12,05
Construcción	4,63	5,88	-10,44
Comercio, restaurantes y hoteles	2,98	10,64	-9,69
Transporte, información y comunicaciones	3,12	7,07	-10,08
Servicios personales	3,45	12,06	-8,00
Demás Actividades	8,76	40,38	
Producto interno bruto	100,00	100,00	

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de Cifras del Banco Central de Chile, 2023.

La minería aporta más del 75% al PIB regional. Otros sectores que han mostrado alza se comportan como satélites del sector minero, destacando construcción y servicios en general (transportes, comunicaciones, alojamiento u hotelería, alimentación o restaurantes, etc.). No obstante, la magnitud de estos sectores es pequeña en comparación con la minería.

Por otro lado, en 2018, el Índice de Actividad Económica Regional (INACER) de la región de Antofagasta registró un incremento del 6,3% en comparación con el mismo trimestre del año anterior, sumando un crecimiento del 10,0% en lo transcurrido del año. Este aumento se marcó por dos trimestres consecutivos de variaciones positivas significativas. La minería, tanto metálica como no metálica, se destacó como el sector de mayor influencia en este desempeño, con el cobre liderando la contribución dentro de la industria minera metálica.

Tabla 17. Variación Trimestral INACER (Jul-Dic 2016 – Abr-Jun 2018 %)

Año	Trimestre	INACER 2014=100	Variación Trimestral (%)
2016	jul-sep.	95,0	-2,9
2016	oct-dic.	98,4	-3,3
2017	ene-mar.	82,0	14,7
2017	abr-jun.	90,0	-6,6
2017	jul-sep.	93,0	-2,1
2017	oct-dic.	100,3	1,9
2018	ene-mar.	93,5	14,1
2018	abr-jun.	95,8	6,3

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de cifras del INE, 2018.

7. Fuerza de Trabajo.

De acuerdo con los datos entregados por la Encuesta Nacional de Empleo para el año 2022, la población en edad de trabajar en la Región de Antofagasta, se estimó en 357.574 personas. Durante este periodo, la tasa de desocupación regional fue del 8,3%, disminuyendo en 1,1 puntos porcentuales (pp.) respecto al año anterior. Este cambio se atribuye a que el alza de la población ocupada (5,6%) fue mayor a la reportada por la fuerza de trabajo (4,4%).

El número de personas ocupadas creció en 17.488 personas, un aumento del 5,6% respecto al año anterior. Este incremento se observó tanto en asalariados formales (8,7%) como en asalariados informales (2,6%), así como en hombres (5,9%) y mujeres (5,2%). El grupo etario de 34 - 54 años mostró la mayor participación con un 6,3%. La tasa de participación alcanzó el 63,5%, creciendo 2,0 puntos porcentuales en un año, mientras que la tasa de ocupación se situó en 58,2%. En tanto, la población fuera de la fuerza de trabajo se contrajo 4,0%, incidiendo principalmente por la baja en personas habitualmente inactivas (-4,0%).

Tabla 18. Población en la fuerza de Trabajo según sexo y periodo, 2021 – 2022. (En miles de personas)

Periodo	Fuerza de Trabajo	Ocupados	Desocupados	Inactivos
Ambos sexos				
2021	342,49	310,39	32,1	214,24
2022	357,57	327,88	29,69	205,72
Hombres				
2021	205,31	185,15	20,15	73,30
2022	213,02	196,08	16,93	68,75
Mujeres				
2021	137,18	125,24	11,95	140,94
2022	144,55	131,79	12,76	136,97

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de la Encuesta Nacional de Empleo, INE 2023.

En la región, los sectores más relevantes para el empleo, según la Encuesta Nacional de Empleo, son minería, comercio, transporte, construcción y manufactura. En 2022, los aumentos más significativos en la ocupación se registraron en Minería (25,8%), Salud (31,1%) y Enseñanza (16,9%). Este crecimiento se debió principalmente a la expansión en los campos de profesionales, científicos e intelectuales (33,7%) y técnicos y profesionales de nivel medio (13,1%). En contraste, el área de apoyo administrativo experimentó una considerable disminución del 23,5%.

**Tabla 19. Población en la fuerza de Trabajo según sector económico 2021 - 2022
(En miles de personas)**

Rama de Actividad	Ocupados 2021	Ocupados 2022	VAR. 2022 - 2021
Total Regional	310,39	327,88	5,6
Minería	49,56	62,34	25,8
Industrias Manufactureras	27,32	25,16	-7,9
Construcción	21,06	22,22	5,5
Comercio	54,23	54,75	0,9
Transporte y Almacenamiento	28,03	26,61	-5,1
Actividades de Alojamiento y de servicio de Comidas	16,96	16,84	-0,7
Administración Pública	18,23	18,83	3,3
Enseñanza	18,16	21,23	16,9
Actividades de Atención de la Salud Humana	13,95	18,29	31,1
Otros	62,88	61,61	-2,0

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de la Encuesta Nacional de Empleo, INE 2023.

En cuanto al nivel educacional de la fuerza de trabajo, la región presenta un elevado nivel de formación del capital humano evidenciado por las significativas tasas de ocupación en niveles de media completa, superior técnica completa y universitaria completa.

Tabla 20. Tasa de Ocupación por Nivel de Educación, año 2023

	Trim. Móvil (%) enero - marzo	Trim. Móvil (%) abril - junio	Trim. Móvil (%)
julio - septiembre			
Básica incompleta o menos	41,0	40,1	41,0
Básica completa o media incompleta	33,2	33,6	36,1
Media completa	63,3	66,0	66,1
Superior incompleta	38,9	41,9	40,3
Superior técnica completa	71,6	73,6	76,2

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de Cifras del ENE y INE.

Estos datos reflejan una tendencia en la Región de Antofagasta hacia una mayor participación laboral en todos los niveles educativos, con un enfoque particular en la mejora del empleo entre aquellos con educación superior y media completa. Además, la alta tasa de ocupación entre personas con educación profesional completa subraya la importancia de la formación avanzada en la dinámica del mercado laboral de la región.

Tabla 21. Número de trabajadores dependientes informados 2020-2022.

Año	Número de trabajadores dependientes informados	Renta neta informada en UF	Número de trabajadores dependientes de género femenino informados	Renta neta informada en UF, trabajadores de género femenino	Número de trabajadores dependientes de género masculino informados
2020	181.614	45.670.611	58.831	13.952.554	122.531
2021	203.537	49.500.268	66.232	15.141.551	136.909
2022	220.427	53.805.904	72.683	16.440.094	147.197

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de cifras del SII, 2023.

8. Exportación Regional.

La región representa más de un tercio del total exportado a nivel nacional con un 35,0%, que contabilizan un total de MMUS\$ 34.292 para el 2022, posicionando a la región en el primer lugar del ranking de participación del total de exportación anual de Chile. Los principales destinos de estas exportaciones son China, Estados Unidos y Corea del Sur, con contribuciones del 50,7%, 10,9% y 8,8% respectivamente, reflejando la importancia de estos mercados en la economía regional.

Tabla 22. Exportaciones Regionales 2020-2022 (En millones de US\$)

Región	2020	2021	2022	Variación % 2021/2020	Participación 2021	Variación % 2022/2021	Participación 2022
Arica y Parinacota	543,1	730,7	955,3	34,5	0,8%	30,7	1,0%
Tarapacá	3.722,8	5.654,8	5.281,7	51,9	6,1%	-6,6	5,4%
Antofagasta	22.631,4	33.154,8	34.291,8	46,5	35,5%	3,4	35,0%
Atacama	2.912,0	4.042,4	3.670,2	38,8	4,3%	-9,2	3,7%
Coquimbo	3.360,1	4.245,2	3.152,7	26,3	4,5%	-25,7	3,2%
Valparaíso	22.936,6	28.168,7	29.888,3	22,8	30,1%	6,1	30,5%
Metropolitana	4.210,5	4.810,2	5.544,9	14,2	5,1%	15,3	5,7%
El Maule	0,0	0,0	0,0	-	0,0%	-	0,0%
Biobío	9.159,0	10.488,5	12.475,3	14,5	11,2%	18,9	12,7%
La Araucanía	326,0	453,4	498,8	39,1	0,5%	10,0	0,5%
Los Ríos	68,4	65,3	48,4	-4,5	0,1%	-25,9	0,0%
Los Lagos	137,3	112,0	96,5	-18,4	0,1%	-13,83	0,1%
Aysén del General C. Ibáñez del Campo	106,2	193,2	209,2	81,9	0,2%	8,3	0,2%
Magallanes y la Antártica Chilena	423,0	703,1	1.039,5	66,2	0,8%	47,8	1,1%
Otras Operaciones	593,4	631,4	853,7	6,4	0,7%	35,2	0,9%
Total País	71.130,0	93.453,8	98.006,2	31,4	100,0%	4,9	100,0%

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir del Servicio de Aduanas, 2023.

Al comparar la situación del valor de las exportaciones de la región del año 2021, con su similar del año 2020, experimentaron un incremento significativo las siguientes ramas: Minería, 46,6%; forestales, 21,9% y productos del mar 14,4%. En tanto, presentaron un mínimo crecimiento en el valor exportado en el mismo período: frutas y frutos, 0,9%; y otros alimentos, 5,8%.

Tabla 23. Valor de las exportaciones en miles de US 2020-2022.

Año	Total	Cobre-Hierro	No - Metálica	Otros Minerales	Productos químicos básicos	Industria Básica Met. No Fe	Resto Industria	Resto Exportaciones
2020	22.105,7	18.676,6	1.269,3	1.210,7	672,8	140,1	121,9	14,3
2021	32.696,5	28.789,7	1.392,0	1.523,4	891,7	16,8	73,0	9,8
2022	38.366,9	25.857,1	8.546,0	1.783,8	2.031,1	7,9	131,2	9,1

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de cifras del INE.

Las exportaciones según sectores, constata en la minería la mayor concentración con más del 94% de las exportaciones totales; le sigue el sector industrias con una participación del 5,65%; y los otros sectores, con una participación del 0,02%.

El promedio el 80% de las exportaciones se deben a la venta de cobre y hierro, el 16 % a la venta de minerales en general (no metálicos y otros minerales), y el restante 4% se divide entre Productos químicos básicos, Industria Básica metálica, resto de la Industria y otras exportaciones.

Tabla 24. Estructura Porcentual de las exportaciones 2020-2022

Año	Cobre-Hierro	No - Metálica	Otros Minerales	Productos químicos básicos	Industria Básica Met. No Fe	Resto Industria	Resto Exportaciones
2020	85%	6%	5%	3%	0,6%	0,6%	0,1%
2021	88%	4%	5%	3%	0,1%	0,2%	0,03%
2022	67%	22%	5%	5%	0,02%	0,34%	0,02%
Promedio	80%	11%	5%	4%	0,24%	0,38%	0,05%

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de cifras del INE.

Al analizar los mercados de destino, se observa que las exportaciones se concentran principalmente en tres grandes mercados: Asia, América del Norte y Europa. De manera destacada, China representa el principal destino de exportación para Chile, con un impresionante crecimiento interanual del 12,3% entre enero y septiembre, alcanzando un nuevo récord de 6.626 millones de dólares. Estados Unidos y los países europeos también juegan un papel significativo, aunque en una escala menor.

Tabla 25. Exportaciones Región Antofagasta según Zonas Económicas 2020 - 2022. (En miles de US)

Zonas Económicas	2020	2021	2022
África	40,6	59,6	188,6
América central y caribe	13,0	20,1	19,5
América del norte	3.178,6	6.029,4	4.919,1
América del sur	907,5	1.447,6	1.666,3
Asia	15.495,9	22.055,1	28.663,8
Europa	2.427,4	3.047,3	2.894,0
Oceanía	39,3	36,1	9,3
Otros	3,2	1,7	6,1
Total	22.105,7	32.696,5	38.366,9

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de cifras del INE.

Durante el año 2023, el panorama de las exportaciones regionales, segmentado por bloques económicos, revela una tendencia interesante. El foro de Cooperación de Asia Pacífico (APEC) emerge como el bloque más influyente para la región, capturando una notable participación del 83,1% en las exportaciones totales. Le sigue el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (NAFTA), con un 14,1%, demostrando su relevancia económica. Mientras tanto, la Unión Europea se posiciona con aproximadamente el 7,1%, seguida de cerca por la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) y el Mercado Común del Sur (MERCOSUR), con un 4,2% y 3,4% respectivamente. En contraste, la Comunidad Andina muestra una modesta contribución del 0,2%, y el Mercado Común Centroamericano (MCCA) registra una participación casi inexistente. Por otro lado, el conjunto de países agrupados bajo la categoría 'Resto de los Países' alcanzó una participación del 6,2% en las exportaciones.

9. Exportación/Importación COMEX.

Chile sobresale en el contexto sudamericano con una economía fuertemente enfocada en la exportación, lo que ha resultado en una robusta estructura comercial con naciones vecinas como Argentina y Brasil. La tabla adjunta evidencia un balance comercial favorable con estos países, donde las exportaciones chilenas generan superávits considerables, reflejando la alta demanda y la fortaleza de las relaciones comerciales establecidas. Con Argentina, se observa un superávit comercial de USD 13.945.255,75 y con Brasil, de USD 1.196.489.155,37, demostrando el éxito de Chile en la penetración de estos mercados clave.

Sin embargo, la relación con Paraguay presenta un escenario diferente, con un déficit de -193.984.473,63 USD, lo cual indica un área de potencial mejora. Este contraste subraya una oportunidad estratégica para Chile de revisar y potencialmente mejorar las estrategias de exportación hacia Paraguay. La búsqueda de un equilibrio más favorable en la balanza comercial podría incluir la diversificación de exportaciones hacia sectores emergentes o la negociación de tratados comerciales más ventajosos.

Tabla 26. Balanza de Pagos.

País	Exportaciones FOB (USD)	Importaciones CIF (USD)	Balanza Comercial (USD)
Argentina	52.077.104,95	38.131.849,2	13.945.255,75
Brasil	1.609.518.216,47	413.029.061,1	1.196.489.155,37
Paraguay	140.118,27	194.124.591,9	-193.984.473,63

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de Exportaciones e Importaciones Aduana 2023.

La diversidad de las exportaciones chilenas, que incluyen desde productos minerales hasta manufacturas avanzadas, y el compromiso con la calidad e innovación, brindan un terreno fértil para los inversores. Además, la estabilidad económica del país y el apoyo gubernamental activo al comercio internacional fortalecen aún más su perfil como destino atractivo para la inversión. Con una trayectoria sólida y ascendente en el comercio con Argentina y Brasil, y el reconocimiento de áreas de crecimiento con Paraguay, Chile se posiciona como un socio comercial estratégico y un destino de inversión con un considerable potencial en Sudamérica.

i. Chile, Argentina, Brasil y Paraguay.

Chile, con su estructura comercial sólida y diversificada, se ha consolidado como un titán en el comercio sudamericano. El país ha establecido una presencia dominante mediante la exportación de una gama de productos desde recursos naturales hasta manufacturas avanzadas, satisfaciendo la alta demanda de sus socios comerciales y estableciendo nuevos estándares de innovación y calidad. Su éxito comercial se refleja en los superávits significativos con Argentina y Brasil, lo que abre un abanico de oportunidades para los inversores en varios sectores emergentes y establecidos.

El dominio de Chile en los sectores de transporte terrestre y marítimo, ejemplificado por el puerto de Jureles, resalta una logística eficiente que optimiza la eficiencia y reduce costos, ofreciendo oportunidades de inversión en infraestructura y tecnologías emergentes. A pesar de un déficit comercial con Paraguay, se presenta como un campo fértil para el crecimiento, sugiriendo la necesidad de explorar nuevos mercados y sectores.

Las empresas líderes en el comercio, como Orica Chile S.A. y Minerva Foods Chile SPA, ofrecen oportunidades para asociaciones estratégicas y adquisiciones. La Segunda Región de Antofagasta, como un Hub comercial clave, maneja un volumen impresionante de comercio, especialmente en minerales y productos manufacturados, representando un terreno valioso para la inversión en industrias como la minería y la energía renovable.

i. Chile y Argentina: Una relación sólida con base en la complementariedad. Exportaciones de Chile a Argentina entre enero y agosto de 2023:

Las relaciones comerciales de Chile con Argentina se caracterizan por su fortaleza y diversidad, evidenciadas en el período de enero a agosto de 2023, donde Chile exportó una amplia gama de 9,867 ítems al mercado argentino. Este amplio espectro de productos refleja la capacidad de Chile para satisfacer una variedad de necesidades argentinas. Como líder comercial en esta relación bilateral, Chile presenta una dinámica exportadora marcada por la contribución significativa de un conjunto de pequeños exportadores que, en conjunto, representan el 32,20% de las exportaciones totales, lo cual es indicativo de un mercado con alto potencial de crecimiento para los inversores.

Grandes empresas como ORICA Chile S.A., destacando con un 18,78% en químicos, y TECNO FAST S.A., con un 11,63% en construcción modular, son ejemplos del liderazgo chileno en sectores críticos como la manufactura y la ingeniería química, donde TECHINT Chile S.A. y NORACID S.A. también juegan un papel importante con alrededor de un 8,59% cada una. La innovación y la calidad son distintivos de empresas como POLYTEX S.A. y SQM INDUSTRIAL S.A., que promueven la inversión en tecnología avanzada y en industrias en desarrollo, reafirmando el compromiso de Chile con la expansión de su capacidad exportadora y la apertura a nuevas oportunidades de inversión.

Tabla 27. Principales exportadores ene-ago. 2023.

Organización	Cantidad Exportada	Porcentaje representativo
ORICA CHILE S.A.	105	18,78%
TECNO FAST S.A.	65	11,63%
TECHINT CHILE S.A.	48	8,59%
NORACID S.A.	48	8,59%
POLYTEX S.A.	31	5,55%
SQM INDUSTRIAL S.A.	18	3,22%
VESTAS CHILE TURBINAS EOLICAS	15	2,68%
ENAEX S A	13	2,33%
INDUSTRIA MECANICA VOGT S.A.	10	1,79%
ENAEX SERVICIOS S.A.	8	1,43%
AES ANDES S A	5	0,89%
COM.Y SEV.ANACHEMIA SCIENCE LT	4	0,72%
MANUF. METAL. RHEEM CHILENA LTDA	3	0,54%
COMPANIA MINERA LOMAS BAYAS	2	0,36%
CONDENSA S.A.	2	0,36%
ROCKWOOD LITIO LIMITADA	1	0,18%
BRIDGESTONE MINING SOLUTIONS L	1	0,18%
Otros	180	32,20%
Total general	559	100%

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de Exportaciones e Importaciones Aduana 2023.

Chile se destaca en la exportación hacia Argentina, liderando con productos especializados como explosivos y accesorios, que representan un 37,03% del mercado, cruciales para la minería y la ingeniería. La construcción de maquinaria y equipo, que abarca el 22,36%, refleja la fortaleza manufacturera del país y su reputación de calidad a nivel internacional. Además, la diversidad en maquinaria y equipos industriales y servicios, con un 10,55% y 8,77% respectivamente, evidencia la capacidad de Chile para ofrecer tanto productos tangibles como habilidades técnicas avanzadas. Los equipos de cocina y restaurante, junto con soluciones de empaque y almacenamiento, subrayan el rol integral de Chile en apoyar las industrias alimentarias y logísticas.

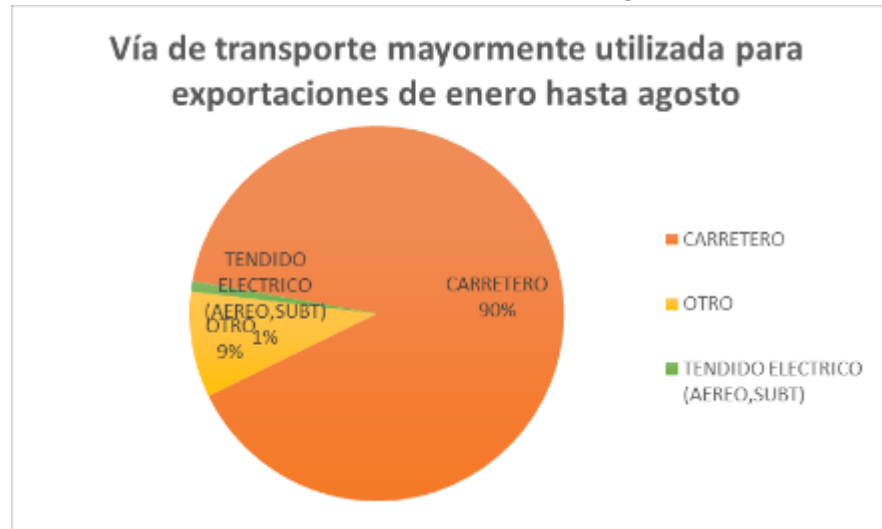
Tabla 28. Productos Exportados ene-ago. 2023.

Categoría	Cantidad Exportada	Porcentaje representativo
Explosivos y Accesorios	207	37,03%
Equipamiento y Maquinaria de Construcción	125	22,36%
Maquinaria y Equipos Industriales	59	10,55%
Servicios	49	8,77%
Equipamiento de Cocina y Restaurante	34	6,08%
Empaques y Almacenamiento	29	5,19%
Productos químicos	14	2,50%
Envases y Contenedores	11	1,97%
Materiales y Equipos para Electricidad	7	1,25%
Transporte y Movilidad	7	1,25%
Otros	17	3,04%
TOTAL GENERAL	559	100%

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de Exportaciones e Importaciones Aduana 2023.

Entre enero y agosto, el 90% de las exportaciones chilenas se efectuaron por vía terrestre, destacando la dependencia de camiones para el traslado transfronterizo o hacia puertos. Un 9% se categorizó como "Otro", sugiriendo la inclusión de métodos como el ferrocarril, marítimo o aéreo. Sorprendentemente, un 1% se asignó a "Tendido eléctrico (aéreo, subterráneo)", un término normalmente asociado con la transmisión de electricidad, lo que sugiere un posible error de etiquetado o un método de transporte especializado poco común en exportaciones.

Gráfico 6. Vía de transporte ene-ago. 2023.



Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de Exportaciones e Importaciones Aduana 2023.

La logística de exportación de Chile hacia Argentina está dominada por el puerto de JURELES, que con el 76,92% del total de exportaciones, evidencia su importancia como centro de comercio exterior. Con 430 movimientos registrados, su capacidad para manejar un gran volumen de operaciones demuestra eficiencia y una cadena de suministro ágil. El puerto de SAN PEDRO DE ATACAMA se presenta como la segunda opción más significativa, con un 12,88%, sugiriendo un potencial de crecimiento y una alternativa menos congestionada. Un 6,80% de las operaciones no están asignadas a ningún puerto en particular, lo que indica oportunidades de inversión en infraestructura portuaria. A pesar de tener solo un 3,40% de las operaciones, ANTOFAGASTA podría ser una opción estratégica para diversificar el comercio. Las 559 operaciones totales reflejan un sistema de comercio exterior activo y ofrecen a los inversores la posibilidad de mejorar la infraestructura existente y desarrollar nuevas soluciones logísticas para optimizar el comercio.

Tabla 29. Puertos de embarque Chile – Argentina ene-ago. 2023.

Puertos de Embarque (Chile)	N° de Operaciones	Porcentaje Representativo	Puertos de Embarque (Argentina)	N° de Operaciones	Porcentaje Representativo
Jureles	430	76,92%	Otros Ptos. Argentina	401	71,74%
San Pedro de Atacama	72	12,88%	“En Blanco”	51	9,12%
“En Blanco”	38	6,80%	Buenos Aires	50	8,94%
Antofagasta	19	3,40%	Mendoza	47	8,41%
-	-	-	Bahía Blanca	10	1,79%
Total general	559	100%	Total general	559	100%

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de Exportaciones e Importaciones Aduana 2023.

En conjunto, el total de 559 operaciones refleja un mercado activo y dinámico. Los inversores tienen la oportunidad de participar en un sistema de comercio exterior bien establecido, con posibilidades de ampliar la infraestructura existente y de innovar en soluciones logísticas que puedan incrementar la eficiencia y reducir los tiempos de tránsito, a la vez que exploran nuevas avenidas de crecimiento en puertos con potencial de desarrollo.

Existe una concentración significativa de actividad en una gama de puertos menores categorizados como "OTROS PTOS. ARGENTINA". Este predominio sugiere que las operaciones de exportación están ampliamente descentralizadas en Argentina, lo cual puede indicar que las exportaciones chilenas están dirigidas a múltiples destinos dentro del país, o que hay un enfoque estratégico en evitar la dependencia de un único punto de entrada, disminuyendo así la vulnerabilidad ante posibles interrupciones o congestiones portuarias.

La presencia de un 9,12% de operaciones sin un puerto de desembarque especificado plantea interrogantes acerca de la precisión y eficiencia de los sistemas de documentación y seguimiento logístico. Esto podría ser una señal de oportunidades de inversión en el mejoramiento de los procesos de recopilación de datos y en tecnologías de la información para optimizar la cadena de suministro.

El puerto de Buenos Aires, a pesar de ser uno de los más importantes y mejor equipados de la región, maneja menos del 10% de las operaciones, lo cual es sorprendente y puede reflejar estrategias comerciales que favorecen otros puntos de entrada menos saturados o más cercanos a los destinos finales de las mercancías. Esto también podría significar que hay potencial para el desarrollo de infraestructura y servicios logísticos en estos puertos alternativos.

El dato sobre Mendoza es particularmente interesante; su cercanía a la frontera con Chile hace que sea un punto lógico para el desembarque, especialmente para bienes que requieren un tránsito rápido o que son sensibles al tiempo. Su participación en las operaciones podría sugerir un comercio especializado que podría estar relacionado con la industria agrícola, el vino o la minería.

Bahía Blanca, con una participación menor, podría estar especializada en mercados de nicho o ser relevante para tipos específicos de cargas. Su baja participación en las estadísticas generales no necesariamente indica una falta de importancia, sino que podría reflejar un papel focalizado en ciertos flujos comerciales.

✓ **Importaciones de Chile desde Argentina entre enero y agosto de 2023.**

Por el lado de las importaciones, Chile ha mostrado un gran interés en maquinarias industriales provenientes de Argentina, destacándose las zarandeadoras montadas sobre chasis de oruga. Estas maquinarias son esenciales para diversos procesos industriales y su importación evidencia la posible expansión o modernización de sectores industriales dentro de Chile.

Tabla 30. Empresas importadoras ene-ago. 2023.

EMPRESAS	78	19,02%
WALMART CHILE S.A.	43	10,49%
POLYTEX S.A.	38	9,27%
IANSA INGREDIENTES S.A.	35	8,54%
NOURYON FUNCTIONAL CHEMICALS S.A.	26	6,34%
TECHINT CHILE S.A.	24	5,85%
SIBELCO CHILE LTDA.	23	5,61%
CODELCO CHILE	22	5,37%
EMARESA INGENIEROS Y REPRESENTACIONES S.A.	20	4,88%
BRENNTAG CHILE COMERCIAL E INDUSTRIAL LIMITADA	16	3,90%
SOLMAX CHILE SPA	15	3,66%
CENCOSUD RETAIL S.A.	14	3,41%
PROMERCO S.A.	9	2,20%
MATERIALES Y SOLUCIONES S.A.	8	1,95%
NALCO INDUSTRIAL SERVICES CHILE LIMITADA	7	1,71%
EMPRESA NAC DE ENERGIA ENEX S.A.	5	1,22%
CMPC TISSUE S.A.	5	1,22%
COMERCIAL IMPORTADORA Y EXPORTADORA IMPOCARB LIMITADA	5	1,22%
AXIS LOGISTICA DE CHILE S.A.	4	0,98%
DPS CHILE COMERCIAL LIMITADA	3	0,73%
KUTULAS RAZMILIC Y CIA. LTDA	2	0,49%
COMERCIAL K SPA	2	0,49%
FERROCARRIL DE ANTOFAGASTA A BOLIVIA	2	0,49%
TRADING PATAGONIA S.A.	1	0,24%
MERCEDES GARCIA MENDEZ	1	0,24%
UNILEVER CHILE SCC LIMITADA	1	0,24%
VIA PACIFICO SPA	1	0,24%
Total general	410	100%

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de Exportaciones e Importaciones Aduana 2023.

En la tabla 18 se puede observar que la mayor cantidad de productos son exportados por empresas que no se encuentran identificadas (En blanco), las que representan un 19,02% de la muestra. es relevante señalar la diversidad de importadores que participan en estas transacciones, grandes corporaciones como Walmart también están activamente involucradas en el proceso. Esto sugiere un mercado de importación diversificado, con actores de diferentes tamaños y capacidades.

Tabla 31. Productos importados ene-ago. 2023.

Categoría	Variedad Importada	Porcentaje representativo
TELAS Y MATERIALES TEXTILES	73	17,80%
SALMUERA Y QUÍMICOS VARIOS	55	13,41%
MINERALES	48	11,71%
AZUCARES Y BEBIDAS	44	10,73%
CARNES	35	8,54%
MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN DIVERSOS	35	8,54%
EQUIPOS INDUSTRIALES	32	7,80%
ACEITES	27	6,59%
CEREALES Y LEGUMBRES	25	6,10%
CARBÓN	13	3,17%
EXPLOSIVOS	12	2,93%
OTROS	10	2,44%
PRODUCTOS GEO SINTÉTICOS	1	0,24%
Total general	410	100%

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de Exportaciones e Importaciones Aduana 2023.

Argentina presenta un mercado vibrante y en constante crecimiento, con un amplio espectro de importaciones que destacan en textiles y materiales, químicos especializados, y minerales, reflejando una amplia industria que se expande a través de una variada gama de necesidades y servicios. La considerable demanda de telas y materiales textiles indica una oportunidad única para inversores que buscan inyectar capital en un sector con amplias posibilidades de diversificación y enlace con la moda global y la manufactura. La relevante importación de salmueras y químicos diversos revela un entorno industrial enriquecido y

receptivo a nuevas tecnologías y productos especializados, lo que sugiere un campo fértil para la innovación y la colaboración internacional. La solidez del sector minero ofrece a los inversionistas una puerta hacia recursos valiosos y comercio de materias primas, en tanto que la inversión en alimentos y bebidas muestra una estabilidad en consumo que promete retorno de inversión constante y sostenible. Además, la importación de maquinaria y materiales de construcción refleja una economía en construcción y modernización, abriendo canales para empresas de infraestructura y tecnología avanzada. La inversión en sectores de energía como aceites y carbón podría beneficiarse de la transición energética, mientras que los mercados emergentes como los productos geo sintéticos ofrecen potencial de crecimiento en áreas de vanguardia. En suma, Argentina se postula como un escenario prometedor para inversionistas que buscan participar en una economía diversificada, con amplios horizontes de crecimiento y un claro compromiso con el desarrollo sostenible y la innovación. Este perfil se ve reforzado por su relación con Chile, un socio comercial estratégico, abriendo posibilidades adicionales de expansión y consolidación en Sudamérica.

Tabla 32. Kilogramos importados ene-ago. 2023.

Categoría	Kg Importados	Porcentaje representativo
MINERALES	12.990.253	35,26%
SALMUERA Y QUÍMICOS VARIOS	12.909.768	35,05%
AZUCARES Y BEBIDAS	4.977.495	13,51%
ACEITES	1.126.302	3,06%
MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN DIVERSOS	932.846	2,53%
CARNES	928.860	2,52%
CARBON	787.334	2,14%
TELAS Y MATERIALES TEXTILES	741.409	2,01%
CEREALES Y LEGUMBRES	500.784	1,36%
EQUIPOS INDUSTRIALES	335.649	0,91%
EXPLOSIVOS	306.572	0,83%
PRODUCTOS GEOSINTETICOS	455	0,00%
OTROS	299.843	0,81%
Total general	36.837.570	100%

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de Exportaciones e Importaciones Aduana 2023.

Argentina ostenta una posición estratégica como puente de recursos esenciales y productos especializados, con importaciones

que subrayan su liderazgo en sectores clave, creando un atractivo panorama para inversores visionarios. Dominando las importaciones con un 35,26%, los minerales reflejan una sólida base en recursos naturales y una puerta abierta para la inversión en minería y comercio de commodities. Casi a la par, con un 35,05%, la categoría de salmuera y químicos varios destacan una industria química avanzada y una demanda creciente que promete un terreno fértil para la innovación y desarrollos tecnológicos de punta. El sector de azúcares y bebidas, con un significativo 13,51%, muestra un mercado consumidor estable y en expansión, ideal para inversionistas en el ámbito de alimentos y bebidas que buscan seguridad y crecimiento sostenido en sus inversiones.

A pesar de representar un menor porcentaje, las categorías de aceites y materiales de construcción demuestran un mercado en desarrollo, que aboga por modernización e infraestructura, ofreciendo oportunidades en energía y construcción civil. Las carnes, aún con un 2,52%, implican una industria alimenticia vital y tradicional con potencial para innovación y expansión en productos de valor agregado.

La importación de carbón, aunque no tan prominente, sugiere oportunidades en el sector energético, especialmente en transición hacia fuentes más limpias y eficientes. Las telas y materiales textiles, junto con los cereales y legumbres, aunque más modestos en volumen, indican nichos específicos con espacio para crecer y diversificar.

La tecnología industrial y los explosivos, con menos de un 1% cada uno, pueden parecer nichos, pero representan sectores especializados con potencial de alto valor y expansión estratégica. Los productos geo sintéticos, a pesar de su casi inexistente porcentaje en peso, son la ventana a mercados de alta tecnología y sostenibilidad ambiental, áreas con un futuro prometedor y alineadas con tendencias globales.

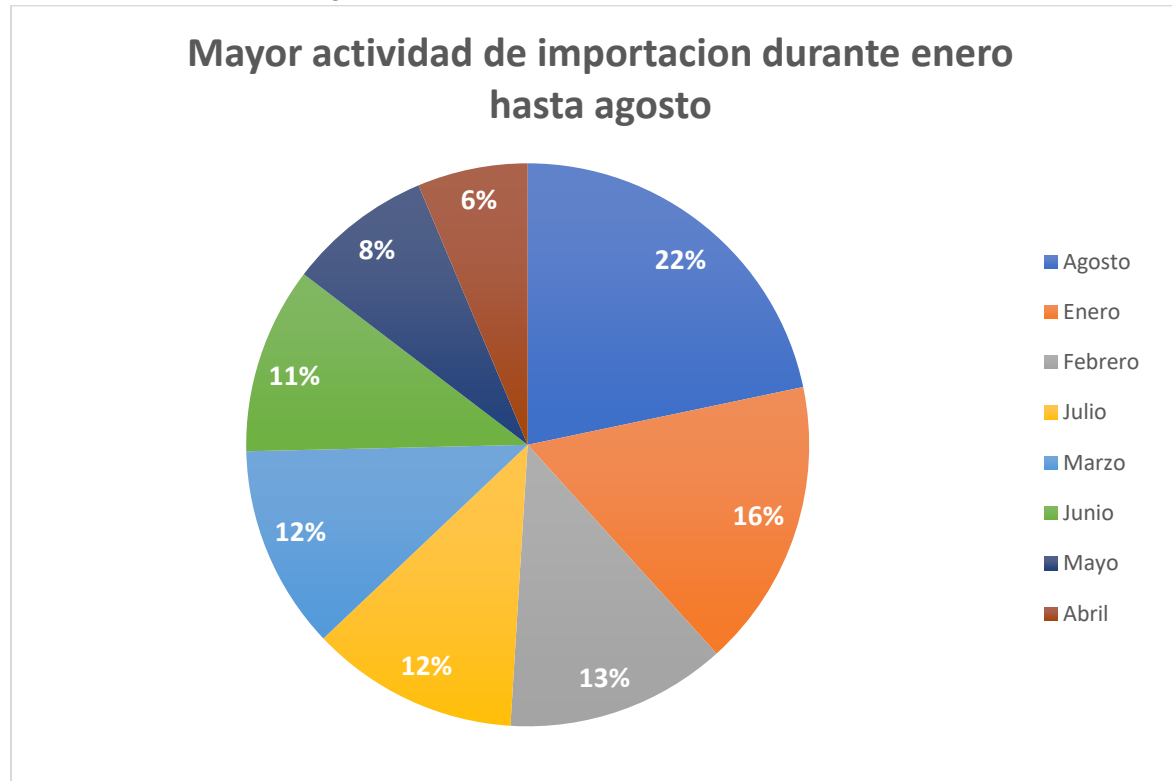
Gráfico 7. Vía de transporte ene-ago. 2023.



Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de Exportaciones e Importaciones Aduana 2023.

En el gráfico se muestra la distribución del modo de transporte utilizado para las importaciones durante el período de enero a agosto, y se puede observar que el modo marítimo predomina abrumadoramente con el 98% de las importaciones realizadas por esta vía. Esto indica que la mayor parte de los bienes importados llegan por barco, lo cual es común para el comercio internacional debido a la capacidad de carga de los buques y su eficiencia en costos para grandes volúmenes. Por otro lado, solo un 2% de las importaciones se realizan por transporte carretero, lo cual puede ser representativo de bienes importados de países vecinos o que requieren una entrega más rápida y posiblemente en menores cantidades. Este dato es relevante para los inversores interesados en la logística y la infraestructura portuaria, ya que subraya la importancia de las inversiones en puertos y servicios relacionados con el transporte marítimo. Además, la pequeña fracción del transporte por carretera puede indicar oportunidades de mejora en la infraestructura fronteriza o en la eficiencia del transporte terrestre transnacional.

Gráfico 8. Actividad de Importación ene-ago. 2023.



Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de Exportaciones e Importaciones Aduana 2023.

Este gráfico de pastel muestra la distribución de la actividad de importación para un país durante los meses de enero a agosto. Es evidente que agosto es el mes con mayor actividad, representando el 22% de las importaciones en el período mencionado. Le sigue julio con un 16%, lo que podría sugerir un aumento en la demanda o una temporada alta de importaciones durante estos meses. Junio y mayo también muestran porcentajes significativos, con un 13% y un 12% respectivamente.

Por otro lado, enero es el mes con la actividad más baja, solo el 6%, lo que podría estar asociado a una ralentización después de las festividades de fin de año o posibles cierres fiscales. Febrero y abril muestran una actividad similar con un 8% y 11%, respectivamente, y marzo con un 12%, mostrando una tendencia de incremento gradual hacia mediados de año.

Tabla 33. Puerto de embarque ene-ago 2023.

Puerto de Embarque	N° de operaciones	Porcentaje representativo
OTROS PTOS.ARGENTINA	308	75,12%
BUENOS AIRES	36	8,78%
URUGUAY	29	7,07%
CORDOBA	18	4,39%
MENDOZA	9	2,20%
OTROS PTOS.BRASIL	7	1,71%
COMODORO RIVADAVIA	1	0,24%
CALLAO	1	0,24%
COLON	1	0,24%
Total general	410	100%

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de Exportaciones e Importaciones Aduana 2023.

La gran mayoría de las operaciones de embarque se realizan desde otros puertos en Argentina que no han sido especificados individualmente, abarcando el 75,12% del total, lo que resalta la amplia actividad portuaria a lo largo de la costa argentina y posiblemente una diversa red de puertos menores involucrados en el comercio con Chile.

El puerto de Buenos Aires, siendo el más conocido y uno de los más importantes en Argentina, maneja el 8,78% de las operaciones, seguido por puertos en Uruguay con un 7,07%, lo que indica una significativa participación en el movimiento de mercancías entre estos dos países y Chile. Córdoba y Mendoza, aunque tienen un menor porcentaje de operaciones con un 4,39% y 2,20% respectivamente, representan puntos de embarque relevantes a nivel regional.

Interesante notar es la presencia de otros puertos de Brasil en el comercio hacia Chile, aunque su participación sea más baja (1,71%). Esto podría sugerir rutas comerciales que conectan Brasil y Chile pasando por Argentina o acuerdos comerciales específicos.

Tabla 34. Productos importados ene-ago. 2023.

Puerto de Desembarque	N° de operaciones	Porcentaje representativo
JURELES	383	93,41%
OTROS PTOS. CHILENOS	18	4,39%
MEJILLONES	8	1,95%
ANTOFAGASTA	1	0,24%
Total general	410	100%

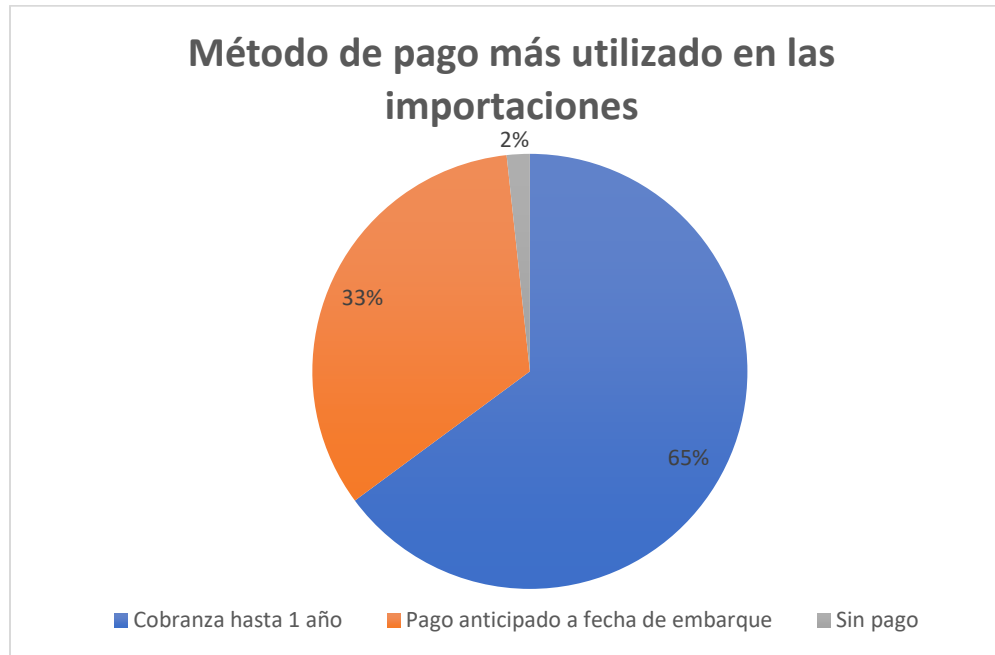
Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de Exportaciones e Importaciones Aduana 2023.

La información sobre los puertos de desembarque en Chile muestra una concentración muy alta de operaciones en el puerto de Jureles, el cual domina el escenario con un impresionante 93,41% del total de las operaciones. Esto podría indicar que Jureles es un puerto central o Hub para las importaciones provenientes de Argentina, tal vez debido a su capacidad de manejo de carga, su ubicación estratégica o su especialización en ciertos tipos de mercancías.

Los otros puertos chilenos juntos suman un 4,39%, lo cual sugiere que, si bien hay actividad en otros lugares, esta es relativamente pequeña comparada con la del puerto de Jureles. Mejillones y Antofagasta aparecen en la lista con un 1,95% y un 0,24% respectivamente, lo que podría reflejar operaciones específicas o enfocadas en ciertos tipos de cargas que son mejor manejadas en esos puertos debido a su proximidad a los centros mineros o a su infraestructura.

Para los inversores, la predominancia del puerto de Jureles podría significar una oportunidad para explorar inversiones en servicios logísticos, almacenamiento y otras facilidades portuarias en este lugar. Sin embargo, la baja representatividad de otros puertos también podría presentar nichos de mercado específicos y oportunidades de crecimiento en esos puntos, especialmente si se alinean con estrategias para descentralizar las operaciones y expandir la infraestructura logística en Chile.

Gráfico 9. Método de pago ene-ago. 2023.



Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de Exportaciones e Importaciones Aduana 2023.

El gráfico muestra la distribución de los métodos de pago más utilizados en las importaciones. Según los datos:

El 65% de las importaciones se realizan con un método de pago que implica cobranza hasta 1 año. Esto significa que la mayoría de las transacciones permiten un plazo de pago de hasta un año después de la operación, lo cual indica términos de crédito relativamente favorables para el importador.

El 33% de las importaciones se paga de forma anticipada a la fecha de embarque. Esto sugiere que un tercio de los proveedores

requiere que los fondos se reciban antes de que la mercancía sea enviada, lo cual puede reflejar un nivel de precaución o la necesidad de garantizar la liquidez por parte del exportador.

Un pequeño 2% de las importaciones se realiza sin pago, lo que podría referirse a operaciones de muestra, donaciones, intercambios en especie o quizás errores administrativos o transacciones pendientes de pago.

Para los inversores y financiadores, la predominancia de la cobranza extendida hasta un año podría ser una señal de la confianza en el mercado y las condiciones de crédito estables que se ofrecen en el comercio internacional con ese país. Por otro lado, el pago anticipado representa una oportunidad para ofrecer financiamiento o servicios que mitiguen el riesgo para ambas partes, mejorando la fluidez y seguridad de las transacciones comerciales. El segmento sin pago, aunque pequeño, podría requerir una investigación adicional para entender las circunstancias que lo rodean.

ii. **Chile y Brasil: Expandiendo horizontes más allá de los productos básicos. Exportaciones de Chile hacia Brasil entre enero y agosto 2023.**

Entre enero y agosto de 2023, Chile experimentó un notable dinamismo en sus actividades de exportación. En total, se enviaron al exterior 1.840 ítems distintos, alcanzando su punto más alto en marzo, cuando se exportaron cerca de 1.054 de estos productos.

Tabla 35. Principales exportadores ene-ago 2023.

ORGANIZACIÓN	CANTIDAD EXPORTADA	PORCENTAJE REPRESENTATIVO
COMPLEJO INDUSTRIAL MOLYNOR S.	89	13,32%
QUIBORAX S.A.	63	9,43%
MINERA ESCONDIDA LIMITADA	53	7,93%
GLENCORE CHILE S.A.	48	7,19%
MINERA ANTUCOYA	41	6,14%
SQM INDUSTRIAL S.A.	40	5,99%
COMPANIA MINERA ZALDIVAR SPA	39	5,84%
MINERA CENTINELA	39	5,84%
ORICA CHILE S.A.	30	4,49%
CODELCO CHILE	23	3,44%
SQM SALAR S.A.	22	3,29%
SOC. CONT. MINERA EL ABRA	14	2,10%
MINERA LAS CENIZAS S.A.	10	1,50%
RECIMAT	10	1,50%
SIERRA GORDA SCM	8	1,20%
CIA ELECTRO METALURGICA S.A.	7	1,05%
ZAMINE SERVICE CHILE SPA	6	0,90%
COMPANIA MINERA LOMAS BAYAS	6	0,90%
QUIMETAL INDUSTRIAL S.A.	3	0,45%
MOLY COP CHILE S.A.	3	0,45%
CONDENSA S.A.	2	0,30%

ORGANIZACIÓN	CANTIDAD EXPORTADA	PORCENTAJE REPRESENTATIVO
METSO OUTOTEC CHILE SPA	1	0,15%
GRACE S.A.	1	0,15%
SOC. CONTRACT. MINERA FRANKE	1	0,15%
CONVEYOR SERVICES S.A.	1	0,15%
ENAEX SERVICIOS S.A.	1	0,15%
Otros	107	16,02%
Total, general	668	100%

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de Exportaciones e Importaciones Aduana 2023

En primer lugar, es importante notar que un 16.02% de las exportaciones no se asocian a organizaciones específicas, lo que podría indicar una presencia de exportadores individuales o empresas más pequeñas. Esto sugiere una amplia participación en el comercio bilateral y una posible oportunidad para el crecimiento de emprendimientos más pequeños.

Entre las organizaciones identificadas, "COMPLEJO INDUSTRIAL MOLYNOR S." se destaca con un 13.32% del total exportado, demostrando su relevancia en el mercado brasileño. Esto podría señalar la capacidad de la organización para satisfacer la demanda brasileña y el potencial para expandir aún más sus operaciones.

Asimismo, "QUIBORAX S.A." y "MINERA ESCONDIDA LIMITADA" también son actores importantes, con un 9.43% y un 7.93% respectivamente. Esto subraya la importancia de la industria minera chilena en la relación comercial con Brasil, así como la diversidad de productos minerales y metales exportados.

La presencia de "GLENCORE CHILE S.A.," "MINERA ANTUCOYA," "SQM INDUSTRIAL S.A.," "COMPANIA MINERA ZALDIVAR SPA," "MINERA CENTINELA," y otras organizaciones en la tabla indica la variada base industrial exportadora de Chile hacia Brasil. Esto sugiere una sólida relación comercial que abarca diversas industrias, desde la minería hasta otros sectores industriales, lo que brinda una base sólida para la colaboración y el crecimiento futuro.

Tabla 36. Productos exportados ene-ago. 2023.

Categoría	Cantidad Exportada	Porcentaje representativo
Materiales y Componentes Metálicos	320	47,90%
Productos de Molibdeno	153	22,90%
Ácidos y Sustancias Químicas	133	19,91%
Explosivos y Detonadores	31	4,64%
Componentes Mecánicos	12	1,80%
Fungicidas y Sustancias Agrícolas	12	1,80%
Equipos y Maquinaria	5	0,75%
Envases y Contenedores	2	0,30%
Total, general	668	100%

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de Exportaciones e Importaciones Aduana 2023

El análisis de esta tabla de cantidades exportadas de productos de Chile refleja una estructura de exportación diversificada y una amplia variedad de sectores representados en el comercio exterior.

En primer lugar, "Materiales y Componentes Metálicos" lidera las exportaciones con un impresionante 47.90% del total exportado, representando 320 unidades. Esta categoría puede incluir una gama de productos relacionados con la metalurgia y la construcción, lo que sugiere una fuerte demanda en el mercado de destino.

La segunda categoría más grande es "Productos de Molibdeno," con un 22.90% de las exportaciones y 153 unidades. Esto destaca la importancia de la industria minera chilena, específicamente en la producción y exportación de productos de molibdeno, que tienen aplicaciones en diversas industrias, como la aeroespacial y la energía.

"Ácidos y Sustancias Químicas" también tienen una representación significativa en las exportaciones, con un 19.91% y 133 unidades. Esto sugiere una presencia activa de la industria química en la relación comercial entre Chile y el mercado de destino.

"Explosivos y Detonadores," "Componentes Mecánicos," "Fungicidas y Sustancias Agrícolas," "Equipos y Maquinaria," y "Envases y Contenedores" completan el panorama, cada uno con su participación y cantidad exportada. Estas categorías pueden representar una variedad de sectores industriales, desde la minería hasta la agricultura y la manufactura.

En conjunto, esta diversidad en las exportaciones chilenas indica una estrategia comercial sólida, con una amplia base de sectores involucrados en el comercio internacional. Esto proporciona resiliencia y flexibilidad en la relación comercial, y también abre oportunidades para la inversión y la expansión en sectores específicos según la demanda del mercado de destino. Los inversores pueden considerar estas cifras como un indicador de la fortaleza y la versatilidad de la economía chilena en el contexto de las exportaciones internacionales.

Tabla 37. Kilogramos exportados ene-ago. 2023.

Categoría	Kg Exportados	Porcentaje representativo
Materiales y Componentes Metálicos	79.233.364	47,62%
Ácidos y Sustancias Químicas	69.000.490	41,47%
Productos de Molibdeno	10.945.822	6,58%
Fungicidas y Sustancias Agrícolas	6.811.519	4,09%
Explosivos y Detonadores	191.203	0,11%
Componentes Mecánicos	143.573	0,09%
Equipos y Maquinaria	64.589	0,04%
Envases y Contenedores	6.162	0,00%
Total, general	166.396.722	100%

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de Exportaciones e Importaciones Aduana 2023

El análisis de esta tabla que detalla las cantidades exportadas de productos chilenos hacia mercados internacionales destaca la importancia de diversos sectores en la economía de Chile y su influencia en el comercio global. La categoría predominante es "Materiales y Componentes Metálicos," con un sólido 47.62% del total exportado, seguida por "Ácidos y Sustancias Químicas" con un significativo 41.47%. Esto subraya la robustez de la industria metalúrgica y química chilena en el ámbito internacional. Asimismo, "Productos de Molibdeno" ocupan un destacado 6.58% de las exportaciones, lo que pone de manifiesto la importancia de la minería de molibdeno y su demanda en diversas aplicaciones industriales. Otras categorías, como "Fungicidas y Sustancias Agrícolas," "Explosivos y Detonadores," "Componentes Mecánicos," "Equipos y Maquinaria," y "Envases y Contenedores," contribuyen en menor medida, pero revelan una diversidad en la base exportadora de Chile. En su conjunto, estos datos reflejan una estructura de exportación sólida y variada que demuestra la versatilidad de la economía chilena en el comercio internacional y ofrece oportunidades de inversión en una amplia gama de sectores industriales.

El transporte terrestre Representa el 84% del total. Esto indica que la gran mayoría de las exportaciones se realizan por transporte terrestre. Dado que Chile y Brasil están conectados por carreteras a través de otros países de América del Sur, esto sugiere que las exportaciones pueden incluir bienes que requieren entrega rápida o tal vez son bienes que no son tan afectados por los tiempos de tránsito más largos que pueden involucrar varios cruces fronterizos. También puede reflejar la eficiencia coste-efectiva del transporte terrestre para ciertos productos, o la cercanía de los mercados específicos dentro de Brasil a los cuales se dirigen las exportaciones.

El transporte marítimo Abarca el 16% restante. Este número es significativamente menor en comparación con el transporte por carretera, lo que podría parecer sorprendente teniendo en cuenta que el transporte marítimo es a menudo más económico para grandes volúmenes y distancias largas. No obstante, esto puede indicar varias situaciones: que los bienes exportados no son tradicionalmente transportados por mar (por ejemplo, bienes perecederos que requieren un tránsito más rápido), que los puertos utilizados no tienen las rutas más directas o eficientes a los mercados brasileños objetivo, o que los costos asociados al transporte marítimo en esta ruta no son competitivos comparados con el transporte terrestre.

El gráfico circular proporcionado muestra la actividad de exportación desde enero hasta agosto, con variaciones mensuales en la participación porcentual de las exportaciones. Los meses de inicio del año, enero y febrero, presentan la actividad más baja con solo un 8% cada uno, lo que podría atribuirse al lento arranque postvacacional o al cierre fiscal de muchas empresas. A partir de marzo, se ve un incremento sostenido en la actividad con un 11%, seguido por un mayor incremento en abril y mayo, cada uno con un 13%. Junio experimenta una ligera caída al 10%, pero la actividad de exportación alcanza su punto máximo en julio con un 18%. Agosto muestra una actividad alta también, con un 16%, aunque no tanto como julio, lo que podría indicar una tendencia estacional en la que la actividad de exportación aumenta a mediados de año. Esta información podría ser indicativa de patrones de demanda estacionales, ciclos de producción específicos o factores económicos que afectan la capacidad o la necesidad de exportar en diferentes momentos del año.

Tabla 38. Puerto de embarque ene-ago. 2023.

Puerto de Embarque	N° de operaciones	Porcentaje representativo
ANTOFAGASTA	512	76,65%
JURELES	98	14,67%
SAN ANTONIO	29	4,34%
TOCOPILLA	29	4,34%
Total, general	668	100%

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de Exportaciones e Importaciones Aduana 2023

El análisis de la tabla indica que Antofagasta se establece como el puerto predominante en términos de operaciones de embarque dentro del conjunto de datos proporcionado. Con un total de 512 operaciones, representa más de tres cuartos del total de la actividad, señalando que es un eje neurálgico para la exportación o el comercio marítimo, lo cual puede ser atribuible a su avanzada infraestructura portuaria, accesibilidad estratégica o una combinación de factores operativos y económicos que favorecen su preferencia. En marcado contraste, el puerto de Jureles, aunque ocupa un segundo lugar distante, aún maneja una fracción considerable con casi el 15% de las operaciones, lo que refleja su papel significativo en el contexto de embarque.

Por otro lado, los puertos de San Antonio y Tocopilla muestran una actividad similar entre ellos, pero considerablemente más baja en comparación con los líderes, sosteniendo cada uno un poco más del 4% de las operaciones. Esta menor proporción de las operaciones podría indicar limitaciones en capacidad, preferencias de rutas comerciales o posiblemente estrategias de diversificación en la distribución de las operaciones de embarque.

La suma total de las operaciones de embarque alcanza las 668, lo que brinda una visión integral del volumen de actividad marítima a través de estos puertos. Este panorama es esencial para la toma de decisiones en cuanto a la planificación logística, las inversiones en infraestructura portuaria y el desarrollo económico regional. La concentración de operaciones en Antofagasta puede ser un indicativo de la centralización de la actividad económica, mientras que la distribución de operaciones entre los otros puertos puede reflejar una estrategia de descentralización o la existencia de nichos de mercado específicos atendidos por cada puerto. La evaluación detallada de estos patrones de actividad es crucial para la mejora continua de la eficiencia logística y la optimización de las cadenas de suministro involucradas.

Tabla 39. Puerto de desembarque ene-ago. 2023.

Puerto de Desembarque	N° de operaciones	Porcentaje representativo
OTROS PTOS.BRASIL	411	61,53%
SANTOS	147	22,01%
RIO DE JANEIRO	46	6,89%
SAO PAULO	40	5,99%
PARANAGUA	14	2,10%
SALVADOR	10	1,50%
Total, general	668	100%

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de Exportaciones e Importaciones Aduana 2023

La tabla resume la distribución de las operaciones de desembarque de exportaciones a Brasil, distribuidas entre varios puertos. La categoría "OTROS PTOS.BRASIL" abarca la mayoría de las operaciones con 411, lo que representa el 61,53% del total. Esta categoría parece incluir todos los puertos de Brasil que no se han especificado individualmente en la tabla, lo que sugiere una amplia dispersión de las operaciones en varios puntos de entrada adicionales a los enumerados específicamente.

El puerto de Santos, conocido por ser uno de los puertos más prominentes de Brasil y América Latina, maneja 147 operaciones, constituyendo el 22,01% del total. Esto refleja su importancia estratégica y su capacidad para manejar un volumen significativo de tráfico marítimo.

Siguiendo en la lista, Rio de Janeiro con el 6,89% y Sao Paulo con el 5,99% tienen una cantidad menor de operaciones, 46 y 40 respectivamente, lo que podría estar relacionado con su capacidad de puerto, la especialización en ciertos tipos de carga o las rutas comerciales preferidas por los exportadores.

Paranaguá y Salvador presentan las cifras más bajas con 14 y 10 operaciones, equivalentes al 2,10% y al 1,50%, respectivamente, lo que indica una participación más limitada en la actividad de exportación por medio marítimo.

Con un total general de 668 operaciones, la tabla refleja el panorama completo de los puntos de entrada marítima para las exportaciones en el periodo especificado. La concentración de operaciones en "OTROS PTOS.BRASIL" y en Santos resalta la diversificación geográfica de las rutas de exportación y la relevancia de estos como puertos de desembarque. Entender la distribución de estas operaciones es crucial para los exportadores, los operadores logísticos y los planificadores de infraestructuras, ya que facilita la identificación de rutas comerciales clave, ayuda en la asignación de recursos y en la planificación estratégica para mejorar la eficiencia en la cadena de suministro y optimizar los costos operativos.

Esta gráfica circular muestra la distribución de los métodos de pago utilizados en las exportaciones. El método dominante es el "ACREDITIVO HASTA 1 AÑO", que constituye el 91% de los pagos, señalando una abrumadora preferencia por este mecanismo de pago. Los acreditivos (o cartas de crédito) son herramientas financieras comunes en el comercio internacional que ofrecen una garantía de pago al vendedor por parte del banco emisor una vez que se cumplen las condiciones acordadas.

El segundo método más utilizado es el "PAGO ANTICIPADO A FECHA DE EMBARQUE", representando un 4%, seguido por la "COBRANZA HASTA 1 AÑO" con un 3%, y finalmente un pequeño porcentaje, un 2%, corresponde a exportaciones donde no se ha realizado pago alguno al momento de la documentación ("SIN PAGO").

El uso preponderante del acreditivo puede reflejar la búsqueda de seguridad por parte de los exportadores en garantizar sus cobros, minimizando el riesgo de impago y las disputas comerciales. Los pagos anticipados pueden ser preferidos por aquellos exportadores que requieren flujo de efectivo inmediato o cuando hay una relación de confianza establecida con el comprador. Las cobranzas documentarias ofrecen un nivel intermedio de seguridad y coste para ambas partes. La presencia de exportaciones sin pago podría sugerir acuerdos comerciales particulares, como consignaciones o ventas en prueba donde el pago se realice posteriormente o dependa de ciertas condiciones.

La distribución reflejada en la gráfica es indicativa de las prácticas de riesgo y financiamiento en el ámbito de las exportaciones. La elección de estos métodos de pago puede influirse por varios factores, como las condiciones del mercado, la solidez de las relaciones entre exportadores e importadores, y las políticas de crédito internas de las compañías exportadoras. Las empresas involucradas en la exportación pueden utilizar esta información para evaluar sus propias políticas de riesgo y estrategias de cobro, asegurando la gestión efectiva del capital de trabajo y el mantenimiento de la liquidez.

✓ **Importaciones de Chile desde Brasil entre enero y agosto 2023.**

2023 también ha sido un año activo en términos de importaciones. Aunque muchas mercancías llegaron desde ubicaciones no especificadas de Brasil, São Paulo se destacó como un importante punto de envío con 46 exportaciones hacia Chile.

Tabla 40. Empresas importadoras ene-ago. 2023.

Organización	Cantidad Importada	Porcentaje representativo
WALMART CHILE S.A.	365	17,81%
METSO OUTOTEC CHILE SPA	153	7,47%
CODELCO CHILE	126	6,15%
RENDIC HERMANOS S.A.	112	5,47%
SQM INDUSTRIAL S.A.	98	4,78%
COMON S.A.	71	3,47%
DISTRIBUIDORA CUMMINS CHILE S.A.	66	3,22%
CENCOSUD RETAIL S.A.	54	2,64%
VOLVO CO.VEH.CE SPA	53	2,59%
Otros	378	18,45%
Total, general	2049	72%

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de Exportaciones e Importaciones Aduana 2023.

El análisis de esta lista de organizaciones y su actividad de importación de Chile a Brasil muestra una diversidad de empresas que participan en el comercio bilateral. La organización que aparece al inicio sin nombre y WALMART CHILE S.A. representan las mayores cantidades importadas, con un 18,45% y un 17,81% respectivamente del total, lo que indica que estas dos entidades son los principales importadores en este conjunto de datos.

Las empresas que siguen después, como METSO OUTOTEC CHILE SPA y CODELCO CHILE, aunque tienen cifras significativas de importación, ya representan porcentajes más pequeños (7,47% y 6,15%, respectivamente), lo que indica que el volumen de importación es menos concentrado a medida que avanzamos hacia abajo en la lista.

Las importaciones están también diversificadas en varias industrias, con empresas que van desde retail (WALMART CHILE S.A., CENCOSUD RETAIL S.A.), manufactura (METSO OUTOTEC CHILE SPA, VOLVO CO.VEH.CE SPA), recursos naturales (CODELCO CHILE,

SQM INDUSTRIAL S.A.), a otras áreas como tecnología y servicios (ABB S.A., KOMATSU CHILE S.A.).

En términos de porcentajes, hay una caída notable después de las primeras dos organizaciones, lo que sugiere que mientras un par de grandes jugadores dominan una parte significativa del mercado de importaciones, hay una amplia gama de empresas con participaciones más pequeñas. Esto puede indicar un mercado de importación relativamente abierto y competitivo.

Tabla 41. Productos importados ene-ago. 2023.

Categoría	Cantidad Importada	Porcentaje representativo
Carnes y huevos	694	33,87%
Materiales y componentes de construcción	570	27,82%
componentes automovilísticos	160	7,81%
Herramientas y equipos industriales	177	8,64%
Electricidad y componentes eléctricos	149	7,27%
Correas y transporte	84	4,10%
Frutas y Verduras	59	2,88%
Envases y embalajes	43	2,10%
Productos químicos y química industrial	33	1,61%
Productos de higiene y cuidado personal	27	1,32%
Productos para el hogar	12	0,59%
Material de oficina y papelería	8	0,39%
Energía solar y accesorios	7	0,34%
Aceites y lubricantes	5	0,24%
Otros	21	1,02%
Total, general	2049	100%

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de Exportaciones e Importaciones Aduana 2023.

Este conjunto de datos proporciona una visión general de las categorías de bienes importados desde Chile a Brasil, con las cantidades importadas y los porcentajes que representan del total de las importaciones.

La categoría "Carnes y huevos" representa la mayor parte de las importaciones, constituyendo un 33,87% del total, lo que sugiere que Brasil importa significativamente estos productos desde Chile. Esto podría reflejar una fuerte demanda de productos

alimenticios de origen animal en Brasil, o bien puede ser indicativo de una ventaja comparativa de Chile en la producción de estos bienes.

Los "Materiales y componentes de construcción" son la segunda categoría más importada, con un 27,82%, lo que indica que hay una demanda significativa en Brasil por estos materiales provenientes de Chile, lo cual podría estar relacionado con el sector de la construcción en Brasil, posiblemente debido a la calidad, precio o la relación comercial establecida entre las industrias de construcción de ambos países.

Los "componentes automovilísticos" y "Herramientas y equipos industriales" también representan una parte considerable del total de las importaciones, con 7,81% y 8,64% respectivamente, lo que puede reflejar una integración entre las industrias automotriz e industrial de Chile y Brasil.

Otros sectores como "Electricidad y componentes eléctricos", "Correas y transporte" y "Frutas y Verduras" muestran que hay una diversidad en los tipos de bienes importados, pero con porcentajes más bajos, lo que implica que mientras son relevantes, no son los principales impulsores del volumen de importación en esta relación comercial.

En cuanto a "Energía solar y accesorios", a pesar de que representa un porcentaje pequeño (0,34%), su presencia en la lista sugiere que hay un mercado emergente o una inversión en energías renovables en Brasil, que está empezando a ser atendido por proveedores chilenos.

Tabla 42. Kilogramos importados ene-ago. 2023.

CATEGORÍA	KG IMPORTADOS	PORCENTAJE REPRESENTATIVO
Carnes y huevos	17.906.624	41,10%
Materiales y componentes de construcción	12.773.233	29,32%
Herramientas y equipos industriales	2.230.218	5,12%
Electricidad y componentes eléctricos	2.195.126	5,04%
componentes automovilísticos	1.919.585	4,41%
Correas y transporte	1.518.260	3,48%
Frutas y Verduras	1.496.035	3,43%
Productos de higiene y cuidado personal	1.326.672	3,04%

CATEGORÍA	KG IMPORTADOS	PORCENTAJE REPRESENTATIVO
Productos químicos y química industrial	859.023	1,97%
Material de oficina y papelería	366.021	0,84%
Envases y embalajes	329.967	0,76%
Productos para el hogar	186.661	0,43%
Energía solar y accesorios	129.515	0,30%
Aceites y lubricantes	125.232	0,29%
Otros	208.016	0,48%
Total, general	43.570.188	100%

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de Exportaciones e Importaciones Aduana 2023.

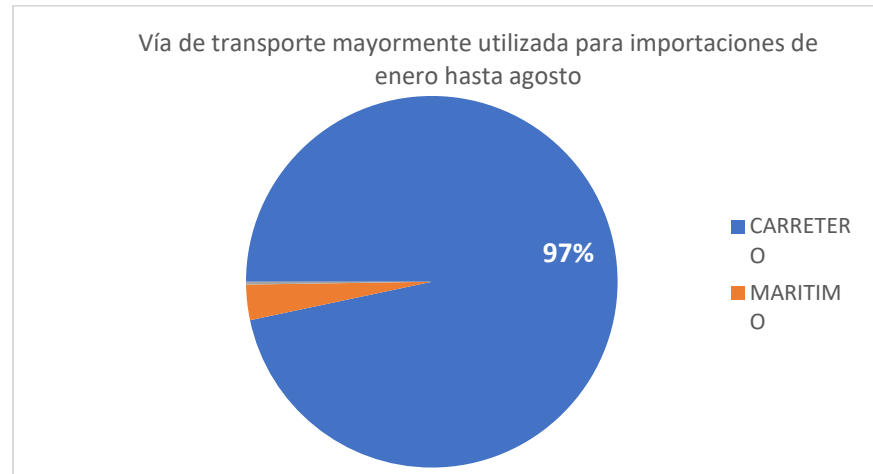
La tabla presenta un desglose detallado de las importaciones clasificadas por categorías específicas con respectivos pesos en kilogramos y su contribución porcentual al total de importaciones. De manera destacada, la categoría de "Carnes y huevos" predomina en el perfil de importación con un 41,10% del total, indicando una posible alta demanda de estos productos o una capacidad de producción local insuficiente para satisfacer el consumo interno. En contraste, "Materiales y componentes de construcción" constituyen casi un tercio de las importaciones, con un 29,32%, lo que puede reflejar una fase de crecimiento o renovación de infraestructura en el mercado interno.

Las categorías de "Herramientas y equipos industriales" y "Electricidad y componentes eléctricos" muestran un perfil industrial diversificado y técnicamente orientado en las importaciones, ambas superando el 5% del total, lo cual puede indicar un enfoque en el desarrollo industrial o la actualización de la infraestructura eléctrica y de manufactura. Sorprendentemente, "Componentes automovilísticos" representa un 4,41%, lo que podría ser un indicador de una industria automotriz en desarrollo o de la dependencia de componentes extranjeros para el ensamblaje o mantenimiento de vehículos.

Las categorías menores, como "Energía solar y accesorios", "Aceites y lubricantes" y "Productos para el hogar", con porcentajes inferiores al 0,5%, sugieren nichos de mercado específicos o una fase emergente de crecimiento en esos sectores. En particular, la baja proporción de importaciones de "Energía solar y accesorios" podría apuntar a un sector de energía renovable todavía en desarrollo.

Finalmente, la categoría "Otros", aunque modesta en porcentaje, es importante al contener una variedad de productos que no encajan en las clasificaciones previas y pueden abarcar artículos especializados o de diversa índole.

Gráfico 10. Vía de transporte ene-ago. 2023.



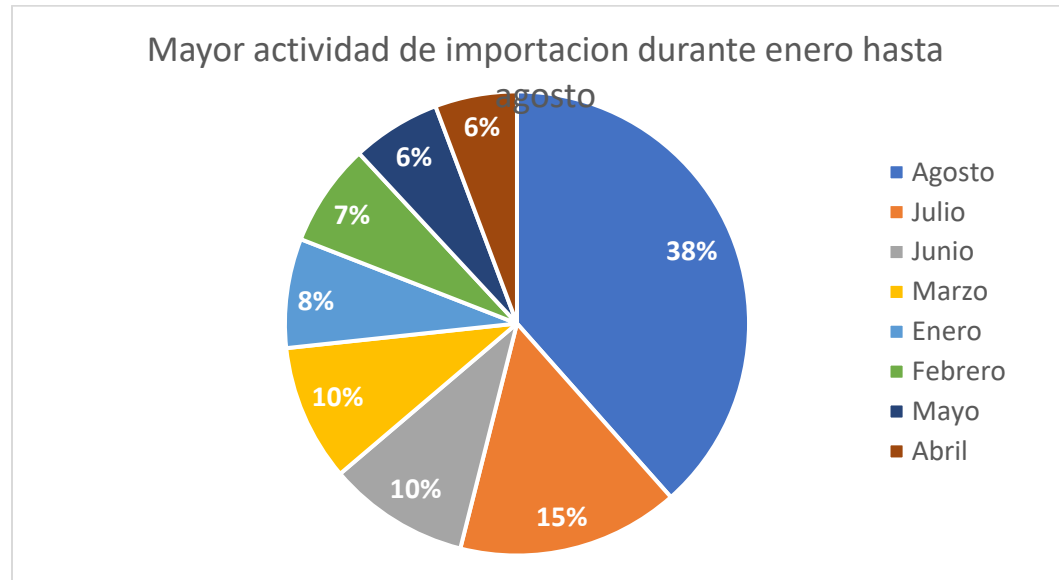
Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de Exportaciones e Importaciones Aduana 2023.

Transporte Carretero (96.68%): Esta es la vía predominante para las importaciones chilenas desde Brasil. La alta cifra sugiere una fuerte infraestructura de transporte terrestre entre los dos países, lo cual tiene sentido dado que Chile y Brasil están conectados por carretera a través de otros países de América del Sur, a pesar de no compartir frontera directa.

Transporte Marítimo (3.07%): Aunque ambos países tienen costas extensas, el porcentaje de importaciones por mar es bastante bajo. Esto puede deberse a la eficiencia del transporte terrestre o a que ciertos productos específicos que no son viables para el transporte por carretera prefieren la vía marítima.

Transporte Aéreo (0.24%): El uso mínimo del transporte aéreo puede indicar que los bienes importados no son en su mayoría de alta prioridad o perecederos que requieren envío rápido, o puede ser una cuestión de costo, ya que el transporte aéreo es generalmente más caro que las opciones terrestre y marítima.

Gráfico 11. Actividad durante enero – agosto, 2023.



Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de Exportaciones e Importaciones Aduana 2023.

El gráfico circular proporcionado muestra la actividad de exportación desde enero hasta agosto, con variaciones mensuales en la participación porcentual de las importaciones. Los meses de mayo y abril presentan la actividad más baja con solo un 6% cada uno. En cambio, los meses agosto y julio muestran un incremento en la actividad con un 38% y 15% respectivamente. Junio y marzo experimentan una ligera caída al 10%, pero la actividad de importación alcanza. Enero empieza a mostrar una actividad más baja con un 8% casi equiparable con febrero con un 7%. Esta información podría ser indicativa de patrones de demanda estacionales, ciclos de producción específicos o factores económicos que afectan la capacidad o la necesidad de importar en diferentes momentos del año.

Tabla 43. Productos exportados ene-ago. 2023.

Puerto de Embarque	N° de operaciones	Porcentaje representativo
OTROS PTOS.BRASIL	1906	93,02%
SAO PAULO	46	2,24%
RIO DE JANEIRO	33	1,61%
SANTOS	30	1,46%
OTROS PTOS.ARGENTINA	10	0,49%
SAN ANTONIO	5	0,24%
OTROS PTOS.AMERICA	4	0,20%
CALLAO	3	0,15%
JURELES	3	0,15%
MIAMI	2	0,10%
BALBOA	1	0,05%
SALVADOR	1	0,05%
HOUSTON	1	0,05%
ANTOFAGASTA	1	0,05%
BUENOS AIRES	1	0,05%
RIO GRANDE DEL SUR	1	0,05%
OTROS PTOS. URUGUAY	1	0,05%
Total, general	2049	100%

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de Exportaciones e Importaciones Aduana 2023.

El alto volumen de operaciones etiquetado como "OTROS PTOS.BRASIL" con un 93,02% indica que la mayoría de las importaciones a Brasil provienen de múltiples puertos que, individualmente, no tienen una cantidad significativa de operaciones comparados con el conglomerado de "otros" puertos. Esto podría sugerir que Brasil recibe importaciones de una amplia gama de puertos menores o menos frecuentes que, en conjunto, constituyen la mayoría de las importaciones.

Los puertos de Sao Paulo, Rio de Janeiro y Santos aparecen luego con un 2,24%, 1,61% y 1,46% respectivamente. Estos son importantes puertos comerciales y su presencia en la lista refleja su papel en el manejo de las importaciones internacionales de Brasil.

El hecho de que otros destinos, como los puertos de Argentina y América, así como destinos más lejanos como Miami y Callao, tengan un porcentaje tan pequeño, sugiere que mientras Brasil importa de una diversidad de fuentes internacionales, hay una predominancia de operaciones desde puertos que no son grandes centros de comercio internacional o que podrían estar especializados en ciertos tipos de mercancías o en comercio regional.

Este patrón de importación sugiere que Brasil cuenta con una red de puertos de importación diversificada, pero con un claro enfoque en los puertos menores o regionales del propio país. Para los exportadores internacionales, esto puede representar una oportunidad para explorar la variedad de puertos disponibles en Brasil, optimizando así la logística según la proximidad a los mercados finales y las especificaciones de la carga. Además, para las autoridades y operadores portuarios brasileños, este panorama destaca la importancia de mantener una infraestructura de transporte eficiente y capaz de manejar un flujo distribuido de operaciones de importación a través de una red extensa de puertos.

Tabla 44. Productos exportados ene-ago. 2023.

Puerto de Desembarque	N° de operaciones	Porcentaje representativo
JURELES	1943	94,83%
ANTOFAGASTA	60	2,93%
PUERTO ANGAMOS	21	1,02%
OTROS PTOS. CHILENOS	18	0,88%
SAN ANTONIO	5	0,24%
AEROP CERRO MORENO	2	0,10%
Total, general	2049	100%

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de Exportaciones e Importaciones Aduana 2023.

Puerto de Jureles es el principal puerto de desembarque, con un 94,83% de las operaciones. Esto indica una concentración extremadamente alta de actividad en este puerto. Puede deberse a que Jureles está especializado en el manejo de ciertos tipos de mercancías que Chile importa en gran volumen o podría ser estratégicamente ubicado para servir como un punto de entrada para mercancías destinadas a una región específica dentro del país.

El puerto de Antofagasta con un 2,93%, es el segundo puerto en términos de número de operaciones. Aunque pequeño en comparación con Jureles, su participación sugiere que también es un punto de entrada significativo, posiblemente para mercancías específicas o para servir a su región geográfica.

Puerto Angamos cuenta con un 1,02%, lo que puede indicar que maneja un nicho específico de importaciones o que su capacidad o ubicación es adecuada para un volumen más reducido de operaciones.

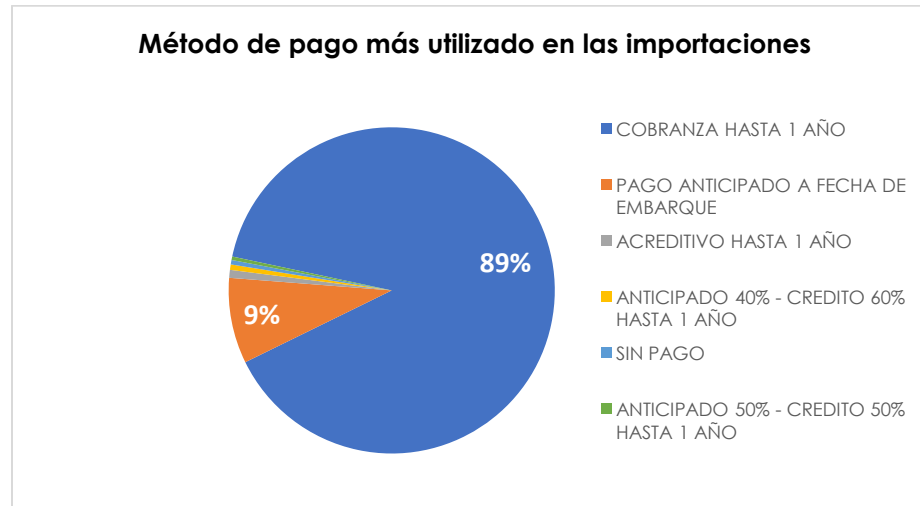
Otros Puertos Chilenos agrupando un 0,88%, sugiere que hay un número de puertos menores que también participan en la actividad de importación, aunque cada uno maneja una fracción muy pequeña del volumen total.

El puerto de San Antonio Con un 0,24%, este puerto parece tener una participación muy limitada en las importaciones, lo que podría reflejar una especialización en exportaciones o limitaciones de capacidad para manejar importaciones en comparación con Jureles.

Aeropuerto Cerro Moreno tiene solo un 0,10% de las operaciones, lo que refleja un uso muy limitado para importaciones vía aérea, posiblemente para bienes de alta prioridad o de rápida degradación que requieren transporte rápido.

La concentración de las importaciones en el puerto de Jureles plantea preguntas sobre su capacidad, eficiencia y la infraestructura de transporte para distribuir bienes a lo largo de Chile. La eficiencia en la aduana, el almacenamiento y la logística de distribución serán cruciales para manejar tal volumen de operaciones. Además, esta concentración puede exponer a la cadena de suministro a riesgos si surgen problemas en este puerto. Para las autoridades chilenas, podría ser importante considerar la diversificación de puertos para balancear la carga y mejorar la resiliencia de su infraestructura de importación.

Gráfico 12. Productos exportados ene-ago. 2023.



Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de Exportaciones e Importaciones Aduana 2023.

La cobranza hasta 1 año es el método predominante de pago en las importaciones, ocupando un 89.41% del total, lo que indica que la mayor parte de las importaciones se paga después de la entrega de los bienes o servicios y hasta un año después. El pago anticipado a fecha de embarque se utiliza en un 8.49% de las ocasiones, lo que sugiere que hay una menor proporción de importadores que optan por pagar antes del embarque de los bienes. El acreditivo hasta 1 año se usa en un 0.78% de los casos, mostrando que las cartas de crédito son menos comunes, pero aún se utilizan como garantía de pago. Una combinación de pago anticipado y crédito, con un 40% pagado por adelantado y el 60% a crédito hasta un año, representa un 0.54%, indicando un enfoque de riesgo compartido en algunas transacciones. El método sin pago es el menos común con un 0.44%, y podría incluir acuerdos comerciales donde no se sigue un formato de pago convencional. Finalmente, el método que divide el riesgo equitativamente con un 50% de pago anticipado y un 50% a crédito hasta un año representa el 0.34% del total, sugiriendo que es una opción menos preferida para la estructuración de pagos en las importaciones.

iii. Chile y Paraguay: Un potencial en crecimiento. Exportaciones de Chile hacia Paraguay entre enero y agosto 2023.

Entre enero y agosto de 2023, Paraguay recibió una variedad de productos, totalizando cinco ítems exportados, con una marcada tendencia al alza en julio.

Tabla 45. Productos exportados ene-ago. 2023.

Organización	Cantidad Exportada	Porcentaje representativo
QUIBORAX S.A.	1	20%
Otros	4	80%
Total, general	5	100%

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de Exportaciones e Importaciones Aduana 2023.

La tabla presentada muestra una panorámica de las operaciones de exportación hacia Paraguay, destacando que el 80% de dichas operaciones han sido realizadas por exportadores no identificados, lo que corresponde a 4 de un total de 5 transacciones. Por otra parte, la empresa QUIBORAX S.A. se presenta como la única entidad identificada, con un 20% de las exportaciones, equivalente a una sola operación. Este desequilibrio podría sugerir una falta de transparencia o un mercado dominado por actores no registrados formalmente, lo cual puede ser un punto de interés para inversores que buscan claridad y seguridad en sus inversiones. Además, la presencia mínima de organizaciones identificables en las exportaciones puede representar una oportunidad para que empresas establecidas se expandan o para que nuevos competidores entren en el mercado.

Tabla 46. Productos exportados ene-ago. 2023.

Categoría	Cantidad Exportada	Porcentaje representativo
ABONO GUANO ROJO	1	20%
ANDAMIO GALVANIZADO	1	20%
LEXITA NATURAL (GRANULEX)	1	20%
SCRAP BOLAS DE ACERO	2	40%
Total, general	5	100%

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de Exportaciones e Importaciones Aduana 2023.

La presente distribución de exportaciones hacia Paraguay demuestra una cartera diversificada y estratégicamente orientada hacia sectores de alta demanda, con énfasis en la industria de la construcción y la agricultura. Encabezando la lista, el SCRAP de bolas de acero se posiciona como el principal producto exportado, constituyendo un 40% del total de las operaciones, lo que refleja dos transacciones individuales. Esta categoría es seguida de cerca por un trío de productos—el ABONO GUANO ROJO, ANDAMIO GALVANIZADO, y LEXITA NATURAL (GRANULEX)—cada uno contribuyendo con un 20% al volumen total de exportaciones, y destacándose cada uno en una operación singular. Estos datos sugieren una demanda robusta y una oportunidad clara para los inversionistas interesados en capitalizar en los sectores de infraestructura y desarrollo agropecuario. El panorama actual de exportación, caracterizado por una mezcla equilibrada de productos industriales y agroquímicos, no solo refuerza la relevancia de estos bienes en el mercado paraguayo, sino que también señala un terreno fértil para la expansión y la inversión en dichas industrias.

Tabla 47. Productos exportados ene-ago. 2023.

Categoría exportada	Kg exportados	Porcentaje representativo
LEXITA NATURAL (GRANULEX)	84.252	48,47%
SCRAP BOLAS DE ACERO	54.320	31,25%
ABONO GUANO ROJO	28.020	16,12%
ANDAMIO GALVANIZADO	7.242	4,17%
Total, general	173.834	100%

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de Exportaciones e Importaciones Aduana 2023.

Diversidad de Exportaciones: Chile ha diversificado sus exportaciones a Brasil en una variedad de categorías, lo que indica una estrategia comercial sólida y la capacidad de adaptarse a diferentes sectores de mercado. Esta diversificación puede ayudar a reducir la dependencia de un solo producto o industria.

El producto Líder (LEXITA NATURAL) representa casi la mitad (48.47%) del total de las exportaciones en términos de cantidad, con un peso de 84,252 kilogramos. Esto sugiere una fuerte demanda brasileña por este producto específico y destaca la importancia de mantener y expandir esta categoría en el mercado.

Las "Scrap Bolas de Acero" constituyen la segunda categoría más grande en términos de cantidad (31.25%), con 54,320 kilogramos exportados. Esto refleja la relevancia de la industria siderúrgica en la relación comercial entre Chile y Brasil, indicando una posible colaboración estratégica en este sector.

Con 28,020 kilogramos exportados y un 16.12% del total, el "Abono Guano Rojo" sugiere oportunidades en el mercado agrícola brasileño. Brasil es un importante productor agrícola, y esta categoría puede desempeñar un papel esencial en el apoyo a la agricultura brasileña. Aunque representa una proporción más pequeña de las exportaciones (4.17%), los "Andamios Galvanizados" pueden indicar oportunidades en la industria de la construcción o la ingeniería en Brasil.

Tabla 48. Productos exportados ene-ago. 2023.

Medio de transporte	Nº de operaciones
CARRETERO	5
Total, general	5

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de Exportaciones e Importaciones Aduana 2023.

La totalidad de las exportaciones hacia Paraguay se realiza mediante transporte carretero, lo cual resalta la importancia estratégica de las rutas terrestres en la cadena de suministro entre el país de origen y Paraguay. Para los inversionistas, este patrón de distribución señala una oportunidad clave en el sector de logística terrestre. La inversión podría orientarse hacia la optimización del transporte por carretera, tales como mejoras en la eficiencia logística, renovación de flotas de camiones o desarrollo de infraestructura vial para sostener y potencialmente incrementar el volumen de comercio.

Además, la concentración de las operaciones en un solo método de transporte sugiere que podría haber un potencial no explotado para diversificar los medios de distribución, lo que a su vez podría minimizar riesgos y mejorar la entrega de productos. Las empresas que demuestren capacidad para innovar en este espacio pueden ganar ventajas competitivas significativas y ofrecer un valor agregado a la cadena de comercio existente.

El gráfico circular muestra la distribución de la actividad de importación de un cierto producto o conjunto de productos durante los primeros ocho meses del año. Se observa que julio fue el mes con la mayor actividad, representando el 40% del total. Esto sugiere un pico estacional o una demanda incrementada en ese periodo. Los meses de febrero, abril y mayo presentan cada uno el 20% de las actividades de importación, lo cual indica una distribución más uniforme de la actividad en esos meses.

Tabla 49. Productos exportados ene-ago. 2023.

Puerto de Embarque	N° de operaciones
JURELES	5
Total, general	5

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de Exportaciones e Importaciones Aduana 2023.

El gráfico muestra que todas las operaciones de embarque, un total de cinco, se realizaron a través del puerto JURELES. Esto indica que JURELES es el único puerto de embarque utilizado para estas operaciones durante el período considerado. Lo que podría sugerir una logística centralizada y la posible necesidad de considerar la eficiencia y capacidad del puerto JURELES, así como explorar otros puertos para diversificar o expandir las opciones de embarque y posiblemente mejorar la resiliencia de la cadena de suministro.

Tabla 50. Productos exportados ene-ago. 2023.

Puerto de Desembarque	N° de operaciones
OTROS PTOS.AMERICA	5
Total, general	5

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de Exportaciones e Importaciones Aduana 2023.

El gráfico indica que todas las operaciones de desembarque, sumando un total de cinco, se realizaron en "OTROS PTOS.AMERICA". Esto sugiere que las exportaciones se distribuyen a través de varios puertos en América, lo que podría interpretarse como una estrategia de diversificación en cuanto a los puntos de entrada a los mercados americanos. La distribución no depende de un solo punto de acceso, lo cual puede ser beneficioso para minimizar riesgos y aprovechar diferentes mercados regionales.

El gráfico muestra que el 60% de los pagos en las exportaciones se realizan mediante cobranza hasta 1 año, mientras que el 40% corresponde a pagos anticipados a la fecha de embarque. Esto indica una preferencia por los términos de pago que ofrecen un período de crédito antes de la liquidación final, proporcionando flujo de caja a corto plazo para los compradores. El pago

anticipado puede reflejar una fuerte confianza en la relación comercial o en la solvencia del comprador, lo que señala un indicador positivo para los inversores sobre la estabilidad y la confianza en las transacciones de la empresa.

✓ **Importaciones de Chile desde Paraguay entre enero y agosto 2023:**

Estas transacciones están caracterizadas por una distribución donde una porción significativa, el 45.32%, se realiza a través de canales no especificados o actores comerciales diversos, lo que sugiere un mercado fragmentado con múltiples oportunidades para nuevas empresas que deseen entrar al espacio comercial. Minerva Foods Chile SPA destaca con un 18.25% de las importaciones, indicativo de su posición consolidada en el mercado, probablemente en productos cárnicos o relacionados, dada la naturaleza de la compañía. Comercial CYR Ltda. con un 7.27% y Frigorífico de Osorno S.A. con un 6.43%, muestran también una presencia notable.

Tabla 51. Productos importados ene-ago. 2023.

ORGANIZACIÓN	CANTIDAD IMPORTADA	PORCENTAJE REPRESENTATIVO
MINERVA FOODS CHILE SPA	281	18,25%
COMERCIAL CYR LTDA.	112	7,27%
FRIGORIFICO DE OSORNO S.A.	99	6,43%
FT FOODS S.A.	56	3,64%
FRIOFOOD SOCIEDAD ANONIMA	40	2,60%
SUSARON COMERCIAL LIMITADA	37	2,40%
IMP.Y ALIM. ICB FOOD SERVICE L	29	1,88%
RENDIC HERMANOS S A	25	1,62%
COMON S.A.	20	1,30%
COMERCIAL CERRILLOS SA	19	1,23%
SOCIEDAD INDUSTRIAL ROMERAL S.	17	1,10%
COMERCIAL AGROLUJUMA LIMITADA	16	1,04%
COMERCIALIZADORA INTERANDINA S	16	1,04%

ORGANIZACIÓN	CANTIDAD IMPORTADA	PORCENTAJE REPRESENTATIVO
COMERCIALIZADORA EL MIRADOR SA	14	0,91%
EMPRESAS TUCAPEL S.A.	14	0,91%
COMERC.DE ALIMENT. CISNES LTDA	12	0,78%
HIPERMERCADOS TOTTUS SA	11	0,71%
CENCOSUD RETAIL S.A.	9	0,58%
WALMART CHILE SA	5	0,32%
AXIS LOGISTICA DE CHILE S.A.	4	0,26%
COMERCIAL IMPORTADORA Y EXPORTADORA IMPOCARB LIMITADA	3	0,19%
JUAN CARLOS MOECKEL LIMITADA	1	0,06%
DIST. EL PAMPINO LIMITADA	1	0,06%
ARIZTIA COMERCIAL LIMITADA	1	0,06%
Otros	698	45,32%
Total, general	1540	100%

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de Exportaciones e Importaciones Aduana 2023.

El diverso listado de organizaciones incluye desde importadores de alimentos como FT Foods S.A., que representa un 3.64%, hasta grandes cadenas de supermercados como Walmart Chile S.A. y Cencosud Retail S.A., que, aunque tienen un menor porcentaje individual (0.32% y 0.58%, respectivamente), su presencia indica una demanda estable y posiblemente en crecimiento de productos importados para el sector minorista. Este panorama puede ser atractivo para inversionistas que busquen capitalizar en la diversidad y riqueza del mercado chileno, aprovechando la presencia de grandes y pequeños actores y la posibilidad de cubrir nichos de mercado aún no explotados o expandir la cuota de mercado en los ya establecidos.

Tabla 52. Productos importados ene-ago. 2023.

Categoría	Cantidad Importada	Porcentaje representativo
CARNES	1291	83,83%
CARBON	112	7,27%
DESPOJOS ALIMENTICIOS	69	4,48%
ARROZ	27	1,75%
PAPELERIA	17	1,10%
AGUA	16	1,04%
ACEITES	1	0,06%
BOLSAS	1	0,06%
OTROS	6	0,39%
Total, general	1540	100%

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de Exportaciones e Importaciones Aduana 2023.

La distribución de las categorías de productos importados por Chile desde Paraguay muestra una preponderancia significativa de la categoría de carnes, que representa el 83.83% de las importaciones. Esto indica una fuerte demanda y una relación comercial centrada en el sector cárnico, lo que es consistente con lo que se podría esperar dada la naturaleza agrícola y ganadera de la economía de Paraguay.

El carbón ocupa el segundo lugar con un 7.27%, que podría indicar un comercio energético o uso industrial específico en Chile. Los despojos alimenticios, que representan el 4.48%, también son parte de la industria alimentaria, probablemente como subproductos del procesamiento de carne.

El arroz y la papelería tienen una representación menor, con 1.75% y 1.10% respectivamente, pero aun así son significativos en el sentido de que diversifican la base de importación más allá de los productos primarios. La categoría de agua, que tiene un 1.04%, es menos común en la lista de importaciones y podría reflejar una necesidad específica o una preferencia de mercado por ciertos tipos de agua mineral o embotellada de Paraguay.

Los aceites y las bolsas tienen una presencia marginal (0.06% cada uno), lo que indica importaciones específicas o de nicho. Finalmente, la categoría "Otros" con un 0.39% sugiere que hay una variedad de otros productos que se importan en menores cantidades, lo que contribuye a la diversidad de la relación comercial entre Chile y Paraguay.

Tabla 53. Productos importados ene-ago. 2023.

Categoría importada	Kg importados	Porcentaje representativo
CARNES	32.771.272	78,95%
CARBON	3.045.135	7,34%
ARROZ	1.800.032	4,34%
DESPOJOS ALIMENTICIOS	1.768.038	4,26%
PAPELERIA	1.584.831	3,82%
AGUA	407.321	0,98%
ACEITES	21.447	0,05%
BOLSAS	30	0,00%
OTROS	108.824	0,26%
Total, general	41.506.930	100%

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de Exportaciones e Importaciones Aduana 2023.

Chile y Paraguay entrelazan sus economías a través de un vívido intercambio comercial donde las carnes paraguayas toman el protagonismo, representando un sustancial 78.95% del total importado por Chile, con un peso abrumador de más de 32 millones de kilogramos. El comercio se diversifica con significativas importaciones de carbón y arroz, destacando como pilares secundarios que suman más de 4 millones de kilogramos, indicativos de una robusta interacción en los sectores energético y agrícola. Menos predominantes, pero igualmente relevantes, los despojos alimenticios y la papelería también establecen su nicho, reflejando un flujo comercial que va más allá de lo comestible. Mientras que el agua, los aceites y un conjunto de otros productos complementan este mosaico comercial con volúmenes menores, cada uno cuenta una historia de necesidades y gustos que traspasan fronteras, tejiendo un tapiz de comercio bilateral que resalta la interdependencia y la riqueza de los lazos entre estas naciones sudamericanas.

Tabla 54. Productos importados ene-ago. 2023.

Medio de transporte	N° de operaciones
CARRETERO	1540

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de Exportaciones e Importaciones Aduana 2023.

El medio de transporte carretero es el pilar indiscutible del comercio entre Chile y Paraguay, con un total de 1540 operaciones registradas. Este dato revela la preferencia y la eficacia de la red de transporte terrestre para el traslado de una amplia gama de productos, principalmente carnes, que fluyen entre ambos países. La solidez del transporte por carretera subraya su importancia en la infraestructura comercial de la región, demostrando ser una vía crítica y eficiente para el intercambio de bienes en el Cono Sur.

El gráfico muestra la distribución porcentual de la actividad de importación desde enero hasta agosto. La mayor parte de la actividad se concentra en agosto con un 39%, seguida por julio con un 29%. Esto puede estar influenciado por el incremento en la demanda de productos importados, especialmente carne, en preparación para las fiestas patrias en Chile, donde tradicionalmente las ventas de este producto aumentan significativamente. Mayo representa el 8%, abril el 7%, junio el 5%, mientras que marzo y enero tienen un 4% cada uno. Febrero muestra la menor actividad con solo un 3%. Esta tendencia ascendente en la importación hacia los meses de fiestas patrias es un indicador clave para los negocios y la logística de abastecimiento, subrayando la importancia de la planificación estratégica en estas fechas para satisfacer las necesidades del mercado.

Tabla 55. Productos importados ene-ago. 2023.

Puerto de Embarque	Nº de operaciones	Porcentaje representativo
OTROS PTOS.AMERICA	1535	99,68%
OTROS PTOS.ARGENTINA	1	0,06%
OTROS PTOS.BRASIL	3	0,19%
TAMPA	1	0,06%
Total general	1540	100%

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de Exportaciones e Importaciones Aduana 2023.

El resumen de las operaciones de embarque indica que la abrumadora mayoría de las actividades de embarque para las importaciones que llegan a Chile desde Paraguay se realizan desde diversos puertos en América, excluyendo Argentina y Brasil, con un total de 1,535 operaciones, lo que representa el 99.68% del total. Mientras tanto, sólo se registra una operación (0.06%) desde Argentina, tres operaciones (0.19%) desde Brasil, y una más (0.06%) desde Tampa, alcanzando un total general de 1,540 operaciones de embarque.

Tabla 56. Productos importados ene-ago. 2023.

Puerto de Desembarque	N° de operaciones	Porcentaje representativo
JURELES	1539	99,94%
ANTOFAGASTA	1	0,06%
Total, general	1540	100%

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de Exportaciones e Importaciones Aduana 2023.

la inmensa mayoría de las operaciones de desembarque de importaciones chilenas desde Paraguay se concentran en el puerto de Jureles, con un total de 1539 operaciones, lo que corresponde al 99.94% del total. Solo una operación, equivalente al 0.06%, se ha llevado a cabo en el puerto de Antofagasta. Esto indica que Jureles es un puerto de importancia crítica para las importaciones que Chile realiza desde Paraguay, destacando su posición como un nodo logístico principal.

El gráfico de tarta presentado revela las preferencias de pago en las importaciones, mostrando que un poco más de la mitad de las operaciones, específicamente el 51%, se realizan mediante cobranza hasta 1 año. Esto indica que la mayoría de las importaciones se pagan en un plazo que se extiende hasta un año después de la operación de embarque, posiblemente reflejando términos de crédito negociados entre el importador y el exportador o una confianza en el flujo de efectivo futuro para cubrir los costos.

Por otro lado, el 49% de las importaciones se manejan a través de pago anticipado a la fecha de embarque, lo que significa que casi la mitad de las transacciones comerciales internacionales se pagan por completo antes de que las mercancías sean enviadas. Esta modalidad de pago puede ser preferida por los vendedores, ya que les asegura el pago antes de entregar el producto, reduciendo el riesgo de incumplimiento de pago.

En resumen, el corredor bioceánico no solo representa una conexión física entre dos océanos, sino también una oportunidad inigualable para fortalecer las relaciones comerciales entre los países involucrados. A medida que la infraestructura y los acuerdos continúan evolucionando, es probable que veamos una integración comercial aún más profunda en los años venideros.

El documento proporciona una visión detallada y optimista del comercio exterior de Chile con Argentina, Brasil y Paraguay. A pesar de los desafíos, se destacan varias áreas de éxito y oportunidades de crecimiento:

Chile exhibe un superávit comercial con Argentina y Brasil, indicando la fortaleza y competitividad de sus productos y servicios en estos mercados. La diversificación de las exportaciones, que incluyen desde productos químicos hasta soluciones de espacio temporal, subraya la versatilidad y robustez de la economía chilena.

La diversidad de productos que Chile exporta a estos países refleja la robustez y versatilidad de su economía. Desde productos químicos y maquinaria hasta soluciones de espacio temporal, Chile ha demostrado su capacidad para satisfacer una amplia gama de demandas del mercado.

Aunque Chile tiene un déficit comercial con Paraguay, esto se ve como una oportunidad para el desarrollo y el ajuste estratégico. La diversidad de productos agrícolas y cárnicos que Chile importa de Paraguay indica un mercado en crecimiento con potencial para más intercambios comerciales.

La eficacia de la infraestructura de transporte, destacada por la preeminencia del transporte terrestre y el papel crucial que el puerto de Jureles, respalda la solidez del sistema logístico.

10. Empresas Exportadoras.

En 2020, Chile experimentó un cambio notable en su panorama de exportación. El total de empresas exportadoras disminuyó a 7.600, lo que representa una reducción del 6,8% en comparación con 2019. Sin embargo, a pesar de esta disminución general, 1.522 empresas se aventuraron en el mercado internacional por primera vez, enviando mercancías fuera del país.

De acuerdo al informe de caracterización de empresas exportadoras (2021), las exportaciones de la región de Antofagasta, son realizadas por un total de 186 empresas exportadoras.

Tabla 57. Empresas Exportadoras de la Región Antofagasta 2019-2020.

Región	2019	2020	Variación %	Ranking
Arica y Parinacota	82	101	23%	13
Tarapacá	197	168	-15%	10
Antofagasta	218	186	-15%	8
Atacama	155	141	-9%	12
Coquimbo	355	339	-5%	7
Valparaíso	821	732	-11%	4
Metropolitana	4290	3877	-10%	1
O'Higgins	953	853	-10%	2
Maule	883	795	-10%	3
Ñuble	110	159	45%	11
Biobío	591	500	-15%	5
La Araucanía	189	184	-3%	9
Los Ríos	99	94	-5%	15
Los Lagos	426	388	-9%	6
Aysén	52	56	8%	16
Magallanes	115	98	-15%	14

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de informe de caracterización de empresas exportadoras de Chile del año 2021.

En 2020, 359 empresas representaron el 90% de las exportaciones del país (61.172 millones de dólares, entre bienes, energía y servicios, según la Administración Estatal de Aduanas), y estas cifras indican una alta concentración de las exportaciones. El 10% restante de las exportaciones de Chile se explica por la suma de los envíos individuales de 6.432 exportadores.

La segmentación de las exportaciones por segmentos de valor de exportación permite mostrar los segmentos en los que se encuentra la mayor concentración de empresas. En este sentido, el 21% de los 7.600 exportadores en 2020 tuvieron un valor exportado superior al millón de dólares (1.741 empresas). El segmento de valor de exportación con mayor número de exportadores registrados es el de \$10.001 a \$100.000 con un total de 2.411 exportadores, seguido del segmento de \$100.001 a \$1 millón con un total de 2.062 exportadores. Hay 368 empresas con ventas en el extranjero inferiores a 2.000 dólares EE.UU., lo que representa el 5% de todas las empresas exportadoras.

Tabla 58. Concentración de exportadoras por valor exportado

TRAMOS DE EXPORTACIÓN US\$ FOB	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	% DE VARIACIÓN.	Nº DE VARIACIÓN
Hasta US\$2.000	415	362	361	467	434	443	455	446	444	368	-17,2	-76
Entre US\$2.001 Y US\$ 10.000	1.172	1.132	1.211	1.452	1.365	1.338	1.202	1.220	1.240	1.018	-17,9	-222
Entre US\$10.001 Y US\$ 100.000	2.323	2.160	2.233	2.446	2.602	2.502	2.547	2.425	2.484	2.411	-2,94	-73
Entre US\$100.001 Y US\$ 1.000.000	2.018	2.100	2.085	2.192	2.196	2.143	2.151	2.134	2.179	2.062	-5,37	-117
Entre US\$1.000.001 Y US\$ 5.000.000	993	1.044	1.020	1.037	1.025	1.037	1.065	1.062	1.043	998	-4,31	-45
Entre US\$5.000.001 Y US\$ 10.000.000	283	269	281	287	277	266	291	302	292	286	-2,05	-6
Entre US\$10.000.001 Y US\$ 50.000.000	353	344	363	367	321	324	324	335	325	307	-5,54	-18
Entre US\$50.000.001 Y US\$ 100.000.000	61	58	67	63	61	52	57	64	65	61	-6,15	-4
Más de US\$100.000.000	83	85	86	92	77	76	76	84	83	89	7,23	6
TOTAL	7.701	7.554	7.707	8.403	8.358	8.181	8.168	8.072	8.155	7.600	-54	-555

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir del Servicio Nacional de Aduanas.

En 2020, del total de empresas exportadoras, la exportación de bienes fue la más concentrada, con 7.025 empresas con un volumen total exportado de 33.343 millones de dólares, lo que representa el 49% de las exportaciones totales. En segundo lugar, se encuentra la categoría de servicios con 677 empresas en 2020, un 1,9% menos que el período anterior, y exporta productos por valor de \$1.075 millones, equivalente al 2% del total exportado. Finalmente, 92 empresas exportaron cobre, un 2,2% más que en 2019. Las exportaciones de metal rojo alcanzaron los 33.186 millones de dólares, representando el 49% del total exportado en 2020.

Tabla 59. Exportaciones Rubro Año 2023

Actividad	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	%Var. 20/19	N° Var. 20/19
Bienes No Cobre	7.323	7.151	7.298	7.957	7.898	7.709	7.665	7.571	7.585	7.025	-7,40%	-560
Cobre	76	83	92	102	87	90	92	89	90	92	2,20%	2
Servicios	507	514	522	568	593	580	614	638	690	677	-1,90%	-13

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir del Servicio Nacional de Aduanas.

En general, la mayor concentración de empresas exportadoras se encuentra en la industria manufacturera con 4.523 empresas. Por otro lado, tras el peak de producción de 2014, el número de empresas dedicadas a la exportación siguió disminuyendo. El año pasado, el número de empresas afectadas por la epidemia en las exportaciones siguió disminuyendo. En el sector agrícola, a pesar de la grave situación de este año, el número de empresas registradas se mantuvo en 1.789 en 2019. Aparte de pequeños reveses en 2012, 2013 y 2018, el sector ha mostrado un crecimiento continuo. En 2020, la silvicultura, la pesca y la acuicultura, la industria vitivinícola y la industria minera experimentaron caídas de entre el 3,8% y el 7,4%. En los últimos 10 años, entre los macro sectores con mayor tasa de crecimiento anual promedio de las empresas se encuentran el sector de servicios, que creció un 3,8%, y el sector vitivinícola, que creció un 2,1%, seguido por la agricultura, que creció en un 1,0%. Al mismo tiempo, el macro sector forestal, pesquero y acuícola tuvo una tasa de crecimiento anual negativa promedio del 2,2%, la manufactura del -0,5% y la minería del -0,2%

Tabla 60. Principales Exportadoras Por Macro sector

Macro sectores	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	% Var. '20/'19	N° Var. '20/'19
Manufacturas	4.920	4.830	4.960	5.575	5.441	5.185	5.116	5.074	5.003	4.523	-9,60%	-480
Agropecuarios	1.682	1.641	1.627	1.645	1.689	1.756	1.776	1.762	1.789	1.789	0,00%	0
Servicios	507	514	522	568	593	580	614	638	690	677	-1,90%	-13
Forestales	604	585	577	564	579	542	513	507	529	492	-7,00%	-37
Vinos	351	342	363	398	402	428	426	429	448	431	-3,80%	-17
Pesca y Acuicultura	452	442	453	424	404	404	399	386	391	362	-7,40%	-29
Minerales	251	241	249	265	237	238	259	239	250	233	-6,80%	-17

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir del Servicio Nacional de Aduanas.

En 2020 se puede observar que el mayor número de empresas exportadoras se concentra en América Latina con 4.889 empresas, seguida de Europa con 2.395 empresas y América del Norte con 2.357 empresas. Con el tiempo, ha aumentado el número de empresas que van a Asia y Oceanía. Finalmente llegó a 2.101, al igual que Oriente Medio, que llegó a 392 empresas. Debido a las complicaciones logísticas provocadas por la pandemia, el número de empresas en las regiones geográficas disminuyó significativamente el año pasado. En términos de crecimiento anual promedio, Medio Oriente tiene la tasa de crecimiento más alta con un 3,0%, Asia y Oceanía con un 2,4%, mientras que Europa y América del Norte tienen una tasa de crecimiento promedio más baja del 0,4%. La tasa de crecimiento promedio de África es del 0,9%, mientras que la tasa de crecimiento promedio de América Latina es del 0,7%.

Tabla 61. Número de Exportadoras por Zona Geográfica

Zonas Geográficas	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	% Var. '20/'19	N° Var. '20/'19
África	316	317	319	315	269	267	275	293	317	296	-6,60%	-21
América dl Norte	2.411	2.359	2.432	2.594	2.473	2.535	2.506	2.512	2.440	2.357	-3,40%	-83
América Latina	5.320	5.218	5.235	5.740	5.697	5.467	5.474	5.350	5.327	4.889	-8,20%	-438
Asia y Oceanía	1.782	1.845	1.924	2.049	2.016	2.003	2.066	2.104	2.148	2.101	-2,20%	-47
Europa	2.411	2.335	2.468	2.553	2.482	2.573	2.603	2.582	2.626	2.395	-8,80%	-231
Medio Oriente	324	309	354	402	350	364	392	413	412	392	-4,90%	-20
Otras destinos	125	124	118	123	126	117	120	115	130	118	-9,20%	-12

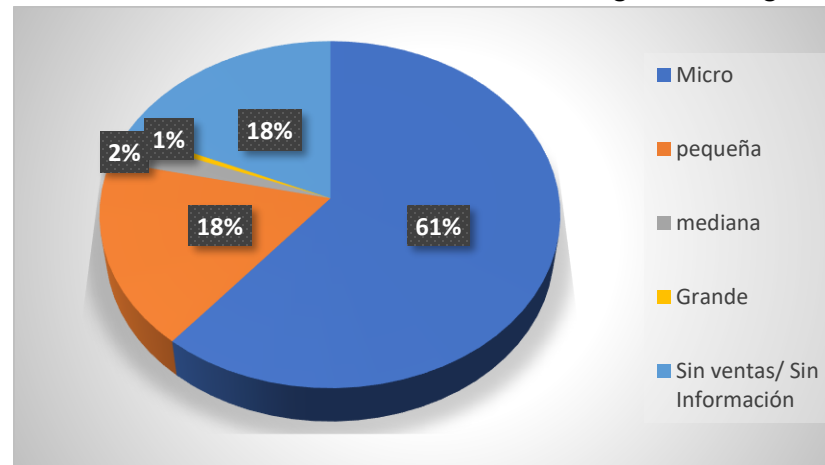
Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir del Servicio Nacional de Aduanas.

11. Análisis de las PYMES.

En 2020 El 61,0% de las empresas de la región de Antofagasta se trataba de microempresas, correspondientes a 22.215 empresas y de ellas 6394 eran pequeñas empresas.

Las empresas representan el 17,5% del volumen total; 857 medianas empresas, que representan el 2,4% empresas de la región y Hay 272 grandes empresas, que suponen el 0,7% del total de empresas. Por otro lado, actualmente existen 6.679 empresas no registradas cuyo volumen de ventas de ese año representó el 18,4% del total.

Gráfico 13. Distribución de las PYMES en la Región Antofagasta



Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de Corfo.

En cuanto a participación, el rubro que tuvo una disminución en el total de empresas de la región entre 2005 y 2020 es el comercio, disminuyendo 8,9% y representa entre el 40,8% al 31,9% aunque continúa siendo el rubro con el número más alto de empresas en la región, siendo continuados en cuanto a caídas en su participación los rubros de construcción (con una caída de entre 9,9% a 8,2%), transporte y almacenamiento (que cae entre 12,8% a 11,4%) y otras actividades de servicios (con una caída de 7,1% a 5,7%).

Tabla 62. Empresas y ventas por comuna 2020-2021

Año Comercial	Tramo según ventas (5 tramos)	Comuna del domicilio o casa matriz	Provincia del domicilio o casa matriz	Región del domicilio o casa matriz	Número de empresas	Ventas anuales en UF
2020	Pequeña	Tocopilla	Tocopilla	Región de Antofagasta	178	1.337.572
2020	Pequeña	María Elena	Tocopilla	Región de Antofagasta	37	266.859
2020	Pequeña	Calama	El Loa	Región de Antofagasta	1.489	10.517.895
2020	Pequeña	Taltal	Antofagasta	Región de Antofagasta	171	1.165.089
2020	Pequeña	Antofagasta	Antofagasta	Región de Antofagasta	4.262	30.716.488
2020	Pequeña	Mejillones	Antofagasta	Región de Antofagasta	143	966.582
2020	Pequeña	Sierra Gorda	Antofagasta	Región de Antofagasta	29	220.953
2021	Pequeña	Taltal	Antofagasta	Región de Antofagasta	196	1.449.068
2021	Pequeña	Antofagasta	Antofagasta	Región de Antofagasta	5.019	36.776.792
2021	Pequeña	Sierra Gorda	Antofagasta	Región de Antofagasta	40	299.711
2021	Pequeña	María Elena	Tocopilla	Región de Antofagasta	43	337.641
2021	Pequeña	Tocopilla	Tocopilla	Región de Antofagasta	203	1.463.392
2021	Pequeña	Mejillones	Antofagasta	Región de Antofagasta	150	1.112.901
2021	Pequeña	Calama	El Loa	Región de Antofagasta	1.715	12.529.340
2020	Mediana	Mejillones	Antofagasta	Región de Antofagasta	14	606.665
2020	Mediana	Calama	El Loa	Región de Antofagasta	162	7.841.198
2020	Mediana	Antofagasta	Antofagasta	Región de Antofagasta	628	29.745.033
2021	Mediana	Mejillones	Antofagasta	Región de Antofagasta	15	722.796
2021	Mediana	Antofagasta	Antofagasta	Región de Antofagasta	734	35.132.893
2021	Mediana	Calama	El Loa	Región de Antofagasta	215	9.901.376

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir del SII. 2021.

Destaca el aumento en la **tasa de crecimiento anual de ventas que entre los años 2017 y 2021 alcanzó un 8%**, lo cual podría entenderse como un gran aporte al Producto Interno Bruto Regional.

En cuanto al número de empresas, se registra una variación positiva para el periodo con una **tasa de crecimiento anual promedio**

de 5%, de esta forma muestran un balance positivo en estas localidades.

Tabla 63. Tendencias de las PYMES de la Región Antofagasta (2017 – 2021)

Año	Número de empresas	Crecimiento neto anual	Tasa anual de crecimiento	Ventas anuales	Crecimiento Neto anual ²	Tasa de crecimiento anual
2017	7.007	0	0	76.025.647		
2018	7.266	259	3,70	78.333.009	2.307.362	3,03
2019	7.420	154	2,12	84.031.275	5.698.266	7,27
2020	7.275	-145	-1,95	83.384.335	-646.940	-0,77
2021	8.518	1.243	17,09	100.480.778	17.096.443	20,50

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir del SII, 2021.

Los principales problemas que enfrentan las PYMES de la Región de Antofagasta son los siguientes:

1. Falta de financiamiento.
2. Falta de clientes.
3. Retardos en los pagos.
4. Falta de capacitación en innovación y tecnología.
5. Falta de conocimiento en priorización de riesgos.
6. Poca ayuda en metodología y gestión.
7. Débil manejo del capital y poca capacidad de reconocer el fracaso.

12. Índice de Competitividad Regional, ICR – SUDBERE.

El **ICR 2018 ubica a Antofagasta en el tercer lugar entre las regiones de Chile**. Junto a las de Magallanes y Santiago constituyen el rango de regiones “**Altas**” en competitividad.

Tabla 64. ICR 2018

	Región	Global	Productividad	Calidad de Vida	Sustentabilidad
1.-	Arica y Parinacota	9	11	4	11
2.-	Tarapacá	8	6	5	13
3.-	Antofagasta	3	1	2	15
4.-	Atacama	7	4	3	14
5.-	Coquimbo	12	13	14	4
6.-	Valparaíso	10	8	8	10
7.-	Santiago	2	2	7	1
8.-	O'Higgins	5	12	6	5
9.-	Maule	14	15	13	6
10.-	Biobío	11	10	11	7
11.-	La Araucanía	15	14	15	9
12.-	Los Ríos	13	9	10	12
13.-	Los Lagos	6	7	12	3
14.-	Aysén	4	5	9	8
15.-	Magallanes	1	3	1	2

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir del Informe SUBDERE 2020.

En el ranking nacional, la región destaca especialmente en dos dimensiones clave: Productividad y Calidad de Vida, factores que contribuyen significativamente a su posición como la tercera mejor calificada. En Productividad, la región ocupa el primer lugar a nivel nacional, gracias a sus sobresalientes resultados en producción, mercado laboral e innovación, con puntuaciones de 76,83%, 74,76% y 62,89% respectivamente.

En cuanto a la Calidad de Vida, que evalúa aspectos como salud, seguridad, generación de ingresos, igualdad de ingresos, y entorno y vivienda, la región alcanza un segundo lugar nacional.

Sin embargo, la dimensión de Sustentabilidad es un área de mejora, ya que en ella la región ocupa la última posición a nivel nacional. El factor de calidad ambiental, que afecta negativamente la clasificación general, contrasta con el éxito en el factor de capital físico, donde la región lidera el ranking.

13. Innovación Empresarial.

De acuerdo a los resultados de la 10ª Encuesta de Innovación (2017), la región que presentó el porcentaje más alto en actividades de innovación fue Antofagasta, con una tasa del 21,6% del total de las empresas, siendo seguida por la Región de Tarapacá con un 20,6%, y por la región de Aisén del General Carlos Ibáñez del Campo con una tasa del 19,1%.

Tabla 65. Tipo de Innovación Empresarial y Distribución por Regiones

	Región	Innovación de Producto	Innovación de Procesos	Innovación Tecnológica	Innovación Organizacional	Innovación Marketing	Innovación No tecnológica	Innovación general
I	R. de Tarapacá	3,8%	8,5%	8,5%	12,6%	8,9%	19,1%	20,6%
II	R. de Antofagasta	10,4%	18,2%	18,6%	11,9%	13,5%	14,8%	21,6%
III	R. de Atacama	6,9%	3,6%	9,5%	12,6%	6,7%	15,7%	16,4%
IV	R. Coquimbo	10,6%	10%	14,1%	6,6%	7,7%	8,6%	16,5%
V	R. de Valparaíso	4,8%	12,2%	13,6%	10,7%	6,4%	12,5%	16,3%
VI	R. de Libertador	4,1%	9,2%	11,6%	7,2%	4%	7,3%	13,8%
VII	R. del Maule	4,4%	4,8%	5,8%	7,4%	4,5%	8,4%	10,2%
VIII	R. del Biobío	4,1%	8,4%	9,5%	6,4%	6,5%	7,6%	10,5%
IX	R. Araucanía	5,6%	10,9%	13,7%	10,2%	7,9%	11%	15,7%
X	R. de Los Lagos	6,7%	11,9%	13,2%	8,9%	8,9%	11,3%	15,9%

	Región	Innovación de Producto	Innovación de Procesos	Innovación Tecnológica	Innovación Organizacional	Innovación Marketing	Innovación No tecnológica	Innovación general
XI	R. de Aysén	7,2%	14%	16,5%	8,2%	7,4%	9,5%	19,1%
XII	R. de Magallanes	12,5%	9%	13%	8,5%	7,3%	10,9%	18%
XIII	R. Metropolitana de Santiago	5,9%	9,1%	10,8%	7,2%	7,5%	11,3%	15,3%
XIV	R. de Los Ríos	2%	6,1%	7,7%	7,4%	9,8%	13,9%	15,7%
XV	R. de Arica y Parinacota	5,1%	11%	14,6%	4,5%	5,9%	7,8%	15,8%

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de la 10ª Encuesta de Innovación.

En el ámbito de la innovación en procesos, la Región de Antofagasta lidera con un 18,2%, seguida por la Región de Aysén con un 14%. En términos de avances tecnológicos, la Región de Antofagasta ocupa también el primer lugar con un 18,6%, mientras que la Región del Maule registra el porcentaje más bajo con un 5,8%. En el área organizacional, la Región de Atacama y la Región de Tarapacá están empatadas con un 12,6%, y la Región de Antofagasta se posiciona en tercer lugar con un 11,9%. Finalmente, en marketing, es nuevamente la Región de Antofagasta la que destaca, manteniendo el mayor porcentaje con un 13,5%.

14. Inversión Extranjera.

Entre 2018 y 2022, Chile no solo consolidó su liderazgo en la minería, sino que también marcó un hito en la economía a nivel global. El año 2022 fue particularmente notable, estableciendo un récord en la Inversión Extranjera Directa (IED) con un crecimiento significativo. Este impulso se vio reflejado en sectores clave como la minería y la energía, haciendo de Chile un destino atractivo para la inversión global. Un ejemplo destacado es Antofagasta, donde el stock de IED alcanzó los \$40.190 millones de dólares, la cifra más alta en cinco años, subrayando su papel estratégico en la atracción de inversión extranjera.

TABLA 66. Inversión extranjera en el periodo 2018-2022 según sector económico

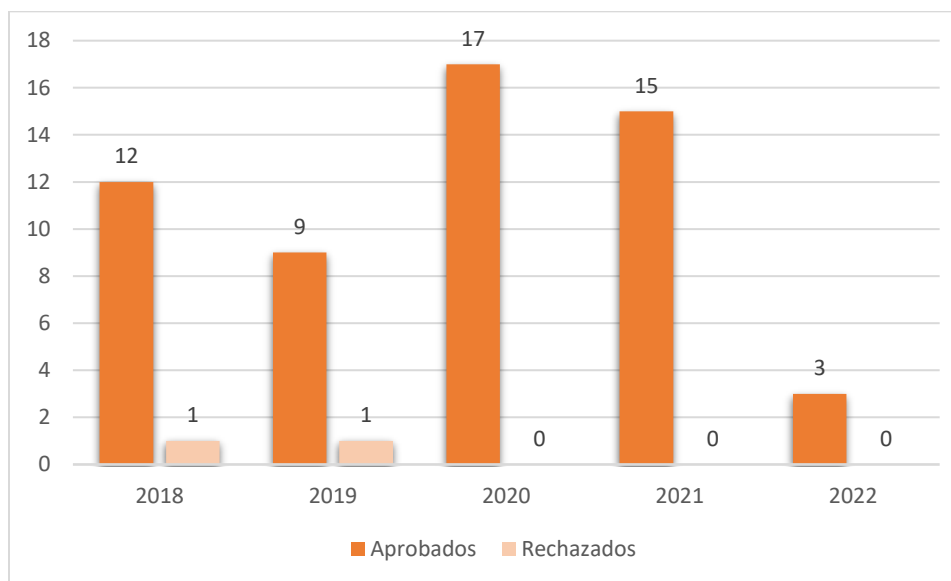
Sector Económico	2018-2022 (USD MM)	%
Agricultura y Pesca	16.867	1,3
Minería	323.124	24,8
Industria Manufacturera	50.519	3,9
Electricidad, gas y agua	182.546	14,0
Construcción	28.564	2,2
Comercio	58.734	4,5
Hoteles y restaurantes	292	0,0
Transporte y Almacenaje	30.135	2,3
Comunicaciones	37.134	2,8
Servicios Financieros	194.805	14,9
Inmobiliarios y servicios empresariales	798	0,1
Otros Servicios	11.288	0,9
No asignados	368.879	28,3
TOTAL	1.303.685	100

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de la base de datos del Banco Central de Chile.

a. Sector Minero

En los últimos años, el sector minero en Chile ha vivido un periodo de fluctuaciones económicas notables. La pandemia tuvo un impacto considerable, provocando una caída del 21% en la inversión minera en 2020, acompañada de un descenso del 10.8% en la Formación Bruta de Capital Fijo (FBKF) a nivel nacional. Sin embargo, esta tendencia se revirtió en 2021 y 2022, con aumentos en la FBKF del 15.7% y 2.8%, respectivamente. De cara al futuro, se perfilan proyectos mineros prometedores para el periodo 2022-2031. De estos, el 43% involucra inversión extranjera, indicando un potencial crecimiento futuro del sector. Cabe destacar que, aunque la mayoría del capital extranjero se concentra en la región metropolitana, Antofagasta se destaca por recibir una inversión extranjera significativa, a pesar de contar con menos proyectos que la región metropolitana.

Gráfico 14. Proyectos en el sector minero región Antofagasta (2018-2022)



Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir del sistema de evaluación de impacto ambiental (2018-2022).

Tabla 67. Proyectos en el sector minero en la región Antofagasta (2021-2022)

NOMBRE DEL PROYECTO	COMUNAS	TITULAR	Inversión (MMU\$)	AÑO	ESTADO
Aumento Movimientos Mina DGM	Sierra Gorda	Codelco Chile División Gabriela Mistral	153,2460	22	Aprobado
Proyecto minero Comahue	Antofagasta	Next Minerals S.A.	55,0000	22	Aprobado
Adecuación Obras Mineras para Continuidad Operacional de CMLB	Sierra Gorda	Compañía Minera Lomas Bayas	254,0000	22	Aprobado

NOMBRE DEL PROYECTO	COMUNAS	TITULAR	Inversión (MMU\$)	AÑO	ESTADO
Aumento de Capacidad y Optimización Producción Planta de Lito Carmen	Antofagasta - San Pedro de Atacama-Mejillones-Sierra Gorda	SQM Salar S.A.	987,0000	21	Aprobado
Modificación V Planta de Óxidos Taltal	Taltal	Minera Las Cenizas S.A.	12,0000	21	Aprobado
Proyecto Actualización Continuidad Franke N° 2	Taltal	Sociedad Contractual Minera Franke	0,0000	21	Aprobado
Extensión del Botadero de Ripios y Modificaciones Operacionales en el Área de la Pila Dinámica de Lixiviación	Antofagasta	MINERA ESCONDIDA LIMITADA	470,0000	21	Aprobado
DELIMITACIÓN DE NUEVOS RECURSOS, PROYECTO QUETENA	Calama	Codelco Chile, División Chuquicamata	4,8000	21	Aprobado
Actualización Matriz de Sustentabilidad de Recursos Geológicos	Calama	CODELCO Chile, División Radomiro Tomic	458,0000	21	Aprobado
EXPLORACIÓN AVANZADA ZEUS DGM	Sierra Gorda	Codelco Chile División Gabriela Mistral	10,6060	21	Aprobado
Continuidad Operacional Proyecto Aguas Blancas	Antofagasta	Atacama Minerals Chile SCM	3,0000	21	Aprobado
Extensión Vida Útil Planta de chancado Móvil, Taltal -ENAMI	Taltal	Empresa Nacional de Minería	0,0000	21	Aprobado
Re lixiviación de Ripios Pila 4, Modificación Mina Guanaco	Taltal	Guanaco Compañía Minera SPA	8,5000	21	Aprobado
Ore Sorting Botadero Lince	Mejillones	Minera HMC S. A	3,5685	21	Aprobado
Proyecto Alternativo Depositación de Relaves en Rajo	Sierra Gorda	Minera Centinela.	448,0000	21	Aprobado
Actualización de Recursos y Reservas, Faena Minera el Peñón	Antofagasta	Minera Meridian Limitada	172,4070	21	Aprobado
Depósito de ripios y cobertura superficial del tranque de relaves, Planta José Antonio Moreno, ENAMI - Taltal	Taltal	Empresa Nacional de Minería	2,1120	21	Aprobado
Prospección Minera Cerro Búfalo	Sierra Gorda	Sociedad Contractual Minera Búfalo	15,0000	21	Aprobado

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir del sistema de evaluación de impacto ambiental (2021-2022).

La Última actualización de la cartera de proyectos propuesta para el sector minero para los años 2022-2031 considera un conjunto de 53 iniciativas, las que en total alcanzan una inversión de US\$73.655 millones, de los cuales US\$ 22.100 se destinan a la Región de Antofagasta.

Tabla 68. Inversiones Mineras Futuras en la Región de Antofagasta

Año	Proyecto	Operador	Sector Minero	Tipo de Proyecto	Inversión (MMUS\$)
2022	AMP. CARBONATO DE LITIO A 180 KTPA	SQM Salar S.A.	Litio	Expansión	450
2022	ESPERANZA SUR	Minera Centinela	Gran. Min. - Cu	Expansión	175
2023	CONT. OPERACIONAL ZALDIVAR	Compañía Minera Zaldivar	Gran. Min. - Cu	Reposición	190
2023	LIXIVIACIÓN DE CONCENTRADOS	Ecometales Limited Agencia en Chile	Plantas Met.	Nuevo	371
2023	PLAN DE DESARROLLO MICHILLA	Minera HMC S.A.	Med. Min - Cu	Reposición	235
2024	EX. BOT. DE RIPIOS Y MOD. PILA DINÁMICA	Minera Escondida Limitada	Gran. Min. - Cu	Reposición	470
2024	DESEMB. CONC. MANTOS BLANCOS FASE II	Capstone Copper	Gran. Min. - Cu	Expansión	90
2024	AUMENTO CAP. Y OP. PLANTA CARMEN	SQM Salar S.A.	Litio	Expansión	987
2024	CICLÓN EXPLORADORA	Eco Earth Elements Spa	Med. Min - Cu	Nuevo	110
2024	LOMAS BAYAS CONT. (Ex LOMAS BAYAS 2034)	Compañía Minera Lomas Bayas	Gran. Min. - Cu	Reposición	254
2024	POLO SUR	Minera Centinela	Gran. Min. - Cu	Reposición	300
2025	SIERRA GORDA EXP. 230 KTPD	Sierra Gorda SCM	Gran. Min. - Cu	Expansión	2.000
2026	DES. DISTRITO CENTINELA	Minera Centinela	Gran. Min. - Cu	Nuevo	4.175
2028	SULFUROS RT FASE II	Codelco Div. Radomiro Tomic	Estatal - Cu	Nuevo	3.732

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir del Catastro de Cochilco, 2022.

Antofagasta se destaca en el sector minero, albergando el 30% del total de proyectos mineros y liderando en nivel de inversión a nivel nacional. En esta región, el cobre es el mineral predominante, representando un impresionante 93.5% del total de la inversión regional. En contraste, la región de Atacama ocupa el segundo lugar con el 26.5% de las inversiones mineras del país, donde el cobre constituye el 81% y el oro un significativo 14.1%. Siguiendo en importancia, la región de Tarapacá concentra el 13.8% de las inversiones, con un notable 96.5% de estas destinadas al cobre. En un contexto más amplio, el 80.5% del total de inversiones mineras y el 77.9% de las inversiones en cobre se focalizan en la zona norte de Chile.

Tabla 69. Inversiones mineras futuras del cobre según región

Sector Minero	Cantidad proyectos	Inversión (MMUS\$)
Tarapacá	4	9.782
Antofagasta	14	20.663
Atacama	11	15.807
Coquimbo	6	4.624
Valparaíso	2	3.103
Metropolitana	2	3.700
O'Higgins	2	7.593
Total	41	65.272

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir del Catastro de Cochilco, 2022.

Durante la próxima década, las inversiones en sectores mineros distintos al cobre representarán el 11.4% del total de la cartera de proyectos, con 12 iniciativas distribuidas entre las regiones de Tarapacá y Coquimbo. En estos proyectos, la inversión se diversifica en minerales como el oro, el hierro, el litio y minerales industriales. Sin embargo, es importante destacar que estas inversiones en sectores alternativos se categorizan con una probabilidad más baja de realización, abarcando el 54% del total de las inversiones en esta categoría.

Tabla 70. Inversiones mineras futuras del oro, hierro y minería industrial según región

Sector minero	Cantidad proyectos	Inversión (MMUS\$)
Tarapacá	1	350
Antofagasta	2	1.437
Atacama	8	3.708
Coquimbo	1	2.888
Sub total otros min.	12	8.383

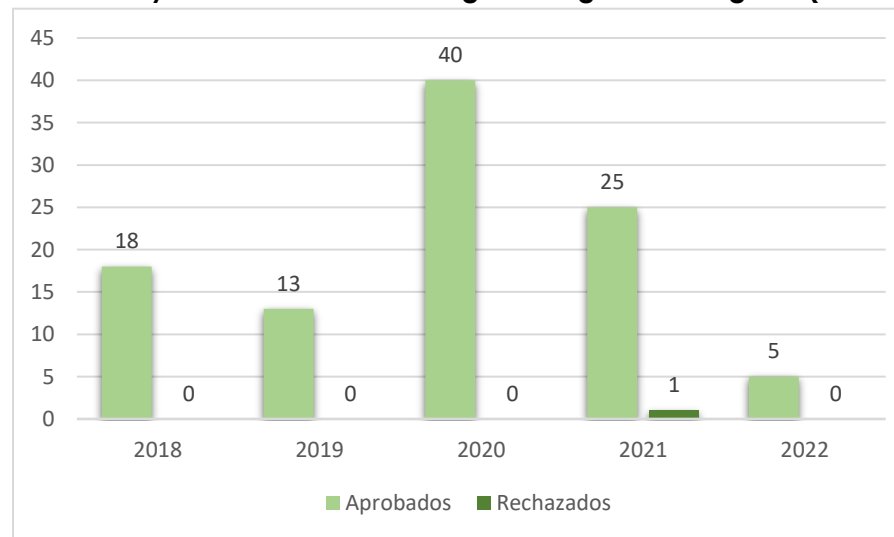
Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir del Catastro de Cochilco, 2022.

b. Sector Energía

El sector energético en Chile ha alcanzado un reconocimiento notable, siendo calificado por el informe Climatescope de BloombergNEF como líder entre los países emergentes en inversión en energías renovables, superando incluso a India. Según datos de la Corporación de Bienes de Capital (CBC) y InvestChile, las empresas extranjeras desempeñan un rol crucial en este avance, representando el 71% de la inversión proyectada para el periodo 2022-2026. Esto equivale a US\$ 5.117 millones del total de US\$ 7.206 millones provenientes de firmas internacionales.

A nivel nacional, el Ministerio de Energía de Chile informó en diciembre de 2022 la existencia de 84 proyectos de energía en construcción, que incluyen áreas de generación, transmisión y proyectos de hidrógeno verde, con una inversión total de US\$ 5.702 millones. Específicamente en la región de Antofagasta, se han aprobado dos proyectos de energía para 2023, implicando una inversión total de US\$ 25.006 millones.

Gráfico 15. Proyectos en el sector energético región Antofagasta (2018-2022).



Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir del sistema de evaluación de impacto ambiental (2018-2022).

Tabla 71. Proyectos en el sector energético en la región Antofagasta (2021 -2022)

NOMBRE	COMUNAS	TITULAR	INVERSIÓN (MMU\$)	AÑO	ESTADO
Tendido segundo circuito Línea 2x220 kV Nueva Chuquicamata - Calama	Calama	Engie Energía Chile S.A.	6,5000	2022	Aprobado
Parque Eólico Pampa Fidelia	Taltal	Engie Energía Chile S.A.	645,0000	2022	Aprobado
Ajuste Línea de Transmisión Eléctrica Norte Parque Eólico Horizonte	Taltal	Colbún S.A.	8,3450	2022	Aprobado
Parque Fotovoltaico Socompa Solar	Antofagasta	SOCOMPA SOLAR SPA	200,0000	2022	Aprobado
Ajustes Constructivos a Instalaciones de Relaves Espesados	Calama	CODELCO Chile, División Radomiro Tomic	48,0000	2022	Aprobado
Modificación de Alimentación Eléctrica a Planta Desaladora Norte y Nueva S/E Desalant	Antofagasta	Engie Energía Chile S.A.	0,0001	2021	Aprobado
Proyecto Parque Eólico Morros	Antofagasta	Andes Mainstream Spa.	29,7119	2021	Aprobado
Subestación Seccionadora Nueva La Negra 110/220 kV	Antofagasta	Engie Energía Chile S.A.	17,7600	2021	Aprobado
HyEx - Producción de Hidrógeno Verde	Tocopilla	ENGIE AUSTRAL S.A.	47,0000	2021	Aprobado
Conversión a Gas Natural de IEM	Mejillones	Engie Energía Chile S.A.	50,0000	2021	Aprobado
Operación Unidades CTA/CTH con 100% de Biomasa	Mejillones	Central Termoeléctrica Andina Spa	12,0000	2021	Aprobado
Parque Fotovoltaico Pauna Solar	María Elena	PAUNA SOLAR SPA	496,0000	2021	Aprobado
Parque Fotovoltaico Lince Solar	Antofagasta	Orión Solar Spa	12,0000	2021	Aprobado
Parque Fotovoltaico Tífan Solar	Antofagasta-Sierra Gorda	DPP HOLDING CHILE SPA	12,0000	2021	Aprobado
Parque Fotovoltaico Latorre Sunlight	Calama	Latorre Sunlight Spa	10,0000	2021	Aprobado
Parque Fotovoltaico Andalhue	Antofagasta	Abra Solar Spa	10,0000	2021	Aprobado
Planta Fotovoltaica Bonasort	Antofagasta	GR Lauca Spa	9,9000	2021	Aprobado
Parque Fotovoltaico Gabriela 220 MW	Sierra Gorda	GR Lengua Spa	248,0000	2021	Aprobado
Proyecto Fotovoltaico La Sierra II	Sierra Gorda	La Sierra Spa	12,0000	2021	Aprobado
Planta Solar La Pampina	María Elena	Planta Solar La Pampina Spa	140,0000	2021	Aprobado

NOMBRE	COMUNAS	TITULAR	INVERSIÓN (MMU\$)	AÑO	ESTADO
Planta Fotovoltaica Chungungo	Taltal	GR Pan de Azúcar Spa	9,9000	2021	Aprobado
Implementación de Nuevas Obras Eléctricas	Antofagasta	MINERA ESCONDIDA LIMITADA	12,4000	2021	Aprobado
Ampliación Planta Solar Pampa Unión	Sierra Gorda	Pampa Unión Spa	0,0000	2021	Aprobado
Parque Fotovoltaico La Perla del Norte	Antofagasta	SOLAR TI TREINTA Y UNO SPA	12,0000	2021	Rechazado
Parque Eólico Lomas de Taltal	Taltal	Engie Energía Chile S.A.	424,0000	2021	Aprobado
Parque Fotovoltaico Cauce Solar	Calama	Cauce Solar Spa	12,0000	2021	Aprobado
Seccionamiento Línea 2x220 kV El Cobre Esperanza y Adecuaciones en S/E Centinela	Sierra Gorda	Red Eléctrica del Norte 2 S. A	13,0000	2021	Aprobado
Parque Fotovoltaico Caliche	María Elena	Solar Ti Veintitrés Spa	12,0000	2021	Aprobado
Optimización Planta Solar Likana	Calama-Sierra Gorda	Likana Solar Spa	0,0000	2021	Aprobado
Parque Solar Fotovoltaico Pampa Librillo	Taltal	Sonnedix Librillo Solar Spa	90,0000	2021	Aprobado
Proyecto ERNC Antofagasta	Taltal	IBEREOLICA ERNC ANTOFAGASTA SPA	874,0000	2021	Aprobado

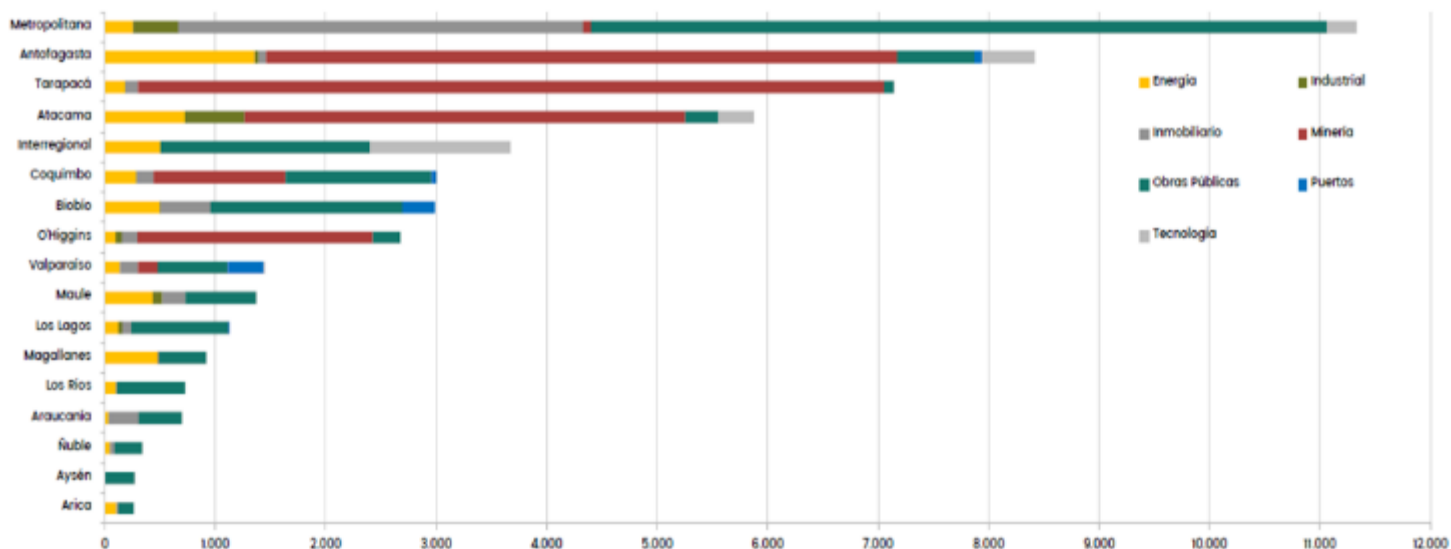
Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir del sistema de evaluación de impacto ambiental (2021-2022).

En 2023, la Región de Antofagasta continúa siendo un foco atractivo para la IED, especialmente en los sectores de minería y energía. Detallando en:

- Energía: Hay 7 proyectos de energía, de los cuales solo 2 han sido aprobados y los demás están en calificación, con una inversión para los proyectos aprobados de 25,0060 MMU\$. La mayoría de estos proyectos están ubicados en María Elena y Taltal.
- Minería: Se presentaron 15 proyectos mineros este año, la mayoría están en estado de calificación o han sido desistidos, con una inversión total en proyectos en calificación de 6.262,391 MMU\$. La mayoría se localizan en Sierra Gorda.

El total de inversión en proyectos aprobados o en calificación en la Región de Antofagasta asciende a 8.228,318 MMU\$, en términos de cantidad de proyectos queda demostrando que la minería sigue siendo el sector líder en atracción de inversiones. Estos datos reflejan la continuación de una tendencia establecida en años anteriores y subrayan la importancia económica de Antofagasta en el contexto nacional.

Gráfico 16. Estimación de Inversión 2023 – 2027.



Fuente: Corporación de bienes de capital (CBC) 2ºT – 2023.

Dentro de este contexto, la Región Metropolitana continúa liderando en la recepción de inversiones, con un enfoque principal en obras públicas y el sector inmobiliario. Por su parte, la Región de Antofagasta, seguida por Tarapacá y Atacama, se distingue por atraer inversiones predominantemente en el sector minero. Además, Antofagasta se destaca por recibir el mayor número de proyectos de energía en comparación con otras regiones, reafirmando su papel como un epicentro de inversión clave, en consonancia con las tendencias que se han manifestado en los últimos cinco años.

15. Proceso migratorio.

El fenómeno de la migración es uno de los más grandes y complejos, y para lograr entender sobre migración primero hay que saber qué significa. La migración se refiere al movimiento de personas de un lugar a otro con la intención de establecerse en el nuevo destino de manera temporal o permanente. Este desplazamiento puede ser motivado por diversas razones, como buscar mejores oportunidades económicas, escapar de conflictos o persecuciones, reunificación familiar, estudios, entre otros motivos.

Las Naciones Unidas definen el migrante como “alguien que ha residido en un país extranjero durante más de un año independientemente de las causas de su traslado, voluntario o involuntario, o de los medios utilizados, legales u otros”.

Entre las tipologías de migrantes, se logró agruparlas según las siguientes definiciones:

Tabla 72. Tipologías de migrantes

Migrante calificado	Trabajador que por sus competencias recibe un tratamiento preferencial en un país distinto al suyo.
Migrante documentado	Aquel que ingresa legalmente a un país y permanece en él, de acuerdo al criterio de admisión.
Migrante económico	Persona que habiendo dejado su lugar de residencia o domicilio habitual busca mejorar su nivel de vida en un país distinto al de origen. Asimismo, se aplica a las personas que se establecen fuera de su país de origen por el período de duración de un trabajo, generalmente de carácter esporádico (cosechas agrícolas), cuyas personas que lo desempeñan son llamados "trabajadores de temporada" o temporeros.
Migrante irregular	Persona que habiendo ingresado ilegalmente o tras vencimiento de su visado, deja de tener status legal en el país receptor o de tránsito.
Trabajador de temporada	Refiere a todo trabajador migrante, cuyo trabajo es por su propia naturaleza, dependiendo de condiciones estacionales y que sólo se realiza durante parte del año. (Art. 2 (2) (b) de la Convención Internacional sobre la Protección de los Derechos de todos los Trabajadores Migratorios y de sus Familiares, de 1990).

Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de la OIM, 2013.

a. Causas de la Migración.

La migración es un fenómeno intrínseco a la historia humana, adoptando múltiples formas, desde movimientos internos dentro de un país hasta desplazamientos transnacionales que cruzan fronteras. Puede ser tanto una decisión voluntaria como una realidad impuesta, con impactos significativos en las comunidades de partida y en aquellas que acogen a los migrantes.

En cuanto respecta a las causas de migración, las causas principales de la migración están ligadas a factores económicos y al mercado laboral. Otras son la búsqueda de una mejor calidad de vida, en relación a la del país de origen o el clima político.

Sobre la dimensión económica, el Estudio de Migración en Chile, concluye que 71,9% de los encuestados declara que sus motivos para migrar son las dificultades económicas y la falta de trabajo de su país.

Respecto a las causas que explican la Migración, los actores claves exponen las siguientes:

1. Altos niveles de remuneraciones.
2. Alta tasa de empleo.
3. Oportunidades Laborales.
4. Geografía y clima.
5. Crecimiento y desarrollo de la región.
6. Estabilidad política y social.
7. Problemas y crisis económicas de los países de residencia.
8. Tecnología de punta.
9. Estabilidad y Crecimiento Económico.
10. Aspectos empresariales.
11. Estudios Universitarios.

b. Tipos de migración.

La migración se puede clasificar en varios tipos según diferentes criterios. Algunas de las clasificaciones comunes incluyen:

Según la distancia:

- ✓ Migración interna: Movimiento de personas dentro de un país.
- ✓ Migración internacional: Movimiento de personas entre países.

Según la permanencia:

- ✓ Migración temporal: Las personas se mudan a otro lugar por un período limitado de tiempo y tienen la intención de regresar.
- ✓ Migración permanente: Las personas se mudan con la intención de establecerse de manera permanente en el nuevo lugar.

Según la causa:

- ✓ Migración forzada: Las personas se ven obligadas a abandonar su lugar de origen debido a conflictos, persecuciones, desastres naturales u otras condiciones adversas. Según el Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR), a fines de 2020, había aproximadamente 82.4 millones de personas desplazadas forzosamente en todo el mundo, incluyendo 26.4 millones de refugiados.
- ✓ Migración voluntaria: Las personas eligen mudarse por razones económicas, sociales o personales.
- ✓ Según el modo de vida:
- ✓ Migración rural-urbana: Movimiento de personas desde áreas rurales a áreas urbanas.
- ✓ Migración urbana-rural: Movimiento de personas desde áreas urbanas a áreas rurales.

Según la dirección del flujo migratorio:

- ✓ Migración de entrada: Movimiento de personas hacia una región o país.
- ✓ Migración de salida: Movimiento de personas fuera de una región o país.

Según el número de personas involucradas:

- ✓ Migración individual: Una persona se muda.
- ✓ Migración en grupo: Un grupo de personas se muda al mismo lugar.

Estas son solo algunas de las formas en que se puede clasificar la migración, y en muchos casos, un movimiento migratorio puede clasificarse en más de una de estas categorías, ya que los factores que influyen en la migración suelen ser complejos y multifacéticos.

c. Migración en Chile periodo 2013 a 2023

Chile en los últimos 30 años ha experimentado un aumento sostenido de los flujos migratorios, que se explica, entre otras razones, por los vínculos históricos entre territorios fronterizos, en especial en las regiones extremas del país; los procesos de integración regional a los que se ha vinculado Chile (Mercosur, Comunidad Andina de Naciones, Alianza del Pacífico, etc.); como también, a múltiples factores de orden económicos, sociales, de estabilidad política, de indicadores de seguridad que evidencia el país respecto de otros de América Latina, y de otros fenómenos de cercanía cultural e inserción en redes migratorias, que explican este cambio de signo de Chile, pasando de un país expulsor a un “destino atractivo para personas y familias que buscan las oportunidades y condiciones que no han encontrado en su país de origen”.

Dentro de este contexto internacional, Chile se integra de una manera totalmente novedosa a como tradicionalmente lo había hecho. Primero, Chile fue un país expulsor de población, preferentemente a Argentina y Europa, pero a partir de la década de los noventa comienza a experimentar un aumento de la población inmigrante proveniente preferentemente de Perú. En la década del dos mil, sigue mostrando un crecimiento constante y persistente de la población inmigrante, pero su peso demográfico continúa siendo bajo respecto de otros países de la región o de la OCDE. Pero es a partir de la década del dos mil diez, que el crecimiento se vuelve exponencial, transformando a Chile en el país de la región donde más creció la inmigración en el período 2010-2015, con una tasa del 4,9% anual, seguido de México (4,2%) y Brasil (3,8%)¹¹. Crecimiento que se exacerbó a partir de la segunda mitad de la década, como fruto de la crisis venezolana y haitiana.

Chile viene experimentando un crecimiento sostenido de la migración internacional desde hace 30 años, que como ya se señaló, llevó a que Chile a ser el país de mayor crecimiento de la tasa de inmigración según la CEPAL/OIT para el período 2010-2015 (4,9%), no alcanzó a registrar el período de mayor crecimiento de la inmigración hacia Chile, que se desencadena en el año 2017, en el contexto de la crisis venezolana y haitiana. Las cifras son elocuentes, al momento de la aplicación del censo de población, el 19 de abril de 2017, la población migrante registrada fue de 746.465 personas, un año y ocho meses después, en diciembre de 2018, según cálculos de extranjería y el Instituto Nacional de Estadísticas (INE) la población migrante en Chile era estimada en 1.251.225 personas.

d. Marco normativo en Chile.

Desde el punto de vista del marco jurídico, el ingreso al país, la residencia, permanencia definitiva, el egreso, el reingreso, la expulsión y el control de los extranjeros se rigen por el Decreto de Ley N.º 1.094 del año 1975 (Ley de Extranjería) y por el Decreto Supremo N.º 597 del Ministerio del Interior del año 1984 (Reglamento de Extranjería).

Si bien esta no se ha modificado directamente, los gobiernos de turno se han encargado de facilitar la entrada y salida del territorio nacional con distintos tratados realizados con países vecinos.

En el año 2004 se firma el Convenio de Colaboración entre el Ministerio del Interior y la Organización Internacional para las Migraciones. Ambos asumen el rol de encargados directos de la formulación, ejecución, seguimiento y evaluación, dentro de sus áreas específicas de competencia, de las actividades destinadas a mejorar la eficiencia en la gestión de los complejos fronterizos, controles integrados y la innovación tecnológica de los mismos.

En base a lo anterior, Chile inicia una serie de tratados bilaterales los cuales facilitan el ingreso al país de migrantes de Perú, Bolivia, Argentina, Brasil, Colombia, Ecuador, Paraguay y Uruguay, siempre considerando al migrante como turista.

e. Contexto Nacional

En el contexto nacional, es posible señalar que la inmigración en Chile se caracteriza por poseer una predominancia de personas provenientes de Sudamérica, principalmente los países fronterizos, aun cuando se ha experimentado una creciente alza de provenientes de países con los cuales Chile no posee contigüidad, como Colombia o Ecuador.

Para estimar la presencia de extranjeros en Chile, más allá de alcances transitorios que se relacionan con los flujos turísticos o los visados temporales cuya dimensión responde a situaciones informales, es necesario observar el comportamiento de los migrantes que se insertan en el sistema formal, obteniendo permisos de permanencia definitivos.

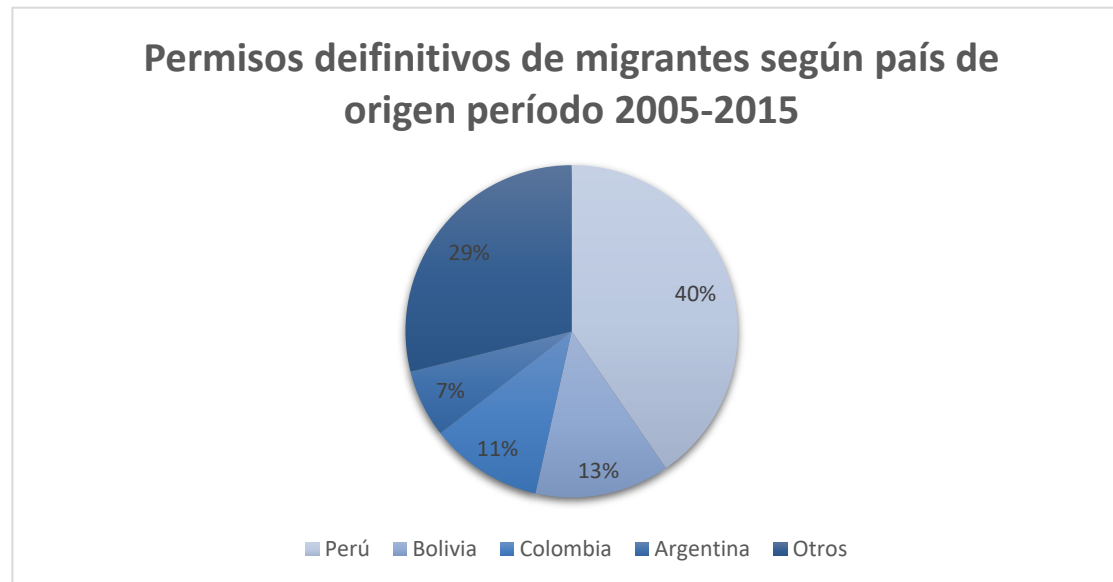
De acuerdo con el análisis, la extensión de las permanencias se relaciona fuertemente con los flujos migratorios reconocidos, en sus diversas consideraciones de origen, composición etaria, de género, etc. Según la literatura, la inmigración andina hacia Chile poseería características históricas, las cuales se habrían visto incrementadas en el último tiempo.

Desde esa perspectiva, se observa una primacía de las personas que provienen de Perú, Bolivia y Colombia, según su orden de importancia. De hecho, entre las tres nacionalidades, explican casi el 65% de las extensiones de permisos definitivos en el período 2005-2015 (271.310 en total).

El detalle de los otorgamientos de permanencia definitiva respecto de la década 2005-2015 presenta como la principal nación de procedencia de los solicitantes a:

- ✓ Perú, con 109.764 otorgamientos (40,4%);
- ✓ Bolivia con 35.482 (13,1%)
- ✓ Colombia con 29.802 (11%).
- ✓ Cabe destacar que ésta última nación ha desplazado del tercer lugar a Argentina que posee 18.043 (6,6%)

Gráfico 17. Evolución de las permanencias definitivas 2005-2015, según país, y según porcentaje explicado



Fuente: CYTIES Investigación & Desarrollo a partir de cifras entregadas por el Departamento de Extranjería y Migraciones de Chile

La emigración latinoamericana a Chile se ha cuadruplicado en números absolutos desde la llegada a la democracia, pero desde el año 2001 se enfatizan ciertas particularidades, como una fuerte presencia femenina, indígena y, más recientemente, afrodescendiente.

Según datos otorgados por el Servicio Jesuita a Inmigrantes, el 80% llega a Chile con el objetivo de trabajar. La mayoría son mujeres y jóvenes. Un 46% de los inmigrantes tiene entre 15 y 44 años. La población es más escolarizada que el promedio de chilenos llegando a más de 12 años de estudio, cifra que en promedio en Chile es de 10 años.

El 69,1% de los inmigrantes que llegan a Chile se instala en la Región Metropolitana, el 6,6% en Antofagasta y Tarapacá y un 5,5% en la región de Valparaíso.

Aquellos flujos con presencia importante de población afrodescendiente coinciden con las mayores tasas de rechazo, siendo los haitianos y, en segundo lugar, los dominicanos, aquellos que son rechazados con mayor frecuencia en el ingreso.

Entre los inmigrantes que llegan a Chile es particularmente complejo el acceso a un contrato de trabajo, a la salud pública y a una vivienda social, donde una gran cantidad se instala en campamentos o asentamientos informales.

La Encuesta Nacional de Campamento realizada por el Centro de Investigación Social de TECHO Chile registró que en Arica el 27,5% de la población que habita en los campamentos es inmigrante, el porcentaje es incluso más alto en Antofagasta, donde representan el 33%.

Mientras los campamentos aumentan en regiones como Antofagasta, la tendencia es a la baja en la mayor parte del país, incluida la Región Metropolitana de Santiago. Sin embargo, la precariedad habitacional allí muestra otra faceta: el hacinamiento.

A nivel latinoamericano y especialmente en Chile se aprecia que la migración representa una importante oportunidad de desarrollo cultural. Los flujos de emigrantes no sólo se van incrementando, sino que, también diversificando en los países de origen, favoreciendo la construcción de una sociedad más heterogénea, donde se requiere ofrecer mejores oportunidades de inclusión y crecimiento personal.

Sin embargo, se presentan una serie de desafíos: mejorar la normativa interna de migración (que data de 1975); disponer de opciones que mejoren los empleos, disminuyan el endeudamiento y aumenten la provisión y calidad de los servicios educacionales, salud y vivienda.

Hoy existe población inmigrante altamente excluida y esto se acrecienta cuando su situación migratoria no se encuentra regularizada. Sin embargo, incluso cuando cuentan con visados y permanencias regulares, siguen siendo vulnerables a abusos y a discriminación por parte de una sociedad que no los reconoce plenamente como sujetos de derechos. Hoy se convive con ellos, pues se les reconoce como útiles para el modelo económico, pero sin duda aquella relación es frágil y mañana no está claro cómo se avanzará hacia su verdadera integración.

Según el INE (Instituto Nacional de Estadísticas) la población extranjera residente en Chile al 31 de diciembre de 2020 era de 1.462.103 personas, lo que representa un aumento absoluto de 11.770 personas y un aumento relativo de 0,8% respecto del año 2019, con una estimación actualizada de 1.450.333 personas extranjeras. Aunque, para el año 2023 según la encuesta CASEN, en Chile viven 1,7 millones de inmigrantes (1.736.691), alcanzando una proporción de 8,7% respecto a la población total.

f. Estadísticas de migración.

Generalmente, cuando se aborda el tema de la migración, el punto de partida son las cifras. Si comprendemos los cambios de escala, las tendencias emergentes y la evolución de las variables demográficas que traen consigo las transformaciones sociales y económicas mundiales causadas por fenómenos como la migración, entenderemos mejor los cambios del mundo en que vivimos y podremos planificar mejor el futuro. Según la estimación más reciente, en 2020 había en el mundo aproximadamente 281 millones de migrantes internacionales, una cifra equivalente al 3,6% de la población mundial.

i. N° de población migrante en Chile (2013-2023).

- ✓ En el año 2013 vivían en Chile 354.581 inmigrantes, 129% más que en el año 2006 y 45% más que en el año 2011. Un 33% de ellos proviene de Perú, 15% de Argentina, 13,8% de Colombia, 4,8% de Ecuador, 10% de América Latina (México incluido) y 10% de Europa (el resto del mundo presenta porcentajes menores).
- ✓ El 4 de noviembre de 2019, el presidente de Chile dio a conocer que el año 2014 había 400.000 extranjeros en Chile y que cuatro años después este número se triplicó.
- ✓ En el año 2015 el total de población inmigrante registrada a nivel nacional por la Casen 2015 es de 465 mil personas.
- ✓ De acuerdo a los resultados de la encuesta Casen 2017, la población nacida fuera de Chile residente en la RMS alcanza a 557 mil personas (Gráfico 1). Esta cifra representa el 71,8% del total de población inmigrante estimada a nivel nacional según la Casen 2017 (777 mil personas).
- ✓ En el periodo de abril del 2017 y diciembre del 2018, se estima un total de 1.251.225 personas extranjeras residentes habituales en Chile, con un 51,6% de hombres y un 48,4% de mujeres. Si se compara con Censo, se observa un crecimiento del 67,6%.
- ✓ La información contenida en el informe de INE y DEM publicado en marzo de 2020 señala una estimación de población extranjera con residencia habitual en Chile al 31 de diciembre de 2019 de 1.492.522 personas.

- ✓ En el año 202, la población extranjera residente en Chile llegó a 1.482.390 personas, un 1,5% más que en 2020.
- ✓ Actualmente la población inmigrante en nuestro país experimentó un nuevo crecimiento el 2022, alcanzando una proporción de 8,7% respecto a la población total, lo cual se traduce en 1.736.691 inmigrantes en Chile. Los datos muestran un incremento sustancial de dicha población, que se estima en alrededor de 200 mil inmigrantes por año.

ii. Regional.

- ✓ La Región Metropolitana tiene la mayor cantidad de personas extranjeras, con 909.414 personas. En segundo lugar, se ubica la región de Antofagasta, con 106.274 personas, y luego Valparaíso, con 97.058 personas.
- ✓ En el último año (2020-2021) las regiones que más crecieron en términos relativos fueron Arica y Parinacota (8,3%), Ñuble (7,0%) y Tarapacá (5,3%).
- ✓ Las regiones con mayores incrementos absolutos en el período 2018-2021, fueron la Región Metropolitana con 96.464 personas, de Antofagasta con 14.451 personas y Valparaíso con 11.543.
- ✓ Las regiones que más crecieron en términos relativos, en el período (2018-2021), son: Arica y Parinacota (26,9%), Magallanes (24,3%) y Biobío (22,1%).
- ✓ En 2021 se mantienen un total de 42 comunas con 10.000 o más personas extranjeras estimadas, las cuales sumaron en conjunto 1.140.323 personas, representando 77% del total de la población extranjera residente en el país.
- ✓ En el último año (2020-2021) las comunas que más crecieron en términos relativos fueron Melipilla (8,7%), Arica (8,5%) y Alto Hospicio (7,3%).
- ✓ Al 31 de diciembre de 2020, la mayoría de la población extranjera en el país se concentra en la Región Metropolitana, en donde residen 905.681 personas, equivalente a 61,9% del total país.
- ✓ Le siguen las regiones de Antofagasta, en donde se concentra el 7,0% (101.979 personas); Valparaíso, con el 6,6% del total (96.750 personas), y la Región de Tarapacá, con un 4,7% (69.358 personas).
- ✓ Las regiones que presentan mayor crecimiento relativo en el período 2018-2020 son Magallanes (25,1%), Biobío (23,8%) y Los Lagos (22,5%). Por su parte, las regiones con mayores incrementos absolutos, en el periodo 2018-2020, son: la Región Metropolitana (91.147 personas), Valparaíso (11.167 personas) y Antofagasta (10.123 personas).

iii. Situación Migratoria en Antofagasta.

En lo que respecta a la situación del flujo migratorio de cada Provincia de la Región de Antofagasta, se cuenta con los datos de los años 2012 y 2013 del primer semestre de cada año.

Tabla 73 Flujo Migratorio según Provincias. Periodo enero a julio de 2012 y 2013

	Tocopilla		El Loa		Antofagasta		Total Región	
	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013
Solicitudes de Residencia	401	994	3,088	2,839	4,886	4,420	8,375	8,253
Permanencia Definitiva	47	32	1,155	956	914	1,290	2,116	2,278
TOTAL	448	1,026	4,243	3,795	5,800	5,710	10,491	10,531

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Departamento de Extranjería y Migración.

En cuanto a los últimos años, el 2021 se estimó un total de 106.274 personas extranjeras residentes en la Región de Antofagasta. Esta cifra representa un aumento absoluto de 4.326 personas y un alza relativa de 4,2% respecto a lo estimado para 2020 y un incremento absoluto de 14.451 (15,7% relativo) en comparación con 2018.

En 2021 la población extranjera en esa región se compuso de 49.841 hombres y 56.433 mujeres, con una relación de masculinidad de 88,3 hombres por cada 100 mujeres, siendo esta la región con la mayor proporción de mujeres extranjeras.

El 53,2% de la población extranjera en esta región tiene entre 25 y 44 años. Además, concentra un 11,6% de población extranjera entre los 0 y 14 años, siendo la región con la mayor proporción de menores de 15 años. De la relación de sexo en cada grupo de edad se puede señalar que solo hay mayor proporción de hombres entre los 5 a 19 años. El colectivo de Bolivia es el principal en la región, con 38,6%, seguido por el de Colombia, con 29,4%. Bolivia presenta un aumento de 0,7 puntos porcentuales respecto a 2018, mientras que el resto de los países registran disminuciones en dicho período, a excepción de Venezuela, que crece en 1,9 puntos porcentuales y pasa a concentrar 8,4% del total de personas extranjeras en la región.

g. Caracterización de los migrantes.

Respecto a los movimientos migratorios, si bien suelen ser heterogéneos en Chile se han caracterizado por ciertas tendencias, predominantemente femeninas en los últimos años, aunque, el índice de porcentajes de hombres migrantes sigue siendo superior.

En lo referido a la edad, destaca su concentración en las personas que tienen mayor actividad laboral y un creciente nivel de estudios.

i. Género

En los últimos años, Chile ha visto una importante transformación en materia de migración, convirtiéndose en un país de destino para muchas mujeres.

De acuerdo a la última estimación de población extranjera residente en Chile al 31 de diciembre de 2020 realizada por el INE-DEM, la población extranjera era de 1.462.103 personas, de las cuales 717.288 son mujeres, lo que corresponde a un 49,1% del total.

En 11 de las 16 regiones se observa una mayor proporción de hombres que mujeres extranjeras. Las únicas en donde se aprecia una mayor cantidad de mujeres son las regiones extremas del país (Arica y Parinacota, Tarapacá y Antofagasta por el norte, Aysén y Magallanes por el sur). Las regiones de Maule, O'Higgins y Ñuble son las que presentan una mayor proporción de hombres que mujeres, siendo para el año 2020 las que tienen los mayores índices de masculinidad (total de hombres por cada cien mujeres) con 132,7; 129,8 y 128,2, respectivamente. Por el otro lado, las regiones con los menores índices de masculinidad son Antofagasta (88,4 hombres por cada cien mujeres), Arica y Parinacota (91,3) y Magallanes (93,7).

ii. Rango etario.

En el año 2020, aproximadamente la mitad (48,0%) de las personas extranjeras tienen entre 25 a 39 años, mientras que los mayores porcentajes se concentran en el grupo quinquenal entre 30 a 34 años (17,8%) y en el grupo de 25 a 29 años (16,8%).

Un elemento relevante para destacar es lo observado en el grupo etario entre 30 a 34 años, quienes han aumentado su proporción respecto de los años anteriores y pasan a ser el más representativo, en cuanto en 2019 concentraban el 17,1%, mientras que en 2018 representaban el 16,3%.

iii. Educación.

De acuerdo a las cifras recogidas por la Asociación de Municipalidades de Chile (Amuch), sólo el 4,5% de la población no presenta estudio alguno, mientras que un 62,1% posee educación básica (19,4%) y media (42,7%).

En cuanto a la formación universitaria, 20% posee un título profesional y 11% uno técnico, llegando a un total de 31,5% de inmigrantes que cuentan con educación superior.

No obstante, los resultados varían levemente cuando se analiza específicamente la situación de los inmigrantes mayores de edad, ya que, si bien gran parte de ellos continúa estudiando en el país, la mayoría llega a Chile para integrarse al mundo laboral.

En cuanto al funcionamiento del sistema escolar chileno relacionado con la migración, la matrícula migrante ha aumentado en un 616% entre 2014 y 2019, y se ha casi triplicado desde 2016. Pero la distribución, en cuanto a dependencia administrativa se mantiene más o menos similar: más de la mitad estudia en establecimientos educacionales públicos y alrededor de $\frac{1}{3}$ en particulares subvencionados. Forman así parte de comunidades educativas de las cuales el estudiantado local ha comenzado a “migrar” en búsqueda de mejores oportunidades, presentando este último una distribución inversa a la de la matrícula migrante: más de la mitad en establecimientos particulares subvencionados y 35% en públicos. La presencia de estudiantes migrantes en establecimientos públicos ha ayudado a atenuar el descenso de matrícula en este tipo de establecimientos entre 2014 y 2019, aportando incluso a un leve aumento después de 2016.

En cuanto a la distribución geográfica, para 2019, y ligado a datos de residencia, el 78% de estudiantes migrantes se concentra

en cuatro regiones (donde estudia sólo el 44% del estudiantado nacional): Región Metropolitana, Antofagasta, Tarapacá y Arica y Parinacota. Esto muestra una mayor concentración que la de estudiantes nacionales en dichas regiones, que se caracterizan por contener sectores urbanos con oportunidades laborales, y/o cercanos a zonas fronterizas.

La migración se define como la “acción y efecto de pasar de un país a otro para establecerse en él” (Ley 21.325, Art. 1, N°10), mientras que una persona migrante se define como una “persona que se desplaza o se ha desplazado a través de una frontera internacional, fuera de su lugar habitual de residencia, independientemente de su situación jurídica, el carácter voluntario o involuntario del desplazamiento, las causas del desplazamiento o la duración de su estancia” (Ley 21.325, Art.1, N°11). Este desplazamiento implica un cambio de residencia habitual que puede ser temporal o permanente y puede ser motivado por una variedad de factores, como búsqueda de mejores oportunidades económicas, huida de conflictos, persecución, reunificación familiar, estudios, entre otros.

h. Efectos de la migración

La migración puede tener una amplia variedad de efectos, tanto en los lugares de origen como en los de destino, así como en la vida de las personas que se desplazan. Estos efectos pueden ser tanto positivos como negativos y varían según las circunstancias específicas. Aquí se pueden visualizar algunos efectos comunes de la migración:

i. Efectos en los lugares de origen:

- ✓ Remesas: La migración a menudo conduce al envío de remesas por parte de los migrantes a sus familias en los lugares de origen, lo que puede tener un impacto significativo en la economía local y en la calidad de vida de las personas.
- ✓ Fuga de cerebros: En algunos casos, la migración puede resultar en la pérdida de profesionales altamente calificados de un país, lo que se conoce como "fuga de cerebros". Esto puede afectar el desarrollo y la capacidad de innovación en el lugar de origen.
- ✓ Envejecimiento de la población: La migración de jóvenes puede contribuir al envejecimiento de la población en los lugares de origen, ya que la población migrante suele ser más joven.
- ✓ Impacto en la economía local: La salida de trabajadores puede tener un impacto en la economía local, especialmente en sectores como la agricultura y la mano de obra intensiva.

ii. Efectos en los lugares de destino:

- ✓ Diversidad cultural: La migración puede enriquecer la diversidad cultural en los lugares de destino, introduciendo nuevas tradiciones, idiomas y perspectivas.
- ✓ Contribución económica: Los migrantes a menudo contribuyen al crecimiento económico de los lugares de destino al ocupar empleos y participar en la fuerza laboral.
- ✓ Desafíos sociales y económicos: La migración también puede presentar desafíos sociales y económicos, como la competencia por empleos, la presión sobre servicios públicos y la necesidad de adaptación cultural.
- ✓ Innovación y emprendimiento: Los migrantes a veces son agentes de innovación y emprendimiento en los lugares de destino, contribuyendo a sectores como la tecnología y los negocios.

iii. Efectos en las personas:

- ✓ Desarrollo personal: La migración puede brindar oportunidades para el desarrollo personal y profesional, así como para el aprendizaje de nuevos idiomas y culturas.
- ✓ Desafíos de adaptación: Los migrantes a menudo enfrentan desafíos en términos de adaptación cultural, barreras lingüísticas y ajuste a nuevos entornos.
- ✓ Reunificación familiar: La migración también puede tener como resultado la reunificación familiar, lo que puede tener un impacto emocional y social significativo.

En síntesis, la migración tiene una serie de efectos complejos y multifacéticos, y su impacto puede variar según las circunstancias específicas y las políticas implementadas tanto en los lugares de origen como en los de destino.

i. Impacto de la migración

En resumen, la migración ha tenido un impacto significativo en diversos aspectos del desarrollo de Chile, incluyendo el aumento de la población, la economía y la accesibilidad a servicios públicos. Actualmente, alrededor de 1.9 millones de migrantes, principalmente de Venezuela, Perú, Haití y Colombia, representan cerca del 10% de la población chilena, contribuyendo positivamente a la economía a través de la generación de actividad económica, pago de impuestos y aumento de la fuerza laboral.

Aunque la migración ha enriquecido la diversidad cultural y ha impulsado sectores económicos como la construcción, la agricultura y la salud, también ha planteado desafíos en términos de integración, acceso a servicios básicos, vivienda, educación y protección de derechos para los migrantes. A lo largo de los años, el gobierno chileno ha implementado cambios en las políticas migratorias, destacando las acciones durante los mandatos de la presidenta Michelle Bachelet y el presidente Sebastián Piñera.

Bajo la administración de Bachelet, se establecieron ejes de política migratoria centrados en la integración, acceso a la justicia, no discriminación y protección de derechos humanos. Durante el segundo gobierno de Bachelet, se buscó una perspectiva de derechos humanos, enfoque de género y migración segura. En el gobierno de Piñera, se aprobó una ley en 2019 que reformó el marco legal migratorio y, en 2021, se promulgó la Ley de Migración y Extranjería, reemplazando la antigua ley y definiendo deberes y obligaciones para los migrantes.

Este análisis cualitativo destaca la evolución de la política migratoria chilena y subraya la importancia de abordar aspectos como la integración, el respeto a los derechos humanos y la migración segura en el contexto de los cambios sustanciales experimentados en los últimos años.

1. Problemas Sociales.

Respecto de los problemas sociales, la percepción de los actores claves dice relación con:

- ✓ Hacinamiento. Más de 4 y 5 migrantes por habitación y 11 Migrantes por Hogar.
- ✓ Alto índice de vulnerabilidad.
- ✓ Inseguridad e Indefensión.
- ✓ Colapso de la infraestructura urbana y residencial de las comunas de Antofagasta y Calama.

2. Problemas Laborales.

Entre los principales problemas tenemos:

- ✓ Discriminación laboral.
- ✓ Mano de obra más barata que genera competencia de precios para los trabajadores de similares ámbitos laborales.
- ✓ Abuso a inmigrantes a nivel del mercado de trabajo.
- ✓ Bajos salarios.
- ✓ No disponen de previsión social.
- ✓ Sin sistema de salud.

3. Problemas Legales.

Entre los principales problemas tenemos:

- ✓ Incumplimiento de documentación para el tránsito de personas en los pasos fronterizos, sobre todo a nivel de niños.
- ✓ Pasos ilegales: 62 Pasos Fronterizos Ilegales se encuentran Catastrados.
- ✓ Ingresos clandestinos conllevando la infracción a la Ley de Extranjería y que los migrantes sean deportados.
- ✓ Situación especial de los migrantes indocumentados.
- ✓ Uso alternativo de visas de turistas (Trabajos Remunerados).

4. Problemas de Seguridad Ciudadana.

La sensación de inseguridad en la ciudadanía ha ido en aumento en el último tiempo, a causa del aumento de la violencia, homicidios, incautaciones de droga y prostitución. Esto afecta la calidad de vida de la ciudadanía al aumentar el miedo de esta. En el año 2012 el índice de victimización de la región fue de un 29,3% superando la media nacional, la cual llegó al 26,3%.

Asimismo, los actores perciben que en materia de Seguridad Ciudadana se presentan los siguientes problemas: Aumento de acciones delictuales; Narcotráfico y Drogadicción; Prostitución y Trata de personas; Violencia intrafamiliar y Tráfico de vehículos.

3.1.2. Percepción de los Actores Claves sobre la Internacionalización Regional.

Los resultados estructuran un conjunto de contenidos plenos de significado y atributos, mostrando una serie de aspectos relativos a la internacionalización regional que se desenvuelven en los sectores, dimensiones y ámbitos del proceso desde la década del 90'. La visión de los actores claves reconoce los avances, así como también releva los problemas y desafíos de la gestión internacional de la región.

En efecto, las investigaciones y la evidencia empírica acumulada muestran que el proceso de internacionalización efectivamente representa un aporte tangible al proceso de desarrollo regional. Esta situación se releva en la región al ser incorporada dentro de los ejes de gestión del Gobierno de la Región de Antofagasta, especificada en los desafíos que representa fortalecer el Corredor Bioceánico Vial Capricornio que se plasma en su Plan del Gobierno Regional de Antofagasta 2021-2024, “Eje 03 Territorio y Desarrollo”, en donde se destaca que este corredor permitirá el ingreso de cargas desde Brasil, Paraguay y Argentina convirtiendo a la región en un nodo logístico global de conexión con el Asia Pacífico y permitirá además diversificar la economía regional, contribuyendo no solo a un mayor desarrollo económico, sino también a la reducción de precios en algunos productos de primera necesidad para las familias de la región. Junto con esto, las plataformas logísticas multimodales serán claves para el desarrollo del corredor en la generación de valor agregado en las cadenas logísticas, asociando la integración del transporte multimodal con el desarrollo de zonas industriales. Con esto, indica el Instrumento Público, se busca generar la diversificación económica y la generación de cargas de retorno, que harán viable este corredor bioceánico.

1. Situación actual de la Internacionalización en la Región de Antofagasta.

El proceso de sistematización y análisis mediante la aplicación del grupo de discusión a los actores claves del sector de infraestructura y transporte, el cual consideró el análisis de la situación actual del proceso de internacionalización de la región, quienes relevaron las siguientes materias según las principales dimensiones que configuran los contenidos discursivos de las temáticas más importantes en la actualidad, a saber:

Las obras de infraestructura concebida o dirigida a sustentar flujos de carga en tránsito o pasajeros internacionales que crecientemente van denotando implicancias para un desarrollo multidimensional, principalmente derivados de los cambios o afianzamientos de usos de suelos regionales que pasan a ser destinados a funciones logísticas en general. En particular, se alude a la conveniencia de activar actividades locales que agreguen valor a flujos de carga por adicionar a los actuales; y, en ese sentido, se incorporen actores locales individuales o gremiales de la industria local a los procesos de flujos internacionales de carga, e incluso, propiciar asociatividad con empresas e inversiones extranjeras en empresas locales, para alcanzar ese propósito de incorporarse en la gestión de negocios internacionales.

En ese sentido, los flujos de carga o de pasajeros, devienen de interacciones previas entre personas con intereses, capacidades y oportunidades para concretar esos flujos. Siendo en esas instancias previas a la concreción de negocios y flujos de carga o pasajeros, en que se han de activar y ejercer procesos de internacionalización, integración y cooperación descentralizada, en este caso, por parte del Gobierno regional de Antofagasta y su Unidad regional de asuntos internacionales.

Las iniciativas locales actualmente están relativas a informar e informarse de intereses, expectativas, capacidades, propuestas y estado de actores y actividades locales, quizás con un observatorio sectorial; otras de vinculación, coordinación, colaboración y articulación con actores locales para sustentar logros de internacionalización. Una propuesta innovadora fue la de barrios industriales concebidos, diseñados, construidos y administrados por entidades públicas y que ofrezcan espacios para instalaciones productivas, que, al caso, se correspondan con participar de procesos de internacionalización; derivando luego de expresada, en una propuesta de promover la elaboración de una política de fomento industrial, incluyendo su internacionalización. Otra propuesta más operacional al quehacer institucional de URAI, es que la PRIIA concilie sus indicadores de gestión con los de otros instrumentos de planificación regional, de modo que las demás entidades regionales encuentren, a través de indicadores afines, en sus propios planes de gestión, modos de participar de acciones definidos en la PRIIA. Lo recién expuesto conlleva a considerar como asuntos que hoy correspondería estar abordando serían: disponibilidad de suelo para los diversos usos deseados o esperados que deriven de procesos de internacionalización; valores o costos de inversión y operación para nuevas actividades en el territorio regional; priorizar el tipo y naturaleza de actividades de diversos ámbitos que se desea fomentar o restringir; decisiones sobre modos de fomentar, regular y evaluar actividades de los diversos ámbitos del quehacer regional, como barrios industriales, zonas logísticas, ZOIT, polos culturales, desarrollo agrícola, centros de I+D+i, etc.

Los movimientos internacionales de pasajeros y carga en el aeropuerto Andrés Sabella de Antofagasta: en torno a 40.000 pasajeros en vuelos a Cali y Lima; 1,5 a 2 toneladas transportadas al mes de noviembre; y, dos veces al año se recibe carga enviada desde Miami, consistente en repuestos destinados a faenas mineras de la Región, en aviones Antonov. En suma, es un aeropuerto habilitado para atender vuelos de pasajeros y de carga internacional. En cuanto a líneas aéreas, se trata mayormente de Latam Cargo y Sky Cargo, esta última atendiendo solamente carga nacional.

En el transporte marítimo y logístico, el Puerto de Antofagasta, atiende las demandas de embarque y desembarque de carga internacional, conectado a redes ferroviarias con ramales internacionales hacia Bolivia y Argentina, así como también redes viales interregionales e internacionales por pasos fronterizos habilitados con Bolivia y Argentina.

Las mayores cargas en la región de Antofagasta corresponden a envíos del sector minero metálico y no metálico existente en el territorio regional, manejando también concentrados minerales provenientes de Bolivia y con destino a puertos en el extranjero. A su vez, el desembarque es algo más diversificado, entre maquinaria, equipos, repuestos, insumos y carga general en contenedores; con un incremento reciente de desembarques de componentes destinados a la industria energética de Argentina.

En el transporte terrestre, se identificaron consideraciones muy relevantes en cuanto al manejo de cargas especiales, en que la Región de Antofagasta explica un altísimo porcentaje de este tipo de cargas manejadas en el territorio nacional, explicado por el desarrollo minero y más recientemente el sector energías renovables; flujo de camiones bolivianos circulando desde Ollagüe a puertos locales, significando diversos desafíos tanto camineros y aparcamientos como de condiciones técnicas de vehículos y atención a sus conductores; manejo de cargas peligrosas que ingresan desde países fronterizos; en el caso del transporte de carga boliviana en camiones el poder identificar y contactar a quienes les han contratado, ante eventualidades en que se requiera ese contacto, lo cual ha resultado incierto en ciertas ocasiones. Y, dado que la relación con Bolivia se rige por acuerdos entre ambas naciones, a nivel de gobiernos nacionales de ambos países, no hay opción de actuación directa desde la Región de Antofagasta con transportistas bolivianos.

Se deja establecido que existen flujos de exportación desde estados meridionales de Brasil, norte de Argentina y de Paraguay, así como también de importaciones a estos puntos y hacia otros puntos aledaños. Flujos, hasta hoy, en día canalizados por el Océano Atlántico; vislumbrándose que podría interesar de canalizar tales flujos entre la costa Pacífico y puntos de origen y destino ubicados en Asia Pacífico.

En suma, desde una perspectiva económica habría razones para considerar lo que se ha denominado “Corredor bioceánico vial” que tendría al territorio regional de Antofagasta como eslabón de cabecera para importaciones destinados a los territorios al otro lado de la Cordillera de Los Andes y como terminal de embarque de exportaciones de productos generados al otro lado de la Cordillera de Los Andes.

Concretar esa idea, requiere considerar otras dimensiones intervinientes en la decisión de concretar tal Corredor. Se mencionan: factores políticos, sociales y de gobernanza en cada uno de los estados subnacionales y nacionales intervinientes en la existencia y funcionamiento del Corredor.

Ahora bien, se mencionan los datos de ingreso de personas por el Aeropuerto Andrés Sabella de Antofagasta, del orden de las 40.000 personas en lo que va del año 2023, lo cual sumado al ingreso ilegal al país por pasos fronterizos no autorizados ni regulados, da cuenta de un gran flujo de personas que ingresan al país, configurando un desafío para la protección fitosanitaria para la fauna, flora y actividades agrícolas, pecuarias y forestales del territorio nacional. Ya hoy en día de Santiago al norte del país, se ha constatado la presencia de ejemplares de la mosca de la fruta muy por encima de registros de años anteriores.

A su vez, las condiciones de funcionamiento de los puntos de control aduanero, policial y fitosanitario en la frontera, evidencian brechas de instalaciones físicas, de habitabilidad o acondicionamiento para el personal encargado de ejercer tales funciones, en condiciones altura y de clima, más el tema de dotación suficiente para cubrir los turnos de atención a la carga, vehículos y sus ocupantes. Sumando situaciones de descoordinaciones entre autoridades e instituciones intervinientes en estos flujos de personas y mercancías, por ejemplo, al abrir rutas o servicios nuevos en horarios, fechas y orígenes sin informar previamente a otros intervinientes.

Respecto al surgimiento de adecuaciones, innovaciones e incorporaciones en el ámbito internacional aeroportuario y de puntos fronterizos, las instituciones públicas juegan un rol regulador significativo. Distinto al caso de la infraestructura portuaria, en que prima la iniciativa privada y secundariamente el rol de las entidades reguladoras. Es así como hoy en día la infraestructura y servicios portuarios de la Región de Antofagasta están abocados a flujos debidos a la actividad minera. Lo cual se contrasta con las perspectivas de flujos de mercancías del interior del continente, que provendría de actividades agroalimentarias y pecuarias. Adaptación que han de procurar entes privados y, de ocurrir, conllevará a ajustar los controles fiscales de ingreso y salida de personas y mercancías.

Eso sí, el sector público tiene opciones de incidir en esas decisiones, con iniciativas de políticas de fomento y promoción del sector portuario regional.

También se hace mención a posibilidades de distribución interna (en la Región de Antofagasta), nacional (a otras regionales de Chile) y de re-destinaciones de mercancías, hayan recibido o no algún procesamiento en el territorio regional. Destacando que estas opciones parecen ser factibles, pero que usualmente no se han expresado al referirse al Corredor o a procesos de internacionalización regional.

Escenarios de internacionalización e integración que vienen planteándose por décadas, las que si se espera se concreten en algún momento, no se aprecia que haya avances en estar preparada la Región para ello, como, por ejemplo, recintos extra portuarios de recepción y manejo de cargas, almacenes y otros servicios a la carga. Asunto que deriva en las condiciones actuales de pasos fronterizos que ya en la actualidad tienen limitaciones para el trabajo del personal fiscalizador, mayormente en cuanto a infraestructura de soporte al control fronterizo.

Redundando en que habiendo iniciativas e inversiones que han de ser del sector privado, éstos actúan “al abrigo” de iniciativas previas que aminoran o eliminan algunas incertidumbres o complejidades. Referidos al caso de inversiones en logística e incluso para abordar asuntos del turismo en la Región de Antofagasta, se ha constatado, por parte del Gobierno Regional local, la necesidad de tomar decisiones de fomento o incluso de iniciativas pioneras para incentivar la intervención de privados. Se menciona como ejemplo: el definir zonas que sean polos de desarrollo energético, así facilitar autorizaciones sectoriales incidentes en ese tipo de actividades.

Se deriva en la necesidad de conversar para llegar a acuerdos entre la diversidad de actores intervinientes en los temas de infraestructura, logística, seguridad, turismo, etc. Respecto a lo que se desea a futuro, conformar una gobernanza y comenzar a tomar de decisiones para avanzar hacia lo deseado.

2. Logros e Hitos del Proceso de Internacionalización de la Región de Antofagasta.

En relación a los logros e hitos del proceso de internacionalización, resalta con mayor énfasis la “Conformación de una Institucionalidad y el Establecimiento de Relaciones Internacionales”, institucionalidad constituida por diferentes actores de carácter multisectorial.

Se identifica a la “Zona de Integración del Centro Oeste de América del Sur, ZICOSUR”, como la instancia de integración y cooperación internacional descentralizada en la cual converge el conjunto de objetivos que fueron definidos por la “Secretaría Regional de Integración del Gobierno Regional de Antofagasta” (1994), la cual publica el “libro” del mismo nombre.

El año 1997 el liderazgo de la Región de Antofagasta da por resultado la constitución de la ZICOSUR a través de la ejecución del “Primer Encuentro Internacional ZICOSUR – Asia Pacífico” (Abril de 1997).

La región comienza con el proceso de Cooperación Descentralizada e inicia el debate público en torno a las facultades y atribuciones de las regiones en uno de los ámbitos que hasta hoy se mantienen centralizados a nivel del Ministerio de Relaciones Exteriores.

La región ha sido precursora en materia de internacionalización, conllevando la posterior injerencia del Ministerio del Interior a partir de la Subsecretaría de Desarrollo Regional, SUBDERE, la cual crea la Unidad Regional de Asuntos Internacionales, URAI, teniendo por objetivo la coordinación del trabajo internacional con regiones.

El hito de la gestión internacional desde la región concluye a nivel país con la Firma del Protocolo de Coordinación y Colaboración entre el Ministerio de Relaciones Exteriores y Ministerio del Interior (Noviembre de 2001).

La trayectoria de la gestión internacional ha conllevado reconocimiento y la valoración de la región y su institucionalidad a nivel nacional por parte de la SUBDERE y de la DICORE, en términos del liderazgo regional en la construcción de una Estrategia de Internacionalización e instalación de la Paradiplomacia en la “ERD de la Región de Antofagasta”.

La integración internacional de la región mediante la ZICOSUR y su trayectoria en esta instancia interinstitucional ha tenido por

finalidad la “Complementación Económica, Comercial y Cultural”. Esto ha generado un conocimiento e instalación de capacidades, de intercambio de información y la apertura de espacios de diálogo, así como la constitución de redes de contacto internacionales y la coordinación y compromisos interinstitucionales.

El establecimiento de las redes de contacto ha tenido positivos resultados en el funcionamiento a nivel de la coordinación de los Gobiernos Subnacionales generando la conformación de unidades y secretarías específicas a cargo de desarrollar los asuntos internacionales.

Innumerables son las actividades, instancias de participación y de encuentro desde la década del 90' a la fecha. Entre ellas, una de las que más destaca son las Misiones Internacionales a nivel Fronterizo, en materia de cooperación policial, infraestructura, salud, temas políticos, sociales y culturales, las que han devenido en la celebración de Convenios entre las instituciones de los países involucrados.

Algunos Convenios conocidos y citados por los actores claves son:

1. Firma del acuerdo de cooperación internacional entre la Región de Antofagasta y la Provincia de San Salvador de Jujuy.
2. Acuerdo bilateral entre Bolivia y Chile (2002), el cual permite a ambos países ingresar al país tan sólo portando carnet de identidad.
3. Convenio especial con España, donde hay una atención recíproca en salud.
4. Tratado de Maipú entre Chile y Argentina: firmado por la Presidenta Michelle Bachelet con la Presidenta Cristina Kirchner. Establece un trabajo de integración entre ambos países, se acuerda la formación de comisiones fronterizas en todo el país para la constitución de los Controles Integrados de Cabeceras Única.
5. Convenios con las provincias de Salta, Tucumán y Jujuy, los que incorporan el intercambio y la realización de pasantías entre los gobiernos.
6. Bosquejo de reglamento ZICOSUR (2004).
7. Consolidación del Mapa de la ZICOSUR. Aprobado por DIFROL (2013).
8. Acuerdos de integración con el NOA desarrollados en las Comisiones de Integración NOA – Norte Grande.
9. El paso de la denominación de los Comités de Frontera a Comités de Integración.

El objetivo de la Zona de Integración del Centro Oeste de América del Sur es promover la cooperación económica, cultural y

técnica.

La Zona de Integración del Centro Oeste de América del Sur (Zicosur) está compuesta por 71 Estados subnacionales de 7 países: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay. El área que compone la ZICOSUR cuenta con una población de, aproximadamente, 79,8 millones de habitantes (2020) en un territorio de 5.078.106 km².

Su objetivo es promover la integración regional y aumentar la cooperación económica, cultural y técnica con los miembros de los países vecinos. Priorizando la reunificación de la visión sudamericana en base al desarrollo económico, turístico y social de los estados subnacionales miembros, como agentes de políticas de estado brindando la posibilidad de potenciar la competitividad de sus sectores productivos y búsqueda de intercambios comerciales e inversiones para desempeñar nuevas oportunidades dentro de la macro región.

Esta zona de integración tuvo para el año 2019 un Producto Bruto Geográfico co (PBG) total estimado en USD 747.451,00 millones, y PBG per cápita de USD 9.611,64 millones. El total de exportaciones alcanzó para el año 2020 un valor de 150.412,00 millones. Los principales productos exportados fueron carnes, granos y cereales, legumbres y frutas, minerales y combustibles, entre otros. Esta región tiene un gran potencial en la producción de alimentos, de recursos naturales estratégicos y cuenta con capacidades industriales y científicas que deben ser fortalecidas para avanzar en nuestra competitividad en las cadenas de valor. Además, las provincias que la integran cuentan con economías complementarias con enormes oportunidades para el comercio internacional.

Continuamente, en el marco de la 1ra Reunión del Consejo Consultivo de Autoridades de Relaciones Internacionales de la ZICOSUR, realizada en junio del 2021, se debatió la conformación y reestructuración de comisiones. Quedando como fijas las siguientes comisiones:

1. Infraestructura, Logística y Servicios Conexos
2. Industria y Comercio
3. Minería y Energía
4. Medioambiente, Cambio Climático y Desarrollo Sustentable
5. Producción Agropecuaria y Agroindustrial
6. Géneros y Diversidad

7. Educación.
8. Cultura y Patrimonio
9. Turismo y Deporte
10. Salud
11. Ciencia, tecnología e innovación
12. Seguridad y facilitación transfronteriza

A partir de octubre de 2023, la Presidencia y Secretaría Ejecutivo Pro Témpore de la ZICOSUR la detenta el Estado de Paraná, Brasil.

La instancia de integración e internacionalización que ha generado un mayor impulso y énfasis en la actualidad corresponde al Corredor Bioceánico Vial o Corredor Bioceánico Capricornio. Este Corredor Bioceánico es una obra vial para unir 4 países, con salida a puertos de los océanos Pacífico y Atlántico destinada a reforzar el proceso de integración y las posibilidades de crear cadenas productivas de valor entre las regiones de este proyecto en especial del centro oeste sudamericano hacia los puertos en el pacífico. Nace del acuerdo de los Presidentes de las Repúblicas de Argentina, Brasil, Chile y Paraguay en la “Declaración de Asunción sobre Corredores Bioceánicos” firmada en la capital de Paraguay el 21 de diciembre de 2015. Por ese documento los mandatarios acordaron la pronta concreción del corredor carretero Campo Grande-Porto Murinho (en Brasil), Carmelo Peralta-Mariscal Estigarriba-Pozo Hondo (en Paraguay), Misión-La Paz-Tartagal-Jujuy-Salta (en Argentina) y a través de los pasos fronterizos de Jama y de Sico, llegar a los Puertos de Antofagasta, Mejillones, Tocopilla e Iquique (en Chile). La Declaración de Asunción no le dio un nombre específico pero como va paralelo a ese trópico, se le ha llamado “Corredor Bioceánico de Capricornio”. Su objetivo es el mejoramiento sustancial de infraestructura física, de la facilitación del tránsito transfronterizo y de la agilización de los procedimientos aduaneros destinados a hacer más expedita la circulación de personas y bienes entre sus respectivos países de modo de lograr una alta eficiencia logística, mayor competitividad económica y una integración regional más efectiva. El Corredor Bioceánico Vial es una oportunidad para que las regiones por donde pasará puedan diversificar su economía y avanzar en su desarrollo económico y social al convertir a la región en un nodo logístico global de conexión con el Asia Pacífico y poder añadir valor a los productos de Brasil, Paraguay y Argentina mediante la participación en cadenas globales y regionales de valor.

Una condición básica para materializar estas aspiraciones es que la población regional participe en el desarrollo de esta iniciativa, desde las autoridades públicas a la sociedad civil pasando por los empresarios y las universidades. Entre todos deberán

lograr que se generen políticas públicas y acuerdos internacionales trans regionales para utilizar mejor las respectivas ventajas comparativas de cada región participante.

Es necesario entender qué significa un corredor de transporte y comercio y qué oportunidades ofrece a la población.

La Región de Antofagasta, con sus autoridades públicas, representantes privados, académicos y de la sociedad civil organizada; participaron en las Reuniones del CBV, en donde – convocados por las cancillerías de Brasil, Paraguay, Argentina y Chile, han participado en las Mesas de Trabajo Sectoriales: Comisión de Industria y Comercio; Comisión de Procedimientos Fronterizos; Comisión Infraestructura, Transporte y Logística; Comisión de Turismo y Red de Universidades.

En este camino se han ido consolidando una serie de Agendas Temáticas y Diálogos Directos entre representantes sectoriales de los territorios, en donde transitará en CBV, especialmente, entre el Estado de Mato Grosso Do Sul Brasil, con las Provincias Argentina de Salta y Jujuy y las Regiones del Norte de Chile: Tarapacá y Antofagasta. En pleno periodo de la Pandemia del Covid – 19, se desarrollaron una serie de reuniones, seminarios y plataformas virtuales, que fueron parte del trabajo de contactos e Intercambios; liderados por el Ministro Joao Carlos Parkinson – Coordinador Nacional del CBV de la Cancillería de Brasil.

En estos diálogos y trabajos, durante mayo de 2022, se logró hacer en formato presencial y virtual el 1er Foro de Territorios Subnacionales del CBC, en la ciudad de Campo Grande Brasil. En donde la Región de Antofagasta, estuvo presente con una importante Delegación – encabezada por el Gobernador Regional de Antofagasta – y acompañado por representantes públicos, privados y académicos; destacándose la presencia de alcaldes/alcaldesa, consejeros regionales y concejales, de los territorios de la Región de Antofagasta.

Con esta representación, y las Delegaciones de las Regiones de Tarapacá y Arica y Parinacota, la Región de Antofagasta, logró apoyar la idea de ser la próxima sede del 2do. Foro de Territorios Subnacionales del Corredor Bioceánico Vial – CBC, para ser ejecutada en nuestra Región.

Así se desarrollaron las gestiones con la Dirección de Planificación Estratégica de la Cancillería de Chile, con el Ministro Parkinson de Brasil, con el Gobernador Regional de Antofagasta y con las instituciones públicas y organizaciones privadas de la región, logrando realizarse el 23 y 24 de Noviembre del año 2023 en la ciudad de Antofagasta el Segundo Foro de Gobernadores de los

Territorio Subnacionales del Corredor Bioceánico Vial, el Encuentro Empresarial de Territorios Subnacionales del Corredor y el Encuentro de Municipios de los Territorios Subnacionales del CBV.

A la fecha, el último Foro de Gobernadores, fue realizado en el mes de noviembre de 2023 en la ciudad de Iquique, Región de Tarapacá, Chile.

3. Logros e Hitos en Materia de Infraestructura.

Se constata un fuerte Desarrollo Portuario, Vial, de Pasos y Controles Fronterizos y, en un grado menor, para el Sistema Ferroviario.

No obstante en materia de pasos fronterizo, se relevan la malas condiciones habitabilidad y permanencia de funcionarios públicos en los pasos fronterizos haciéndose patentes las malas condiciones sanitarias, como así también problemas estructurales para instalar equipamiento necesario para el control fito zoo sanitario lo que repercute negativamente en la atención a los pasantes y en lo expedito del ingreso, generando muchas veces horas de espera, especialmente en la Paso de Sico. Esta situación específica ha generado que la revisión aduanera vuelva a realizarse en la comuna de San Pedro de Atacama. Lamentablemente, muchas de estas problemáticas se producen por la falta de voluntad del gobierno argentino para permitir la instalación de estos equipamientos en sus dependencias fronterizas. Se deben fortalecer los pasos fronterizos no solamente ante el aumento de mayor carga, sino también por el mayor paso de inmigrantes y también de turistas hacia la región.

La conectividad en carreteras también es un factor que se mantiene como una necesidad satisfacer, sobre todo para poder acceder a comunicación en caso de accidentes carreteros en las llamadas zonas de silencio en donde el intento de conectividad es nulo.

Se releva además la necesidad de poder disponer de zonas de descanso para transportistas y puerto seco que brinde a los conductores espacios suficientes y dignos de descanso, alimentación y también reparaciones menores de sus vehículos en temas de vulcanización, carga de combustible, mantenimiento, entre otras necesidades.

El aeropuerto de Antofagasta ha comprobado que está en condiciones de aumentar su demanda de tránsito de pasajeros internacionales, no obstante, no existe coordinación con Aduana para la revisión de pasajeros, especialmente en vuelos con arribo nocturno a la ciudad de Antofagasta. Esta situación repercute especialmente a través de un fenómeno específico que es el paso ilegal de alimentos prohibidos que genera eventualmente alertas de mosca de la fruta en territorio nacional.

En cuanto a los puertos marítimos, se releva la necesidad de que puedan pasar a puerto multipropósito y no solo abocado a la minería.

Las comunas adquieren una relevancia que debe considerarse en este proceso de integración e internacionalización. Ellas manifiestan (especialmente Calama y Ollagüe) deficiencias en infraestructura vial, como por ejemplo trazos no pavimentados y no aptos para el paso de camiones de carga, especialmente en el sector de Ollagüe. Junto con lo anterior, esta comuna se presenta como una alternativa aduanera ante el tránsito de carga generada por Zicosur y el Corredor Bioceánico Vial Capricornio, lo que permitiría además el fortalecimiento económico de esa comuna.

La situación actual del comercio internacional está especializada en la actividad minera y eso condiciona la infraestructura y las inversiones futuras. El Gobierno Regional se centra en este sector económico. Además, la inversión pública debe estar sustentada por un déficit determinado para que se pueda concretar; está destinada para desarrollar una demanda que sea posible medir, por ejemplo, una inversión en obras públicas, solo podría desarrollarse demostrando que efectivamente existe un retorno o beneficio concreto medible. La forma en cómo se resuelve esta inversión deja a la comuna débil ante el inminente crecimiento del comercio internacional y para lo cual no estaríamos preparados para dar abasto.

La comuna de Calama piensa en asumir el liderazgo de las acciones necesarias para que la comuna se prepare ante el aumento de paso de carga por su comuna y de los servicios que es necesario poder entregar y satisfacer en este proceso. Cuando el Gobierno Regional plantea la proyección internacional solo se habla de los Puertos de Mejillones y de Antofagasta e Iquique, pero no se ha relevado el fenómeno de la carga de camiones y su paso por carreteras de la comuna y de la región. Calama es el eje central de distribución de carga hacia los puertos. Actualmente el aeropuerto de Calama es un gran aliado que se proyecta a crecer.

Hay mucho centralismo en las decisiones actualmente. Pasar por Calama reduce el tiempo de traslado de la carga y por eso se está fortaleciendo el Corredor Bioceánico Capricornio en donde Brasil Paraguay están realizando inversiones para fortalecer este corredor porque se requiere que la carga pase por la región de Antofagasta. En este sentido, el Paso de Sico presenta dificultades para el paso fronterizo por lo que Jama es la alternativa más efectiva. Los 3 países de CBV quieren sacar su carga por Chile.

Es importante fortalecer la plataforma multimodal para carga mayor, habilitar la infraestructura aérea y portuaria y generar y potenciar vínculos para las cargas de retorno que es lo que rentabiliza la ruta y cómo generamos además que el transporte de carga sea más habitable para el transportista que tenga zonas de descanso, de aseo, de aparcamiento, etc. (Actualmente esto

es una externalidad negativa que genera contaminación visual por la basura que se produce por los desechos abandonados por los transportistas).

La demanda de mayor carga por el Corredor Bioceánico Capricornio nos requiere prontitud en infraestructura que considere eliminar la demora en los pasos fronterizos que quita la rentabilidad a una carga.

Se espera que se incremente además paso de personas a desarrollar turismo lo que vislumbra una ruta turística valiosísima al abrir la ruta entre el océano Pacífico y el océano Atlántico, que considera unir el desierto, la puna, al chaco, la selva.

Se requiere que se mejore la ruta hacia Tocopilla, porque no está hecha para carga intensiva.

Es de suma importancia que propuestas como coordinar el Municipio de Calama con Bienes Nacionales para utilizar terrenos que permitan fortalecer los nodos logísticos necesarios que entreguen servicios de apoyo a la carga y al transportista (puertos secos), desarrollo de Hub Logísticos, intervenir las zonas de silencio ante eventuales accidentes o necesidades. En este sentido, los empresarios estarían dispuestos a invertir en esto.

Respecto de la Zona de Integración del Centro Oeste Sudamericano, ZICOSUR: Se valora como débil en su funcionamiento quedando en la región marcada por tener a cargo la Comisión Temática de Industria y Comercio. El excesivo periodo en que su Presidencia y Secretaría Pro Tempore a cargo de la Provincia de Tucumán, Argentina que coincidió además con la Pandemia por el COVID-19, generó que las actividades que tradicionalmente eran de gran impacto y participación decrecieran. Actualmente, la Presidencia y Secretaría Pro Tempore de la ZICOSUR está en manos del Estado de Paraná, Brasil.

Un sector de potenciar crecimiento relevando que la región debiese ser reconocida como la capital astronómica mundial y abrir un nicho de negocios. El fortalecimiento del Corredor Bioceánico Capricornio abre también la posibilidad de la unión de territorios característicos de cada país participante que se ofrece como una alternativa de negocios. Los empresarios estarían dispuestos a invertir pero requieren seguridad en sus inversiones y protección y apoyo por parte del Estado.

En esta materia, el análisis es más bien crítico respecto del actual escenario y de la injerencia de la gestión pública en la internacionalización regional. El Gobierno Regional debiese tener un rol más protagónico en este proceso de integración e internacionalización y abrir el diálogo y la comunicación al fortalecimiento de las comunas.

La percepción alude a un retraimiento y desafección del proceso de internacionalización en una lógica complementaria a las acciones del sector público. El sector privado estaría ausente de las actividades internacionales, teniendo una participación de espectadores. No obstante lo anterior, estarían dispuestos a generar mayor protagonismo si se avanza en los acuerdos obtenidos en las distintas instancias de discusión de temas de integración e internacionalización. Manifiestan que es poco el avance y seguimiento de esos compromisos.

Turismo y comercio local. Se destaca que el turismo costero en las comunas de la región de Antofagasta enfatizando en la colaboración con municipios del borde costero y la promoción del turismo como una actividad generadora de ingresos, además de la minería. Además, se identifica que el principal desafío se encuentra en la oferta turística del borde costero y la necesidad de fomentar las asociaciones del turismo para fortalecer el sector.

Innovación y diversificación. La diversificación de la economía regional más allá de la minería, incluyendo el turismo y la agroalimentación en un mismo círculo virtuoso. La región tiene una fortaleza en sus productos locales de este tipo en donde la innovación y la internacionalización son prioritarios. En ese sentido, existen desafíos en la importación de productos vegetales y animales a través de mejorar la infraestructura y regulaciones para facilitar estos procesos.

Comercio internacional y minería. La posición en minería de Chile y particularmente de la región de Antofagasta como líder en la exportación de cobre. Por lo anterior, se hace necesario diversificar el comercio internacional, mejorar la integración y la cooperación regional, especialmente en términos de legislación y logística para las empresas proveedoras de los bienes y/o servicios del sector minero e industrial.

Flujos migratorios y desarrollo sostenible. En los últimos años los flujos migratorios de países vecinos y su impacto en la región han impactado en los servicios y la calidad de vida de los habitantes de la región de Antofagasta.

Industrialización y globalización. La región se encuentra en un proceso de transformación industrial, con énfasis en minería, energía renovable, logística y turismo. En donde, se destacan la importancia de la globalización y la necesidad de mejorar aún más la infraestructura y regulaciones para aprovechar las oportunidades de integración internacional, particularmente en relación con el corredor bioceánico de los estados subnacionales de la Zicosur y el Asia Pacífico.

4. Oportunidades de la Internacionalización en la Región de Antofagasta.

En relación con las principales Oportunidades del proceso de internacionalización de la región, los actores claves del sector identifican los siguientes:

- a. **Logística integral.** La importancia que tiene la región en los servicios logísticos de la industria minera e industrial. Por ello, se identifica la necesidad de mejorar la infraestructura, la automatización de procesos y la cooperación entre los servicios públicos para fomentar los servicios asociados a la industria minera e industrial. Se resalta la importancia de la conectividad y la eficiencia en aduanas y transporte para atraer turistas y negocios, especialmente de regiones vecinas.
- b. **Fomento de la exportación y la innovación.** La minería en la región y la oportunidad de aprovechar este sector para impulsar otros negocios. Se destaca la necesidad de un enfoque más estratégico y coordinado entre los servicios públicos para apoyar a las PYMES en la exportación y la innovación.
- c. **Desarrollo del turismo y la industria local.** Existe un potencial del sector turístico de la región y la necesidad de desarrollar la industria local por comuna. En ese sentido, existen oportunidades para el turismo de negocios y las vocaciones turísticas de cada localidad (turismo de negocios, turismo del borde costero, turismo de intereses especiales, astroturismo, agroturismo, etc).
- d. **Visión estratégica y diversificación económica:** La región presenta una visión estratégica para el desarrollo regional, la cual incluye tanto la diversificación económica como el aprovechamiento del corredor bioceánico. En ese sentido, es importante profundizar una estrategia que permita exportar productos y servicios más allá de la minería, aprovechando los tratados de libre comercio y la posición estratégica de la región.
- e. **Educación y transferencia de conocimientos:** Existe en la región una importancia en la educación y la transferencia de conocimientos para el desarrollo regional. Por ello, es importante profundizar la comprensión y articulación de los conceptos de internacionalización, así como el fortalecimiento de la cooperación entre instituciones gubernamentales y privadas para el desarrollo económico del comercio internacional desde y por la región de Antofagasta.

- f. Oportunidades de incremento de flujos de carga en tránsito se asocian a la entrada en régimen operacional pleno de producción y exportación de litio desde Argentina por vías y puertos de Antofagasta; tangencialmente se menciona la entrada en operaciones del Corredor Bioceánico Vial y el efecto de la sequía en las vías fluviales por las cuales hasta ahora se transporta carga brasileña a puertos en el Atlántico y que en realidad tiene por destino final el Asia Pacífico.
- g. La imagen país y acuerdos internacionales suscritos por Chile con otros países e instituciones internacionales, abren oportunidades para el comercio exterior y las inversiones extranjeras.
- h. Las instituciones reguladoras, gestoras de obras, instalaciones y servicios logísticos y de transportes, establecen que en la Región de Antofagasta ocurren procesos de internacionalización, asociados mayormente a flujos de cargas industriales y con expectativas de acrecentar flujos de turismo. Ello como constatación de situaciones de hecho que así avalan acciones internacionales que ocurren en el territorio y con entidades regionales. Situaciones de hecho que también alertan acciones operativas de índole cotidiana que deben abordarse con pragmatismo, como la antigüedad de vehículos de carga extranjeros que utilizan las vías nacionales incidiendo en accidentabilidad y fallas que afectan la seguridad vial e incrementan mantenciones viales por derrames de carga y fluidos mecánicos; puntos de aclimatación a la conducción en altura, aparcamientos de vehículos y zonas de descanso para conductores; servicios personales a transportistas; etc.
- i. Oportunidades en el liderazgo regional con decisiones y acciones más allá del ámbito de actuación de la Unidad de Asuntos internacionales del Gobierno regional de Antofagasta así como también con el ecosistema de la internacionalización con entidades como el Comité Corfo Antofagasta, ProChile, Asociación de Industriales de Antofagasta.
- j. Descentralización de la información, por ejemplo se plantea como propuesta de los actores claves crear un Observatorio logístico que provea de información relevante para tomadores de decisiones de fomento, regulación, inversión, operación, demanda de servicios logísticos y servicios complementarios, con datos y proyecciones de variables relevantes.

- k. Fortalecer los roles y funciones de la URAI en la coordinación y articulación a modo de gobernanza de los procesos propios de su quehacer institucional, con instituciones sectoriales y divisiones del Gobierno regional, además de vinculación con los sectores productivos, provinciales y comunales. Al menos, ante cada instancia de participación de actores regionales en instancias con entidades o personas extranjeras, sería valioso el que quienes representen de algún modo intereses regionales, conversen previamente para armonizar planteamientos y, en definitiva, mejorar las capacidades de negociación.

5. Desafíos de la Internacionalización en la Región de Antofagasta.

En relación con las principales Desafíos del proceso de internacionalización de la región, los actores claves del sector identifican los siguientes:

- a. **Falta de información y miedo para postular a programas.** Las empresas Pymes de la región no tienen la información clara para acceder a distintos programas de apoyo, lo que genera miedo y dudas en los empresarios. Esto implica un desafío en cuanto a la comunicación y el acceso a la información sobre programas y recursos disponibles para la internacionalización.
- b. **Capital humano y retención de profesionales.** Necesidad de capital humano avanzado y dificultad en retener a profesionales calificados en los municipios de la región. Esto se traduce en una discontinuidad en los proyectos y programas, lo cual afecta la capacidad de las regiones para avanzar y mantenerse en el ámbito internacional y comercio exterior.
- c. **Desafíos en la gestión y financiamiento de programas.** Necesidad de ampliar y profundizar la gobernanza actual en materias de internacionalización regional (URAI) y contar con recursos más estables. En ese sentido, existen complejidades en la gestión de programas con limitaciones de tiempo y financiamiento, y la importancia de traccionar una gobernanza responsable que pueda dar continuidad y sustentabilidad a los proyectos iniciados.
- d. **Apoyo a las Pymes y desafíos en la industria.** Los desafíos que enfrentan las Pymes, incluyendo la insolvencia y las dificultades en la cadena de subcontratación. En ese sentido, existe una carencia en políticas robustas y apoyo gubernamental para fortalecer a las Pymes, cruciales para la diversificación económica y la exportación.
- e. Los desafíos y debilidades están presentándose por no estar adecuándose las condiciones físicas locales a esos procesos, en parte tampoco por no estar considerando opciones de agregar valor local, y por no estar considerando, mucho menos, atendiendo externalidades que genera la infraestructura logística y la actividad del transporte en el territorio regional; definir o delinear modos en que circule la carga con menores impactos ambientales y externalidades e intangibles a residentes y, a su vez, con efectos positivos a industrias locales.

- f.** Los instrumentos de planificación aplicables a un territorio constituyen un insumo indispensable para formular planes de acción propios de la gestión de instituciones sectoriales con injerencia en los territorios. En particular, aquellas necesidades, problemáticas, intenciones, expectativas y propuestas de cambio y/o de desarrollo decantados en un instrumento de planificación, pueden llegar a ser antecedentes caracterizadores de situaciones a intervenir con planes de acción de diversas entidades sectoriales con presencia en el territorio o con pertinencia en las necesidades, problemáticas, intenciones, expectativas decantadas.
- g.** Los planes reguladores comunales que, siendo uno de los instrumentos de planificación de tales territorios, contienen o han significado limitaciones para el diseño de planes sectoriales de apoyo al desarrollo de actividades económicas o de categorías o tipos de entidades, sea por definir usos de suelos o requisitos para asignar usos de suelos. Se adiciona el caso de zonas declaradas en saturación ambiental, lo que condiciona la incorporación de nuevas o mayores escalas de actividades en un territorio saturado, a la ejecución previa de medidas correctivas.
- h.** Las redes viales se encuentran sometidas a recurrentes evaluaciones e inversiones para adecuarlas a sus usos e incidentes en proyecciones de incrementos de flujos de carga por procesos de integración e internacionalización. Así como también, ampliaciones y mejoras en los aeropuertos de Antofagasta y Calama y en estudio intervenciones en aeródromos.
- i.** Falta de zonas logísticas integrales para cargas especiales, en donde habiendo casos en que carga argentina recepcionada y almacenada en recinto portuario de Antofagasta, que se han prolongado por 160 a 180 días, evidencia la necesidad de posicionar a los puertos de Antofagasta como recintos esencialmente dispuestos para movilizar carga, disponiendo de capacidades de almacenamiento temporal de carga y no para largos periodos de tiempo, desplazando y retardando el atender otras cargas y clientes. En este ámbito, se está ampliando el Antepuerto de Portezuelo y desarrollando el proyecto de Zona de desarrollo logístico Capricornio.

- j. Procesos de internacionalización, integración y cooperación descentralizada han de ser procesos simbióticos, sinérgicos entre propiciar ya sea negocios, comercio, turismo y/o inversiones en mayores escalas o inéditas con el que se vayan acompañando de acciones locales para estar en condiciones que esos cambios sean factibles, oportunos y convenientes. Pero, además, incorporar los efectos indirectos y externalidades que las obras de infraestructura y operación vial, portuaria, ferroviaria y aeronáutica tiene en las comunidades aledañas a tales obras y actividades.
- k. En este último asunto de las externalidades, hay algunas que se presentan en lugares y periodos muy recientes, debidos al fenómeno denominado “cambio climático”, no contando con datos de su ocurrencia en períodos largos que hoy en día los procesos de formulación y evaluación de iniciativas de inversión pública exigen.
- l. Comunidades como las de San Pedro de Atacama que han manifestado aprensiones a eventuales aumentos de flujos de vehículos y diversas de cargas por su territorio. A su vez, el manejo de los instrumentos reguladores de usos de suelo es de tuición municipal, respetando las opiniones de sus vecinos y sociedad organizada, pudiendo no estar alineado ese manejo con planteamientos regionales de usos de suelos afines a procesos de internacionalización regional.

6. Principales Problemas y Brechas sobre la Internacionalización de la Región de Antofagasta.

En relación con las principales problemas y brechas del proceso de internacionalización de la región, los actores claves del sector identifican los siguientes:

- a. **Precariedad en la diversificación económica.** La economía regional está altamente concentrada en la producción minera e industrial, lo que no solo limita la variedad de sectores económicos presentes, sino que también contribuye a la generación de problemas sociales y ambientales. Aunque se han implementado procesos para fomentar la generación de emprendimientos e innovación, los resultados esperados en términos de diversificación e industrialización no se han alcanzado.
- b. **Débil nivel de asociación turística e integración.** La ausencia de planificación para la construcción de redes de asociación y cooperación con sectores complementarios de la economía regional representa otro de los desafíos. Así también, los déficits también se presentan en materia de infraestructura turística de tipo vial, señalética e informativa. Lo anterior, dice relación con:
 - **Falta de coordinación entre sectores económicos.** La ausencia de una estructura de cooperación impide la creación de sinergias entre el turismo y otros sectores económicos, como la agricultura, la cultura, la industria o el astroturismo. La colaboración entre estos sectores puede generar beneficios mutuos y diversificar la oferta turística y los circuitos locales e integrados con otros territorios.
 - **Déficits en infraestructura vial.** La infraestructura vial deficiente puede limitar el acceso a destinos turísticos, disminuir la calidad de la experiencia para los visitantes y afectar la competitividad de la región en el sector turístico.
 - **Señalética e informativa insuficiente.** La falta de señalización adecuada e información turística puede dificultar la orientación de los visitantes, reducir la satisfacción de la experiencia turística y afectar la percepción general del destino.

- **Impacto en la experiencia del turista.** La falta de planificación y la infraestructura deficiente pueden afectar negativamente la experiencia del turista, lo que puede resultar en una menor retención y recomendación de la región como destino turístico.

c. Dispersión de la gestión pública e instrumentos de planificación en el proceso de internacionalización. En la región de Antofagasta, se identifica un problema significativo en cuanto a la gestión pública para la internacionalización y la planificación estratégica. Se identifica que la gestión pública en materias internacionales está dispersa en varias instituciones del ecosistema, careciendo de un liderazgo claro. En ese sentido, la unidad regional encargada de esta gestión está compuesta por tres funcionarios, los cuales enfrentan dificultades para satisfacer los diversos requerimientos de la gestión internacional debido a su complejidad. Además, se destaca la falta de alineación de los instrumentos de planificación de la internacionalización con las vocaciones productivas específicas de las comunas de la región. Lo anterior, dice relación con:

- **Fragmentación en la gestión internacional.** La gestión internacional se encuentra distribuida en varias instituciones, lo que resulta en una falta de cohesión y coordinación. La ausencia de un liderazgo claro afecta la eficiencia y efectividad de las acciones relacionadas con la internacionalización de la región.
- **Limitaciones en recursos humanos.** La unidad regional encargada de la gestión internacional está compuesta por tres funcionarios, lo que resulta insuficiente para abordar la complejidad y diversidad de los desafíos relacionados con la internacionalización en los próximos años.
- **Falta de enfoque estratégico.** A pesar de la experiencia y reconocimiento, la unidad no puede gestionar todas las dimensiones y niveles de la internacionalización de manera integral, lo que limita el desarrollo estratégico de la región en estas materias.
- **Desconexión con vocaciones productivas en la política vigente.** La falta de alineación entre los instrumentos de planificación de la internacionalización y las vocaciones productivas de las comunas sugiere una desconexión entre la planificación estratégica y las necesidades específicas de desarrollo de la región.

- d. Desarrollo empresarial y red de fomento productivo.** En la región de Antofagasta, se identifica un problema sustancial en el desarrollo empresarial y su vinculación con las cadenas regionales de valor, específicamente en relación con Pymes. Además, se identifica que Pymes regionales enfrentan diversos desafíos, entre los cuales se destacan la insolvencia, desarrollo empresarial, falta de oportunidades y las dificultades en la cadena de subcontratación con empresas extranjeras. Lo anterior, impacta en los desafíos significativos relacionados con altos estándares de calidad, certificación, y regulaciones y factores de localización que sus contrapartes extranjeras.
- e. Infraestructura asociada a la logística y la conectividad.**
- **Oferta de suelo.** La región enfrenta limitaciones en la oferta de suelo adecuado para proyectos comerciales e industriales. La disponibilidad insuficiente de terrenos aptos puede obstaculizar el establecimiento y expansión de actividades relacionadas con el comercio internacional.
 - **Equipamiento y galpones.** La infraestructura de equipamiento y galpones necesaria para el almacenamiento y manejo de mercancías en tránsito es insuficiente. La falta de instalaciones modernas y eficientes puede afectar la capacidad de la región para manejar volúmenes significativos de carga de manera eficaz.
 - **Sistemas de barrios industriales.** La carencia de sistemas de barrios industriales indica una falta de planificación y desarrollo estructurado para áreas específicas destinadas a actividades comerciales e industriales. Esto puede limitar la eficiencia logística y la integración de actividades relacionadas con el comercio internacional.
 - **Trabas burocráticas y normativas.** Se mencionan trabas burocráticas y normativas que dificultan el desarrollo de proyectos. La presencia de barreras administrativas y regulaciones onerosas puede desincentivar la inversión y la implementación de soluciones que impulsen el comercio internacional.
- f. Limitaciones de servicios logísticos:** Los servicios que operan en el aeropuerto y el puerto enfrentan limitaciones de recursos, personal e infraestructura. Además, destacan la diferencia entre los puertos públicos y privados, y la necesidad de complementarse y no competir.

g. Corredor bioceánico: Los aspectos que influyen en el flujo de carga internacional por la región incluyen los tratados comerciales, los estándares de calidad y seguridad, el cambio climático, la demanda de los mercados y la competencia con otros países. También plantean la importancia de tener un observatorio que anticipe las tendencias y necesidades del sector logístico.

h. Servicios en zonas intermedias. El problema identificado radica en la insuficiencia de servicios de terceros y servicios básicos en las zonas intermedias de la infraestructura carretera. Aunque estos servicios podrían considerarse complementarios, su falta representa una necesidad significativa para establecer condiciones óptimas desde la perspectiva de la internacionalización.

La carencia de servicios de terceros en áreas estratégicas intermedias de las carreteras impide el desarrollo de una infraestructura completa y funcional para el comercio internacional. Estos servicios, que incluyen puntos de descanso, áreas de servicios, y otros elementos básicos, son esenciales para garantizar un flujo eficiente y seguro de mercancías a lo largo de las rutas internacionales.

La falta de estas facilidades puede resultar en demoras, inconvenientes y una disminución de la eficiencia en la cadena logística. Además, limita la capacidad de las empresas para internacionalizarse y participar de manera efectiva en el comercio internacional, ya que la ausencia de servicios básicos puede afectar la productividad y la calidad general de la infraestructura vial.

La resolución de este problema requerirá estrategias y acciones que fomenten el desarrollo de servicios complementarios en las zonas intermedias de la infraestructura carretera, asegurando así que se cumplan las condiciones necesarias para una internacionalización exitosa. Esto puede implicar colaboraciones entre sectores públicos y privados, así como la implementación de políticas que promuevan la inversión en estas áreas críticas de la infraestructura vial.

i. Gobierno regional: Tener una política que oriente el desarrollo social, económico y ambiental, que articule los distintos actores e instrumentos, que facilite la cooperación descentralizada y que comunique e informe a la comunidad.

- j. Infraestructura insuficiente:** Señalan que hay una falta de infraestructura adecuada para el control fronterizo, el transporte terrestre, el desarrollo portuario y el turismo. Se mencionan problemas como la falta de caminos de doble vía, de centros logísticos, de escáneres, de habitabilidad y de seguridad. Se sugiere invertir fuertemente en mejorar las condiciones de los pasos fronterizos, los aeropuertos y los puertos, y coordinar con las autoridades argentinas para habilitar el espacio para las máquinas de rayos x.
- k. Datos desactualizados:** Los participantes indican que hay una necesidad de actualizar los datos y el diagnóstico de la situación de la región en términos de internacionalización. Se señala que hay cambios en las comunicaciones, en las modalidades de carga, en los productos de exportación e importación, en los intereses de otros países y en los servicios públicos. Se sugiere recoger la información actualizada de los distintos servicios, privados y públicos, y tener en cuenta las situaciones presentes y futuras para elaborar la política regional.
- l. Integración subregional:** Destacan la importancia de la integración subregional con los países vecinos, especialmente en el ámbito económico, social y cultural. Se mencionan oportunidades de desarrollo en el corredor bioceánico, en el litio, en la astronomía, en la agricultura y en la minería. Se sugiere fomentar la cooperación descentralizada, la diversificación de las pymes, la innovación y la identidad regional. Se señala también la problemática de la migración y el control sanitario, y la necesidad de abordarla con una mirada antropológica y humanitaria.
- m. Capacitación y sensibilización:** Los invitados señalan que hay una falta de capacitación y sensibilización sobre la importancia de la internacionalización y la integración en la región. Se indica que hay desconocimiento, desinterés y resistencia de algunos sectores, especialmente de las pymes, los gremios y la sociedad civil. Se sugiere realizar campañas de difusión, educación y motivación para que se involucren y se beneficien de las oportunidades que ofrece la internacionalización. Se propone también fortalecer las capacidades técnicas, lingüísticas y culturales de los actores regionales.

- n. Visión estratégica:** Se destaca la necesidad de tener una visión estratégica y de largo plazo para la internacionalización y la integración de la región. Se señala que hay una falta de planificación, de priorización, de articulación y de seguimiento de las acciones y los proyectos que se realizan. Se sugiere definir una política regional de internacionalización que tenga en cuenta los objetivos, los recursos, los indicadores y los resultados esperados. Se propone también establecer una instancia de coordinación y monitoreo permanente que involucre a todos los actores relevantes.
- o. Promoción y posicionamiento:** Señalan que hay una falta de promoción y posicionamiento de la región en el ámbito internacional. Se indica que hay una baja visibilidad, reconocimiento y valoración de las potencialidades, los productos y los servicios que ofrece la región. Se sugiere desarrollar una estrategia de marketing territorial que permita difundir y atraer la inversión, el comercio, el turismo y la cooperación internacional. Se propone también participar activamente en las redes, los foros y los eventos internacionales que sean de interés para la región.
- p. Innovación y competitividad:** Los participantes destacan la importancia de la innovación y la competitividad para la internacionalización y la integración de la región. Se señala que hay una necesidad de mejorar la calidad, la productividad, la eficiencia y la sustentabilidad de los procesos productivos y de los servicios que se ofrecen. Se sugiere impulsar la investigación, el desarrollo, la transferencia tecnológica y la vinculación entre la academia, la industria y el gobierno. Se propone también fomentar la creación y el fortalecimiento de las pymes, las incubadoras, los clústeres y los parques tecnológicos.
- q. Cultura e identidad:** Los participantes apuntan con que hay una falta de cultura e identidad regional que favorezca la internacionalización y la integración. Se indica que hay una escasa valoración, difusión y protección del patrimonio cultural, natural e histórico de la región. Se sugiere promover la educación intercultural, el bilingüismo, el respeto y la convivencia con las comunidades indígenas y los migrantes. Se propone también impulsar el desarrollo de las industrias creativas, el turismo cultural y el intercambio de experiencias y buenas prácticas.

- r. **Gobernanza y participación:** La importancia de la gobernanza y la participación para la internacionalización y la integración de la región. Se señala que hay una necesidad de fortalecer el rol y la autonomía de los gobiernos regionales y locales en la toma de decisiones y la gestión de los asuntos internacionales. Se sugiere crear un consejo regional de internacionalización que articule y coordine a los distintos actores públicos y privados involucrados. Se propone también generar mecanismos de consulta, diálogo y rendición de cuentas con la ciudadanía.
- s. **Miedo y Desconfianza de la Población:** Existe temor y desconfianza en la comunidad respecto a la posibilidad de que la internacionalización e integración se conviertan en realidad.
- t. **Preocupación por la Preparación:** Hay una preocupación general sobre si las comunas están preparadas para enfrentar los cambios que trae la integración, particularmente en aspectos como la infraestructura y los servicios.
- u. **Impacto del Tráfico y la Contaminación:** La afluencia de camiones, especialmente en áreas como Mejillones debido a acuerdos internacionales, ha incrementado la preocupación sobre la contaminación y el uso del espacio.
- v. **Desbalance en Inversión y Desarrollo de Infraestructura:** Se observa una disparidad entre la inversión privada y estatal, afectando la calidad de infraestructura, como los caminos.
- w. **Problemas de Logística y Movilidad:** Se menciona la falta de estrategia en los trayectos y la ineficiencia en los procesos de visas.
- x. **Falta de Preparación para el Aumento del Tráfico:** Se anticipa un aumento significativo en el tráfico de vehículos y personas para el año 2026, pero no hay preparación adecuada.

y. Brechas en Control y Servicios: Se identifica una necesidad significativa de mejora en control aduanero, sanitario, policial, en infraestructura y servicios en general.

7. Sugerencias y Soluciones Propuestas

- a. **Fortalecimiento de la Infraestructura y Procesos:** Se sugiere mejorar la robustez de la infraestructura y los procesos para manejar mejor la integración e internacionalización.
- b. **Creación de Departamentos Especializados:** Por ejemplo, transformar la URAI en un departamento más fuerte y capaz para manejar la integración y la internacionalización.
- c. **Mejora en la Coordinación Interministerial:** Se recomienda mejorar la comunicación y coordinación entre los ministerios y las comunidades.
- d. **Desarrollo de la Ventana Única para Proyectos:** Esto ayudaría a integrar los servicios públicos desde el inicio de los proyectos de integración e internacionalización.
- e. **Implementación de Regulaciones Locales:** Se propone establecer normativas locales sobre el volumen y las condiciones de carga, y la implementación de aranceles en los puertos.
- f. **Fomento del Turismo y Educación:** Se sugiere mejorar la preparación turística, aumentar la competencia en idiomas extranjeros, y fomentar la investigación y la educación a través de becas y programas académicos.

3.1.3. Análisis FODA Sistémico.

En términos de las **fortalezas** se han agrupado en función de los contenidos de la siguiente manera:

1. Fortalezas Estructurales del País:

1. Ubicación geográfica con Asia Pacífico.
2. Tratados internacionales: ventajas comparativas y competitivas.
3. Estabilidad Política y Económica.
4. Relaciones internacionales sostenidas.
5. Participación en organismos, instancias y foros internacionales.
6. Crecimiento económico sostenido.
7. Pleno empleo.
8. Emprendimiento e innovación como factores estratégicos del desarrollo.
9. Libre de Enfermedades Fitozoosanitarias.

2. Fortalezas Estructurales de la Región:

1. PIB sobre los 33.000 dólares.
2. Mayor inversión extranjera directa.
3. Menor nivel de pobreza.
4. 600 km de mar al frente con Asia
5. 126.400 km² de territorio.
6. Lineamiento IV: Política de Internacionalización.
7. Internacionalización forma parte de la Estrategia Regional de Desarrollo.
8. Internacionalización es parte de la Estrategia Regional de Innovación.
9. Región como plataforma de negocios Corredor Bioceánico, ZICOSUR y Asia – Pacífico.

3. Infraestructura Regional:

1. Conectividad Terrestre con cuatro pasos fronterizos y dos complejos integrados.
2. Conectividad con Argentina, Bolivia, Brasil y Paraguay.
3. Sistema Ferroviario.
4. Sistema Portuario: Puertos de Antofagasta y Mejillones.
5. Puertos de agua profunda.
6. Infraestructura digital desarrollada.
7. Aeropuertos internacionales: Antofagasta y Calama.

4. Economía Regional:

1. Industria minera de estándares mundiales.
2. Clúster minero: Encadenamientos productivos.
3. Sistema de proveedores.
4. Líder en la Producción mundial de cobre.
5. Primer centro de exportaciones del país.
6. Líder mundial en la producción de carbonato de litio, nitratos naturales y yodo.
7. Grandes proyectos mineros en desarrollo.
8. Sistema de servicios logísticos, financieros y de comunicación.
9. Capital Humano especializado.
10. Posee la mayor capacidad de generación eléctrica en el país.
11. Proceso de desalación de agua para consumo humano.
12. Atractivos Turísticos de Clase Mundial: arqueológicas, étnicas, astronómicas, mineras.

5. Institucionalidad Regional:

1. Gobernador Regional Electo.
2. Divisiones del Gobierno Regional.
3. Trayectoria y red de contactos de la URAI.
4. Apoyo y respaldo del CORE.
5. Comisión de Sustentabilidad y Relaciones Internacionales del CORE.

6. CORFO.
7. ProChile.
8. Servicios Públicos Contralores: SAG, PDI, Aduana.
9. Potencialidad en materias de internacionalización de la Corporación Regional de Desarrollo de la Región de Antofagasta.

En términos de las **oportunidades**, estas se han agrupado de la siguiente manera:

1. Oportunidades derivadas de la Infraestructura Regional:

1. Potencial Transporte Aéreo directo Antofagasta – Salta.
2. Operatividad gaseoducto para integración energética.
3. Activación ferrocarril Trasandino del Norte.
4. Habilitación de Paso Sico, con la consiguiente reducción de distancia, tiempos y costos y hace factible las exportaciones a través de la región.
5. Aumento del turismo por la conectividad de los pasos internacionales.

2. Oportunidades derivadas de la Apertura de Nuevos Mercados.

1. Potencial integración minera con Argentina, Perú, Ecuador y Colombia.
2. Relaciones con empresarios, cámaras y asociaciones industriales de Argentina.
3. Reactivación de la industria metalmecánica.
4. Espacio físico para la gestión de negocios en la Provincia de Salta Argentina.
5. Alianza estratégica con Santa Cruz Bolivia para la salida al pacífico.
6. Menores costos de logística y transporte a los puertos del atlántico.
7. Potencial solución del doble flete a partir del traslado de insumo para la minería de Argentina.
8. Aumento de las Importaciones.
9. Reducción de los costos de productos de primera necesidad en el mercado regional.
10. Aumento de los volúmenes de inversión.
11. Aumento en el acceso a productos de calidad.
12. Reducción en los costos de la canasta de alimentos.

13. Aumento de los procesos de innovación para la diversificación económica.
14. Puesta en valor del conocimiento e información de los mercados y transferencias.

3. Oportunidades derivadas del Turismo.

1. Puesta en valor del Turismo Astronómico y del Turismo de Negocios.
2. Ley de turismo de 2010 que incorpora como lineamiento posicionar a la región de Antofagasta como punto de convergencia nacional e internacional.
3. Generación de ofertas según circuitos turísticos.

4. Oportunidades derivadas de la Geografía y los Recursos Naturales.

1. Puesta en valor del territorio costero.
2. Disposición de las Reservas de Litio.
3. Ubicación geográfica con Asia Pacífico.

5. Oportunidades derivadas de la Educación.

1. Sistema de Intercambio Estudiantil.
2. CRISCOS.
3. Reactivación de la oferta Universitaria .

En términos de las **Debilidades**, estas se han agrupado en función de los contenidos a los cuales aluden. De esta manera tenemos las siguientes:

1. Debilidades asociadas a la Infraestructura.

1. Ausencia de oferta de vuelos directos al NOA Argentino.
2. Ausencia de máquinas de Rayos X para la supervisión del SAG.
3. Mantenimiento de las rutas viales y de comunicación para la conectividad internacional.
4. Zonas de silencio comunicacional.
5. Déficits en infraestructura urbana de carreteras, zonas de descanso (servicios básicos), señalizaciones y centros de asistencia.
6. Déficits en las áreas de esparcimiento y sociabilidad.
7. Déficits en infraestructura (complejo fronterizo y habitabilidad) y de personal en el control fronterizo del Paso de Socompa.

2. Debilidades asociadas a la Economía Regional.

1. Producción con débil valor Agregado.
2. Peso Monoproducer.
3. Precario nivel de diversificación de la oferta económica.
4. Precario desarrollo de la capacidad de innovación empresarial.
5. Deficiente y dispersa oferta turística, cultural y de servicios.
6. Precaria oferta cultural.
7. Desconocimiento de los mercados internacionales.

3. Debilidades asociadas a la Gestión Pública.

1. Gestión pública departamentalizada, inmanente & burocrática.
2. Gestión en redes institucionales públicas e interinstitucionales.
3. Déficit de programas de desarrollo regional integrales.
4. Débil nivel de concreción de iniciativas.
5. Precario nivel de planificación de la inversión pública para la internacionalización.

6. Escasez presupuestaria para la internacionalización.
7. Ausencia de un enfoque metodológico a nivel de la gestión institucional en materia internacional.
8. No hay incentivos laborales (económicos, beneficios sociales de seguridad y viáticos internacionales, seguros, trayectoria funcionaria, etc) para la dotación básica y proyectada de los funcionarios en pasos fronterizos.
9. Precariedad en materias contractuales de manera adecuada de los funcionarios públicos en pasos fronterizos.

4. Debilidades asociadas a la Gestión Interinstitucional.

1. Débil densidad asociatividad y precaria intensidad de la participación interinstitucional en materia internacional.
2. Escasas redes de cooperación y asociación público – privada.
3. Débiles lazos en las relaciones interpersonales.
4. Falta de información de las necesidades de pymes exportadoras.
5. Inexistencia de formación académica en comercio interior, relaciones internacionales, idiomas, cultura, etc...

En términos de las **Amenazas**, estas se han agrupado en función de los contenidos a los cuales aluden. De esta manera tenemos las siguientes:

1. Amenazas derivadas de los Países Vecinos.

1. Funcionamiento irregular de las comisiones bilaterales con Bolivia.
2. Situación Política Países Vecinos.
3. Política Interna en Argentina.
4. Captación de la inversión extranjera por parte de Perú.
5. Avance sostenido del desarrollo portuario de Perú.
6. Tráfico de Drogas, Trata de Personas y Migración.
7. Regímenes arancelarios de los países socios.
8. Barreras arancelarias y pararancelarias.
9. Variabilidad y rigidez de las Normas Fitozoosanitarias.

2. Amenazas derivadas de la Institucionalidad Regional.

1. Periodo de elecciones.
2. Liderazgos Regionales.
3. Intensificación de la centralización y concentración político – administrativa.
4. Colapso del sistema de políticas públicas y de la infraestructura y sistemas funcionales.

3. Amenazas derivadas de la Economía Regional.

1. Dependencia Monoproductora y Tecnológica.
2. Crisis energética.
3. Costo de los terrenos.
4. Déficit de mano de obra especializada.

3.1.4. Encuesta de Opinión sobre la Valoración del Proceso de Internacionalización de la Región de Antofagasta.

1. Perfil del Encuestado.

La encuesta fue respondida por un total de ochenta y seis (86) actores claves considerando 78% de varones y 22% de mujeres.

Los rangos etarios de los Encuestados van desde los 24 a los 78 años. Asimismo, los encuestados de mayores de 60 años corresponden al 21%.

Respecto de la procedencia (lugar de nacimiento) es mayoritariamente la Región de Antofagasta, con cerca del 44%, seguida de las regiones Metropolitana (16,3%) y de Valparaíso(5,8%).

En cuanto al tiempo de residencia en la región, el análisis muestra que la media es superior a los 27,9 años; menos del 25% lleva menos de 9 años en la región. Es decir, de cada 10 Encuestados 7 tienen más de 9 años de residencia.

El 36% de los Encuestados se desempeña en el sector público: de cada 12 participantes cinco pertenecen al sector privado. El promedio de antigüedad en la institución y/o empresa es de 9,7 años.

El nivel educacional de los Encuestados es mayoritariamente de Educación Universitaria de Postgrado, con poco más del 55%.

El 100% de los actores claves dispone de más de 12 años de educación formal.

Más del 89,5% de los encuestados declaran estar informados sobre los acontecimientos que suceden en la región; menos del 49% prefiere la prensa regional para informarse, particularmente a través de los diarios regionales, los cuales concentran más del 83% de las preferencias, seguido de los canales de televisión (54,7%).

Respecto del grado de interés que auto refieren sobre el desarrollo de la región, más del 97% del total de encuestados se encuentra interesado y muy interesado en el proceso. Cerca del 68% del total de Encuestados ha participado en procesos, gestiones, actividades de internacionalización.

Respecto del nivel de conocimiento en los instrumentos normativos y estratégicos del proceso de internacionalización a nivel nacional y regional, los resultados muestran un similar nivel de conocimiento de los instrumentos normativos nacionales como del Lineamiento IV de la Estrategia Regional de Desarrollo de la Región de Antofagasta.

2. Valoración del Grado de Cumplimiento de los Objetivos Estratégicos de la Internacionalización Regional.

Un aspecto del todo relevante en los contenidos de la encuesta fue el solicitar una valoración respecto del grado de cumplimiento de los objetivos estratégicos de la internacionalización regional.

El análisis general muestra una situación dicotómica en términos de la percepción. Para poco más del 37% de los Encuestados los objetivos estratégicos del proceso de internacionalización regional se han cumplido mucho y bastante; en tanto que para cerca del 62% de los Encuestados los objetivos se han cumplido poco o nada.

Esta situación arriesga como potencial explicación un conocimiento sólido del lugar de procedencia del Encuestado y su injerencia en uno o algunos de los ámbitos de consulta, en tanto desconoce en parte uno o los demás.

En cuanto al análisis de cada objetivo en sí mismo, los resultados muestran similar tendencia.

El objetivo de “**Impulsar un desarrollo integral y sistémico de infraestructura**”, es el que obtiene mejores resultados considerando que cerca del 37% de los Encuestados manifiesta que se ha cumplido mucho o bastante. A este objetivo le sigue el de “**Fortalecer a la Región como plataforma comercial**”, el cual obtiene poco más del 36%.

Por contraposición, los objetivos que menores resultados alcanzan son el de “**Promover el desarrollo de una infraestructura digital**”, con poco más del 22%; y, el objetivo de “**Transformar a la Región en un Eje de Integración Cultural, Turístico y Económico**”, con poco más del 35% de la tendencia.

Estos resultados muestran que los avances más sustanciales en cuanto a los objetivos estratégicos del proceso de internacionalización regional dicen relación directa con el ámbito de la infraestructura y el desarrollo de la plataforma comercial. Asimismo, son los aspectos relativos al ámbito de la integración, aquellos que menores resultados obtienen.

Tabla. Grado de Cumplimiento de los Objetivos Estratégicos de la Internacionalización.

¿En qué grado se han cumplido el objetivo de...	Mucho	Bastante	Poco	Nada
1. Fortalecer a la Región como plataforma comercial.	30	2	10	44
2. Impulsar un desarrollo integral y sistémico de infraestructura.	26	6	15	39
3. Promover el desarrollo de una infraestructura digital.	14	12	12	55
4. Transformar a la Región en un Eje de Integración Cultural, Turístico y Económico.	23	8	16	39
Promedio	23,25	5,25	13,25	44,25

Fuente: Encuesta de Opinión CYTIES Investigación & Desarrollo, 2023.

3. Valoración del Nivel de Avance en los Ámbitos Estratégicos de la Internacionalización Regional.

En términos generales, los resultados muestran que los ámbitos en donde los actores claves Encuestados perciben que se constatan los mayores **avances** dicen relación con la “**Integración Minera & de Servicios a la Minería**”, con un 51% de la valoración Mucho y Bastante.

En segundo orden, se presenta el avance a nivel de la “**Implementación de los Corredores Bioceánicos**”, “**Inserción Internacional de la Región**” y “**El desarrollo Portuario, Industrial y de servicios**” con un 37%, 36% y 35% respectivamente, los cuales, están en consonancia con los objetivos estratégicos, representa las condiciones estructurales básicas para el desarrollo de la capacidad de insertar a la región en el mercado internacional, sobre todo a nivel de la entrada y salida de productos hacia los diferentes destinos.

Respecto al análisis de los ámbitos en donde la valoración de los avances es **deficitaria**, tenemos que en el orden nominal de las tendencias ubican con los menores avances (Poco o Nada), el ámbito de la “**Integración Cultural, Educativa & Deportiva**”, con cerca del 84,9% de las tendencias; seguido del “**Integración Física & de Servicios**”, con el 82,6% de las respuestas. Esto refrenda los resultados del análisis del punto anterior sobre la valoración de los objetivos estratégicos.

En un segundo orden, le siguen la “**Plataforma comercial ZICOSUR & Asia-Pacífico**” y la “**implementación y uso de los TLC, Acuerdos & Convenios**” ambos con 79,1% y 77,9%. Si bien la región muestra los mayores avances a nivel de la infraestructura y valora de manera positiva los avances alcanzados en la integración comercial, estos ámbitos no han logrado constituir a la región en la plataforma comercial que se ha proyectado desde al año 1994.

Tabla. Grado de Avance en los Ámbitos Estratégicos de la Internacionalización Regional.

¿Cuánto hemos avanzado en:	Mucho	Bastante	Poco	Nada
1. La conformación de la región como Centro de Convergencia internacional.	22	1	18	45
2. La implementación de los Corredores Bioceánicos.	29	3	13	41
3. La consolidación de las Zonas y Pasos Fronterizos.	22	4	14	46
4. El Desarrollo Portuario, Industrial & de Servicios.	23	7	13	43
5. La Inserción Internacional de la Región.	26	5	11	44
6. La Integración Física & de Servicios.	13	2	17	54
7. La Integración Comercial.	21	2	11	52
8. La Plataforma comercial ZICOSUR & Asia-Pacífico.	16	2	7	61
9. La implementación y uso de los TLC, Acuerdos & Convenios.	17	2	12	55
10. La Integración Minera & de Servicios a la Minería.	36	8	8	34
11. La Integración Cultural, Educativa & Deportiva.	11	2	18	55
12. El Desarrollo Turístico Regional.	19	4	16	47
Promedio	21,25	3,5	13,17	48,1

Fuente: Encuesta de Opinión CYTIES Investigación & Desarrollo, 2023.

El análisis de cada ámbito de manera específica muestra que en la “**Conformación de la región como Centro de Convergencia Internacional**”, “**El desarrollo turístico regional**” y “**La integración comercial**”, se ha avanzado poco y nada. Esta situación debe ser considerada dentro de la Política de Internacionalización como un factor gravitante en la proyección del desarrollo, por cuanto esta conformación articula una serie de contenidos, que a juicio del equipo de investigación, son los que posiblemente se encuentran en un plano de abstracción o de naturalización que requieren ser relevados a nivel de propuestas e iniciativas de inversión. En ese sentido, ambos ámbitos tienen un 73% de valoración por parte de los encuestados.

En términos de la valoración de los avances en la “**Consolidación de las Zonas y Pasos Fronterizos**”, la percepción presenta un resultado negativo debido a que el porcentaje de actores clave que consideran que se ha alcanzado poco y nada es de un 69,8%.

Los avances en el “**Desarrollo Portuario, Industrial & de Servicios**”, constata una valoración negativa, con más del 65% de la tendencia, a pesar de las inversiones y actividad portuaria realizada por el Megapuerto de Mejillones y el Puerto de Antofagasta.

El ámbito de la “**Inserción Internacional de la Región**”, repite la valoración negativa de los avances para estos actores clave, para los cuales se ha avanzado poco o nada en este ámbito. Esto viene a constatar la percepción sobre el desarrollo regional otorgando un 64% a su juicio en poco y nada de avance.

Respecto de la “**Implementación de los Corredores Bioceánicos**”, la valoración muestra poco o nada de avances, en donde más del 62% de los Encuestados manifiesta esta tendencia.

4. Evaluación de Diferentes Aspectos de la Internacionalización Regional.

En términos generales, se puede identificar que el 40% de las dimensiones (6 aspectos) de la internacionalización de la región aprueban por parte de los actores claves.

En ese sentido, la mayor aprobación es liderada por el aspecto de la “**Ciencia y tecnología e innovación**” en la región.

Por otra parte, los aspectos que reprobaban en cuanto a su nivel de desarrollo en el proceso de internacionalización están liderada por la **“Participación e Integración de las Comunidades Étnicas”**, **“Red Ferroviaria”**, **“El Sistema Intermodal de Transporte”** y **“Medio Ambiente y Sustentabilidad”**.

Los resultados de la evaluación en orden decreciente son los siguientes:

Tabla. Evaluación de Diferentes Aspectos de la Internacionalización Regional del 1 al 7.

Aspectos Evaluados	Promedio de Aprobación
1. Ciencia & Tecnología e Innovación.	5.0
2. Carreteras, Conectividad Vial Internacional y Rutas de Acceso a los Puertos y Aeropuertos	4.3
3. Sistema Portuario.	4.2
4. Aeropuertos y Transporte Aéreo.	4.2
5. Misiones Tecnológicas Empresariales.	4.0
6. Asociatividad Interinstitucional: Redes de Cooperación Público – Privada – Capital Social.	4.0
7. Infraestructura, Pasos Fronterizos y Sistemas Controladores.	3.9
8. Acceso a las Comunicaciones y la Conectividad Digital; Infraestructura digital y de telecomunicaciones. Programas de Apoyo para uso y manejo de las TIC's.	3.9
9. Integración Energética y de Recursos Hídricos.	3.8
10. Intercambio Cultural, Deportivo e Integración	3.8
11. Promoción y Difusión de la Oferta de Bienes, Servicios y Atractivos Turísticos.	3.6
12. Participación e Integración de las Comunidades Étnicas.	3.5
13. Red Ferroviaria.	3.4
14. El Sistema Intermodal de Transporte.	3.3
15. Medio Ambiente y Sustentabilidad.	3.3

Fuente: Encuesta de Opinión CYTIES Investigación & Desarrollo, 2023.

5. Identificación de los Actores Claves en el Proceso de Internacionalización Regional según Prioridad.

Los resultados en una primera opción destacan el Gobierno Regional de Antofagasta, el que obtiene la mayor concentración de las respuestas con casi la mitad de las de las preferencias; seguido por la Unidad Regional de Asuntos Internacionales – URAI, con el 46% de las tendencias; en una tercera posición, muy por debajo de las instituciones públicas, se identifica PROCHILE, con un 24%.

Estos antecedentes relevan la concepción de que el liderazgo del proceso de internacionalización recae más bien en el sector público regional, antes que en el sector privado.

Llama la atención los bajos resultados de los sectores públicos como lo son el municipio o DIRECON, los que no alcanzan tendencias significativas. Si bien el peso del sector público en la opción de respuesta es mayoritario, esto no deja de ser un factor de interés respecto del desafío del diseño de la política de internacionalización y su posterior implementación, puesto que se reconoce en definitiva en el Gobierno Regional y en la URAI la gestión estratégica del proceso de internacionalización.

Tabla. Actores claves para dinamizar el proceso de internacionalización.

ACTORES CLAVES MÁS IMPORTANTES PARA DINAMIZAR EL PROCESO DE INTERNACIONALIZACIÓN	PREFERENCIAS
1. Gobierno Regional de Antofagasta.	49,0
2. Unidad Regional de Asuntos Internacionales – URAI.	46,0
3. PROCHILE.	24,0
4. Pequeñas y Medianas Empresas, PYMES.	23,0
5. Agencia Regional de Desarrollo Productivo.	17,0
6. Corporación de Fomento de la Producción, CORFO.	17,0
7. Municipios de la Región de Antofagasta.	15,0
8. Embajadas y Consulados.	12,0
9. SEREMI de Economía.	12,0
10. Universidades e Institutos de Formación Profesional.	10,0

ACTORES CLAVES MÁS IMPORTANTES PARA DINAMIZAR EL PROCESO DE INTERNACIONALIZACIÓN	PREFERENCIAS
11. Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales, DIRECON.	8,0
12. Servicio Nacional de Aduanas.	6,0
13. Puertos.	6,0
14. Servicio Agrícola y Ganadero, SAG.	4,0
15. Organizaciones Sociales de la Sociedad Civil.	4,0
16. Servicio de Cooperación Técnica, SERCOTEC.	3,0
17. Dirección de Coordinación Regional, DICORE.	2,0

Fuente: Encuesta de Opinión CYTIES Investigación & Desarrollo, 2023.

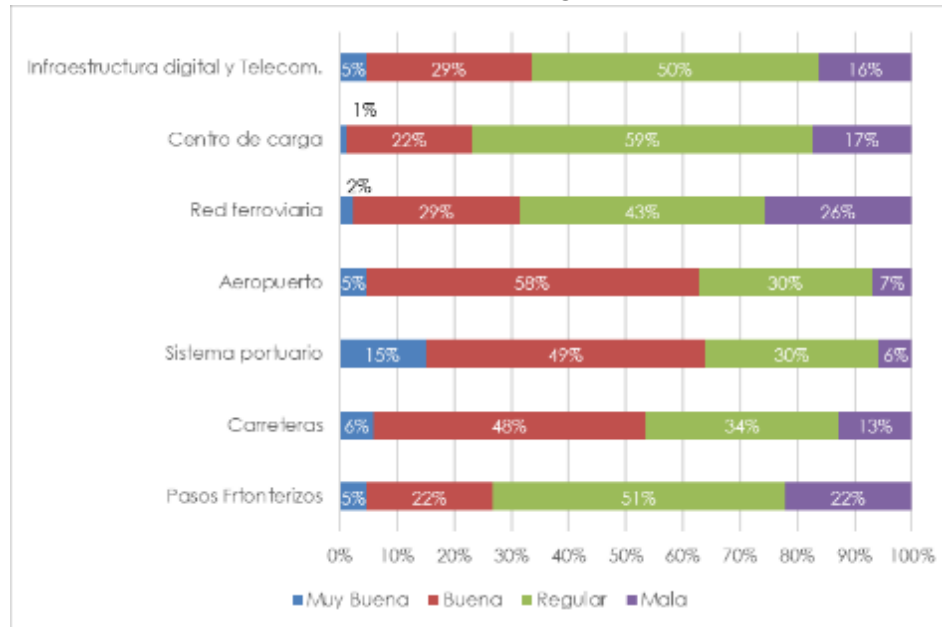
6. Percepción del Estado Actual de la Infraestructura Regional para la Internacionalización.

Los resultados muestran una concordancia con los obtenidos en las respuestas anteriores, en términos de la valoración positiva, destacando el “**Sistema portuario**” y “**Aeropuertos**” de la región con un nivel de 63% y 64% respectivamente el estado actual en buenas y muy buenas condiciones.

Por otro lado, las “**Carreteras**” utilizadas para el proceso de la internacionalización de la región obtienen un 49% de buenas preferencias en cuanto a sus condiciones actuales.

En condiciones de regulares del estado actual de la infraestructura se encuentran los “**Centros de carga**”, “**Pasos fronterizos**” y “**Red ferroviaria**” con un nivel de preferencias de 59%, 51% y 43% respectivamente.

Gráfico. Estado Actual de la Infraestructura Regional para la Internacionalización



Fuente: Encuesta de Opinión CYTIES Investigación & Desarrollo, 2023.

7. Problemática de la internacionalización de la región de antofagasta.

a. Infraestructura asociada a la logística y la conectividad: La problemática radica en el deficiente nivel de la infraestructura crítica relacionada con el comercio exterior, la logística integral y la conectividad. Por ello, esta insuficiencia impacta negativamente en la eficiencia de las operaciones comerciales desde y hacia la región de Antofagasta. Además, la falta de una gestión logística integral eficiente contribuye a la ineficaz coordinación de inventarios y distribución, generando costos adicionales y afectando la competitividad de la región. Por su lado, la conectividad, tanto física como digital, también se ve comprometida, obstaculizando la transmisión oportuna de información a lo largo de la cadena de suministro. En conjunto, estas deficiencias en la infraestructura crítica representan un desafío significativo para la efectividad y competitividad del comercio exterior y la logística integral de la región. Lo anterior, dice relación con:

- **Déficit en la Oferta de suelo.** La región enfrenta limitaciones en la oferta de suelo adecuado para proyectos comerciales e industriales. La disponibilidad insuficiente de terrenos aptos obstaculiza el establecimiento y expansión de actividades relacionadas con el comercio internacional y servicios asociados.
- **Nula oferta de almacenes y centros de distribución.** La infraestructura de equipamiento y galpones necesaria para el almacenamiento y manejo de mercancías en tránsito es nula. La falta de instalaciones modernas y eficientes afecta la capacidad de la región para manejar volúmenes significativos de carga de manera eficaz.
- **Carencia de sistemas integrados de barrios industriales.** La carencia de sistemas de barrios industriales indica una falta de planificación y desarrollo estructurado para áreas específicas destinadas a actividades comerciales e industriales. Lo anterior, limita la eficiencia logística y la integración de actividades relacionadas con el comercio internacional y las actividades productivas existentes como la minería y la energía.
- **Barreras burocráticas y normativas.** Barreras burocráticas y normativas que dificultan el desarrollo de proyectos. En ese sentido, la presencia de barreras administrativas y regulaciones onerosas desincentivan la inversión y la implementación de soluciones que impulsen el comercio internacional.

- b. Impactos y efectos sobrepasan la capacidad de carga de los territorios:** Los aspectos que influyen en el flujo de carga internacional por la región incluyen los tratados comerciales, los estándares de calidad y seguridad, el cambio climático, la demanda de los mercados y la competencia con otros países afectan e impactan en la capacidad de carga de los territorios en cuanto a sus red vial y servicios de manera negativa debido a que no existe una orientación a largo plazo.

En ese sentido, se hace necesario contar un observatorio regional que anticipe las tendencias y necesidades del sector logístico y sus impactos en los territorios.

- c. Insuficientes servicios en zonas intermedias:** El problema identificado radica en la insuficiencia de servicios de terceros y servicios básicos en las zonas intermedias de la infraestructura carretera. Aunque estos servicios podrían considerarse complementarios, su falta representa una necesidad significativa para establecer condiciones óptimas desde la perspectiva de la internacionalización.

La carencia de servicios de terceros en áreas estratégicas intermedias de las carreteras impide el desarrollo de una infraestructura completa y funcional para el comercio internacional. Estos servicios, que incluyen puntos de descanso, áreas de servicios, y otros elementos básicos, son esenciales para garantizar un flujo eficiente y seguro de mercancías a lo largo de las rutas internacionales.

La falta de estas facilidades puede resultar en demoras, inconvenientes y una disminución de la eficiencia en la cadena logística. Además, limita la capacidad de las empresas para internacionalizarse y participar de manera efectiva en el comercio internacional, ya que la ausencia de servicios básicos puede afectar la productividad y la calidad general de la infraestructura vial.

La resolución de este problema requerirá estrategias y acciones que fomenten el desarrollo de servicios complementarios en las zonas intermedias de la infraestructura carretera, asegurando así que se cumplan las condiciones necesarias para una internacionalización exitosa. Esto puede implicar colaboraciones entre sectores públicos y privados, así como la implementación de políticas que promuevan la inversión en estas áreas críticas de la infraestructura vial.

- d. Precariedad en la diversificación económica:** La economía regional está altamente concentrada en la producción minera e industrial, no solo limita la variedad de sectores económicos, sino también contribuye a la generación de problemas sociales y ambientales. Aunque se han implementado procesos para la generación de emprendimientos e innovación, los resultados esperados en términos de diversificación e industrialización no se han alcanzado.
- e. Dispersión de la gestión pública e instrumentos de planificación en el proceso de internacionalización:** En la región de Antofagasta, existe un problema significativo en cuanto a la gestión pública para la internacionalización y la planificación estratégica. En donde, se identifica que la gestión pública en materias internacionales está dispersa en varias instituciones del ecosistema, careciendo de un liderazgo claro. La URAI esta gestión está compuesta por tres funcionarios, los cuales enfrentan dificultades para satisfacer los diversos requerimientos de la gestión internacional debido a su complejidad. Además, se destaca la falta de alineación de los instrumentos de planificación de la internacionalización con las vocaciones productivas específicas de las comunas de la región. Lo anterior, dice relación con:
- **Fragmentación en la gestión internacional.** La gestión internacional se encuentra distribuida en varias instituciones, lo que resulta en una falta de cohesión y coordinación. La ausencia de un liderazgo claro afecta la eficiencia y efectividad de las acciones relacionadas con la internacionalización de la región.
 - **Limitaciones en recursos humanos.** La unidad regional encargada de la gestión internacional está compuesta por tres funcionarios, lo que resulta insuficiente para abordar la complejidad y diversidad de los desafíos relacionados con la internacionalización en los próximos años.
 - **Falta de enfoque estratégico.** A pesar de la experiencia y reconocimiento, la unidad no puede gestionar todas las dimensiones y niveles de la internacionalización de manera integral, lo que limita el desarrollo estratégico de la región en estas materias.
 - **Desconexión con vocaciones productivas en la política vigente.** La falta de alineación entre los instrumentos de planificación de la internacionalización y las vocaciones productivas de las comunas sugiere una desconexión entre la planificación estratégica y las necesidades específicas de desarrollo de la región.

- f. Desarrollo empresarial y red de fomento productivo:** En la región de Antofagasta, se identifica un problema sustancial en el desarrollo empresarial y su vinculación con las cadenas regionales de valor, específicamente en relación con Pymes. Además, las Pymes regionales enfrentan diversos desafíos, entre los cuales se destacan la insolvencia, desarrollo empresarial, falta de oportunidades y las dificultades en la cadena de subcontratación con empresas extranjeras. Lo anterior, impacta en los desafíos significativos relacionados con altos estándares de calidad, certificación, y regulaciones y factores de localización que sus contrapartes extranjeras.
- g. Débil nivel de asociación turística e integración:** La ausencia de planificación para la construcción de redes de asociación y cooperación con sectores complementarios de la economía regional representa otro de los desafíos. Así también, los déficits también se presentan en materia de infraestructura turística de tipo vial, señalética e informativa. Lo anterior, dice relación con:
- **Falta de coordinación entre sectores económicos.** La ausencia de una estructura de cooperación impide la creación de sinergias entre el turismo y otros sectores económicos, como la agricultura, la cultura, la industria o el astroturismo. La colaboración entre estos sectores puede generar beneficios mutuos y diversificar la oferta turística y los circuitos locales e integrados con otros territorios.
 - **Déficits en infraestructura vial.** La infraestructura vial deficiente puede limitar el acceso a destinos turísticos, disminuir la calidad de la experiencia para los visitantes y afectar la competitividad de la región en el sector turístico.
 - **Señalética e informativa insuficiente.** La falta de señalización adecuada e información turística puede dificultar la orientación de los visitantes, reducir la satisfacción de la experiencia turística y afectar la percepción general del destino.
 - **Impacto en la experiencia del turista.** La falta de planificación y la infraestructura deficiente pueden afectar negativamente la experiencia del turista, lo que puede resultar en una menor retención y recomendación de la región como destino turístico.

3.2. Ejes Estratégicos de la Política Regional de Integración e Internacionalización de la Región de Antofagasta.

La visión estratégica de la Política Regional de Integración e Internacionalización de la Región de Antofagasta, asume en rigor su condición de instrumento de planificación, estableciendo las orientaciones de promoción, fomento y desarrollo del proceso de integración e internacionalización regional, incorporando la situación actual de la región, así como las características de los problemas identificados y las grandes oportunidades y desafíos para el desarrollo de la región.

La Visión Estratégica de la Integración e Internacionalización de la Región de Antofagasta para el periodo 2014 – 2020, es:

Intensificar en la dinámica del desarrollo regional la gestión interinstitucional de nivel internacional, generando lazos permanentes y sostenidos de integración con el mundo, particularmente con los países que integran el **Corredor Bioceánico Capricornio, la Cooperación Descentralizada e Internacional y la ZICOSUR**, así como importar lo mejor del mundo en la región, consolidando en ello mejores condiciones y oportunidades de crecimiento material y desarrollo humano a partir del proceso de internacionalización que impacten de manera efectiva y sostenible en la competitividad regional sistémica.

Se trata de asumir el proceso de globalización en la gestión regional para su internacionalización e incorporar en este proceso los rasgos característicos que distinguen la región del mundo, en una perspectiva de glocalización.

De esta manera, en su periodo de implementación la Política ha de fortalecer, entre otros aspectos, el desarrollo de una **Gobernanza Regional** para la **Integración e Internacionalización, la Cooperación Descentralizada e Internacional Bi y Multilateral**, así como iniciativas orientadas a la implementación de la **Infraestructura Crítica y la estructura organizacional de servicios públicos y privados** adecuados para la Integración e Internacionalización Regional, **la Atracción de Inversiones y Negocios Internacionales** y, todo esto en el entendido de que los esfuerzos tienen por finalidad la integración, **la Protección Social y Desarrollo Humano** de los habitantes de la Región de Antofagasta.

Esta visión estratégica, plantea una serie de desafíos que al año 2020, han de incidir de manera decisiva en el crecimiento económico, el desarrollo humano y la competitividad sistémica de la Región de Antofagasta a partir de la definición de **seis (6) Ejes Estratégicos**, los que se reconocen como elementos transversales y guías para la actuación y, por lo tanto, son complementarios, recursivos y se refuerzan entre sí.

Se espera que al año 2033, la ejecución de los programas, proyectos y estudios convocados en torno a los Ejes Estratégicos, sienten las bases del desarrollo regional que proyecta el futuro a través de la conformación de redes de cooperación interinstitucional, conforme su ejecución se realice a través de una gestión regional integrada y coordinada entre el sector público, privado, académico y la sociedad civil organizada que desarrollan, amplían y/o fortalecen la competitividad regional sistémica ampliando el rango de opciones con una finalidad de bien público.

En función de lo expuesto, y con el propósito de ordenar la intervención, la Política Regional de Integración e Internacionalización de la Región de Antofagasta, considera los siguientes Ejes Estratégicos:

1. **Gobernanza Regional para la Integración e Internacionalización:** la finalidad es desarrollar una gobernanza multinivel y multifactor, liderada desde la institucionalidad pública del Gobierno Regional, que provea las bases de la generación de capacidades y una coordinación integrada y planificada de manera estratégica en función del territorio regional fundada en las comunas a partir del proceso de integración e internacionalización regional. Esto permitirá dinamizar la gestión regional, los factores estructurales y recursos del territorio, sectores y dimensiones constituyéndose como base en la creación y/o fortalecimiento de las redes de cooperación interinstitucional que requiere la implementación de la Política Pública. Una gobernanza regional es imprescindible para profundizar la injerencia y compromiso con el desarrollo desde la perspectiva de la internacionalización regional. Este eje estratégico incorpora como elementos esenciales, los siguientes:
 - a. Territorios: Comunas.
 - b. Actores Multinivel: Público; Privado; Academia; OSC.

2. Corredor Bioceánico Capricornio (CBC).

- a. Gestión del Conocimiento para la Internacionalización.
- b. ZICOSUR: Estados Subnacionales.

3. Cooperación Descentralizada e Internacional Bi y Multilateral:

- a. Cooperación Descentralizada: Gobiernos regionales y locales.
- b. Comités de Integración NOA; NEA; Frontera e Integración Chile – Bolivia.

4. Infraestructura Crítica y Estructura Organizacional para la Integración e Internacionalización Regional: considerada una instalación física o virtual cuyo funcionamiento es indispensable para el proceso de internacionalización regional, su ausencia o disposición parcial, generar efectos e impactos negativos a nivel de la pérdida de oportunidades de crecimiento y diversificación económica, produciendo graves consecuencias en el mediano y largo plazo para el desempeño esperado del sistema regional de integración, logística y comercio exterior tanto del CBV, la participación en las Cadenas Regionales de Valor (CRV), así como en las posibilidades efectivas de atraer inversiones y gerenciar los negocios internacionales. La finalidad es impulsar un desarrollo sistémico de la infraestructura vial, portuaria, industrial, logística y de servicios esenciales en función a una adecuada estructura organizacional en el proceso de internacionalización regional y la actividad productiva de la Región. Este eje estratégico incorpora como elementos esenciales, los siguientes:

- a. Infraestructura Aduanera.
- b. Infraestructura Logística y de Servicios.
- c. Infraestructura Vial y de Transporte Carretero.
- d. Infraestructura de Conectividad Digital.
- e. Infraestructura de Telecomunicaciones.
- f. Infraestructura Portuaria y Logística.
- g. Infraestructura Ferroviaria.
- h. Infraestructura Aérea.

5. Atracción de Inversiones y Negocios Internacionales: se trata de diversificar la economía regional en aquellas áreas de alto potencial de desarrollo con un apoyo integral a las PYMES promoviendo el emprendimiento y la innovación y fomentando la importación y exportación de productos conforme releva a la Región de Antofagasta como plataforma de comercio internacional, potenciando la relevancia de desarrollar el Hub Bioceánico con el establecimiento de plataforma y servicios logísticos. Esto incorpora como elementos esenciales, los siguientes:

- a. Modelamiento de Negocios Internacionales.
- b. Diseño Cartera de Proyectos de Inversión.
- c. Atracción y Promoción de Inversiones.
- d. Fomento a la Participación de las PYMES.
- e. Formación y Perfeccionamiento del Capital Humano Regional y Local.

6. Protección Social y Desarrollo Humano: ODS17.

- a. Fin de la pobreza.
- b. Hambre cero.
- c. Salud y bienestar.
- d. Educación de calidad.
- e. Igualdad de género y trata de personas.
- f. Agua limpia y saneamiento.
- g. Energía asequible y no contaminante.
- h. Trabajo decente y crecimiento económico.
- i. Industria, innovación e infraestructuras.
- j. Reducción de las desigualdades.
- k. Ciudades y comunidades sostenibles.
- l. Producción y consumo responsables.
- m. Acción por el clima.
- n. Vida submarina.
- o. Vida de ecosistemas terrestres.
- p. Paz, justicia e instituciones sólidas.
- q. Alianzas para lograr objetivos.

3.3. Matriz de Iniciativas de Inversión de Estudios, Programas y Proyectos.

3.3.1. Iniciativas de Inversión para la Integración e Internacionalización de la Región de Antofagasta.

La definición de las iniciativas de inversión implica la formulación de una serie de estudios, proyectos, planes y programas que dicen relación con un ámbito de intervención particular que brinda respuesta a los contenidos centrales de una determinada dimensión de la Política Regional de Integración e Internacionalización. Por tanto, la definición de los Estudios, Proyectos, Planes y Programas tienen sus fundamentos en los contenidos relevados durante el proceso de investigación multimétodo a través de la encuesta, grupos de discusión, talleres participativos y análisis experto obteniendo con ello, una línea de base (situación actual), en los problemas y necesidades identificadas, así como en los pilares, ejes estratégicos y objetivos específicos presentes en este documento.

Asimismo, estas iniciativas disponen de la factibilidad técnica, económica y legal para su aplicación.

3.3.2. Criterios para la Formulación de las iniciativas de Inversión.

La formulación de las Iniciativas de Inversión se sostiene en un conjunto de criterios que fueron elaborados en función del proceso metodológico realizado para la confección de la política, esto a fin de que el conjunto de iniciativas integre en todo y en parte, las características esenciales del Instrumento de Planificación para el periodo 2024 – 2034.

En tal sentido, tenemos entre estos criterios los siguientes:

1. Las iniciativas consideran cada uno de los Lineamientos Estratégicos y Objetivos Específicos de la Política Regional.
2. Énfasis en la promoción del Desarrollo Territorial Endógeno y Humano Sustentable. Las iniciativas propuestas buscan establecer una coordinación y redes de cooperación para la integración e internacionalización de la región y su relación con los instrumentos de planificación regional.
3. Las iniciativas incorporan las concepciones teóricas que circunscriben el diseño de la política, así como de manera específica están orientadas por los Pilares Valórico – Normativos.
4. Las iniciativas de inversión están circunscritas a sectores o áreas relevantes para la integración e internacionalización regional.
5. La formulación de las iniciativas, traducidas en estudios, políticas, planes, programas y proyectos se especifican en una Matriz de Inversiones, que incorporan los siguientes tópicos:

- a. Nombre de la Iniciativa de Inversión.
- b. Descripción de la Iniciativa de Inversión.
- c. Eje Estratégico PRIIA.
- d. Tipo de Iniciativa.
- e. Etapa/Fase.
- f. Duración.
- g. Unidad de Tiempo.
- h. Sector SNIP.
- i. Subsector SNIP.
- j. Año de la Inversión.
- k. Periodicidad de la Iniciativa.
- l. Monto Estimado de la Inversión (M\$): RRHH – Equipos – Insumos, Materiales y Operación - Adm. & Utilidades.
- m. Institución Responsable de la Iniciativa.

3.3.3. Procedimiento Metodológico para la confección del Plan de Inversiones.

El procedimiento metodológico para la elaboración del Plan Plurianual de Inversiones, conlleva la realización de una serie de actividades de carácter técnico, en conjunto con el Equipo de Investigación y la Contraparte Técnica, junto a ello se utilizó la información recopilada a partir de la aplicación del conjunto de técnicas de investigación multimétodo (Encuestas, Entrevistas, Grupos de Discusión y Talleres Participativos) realizados en las etapas anteriores.

La confección del Plan Plurianual de Inversiones integra el conjunto de programas, estudios y proyectos de la Política de Internacionalización de la Región de Antofagasta para el periodo 2024 – 2034, esto en función de un Método por Escalonamiento de cada uno de los Objetivos Específicos según Ejes Estratégicos. Posteriormente, se realizó el diseño de la Matriz de Iniciativas de Inversión confeccionada en una Plantilla Electrónica en Formato Excel ® 2010, incorporándoseles una tipología de iniciativas a nivel de Programas, Proyectos y Estudios para la postulación a fuentes de financiamiento del FNDR a través del SNI del Gobierno Regional en el mediano plazo.

En ese sentido, el siguiente paso fue la identificación de las Dimensiones y/o componentes de la Matriz de Iniciativas de Inversión, para posteriormente determinar las dimensiones y variables, con la matriz confeccionada, se procedió a su llenado secuencial a través de la transcripción de las Iniciativas relevadas en el paso anterior y de la descripción detallada de las dimensiones y variables que configuran la Matriz.

Para el caso de la determinación de las Fuentes de Financiación, se utilizó la lógica tradicional de inversión de las iniciativas de los Gobiernos Regionales, además de las Fuentes Sectoriales, aun cuando la dificultad de estimar la inversión sectorial tanto de asignación regional.

Junto con lo anterior, el diseño del Plan Plurianual de Inversiones considera el análisis de la factibilidad legal, técnica, económica, social y ambiental de las iniciativas de inversión.

h. Descripción General de las Iniciativas de Inversión.

El Plan Plurianual de Inversiones contempla un total de **60 iniciativas a desarrollar durante el periodo 2024 – 2034**, que en su conjunto suponen una inversión que asciende a **\$ 17.039.900.000 (diecisiete mil treinta y nueve millones novecientos mil pesos)** considerando que algunas de ellas presentan una periodicidad anual, bianual, trianual y quinquenal, por lo que constituyen un número mayor de iniciativas que representan el potencial de la inversión, las cuales son valorizadas en términos monetarios. Cabe destacar que las iniciativas se encuentran en un nivel desarrollo descriptivo por lo cual necesariamente deberán ser desarrolladas en extenso en el proceso de implementación de la Política.

En este apartado se presenta una descripción general del total de iniciativas de inversión de la Política Regional de Integración e Internacionalización de la Región de Antofagasta.

NOMBRE DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	EJE ESTRATÉGICO PRIIA	TIPO DE INICIATIVA
<p>Determinación de la Oferta Exportable de la Región de Antofagasta.</p>	<p>Este proyecto tiene por objetivo determinar la oferta exportable regional que incluyendo los sectores tradicionales y emergentes, determine los productos, empresas, competidores, precios, cantidad, volumen y mercados actuales y potenciales de destino de la producción regional con fines de exportación. En términos metodológicos se sugiere que el estudio se realice desde una perspectiva multimétodo que incorpore análisis estadísticos y entrevistas con actores claves. Los resultados serán utilizados con fines de gestión comercial, productiva e institucional a nivel público, privado, académico y gremial.</p>	<p>Atracción de Inversiones y Negocios Internacionales</p>	<p>Proyecto</p>
<p>Determinación del Costo de Carga de Origen & Destino Puertos del Pacífico y Atlántico.</p>	<p>Estudio multifactorial comparado de costos de carga de origen y destino de los puertos de la región con los puertos del atlántico (ZICOSUR) con el objetivo de posicionar de manera efectiva a la Región de Antofagasta como una plataforma de negocios, logística y comercial de la Zona de Integración del Cono Sur, ampliando su potencial a nivel de América Latina y el Asia Pacífico, considera la ejecución de seminario regional de socialización y propuesta de Plan de Difusión a nivel internacional.</p>	<p>Atracción de Inversiones y Negocios Internacionales</p>	<p>Estudio</p>
<p>Determinación de Circuitos Turísticos Regionales de valor internacional en la ZICOSUR.</p>	<p>Este proyecto tiene por objetivo identificar los circuitos turísticos regionales determinando aquellos que presentan las condiciones de promoción a nivel de la oferta regional en los destinos objetivos de nivel internacional, inicialmente con una planificación en la ZICOSUR, pero en el mediano plazo ampliando el radio de cobertura. Considera:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Diseño de los circuitos. 2. Determinación de la infraestructura para su desarrollo. 3. Definición de bienes y servicios turísticos. 	<p>Atracción de Inversiones y Negocios Internacionales</p>	<p>Estudio</p>

NOMBRE DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	EJE ESTRATÉGICO PRIIA	TIPO DE INICIATIVA
	<p>4. Propuesta de modelo de gestión. 5. Determinación de una cartera de iniciativas de inversión. 6. Propuesta de plan de difusión a nivel internacional.</p>		
<p>Dinámica y Recursos Turísticos y Culturales de la Región de Antofagasta y su puesta en valor en la ZICOSUR.</p>	<p>Estudio multimétodo que tiene por objetivo determinar la dinámica, así como la infraestructura de los recursos conforme establecer un Índice de Dinámica y Recursos Turísticos y Culturales, determinando líneas de actuación a nivel de la institucionalidad pública, el sector privado y la sociedad civil organizada a partir del diseño de iniciativas de inversión que amplíen el rango de opciones del turismo y de la cultura como factores de crecimiento económico y desarrollo a nivel de la internacionalización regional particularmente de su promoción en la ZICOSUR.</p>	<p>Atracción de Inversiones y Negocios Internacionales</p>	<p>Estudio</p>
<p>Catastro de las Cámaras de Comercio Exterior de la ZICOSUR – Asia Pacífico.</p>	<p>Este proyecto tiene por objetivo sistematizar la información descriptiva, operacional y de contacto de las Cámaras de Comercio de las regiones y provincias de los Estados Subnacionales de la ZICOSUR. Para ello se diseñará una Matriz de Contenidos en formato digital la que posteriormente será alojada a través de un link en el sitio web del GORE Antofagasta y puesta a disposición como bien público, permitiendo su fácil acceso al usuario de manera de constituirse en una efectiva herramienta para la interlocución y asociatividad de las PYMES.</p>	<p>Atracción de Inversiones y Negocios Internacionales</p>	<p>Proyecto</p>
<p>Programa de Formación y Perfeccionamiento del Sector Público para la Integración e Internacionalización Regional.</p>	<p>Este programa tiene por objetivo proporcionar a los participantes del sector público, responsables de gestionar y ejecutar actividades de internacionalización en sus instituciones, los contenidos teóricos, metodológicos y las competencias técnicas para la Gestión Integral de la Internacionalización sobre la base de un marco estratégico que articula el cuerpo de conocimientos</p>	<p>Gobernanza Regional para la Integración e Internacionalización</p>	<p>Programa</p>

NOMBRE DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	EJE ESTRATÉGICO PRIIA	TIPO DE INICIATIVA
	<p>y las prácticas actuales en esta materia. Esto a través de un proceso metodológico que se configura a partir del Paradigma de la Educación de Adultos y de la Metodología Interactiva. Para ello se ha de considerar el siguiente procedimiento:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Preparación de Módulos. 2. Difusión Programa. 3. Recepción documental y Análisis Curricular de Candidatos. 4. Entrevista personal a candidatos. 5. Selección de Candidatos. 6. Implementación de Módulos. 7. Ejecución de Talleres. 8. Aplicación de Estudio de Caso. 9. Ceremonia de Titulación. 		
<p>Asesoría Experta Metodológico - Técnica para el Fortalecimiento Institucional del Sector Público de la Región de Antofagasta.</p>	<p>Este proyecto tiene por objetivo fortalecer la gestión e institucionalidad pública regional a partir de la contratación de un servicio de asesoría metodológico - técnica orientada a la activación de la institucionalidad pública regional, la generación de capacidades y la coordinación de una gestión integrada y planificada de manera estratégica en función del proceso de integración e internacionalización regional. Para ello se consideran 5 ámbitos de actuación:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Activación de las instituciones públicas con injerencia en el proceso de internacionalización (Gobernador Regional, CORE, Gabinete Regional, URAI, Divisiones) 2. Articulación, cooperación y coordinación de la gestión interinstitucional del sector público regional. 3. Gestión presupuestaria y coordinación de recursos interinstitucionales. 	<p>Gobernanza Regional para la Integración e Internacionalización</p>	<p>Proyecto</p>

NOMBRE DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	EJE ESTRATÉGICO PRIIA	TIPO DE INICIATIVA
	<p>4. Socialización de la Política Regional de Internacionalización. 5. Asesoría en gestión internacional a nivel metodológico, técnico y operacional.</p>		
<p>Programa de Activación & Fortalecimiento del capital Social para la Internacionalización Regional.</p>	<p>Este programa tiene por objetivo activar, generar y/o fortalecer el capital social para la integración e internacionalización regional a través de estrategias tipo Bonding, Bridging y Linking. Para ello se han de considerar cinco (5) líneas programáticas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Capital Social Regional a nivel público, privado, Académico y con OSC's. 2. Capital Social Interinstitucional a nivel de la Macrozona Norte del País. 3. Capital Social Empresarial, con énfasis en las PYMES. 4. Capital Social con los Gobiernos Locales (Municipios). 5. Capital Social Internacional con Organismos Multilaterales. 	<p>Cooperación Internacional Bi y Multilateral</p>	<p>Programa</p>

NOMBRE DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	EJE ESTRATÉGICO PRIIA	TIPO DE INICIATIVA
<p>Diseño e implementación de Estrategia Comunicacional y Plan de Difusión de la Política Regional de Integración e Internacionalización de la Región de Antofagasta.</p>	<p>Este proyecto tiene por objetivo establecer las orientaciones y mecanismos fundamentales de información, difusión y comunicación del proceso de implementación de la Política Regional de Internacionalización, conforme lograr que esta tarea se realice a través de una gestión institucional integrada para la obtención de productos y resultados de calidad, económicamente eficientes y socialmente eficaces, que lideren la visión del desarrollo económico y social de la Región de Antofagasta. En términos de sus líneas de acción se considera:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Difusión y socialización de la Política a nivel regional, nacional e internacional. 2. Relaciones Públicas y Compromisos Interinstitucionales. 3. Integración de Normas Gráficas del Gobierno Regional de Antofagasta. 4. Entrevistas de Difusión y socialización en Medios de Comunicación. 5. Distribución de libros con la Política Regional de Integración e Internacionalización. 	<p>Gobernanza Regional para la Integración e Internacionalización</p>	<p>Proyecto</p>
<p>Implementación del Plan Estratégico de Desarrollo Organizacional de la URAI.</p>	<p>Este programa tiene por objetivo la implementación del Plan Estratégico de Desarrollo Organizacional de la URAI orientado a fortalecer su desempeño en el proceso de internacionalización regional. Esta iniciativa considera como líneas de actuación:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Articulación de la Política Regional de Internacionalización con los demás instrumentos del Sistema Regional de Planificación. 2. Asesoría Integral Metodológico técnica en materia Comunicacional, Jurídica, Institucional y Económica. 3. Implementación del sistema de seguimiento y Evaluación y la Gestión del Conocimiento (Resultados). 	<p>Gobernanza Regional para la Integración e Internacionalización</p>	<p>Programa</p>

NOMBRE DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	EJE ESTRATÉGICO PRIIA	TIPO DE INICIATIVA
	<p>4. Formulación de proyectos y captación de fuentes de financiación internacional.</p> <p>5. Participación en eventos internacionales.</p>		
<p>Adquisición Base de Datos de Comercio Internacional Mercosur.</p>	<p>Este proyecto consiste en la compra de la base de datos de comercio internacional del Mercosur con la finalidad de potenciar la gestión de conocimiento (difusión) de primera fuente sobre los mercados de origen y destino, bienes, servicios, productores, clientes y competidores que potencien la gestión económica internacional de la región a partir de la actividad productiva empresarial, particularmente de las PYMES.</p>	<p>Cooperación Internacional Bi y Multilateral</p>	<p>Proyecto</p>
<p>Sistema Dinámico de Información de Estadísticas Territoriales y Sectoriales de monitoreo y seguimiento del comercio internacional.</p>	<p>Este proyecto tiene por objetivo el diseño e implementación de un sistema de información a partir de la sistematización de estadísticas regionales de tipo territorial y sectorial sobre el comercio internacional cuya finalidad será establecer una base de información actualizada orientada al monitoreo permanente del comercio exterior que permita la toma de decisiones de inversión, producción y comercio del sector público y privado regional. Para ello se ha de realizar:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Operacionalización de dimensiones y variables ad hoc. 2. Sistematización de Información disponible en bases de datos del sector público. 3. Análisis integrado de información estadística a nivel territorial y sectorial. 4. Elaboración de informe periódico. 5. Difusión y socialización de resultados a nivel de actores claves y grupos de interés. 	<p>Atracción de Inversiones y Negocios Internacionales</p>	<p>Proyecto</p>

NOMBRE DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	EJE ESTRATÉGICO PRIIA	TIPO DE INICIATIVA
<p>Diseño y ejecución de un Programa Regional de Pasantías a nivel nacional e internacional.</p>	<p>Este programa tiene por objetivo la generación de capacidades y competencias y la transferencia de conocimientos teóricos, metodológicos y técnicos en el ámbito de la gestión internacional, mediante la participación de funcionarios vinculados a la gestión internacional en servicios públicos de interés y similar naturaleza que posibiliten la transferencia de contenidos a la gestión pública regional. La iniciativa incluye pasajes, traslados, alojamiento, alimentación, viáticos, seguros internacionales, material de estudio y de trabajo. Para ello se considera el siguiente procedimiento:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Diseño del programa y reglamento de pasantías. 2. Gestión de Pasantías con Servicios Públicos de Estados Subnacionales de interés. 3. Convocatoria y selección focalizada según prioridad de intereses a funcionarios del sector público de la Región de Antofagasta. 4. Gestión de Recursos para la financiación de las pasantías. 5. Ejecución de la Pasantía. 6. Retorno y transferencia de contenidos a la gestión pública para la internacionalización regional. 	<p>Cooperación Internacional Bi y Multilateral</p>	<p>Proyecto</p>
<p>Asesoría Integral para la Implementación de la Política Regional de Internacionalización de la Región de Antofagasta</p>	<p>Este proyecto tiene por objetivo implementar la Política Regional de Integración e Internacionalización, considerando cuatro (4) ámbitos gravitantes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Socialización del Instrumento de Planificación y su instalación a nivel de la gestión del sector público Regional. 2. Diseño e implementación del Modelo de Gestión de la Política Pública en consonancia con el modelo sugerido, los ejes estratégicos y objetivos de la política. 	<p>Gobernanza Regional para la Integración e Internacionalización</p>	<p>Proyecto</p>

NOMBRE DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	EJE ESTRATÉGICO PRIIA	TIPO DE INICIATIVA
	<p>3. Desarrollo de las Iniciativas de Inversión Regional a partir de la Cartera de Iniciativas de Inversión de la Política Pública.</p> <p>4. Implementación del Sistema de Seguimiento y Evaluación de la Política de Internacionalización de la Región de Antofagasta.</p>		
<p>Seminario internacional de Difusión e Intercambio de Experiencias Subnacionales en Integración e Internacionalización.</p>	<p>Este proyecto tiene por objetivo gestionar el conocimiento desempeñado anualmente a nivel de las diferentes dimensiones del proceso de integración e internacionalización regional a partir de la ejecución de un Seminario internacional conforme fortalecer el intercambio de experiencias entre los Estados Subnacionales de la ZICOSUR y otros países. Para ello se ha de desarrollar:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Producción general del seminario y determinación de los temas de interés. 2. Difusión y Convocatoria Internacional. 3. Selección de Ponencias. 4. Ejecución metodológica - técnica del Seminario. 5. Sistematización de resultados y Publicación de Ponencias. 	<p>Cooperación Internacional Bi y Multilateral</p>	<p>Proyecto</p>
<p>Publicación de la Política Regional de Integración e Internacionalización de la Región de Antofagasta.</p>	<p>Este proyecto tiene por objetivo sistematizar, editar y publicar la Política Regional de Integración e Internacionalización de la Región de Antofagasta para su difusión, socialización y puesta en valor en la gestión pública regional. La publicación ha de ser distribuida por la URAI. Para ello se ha de realizar:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sistematización y Edición de los principales contenidos de la Política. 2. Elaboración de Maqueta. 	<p>Gobernanza Regional para la Integración e Internacionalización</p>	<p>Proyecto</p>

NOMBRE DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	EJE ESTRATÉGICO PRIIA	TIPO DE INICIATIVA
	<p>3. Revisión y Sanción definitiva de Maqueta a impresión. 4. Impresión de 1.000 ejemplares (por demanda). 5. Distribución según actores claves del proceso de internacionalización.</p>		
<p>Diseño e Implementación de una Oficina de Gerenciamiento de Proyectos Internacionales.</p>	<p>Este proyecto tiene por objetivo diseñar e implementar una Oficina de Gerenciamiento de Proyectos Internacionales sustentada en la metodología Project Management cuya finalidad sea la gestión de iniciativas de inversión públicas y privadas para la internacionalización regional con énfasis territoriales y sectoriales. La oficina establecerá en su funcionamiento un conjunto de procesos de gestión estables, predecibles, repetibles, reusables y confiables a partir del uso de técnicas e instrumentos metodológicos especializados de reconocido nivel internacional teniendo como productos los siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Confeccionar un Mapa de Oportunidades de fuentes y fondos Internacionales para viabilizar las Iniciativas Públicas y la Oferta Exportable de las PYMES de la Región de Antofagasta (Oferta pública y privada) a partir de la Metodología del Banco Mundial. 2. Implementar una estrategia de participación y asociatividad de las PYMES de la Región de Antofagasta. 3. Brindar Asesoría metodológico - técnica para la formulación de Modelos de Negocios, Planes y Proyectos Internacionales. 4. Gerenciar proyectos internacionales Bi y Multilaterales desde el sector público y privado en función del Mapa de Oportunidades. Esto incluye la captación de fuentes de financiación internacional. 5. Gestionar el capital social empresarial a partir de la generación 	<p>Atracción de Inversiones y Negocios Internacionales</p>	<p>Proyecto</p>

NOMBRE DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	EJE ESTRATÉGICO PRIIA	TIPO DE INICIATIVA
	de redes de contacto, cooperación y apertura de medios de comercialización de productos.		
<p>Análisis de la gestión administrativa y tramitación aduanera, Fitozoosanitaria y de los servicios contralores y diseño de un sistema de gestión para la mejora continua.</p>	<p>Este proyecto tiene por objetivo realizar un análisis exhaustivo a la gestión administrativa y a los procesos de tramitación aduanera, Fitozoosanitaria y de los servicios contralores conforme diseñar un proceso de mejora continua de la gestión que permita la optimización de los procedimientos, su estandarización y la agilización de los procesos. Para ello se ha de considerar:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Confección de Línea Base. 2. Determinación de problemas y nudos críticos en la gestión. 3. Propuesta de Mejora Continua. 4- Optimización de Procesos. 5. Estandarización de procedimientos y confección de plantillas. 	<p>Gobernanza Regional para la Integración e Internacionalización</p>	<p>Proyecto</p>

NOMBRE DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	EJE ESTRATÉGICO PRIIA	TIPO DE INICIATIVA
<p>Programa de Formación y Perfeccionamiento para la Internacionalización y Activación de la Capacidad Exportadora de las PYMES.</p>	<p>Este programa tiene por objetivo generar las capacidades y competencias para la activación de la capacidad exportadora de las PYMES a través del fortalecimiento del capital humano y de la gestión integral de proyectos internacionales mediante la ejecución de un Diplomado en Gestión para la Internacionalización de las PYMES. Para ello se ha de considerar el siguiente procedimiento:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Preparación de Módulos. 2. Difusión Programa. 3. Recepción documental y Análisis Curricular de Candidatos. 4. Entrevista personal a candidatos. 5. Selección de Candidatos. 6. Implementación de Módulos. 7. Ejecución de Talleres. 8. Aplicación de Estudio de Caso. 9. Ceremonia de Titulación. 	<p>Gobernanza Regional para la Integración e Internacionalización</p>	<p>Programa</p>
<p>Programa de Coaching Executive para la Internacionalización Regional.</p>	<p>Este Programa tiene por objetivo generar capacidades y competencias directivas, ejecutivas, motivacionales y de liderazgo mediante una asesoría de Coaching Ejecutivo destinado a autoridades, directivos y jefaturas intermedias del sector público regional conforme fortalecer su desempeño gerencial en el proceso de integración e internacionalización regional. Para ello se ha de considerar:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Difusión del Programa en el sector público regional. 2. Análisis y selección de participantes. 3. Ejecución de Sesiones de Coaching. 4. Puesta en práctica de contenidos en el desempeño de habilidades directivas y ejecutivas según sector o ámbito de 	<p>Atracción de Inversiones y Negocios Internacionales</p>	<p>Programa</p>

NOMBRE DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	EJE ESTRATÉGICO PRIIA	TIPO DE INICIATIVA
	aplicación. 5. Estudios de aplicación. 6. Evaluación y resultados. 7. Certificación del Programa.		
<p>Asesoría técnica para el diseño de Planes Institucionales de Internacionalización en los Municipios de la Región de Antofagasta.</p>	<p>Este proyecto tiene como objetivo fortalecer los procesos de planificación institucional para la gestión de la internacionalización de los Gobiernos Locales, considerando la naturaleza inherente en que se circunscribe el ámbito de actuación territorial en el que se emplaza la gestión pública municipal . La elaboración de estos planes será asesorada por el equipo de la URAI quienes desarrollaran un proceso de generación de capacidades en los Municipios guiando el proceso de elaboración de los planes. Se trata de generar, socializar y validar un instrumento que aborde, entre otros los siguientes contenidos:</p> <p>a. Fundamentos. b. Objetivos Generales y Específicos. c. Metas e Indicadores. d. Problemas a solucionar. e. Recursos y fuentes de financiación. f. Planificación Estratégica. g. Estrategia y acciones a emprender.</p>	<p>Gobernanza Regional para la Integración e Internacionalización</p>	<p>Proyecto</p>
<p>Programa de inducción a dirigentes, técnicos y profesionales de OSC's y ONG's en temas transversales de participación internacional.</p>	<p>Este programa tiene por objetivo generar capacidades y competencias en los dirigentes, técnicos y profesionales de OSC's y ONG's en temas de internacionalización a través de un conjunto de materias inherentes al proceso de integración efectuado mediante una metodología de trabajo innovadora "Inductiva". Para ello se considera el siguiente procedimiento:</p>	<p>Gobernanza Regional para la Integración e Internacionalización</p>	<p>Programa</p>

NOMBRE DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	EJE ESTRATÉGICO PRIIA	TIPO DE INICIATIVA
	<ol style="list-style-type: none"> 1. Difusión y Convocatoria. 2. Postulación y Selección de participantes. 3. Diseño de los Cursos. 4. Ejecución del proceso de inducción. 5. Evaluación de resultados. 6. Certificación del programa. <p>Entre los contenidos del curso de inducción se podrán incluir: Análisis Estadístico para la toma de decisiones; Generación de Indicadores; Gestión de Proyectos; Liderazgo; Sistemas de Seguimiento y Evaluación; Trabajo en Equipo; temáticas propias de las Comisiones de Trabajo de la ZICOSUR y el NOA - Norte Grande.</p>		
<p>Diseño e Implementación de un Plan de capacitación en gestión de fuentes de financiación internacional.</p>	<p>El objetivo de la iniciativa es generar conocimiento en el sector público, respecto a potenciales fuentes de financiamiento de iniciativas vinculadas al proceso de internacionalización regional, mediante la realización de capacitaciones desarrolladas por un experto y promovidas por instituciones públicas, con la finalidad que los receptores de la capacitación adquieran las competencias correspondientes para la financiación de diferentes tipos de iniciativas y con ello aumentar la viabilidad económico - financiera de proyectos de internacionalización regional. Para ello se considera:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Difusión y Convocatoria. 2. Postulación y Selección de participantes. 3. Diseño de los Cursos según sectores de las iniciativas de inversión. 4. Ejecución de cursos. 	<p>Atracción de Inversiones y Negocios Internacionales</p>	<p>Plan</p>

NOMBRE DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	EJE ESTRATÉGICO PRIIA	TIPO DE INICIATIVA
	5. Evaluación de resultados. 6. Certificación del Curso.		
Plan de promoción regional y sectorial asociativo en Ferias, Ruedas de Negocios y Eventos nacionales e internacionales	<p>Este plan tiene por objetivo promover el intercambio de experiencias y contribuir al proceso de Cooperación Descentralizada en el sector público, así como de promoción económica y apertura de mercados, la generación de nuevos negocios con carácter asociativo a nivel sectorial y multisectorial para las PYMES regionales, en ocasión de la ejecución de ruedas de negocios y eventos periódicos de carácter nacional e internacional. a partir del uso de las fuentes de financiación que diferentes instituciones públicas disponen para este tipo de actividades. Para ello se considera:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sistematización anual de la oferta de eventos de promoción nacionales e internacionales. 2. Difusión y Convocatoria. 3. Selección de participantes. 4. Asistencia a Eventos y Ruedas de Negocio. 5. Evaluación de Resultados. 	Atracción de Inversiones y Negocios Internacionales	Plan

NOMBRE DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	EJE ESTRATÉGICO PRIIA	TIPO DE INICIATIVA
<p>Plan de difusión de la oferta exportable, portuaria, vial y ferroviaria de la Región de Antofagasta.</p>	<p>Este plan tiene por objetivo difundir la oferta exportable, portuaria, vial y ferroviaria de la Región de Antofagasta a nivel de la Macro Zona Norte del País, de la ZICOSUR y de los países de la cuenca del Pacífico, conforme potenciar la región como plataforma de negocios y comercio internacional de Sudamérica y el Pacífico. Para ello se han de realizar:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Diseño de los contenidos del plan de difusión. 2. Diseño de las piezas comunicacionales y de los canales de difusión. 3. Producción de productos comunicacionales. 4. Difusión de los productos comunicacionales. 5. Evaluación de Resultados. 	<p>Atracción de Inversiones y Negocios Internacionales</p>	<p>Plan</p>
<p>Actualización del Estudio sobre Normas fitozoosanitarias en la zona de integración del centro oeste de américa del sur (ZICOSUR) y propuesta de modificaciones legales y normativas vigentes para la homologación.</p>	<p>Esta iniciativa tiene por objetivo actualizar los resultados del estudio sobre normas fitozoosanitarias realizado el año 2010 estableciendo los avances habidos a la fecha y determinando una propuesta de modificaciones legales y normativas describiendo el proceso de homologación internacional, así como la gestión institucional para dicha homologación.</p>	<p>Cooperación Internacional Bi y Multilateral</p>	<p>Estudio</p>
<p>Estudio de capacidad de carga e intensidad de uso de los recursos turísticos con potencial internacionalizador de la Región de Antofagasta.</p>	<p>Esta iniciativa tiene por objetivo determinar la capacidad de carga de los recursos turísticos con potencial puesta en valor internacional determinando las características multifactoriales que lo constituyen como tal, así como especificar la capacidad de uso conforme proponer un modelo de gestión sustentable de los recursos turísticos. Para ello se sugiere utilizar la metodología de EURO Chile aplicada en estudios de similar naturaleza en la Región y el País.</p>	<p>Atracción de Inversiones y Negocios Internacionales</p>	<p>Estudio</p>

NOMBRE DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	EJE ESTRATÉGICO PRIIA	TIPO DE INICIATIVA
<p>Sistema de Información Georreferenciado de seguimiento y evaluación de los efectos de la actividad productiva regional en materia ambiental, social y económica.</p>	<p>Este proyecto tiene por objetivo diseñar e implementar un sistema de información georreferenciado respecto de los resultados de la actividad productiva regional en materia de sus efectos a nivel medio ambiental, social y económico que permita realizar un seguimiento continuo sobre aquellas materias más sensibles del proceso de internacionalización regional conforme determinar propuestas de actuación que permitan amplificar los efectos positivos y reducir los efectos negativos.</p>	<p>Protección Social y Desarrollo Humano: ODS17.</p>	<p>Proyecto</p>
<p>Programa de atracción de capital humano avanzado en materia de salud, medio ambiente, educación, cultura, ciencia y tecnología, deportes, seguridad, migración, turismo y relaciones internacionales.</p>	<p>Este programa tiene por objetivo fortalecer las capacidades profesionales y técnicas de las instituciones públicas de la Región de Antofagasta mediante la atracción de profesionales de alto nivel internacional quienes desempeñen estadías en materia de con la finalidad de salud, medio ambiente, educación, cultura, ciencia y tecnología, deportes, seguridad, migración, turismo y relaciones internacionales conforme potenciar el proceso de integración e internacionalización regional. Esto considera la entrega de pasajes, traslados, alojamiento, alimentación, remuneración y seguros internacionales. Para ello se considera el siguiente procedimiento:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Diseño del programa. 2. Convocatoria y selección focalizada según prioridad de intereses del sector público de la Región de Antofagasta. 3. Gestión de Recursos para la financiación del programa. 4. Ejecución del programa. 5. Transferencia de contenidos en la gestión pública para la internacionalización regional. 6. Evaluación de resultados del programa. 	<p>Protección Social y Desarrollo Humano: ODS17.</p>	<p>Programa</p>

NOMBRE DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	EJE ESTRATÉGICO PRIIA	TIPO DE INICIATIVA
<p>Confección de un manual y boletín sobre la normativa y dinámica de la gestión institucional del proceso migratorio.</p>	<p>Este proyecto tiene por objetivo la elaboración y difusión de un Manual y Boletín sobre la normativa y gestión institucional para el proceso migratorio con la finalidad de optimizar la gestión del sector público y resolver los problemas de aglomeración y saturación de los servicios. Esto considera los siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Sistematización de los antecedentes, contenidos y procedimientos de gestión migratoria según servicios públicos. 2. Edición y Diseño del Manual y del Boletín de gestión migratoria. 3. Elaboración de maqueta. 4. Publicación de la Maqueta. 5. Distribución en los servicios públicos. 6. Difusión en la población objetivo. 7. Evaluación de resultados. 	<p>Protección Social y Desarrollo Humano: ODS17.</p>	<p>Proyecto</p>
<p>Determinación de la infraestructura física, tecnológica y de servicios para la internacionalización regional.</p>	<p>Este estudio tiene por objetivo determinar la infraestructura física, tecnológica y de servicios conexos para la internacionalización regional, lo cual incluye el análisis del transporte, las telecomunicaciones, los puertos, los aeropuertos y el sistema ferroviario. Se trata de establecer las medidas e iniciativas de inversión necesarias para alcanzar el óptimo de gestión de la infraestructura regional, así como elaborar una cartera de proyectos de inversión, las fuentes de financiación y el plazo de ejecución de las obras.</p>	<p>Infraestructura Crítica para la Integración e Internacionalización Regional</p>	<p>Estudio</p>
<p>Determinación de la factibilidad técnica y económica para la instalación de un corredor aéreo Intrazicosur.</p>	<p>Este estudio tiene por objetivo determinar la factibilidad técnica y económica para la instalación de una oferta aérea permanente entre los Estados Subnacionales de la ZICOSUR con la finalidad de intensificar el transporte de cargas y pasajeros y con ello potenciar los procesos de integración subnacional e intercambio comercial.</p>	<p>Infraestructura Crítica para la Integración e Internacionalización Regional</p>	<p>Estudio</p>

NOMBRE DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	EJE ESTRATÉGICO PRIIA	TIPO DE INICIATIVA
<p>Mejoramiento vial de la ruta internacional 21-CH de la Región de Antofagasta.</p>	<p>Este proyecto tiene por objetivo ejecutar las obras viales de pavimentación y complementarias de señalética en la ruta internacional 21-CH conforme aumentar el tránsito de cargas y personas así como las condiciones de seguridad que potencien la conectividad internacional de la región con los países vecinos.</p>	<p>Infraestructura Crítica para la Integración e Internacionalización Regional</p>	<p>Proyecto</p>
<p>Mejoramiento vial de la ruta internacional B385 de la Región de Antofagasta.</p>	<p>Este proyecto tiene por objetivo ejecutar las obras viales de pavimentación y complementarias de señalética en la ruta internacional B385 conforme aumentar el tránsito de cargas y personas así como las condiciones de seguridad que potencien la conectividad internacional de la región con los países vecinos.</p>	<p>Infraestructura Crítica para la Integración e Internacionalización Regional</p>	<p>Proyecto</p>
<p>Mejoramiento vial de la ruta internacional 23-CH de la Región de Antofagasta.</p>	<p>Este proyecto tiene por objetivo ejecutar las obras viales de pavimentación y complementarias de señalética en la ruta internacional 23-CH conforme aumentar el tránsito de cargas y personas así como las condiciones de seguridad que potencien la conectividad internacional de la región con los países vecinos.</p>	<p>Infraestructura Crítica para la Integración e Internacionalización Regional</p>	<p>Proyecto</p>
<p>Análisis de la dinámica del Transporte (tráfico) vial, accesibilidad y conectividad a puertos y aeropuertos de la Región de Antofagasta y propuestas de optimización.</p>	<p>El objetivo de la iniciativa es brindar un diagnóstico de lo referido a transporte, accesibilidad y conectividad, con la finalidad de promover su optimización, mediante la adopción de políticas públicas orientadas a superar los posibles déficits y falencias detectadas, tomando en consideración no sólo la dinámica derivada de los procesos de integración en materia comercial, sino también la situación de la sociedad civil.</p>	<p>Infraestructura Crítica para la Integración e Internacionalización Regional</p>	<p>Estudio</p>

NOMBRE DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	EJE ESTRATÉGICO PRIIA	TIPO DE INICIATIVA
<p>Programa de captación, gestión y uso sustentable del recurso hídrico a partir de la complementariedad de obras de integración subnacional.</p>	<p>Este programa consiste en fomentar la Gestión Integrada de los Recursos Hídricos. Este proceso promueve la gestión y desarrollo coordinados del agua, la tierra y los recursos relacionados, y tiene como objetivo maximizar el bienestar social y económico resultantes, de manera equitativa y sin comprometer la sostenibilidad de los ecosistemas.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Línea Base. 2. Determinación de problemas de interés para la política pública regional. 3. Definición de ejes, objetivos y líneas de actuación. 4. Cartera de iniciativas de Inversión. 5. Coordinación de iniciativas complementarias de financiación internacional con los Estados Subnacionales. 6. Sistema de seguimiento y evaluación. 	<p>Infraestructura Crítica para la Integración e Internacionalización Regional</p>	<p>Programa</p>
<p>Determinación de la factibilidad técnica y económica para la puesta en valor del Gasoducto chileno - argentino.</p>	<p>Este estudio tiene por objetivo determinar la factibilidad técnica y económica para la puesta en valor del Gasoducto chileno - argentino principalmente desde la perspectiva del abastecimiento de energía como usos complementarios. Junto a ello se han de establecer las medidas complementarias y el proceso de gestión necesario de las alternativas, señalando la alternativa óptima, los costos, plazos y responsables.</p>	<p>Infraestructura Crítica para la Integración e Internacionalización Regional</p>	<p>Estudio</p>
<p>Adquisición de dos Cámaras de Fumigación e instalación en los Controles Integrados de Cabecera Única Paso de Jama y Paso de Sico.</p>	<p>Este proyecto tiene por objetivo la adquisición de dos Cámaras de Fumigación con la finalidad de funcionar en los controles integrados de cabecera única que permitan el uso de diversos tipos de agentes fumigantes desde solventes minerales, hasta compuestos de origen orgánico sin riesgo de toxicidad, así como el monitoreo visual de los procesos y de los instrumentos de medición de temperatura y humedad al interior. Además incluye</p>	<p>Infraestructura Crítica para la Integración e Internacionalización Regional</p>	<p>Proyecto</p>

NOMBRE DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	EJE ESTRATÉGICO PRIIA	TIPO DE INICIATIVA
	la instalación y el proceso de capacitación para el personal responsable de su operación.		
Adquisición de dos Cámaras de Refrigeración e instalación en los Controles Integrados de Cabecera Única Paso de Jama y Paso de Sico.	Este proyecto tiene por objetivo la adquisición de dos Cámaras de Refrigeración con la finalidad de funcionar en los controles integrados de cabecera única que permitan la mantención de productos. Además incluye la instalación y el proceso de capacitación para el personal responsable de su operación.	Infraestructura Crítica para la Integración e Internacionalización Regional	Proyecto
Determinación de la factibilidad técnico - económica del proyecto “Plataforma logística Multimodal B-400”.	Este estudio tiene por objetivo determinar la factibilidad técnica y económica del proyecto Plataforma Logística Multimodal. Para ello se han de considerar factores de localización, gestión de terrenos, urbanización, obras de arquitectura e ingeniería, modelo de gestión. Asimismo, se determinarán los costos, plazos, responsables, unidades de proyectos y etapas de su formulación, así como también las potenciales fuentes de financiación regional, nacional e internacional que pudieran viabilizar la ejecución de la iniciativa.	Infraestructura Crítica para la Integración e Internacionalización Regional	Estudio
Planificación Territorial para la localización de Parques Empresariales, Comerciales e Industriales en la Región de Antofagasta.	Este proyecto tiene por objetivo planificar la localización de parques empresariales, comerciales e industriales en el territorio regional en función de las ventajas comparativas estructurales y sectoriales que potencien la conformación de la región como plataforma de bienes y servicios entre la ZICOSUR y ésta y los países de la cuenca del Pacífico. Esto deberá realizarse en coordinación con el Plan Regional de Ordenamiento Territorial y los demás instrumentos normativos territoriales a nivel de la división administrativa de la región.	Infraestructura Crítica para la Integración e Internacionalización Regional	Proyecto
Diseño de puertos secos de la Región de Antofagasta.	El objetivo de la iniciativa es el diseño de Puertos Secos, cuya característica es ser un terminal intermodal de mercancías, manipulando tráficos portuarios en una zona interior, con el	Infraestructura Crítica para la Integración e	Proyecto

NOMBRE DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	EJE ESTRATÉGICO PRIIA	TIPO DE INICIATIVA
	objetivo de descongestionar el tráfico de los puertos de la región y cuya infraestructura sería complementaria a la existente en lo referido a puertos tradicionales.	Internacionalización Regional	
<p>Estrategia Regional de integración comercial de bienes y servicios con los Estados Subnacionales del CBV, de la ZICOSUR y del Asia-Pacífico.</p>	<p>Este proyecto tiene por objetivo elaborar e implementar una estrategia de integración comercial que identificando los productos y servicios que demandan los países vecinos y del Asia-Pacífico dinamice las relaciones e intercambios comerciales, operativizando la infraestructura disponible y generando las condiciones óptimas para la integración orientada a fortalecer el comercio de éstos con la Región de Antofagasta, consolidando los corredores bioceánicos y aprovechando las ventajas comerciales de los TLC y la participación en los bloques internacionales los que constituyan a la región en una plataforma comercial. Para ello se han de considerar, entre otros, los siguientes factores:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Oferta Exportable de Bienes y Servicios. 2. Regímenes arancelarios y tributarios. 3. Costos de Transporte. 4. Normas de Origen. 5. Armonización de Políticas Económico - Productivas de nivel internacional. 6. Consorcios Exportadores. 7. Captación de Recursos y Gestión de Proyectos Internacionales de carácter económico - Productivo. 8. Sistema de Monitoreo del Comercio Internacional. 9. Participación en Eventos Internacionales (Ferias, Misiones y Ruedas de Negocios). 10. Implementación SICEX. 	Atracción de Inversiones y Negocios Internacionales	Proyecto

NOMBRE DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	EJE ESTRATÉGICO PRIIA	TIPO DE INICIATIVA
<p>Diseño e implementación del Plan de difusión para el uso y gestión de la legislación vigente y de los TLC desde y hacia la ZICOSUR y los países de la Cuenca del Pacífico.</p>	<p>Este proyecto tiene por objetivo la elaboración de un Plan de Difusión de las temáticas relacionadas con los TLC con asesoría experta en materia legal cuya población objetivo está determinada en las PYMES, así como en los actores claves de la ZICOSUR y de los países de la Cuenca del Pacífico. La finalidad es socializar y difundir los beneficios de los TLC que permitan su aplicación a la generación de oportunidades de cooperación y apertura de mercados y negocios de alto interés para la región.</p>	<p>Atracción de Inversiones y Negocios Internacionales</p>	<p>Proyecto</p>
<p>Programa de innovación productiva para la internacionalización de las PYMES de sectores emergentes de la Región de Antofagasta.</p>	<p>Este programa tiene por objetivo intensificar los procesos de innovación productiva orientados a la internacionalización de las PYMES de base regional de los sectores emergentes de la Región de Antofagasta sobre todo a partir del diseño de los procesos de innovación en los ámbitos de producto, comercialización y procesos. El énfasis ha de estar dado en el los resultados del Estudio de determinación de la capacidad exportadora de las PYMES conforme constituye un insumo para la planificación de las acciones orientadas a la conformación de procesos de innovación productiva que permitan generar economías de escala, cadenas de valor y generación de encadenamientos productivos en aquellos sectores económicos de mayor potencial exportador.</p>	<p>Atracción de Inversiones y Negocios Internacionales</p>	<p>Programa</p>
<p>Determinación de la capacidad exportadora de las PYMES de la Región de Antofagasta.</p>	<p>Estudio multivariante tiene por objetivo diagnosticar la capacidad exportadora de las PYMES a partir de la confección de un instrumento ad hoc, que permita determinar las brechas en materia de la capacidad exportadora de las Pymes de la Región de Antofagasta, para ello se realizará un proceso comparativo en cuanto a las características y atributos ideales de una PYME exportadora y el establecimiento de las diferencias estadísticas</p>	<p>Atracción de Inversiones y Negocios Internacionales</p>	<p>Estudio</p>

NOMBRE DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	EJE ESTRATÉGICO PRIIA	TIPO DE INICIATIVA
	<p>respectos de los hallazgos obtenidos en función de la construcción de un Índice de la Capacidad Exportadora del cual se establecerá el ranking que será determinado a partir de la confección de un Índice de Capacidad Exportadora con el cual se establecerá la estructura nominal y orden de las pymes en función de sus capacidades actuales. Esto permitirá determinar iniciativas de inversión focalizadas según territorios, sectores y factores determinantes según unidades productivas. Se considera la realización de las siguientes acciones:</p> <p>a. Análisis diagnóstico de la Innovación Tecnológica asociativa de las PYMES.</p> <p>b. Diseño de estrategias para la Innovación Tecnológica asociativa empresarial.</p> <p>c. Fondo Concursable para la Innovación Tecnológica asociativa empresarial, orientados a la generación y consolidación de nodos tecnológico – productivos.</p> <p>d. Seguimiento y Evaluación de resultados económico – productivos a nivel local.</p>		
<p>Programa de Localización de Oficinas de Promoción Empresarial, de Negocios y de Exportaciones Regionales en los Estados Subnacionales de la ZICOSUR.</p>	<p>Este programa tiene por objetivo instalar oficinas de promoción empresarial para la generación de negocios y de apertura de mercados para la exportación regional en los Estados Subnacionales de la ZICOSUR conforme ampliar las oportunidades de comercio exterior que constituyan a la Región como una efectiva plataforma de comercio internacional. Para ello se ha de considerar:</p> <p>1. Análisis de los factores de localización óptimos para la instalación de las oficinas.</p> <p>2. Conformación de equipo de trabajo.</p>	<p>Atracción de Inversiones y Negocios Internacionales</p>	<p>Programa</p>

NOMBRE DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	EJE ESTRATÉGICO PRIIA	TIPO DE INICIATIVA
	<p>3. Diseño e implementación del programa de trabajo.</p> <p>4. Gestión de proyectos y eventos internacionales con representación regional.</p> <p>5. Difusión de la oferta exportable regional y promoción de la región como plataforma de comercio exterior.</p> <p>6. Evaluación de resultados.</p>		
<p>Programa de formación de Consorcios PYMES para la Exportación.</p>	<p>Este programa tiene por objetivo activa la capacidad exportadora de las PYMES a partir de la generación de instancias de asociación entre las PYMES, con el objeto de promover el intercambio y gestión conjunta para el incremento del comercio internacional. En consecuencia, se promueve la Coopetencia para la Internacionalización de las PYMES. Para ello se considera:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Convocatoria y difusión del Programa. 2. Selección de PYMES. 3. Conformación de los Consorcios para la Exportación. 4. Diseño e implementación de un plan de internacionalización conjunto según mercados objetivos. 5. Estrategia de inmersión internacional. 6. Evaluación de Resultados. 	<p>Atracción de Inversiones y Negocios Internacionales</p>	<p>Programa</p>
<p>Programa de certificación en las Normas Internacionales de Gestión de Calidad de las PYMES.</p>	<p>Este programa tiene por objetivo generar las condiciones para que las PYMES de la región accedan a asesoría para la implementación de las Normas Internacionales de Calidad ISO 9001 de manera de proyectarse de mejor manera con altos estándares de certificación. Para ello se considera:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Convocatoria y difusión del programa. 2. Selección de PYMES participantes. 3. Implementación de Normas ISO. 	<p>Cooperación Internacional Bi y Multilateral</p>	<p>Programa</p>

NOMBRE DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	EJE ESTRATÉGICO PRIIA	TIPO DE INICIATIVA
	<p>4. Asesoría para la Certificación en Normas ISO. 5. Modelo de gestión de mejora continua. 6. Evaluación de resultados.</p>		
<p>Programa de Atracción de Inversiones en el Sector Turismo y Sectores Emergentes de la Región de Antofagasta.</p>	<p>Este programa tiene por objetivo identificar, contactar y motivar la inversión en los sectores turismo y emergentes de la Región de Antofagasta de empresas nacionales y extranjeras conforme aumentar la competitividad territorial y sectorial de la región a partir de la financiación de iniciativas de inversión. Para ello se considera:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Determinación de potenciales proyectos de inversión. 2. Cartera de inversionistas y Difusión. 3. Diseño de Modelo de Gestión para la inversión. 4. Sistema de Seguimiento de la Inversión. 	<p>Atracción de Inversiones y Negocios Internacionales</p>	<p>Programa</p>
<p>Programa de promoción y difusión turística regional en los Estados Subnacionales de la ZICOSUR.</p>	<p>Este programa tiene por objetivo promover y difundir la oferta turística regional en los Estados Subnacionales de la ZICOSUR, conforme aumentar de manera sostenida la integración e internacionalización regional a partir de este sector económico y con ello, aumentar el peso relativo del sector a nivel del crecimiento económico regional orientado al potencial de diversificación económica. En términos de sus líneas de acción se considera:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Diseño de plan de difusión internacional. 2. Relaciones Públicas. 3. Producción Gráfica y Audiovisual 4. Promoción y difusión en Medios de Comunicación en los Estados Subnacionales ZICOSUR. 5. Evaluación de resultados. 	<p>Atracción de Inversiones y Negocios Internacionales</p>	<p>Programa</p>

NOMBRE DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	EJE ESTRATÉGICO PRIIA	TIPO DE INICIATIVA
<p>Análisis comparado de los destinos y servicios turísticos regionales según metodología del Índice de Competitividad en Viajes y Turismo del Foro Económico Mundial.</p>	<p>Este estudio multifactorial tiene por objetivo realizar un análisis comparado de los destinos y servicios turísticos de la Región de Antofagasta a partir de las prerrogativas metodológicas del Índice de Competitividad en Viajes y Turismo del Foro Económico Mundial. Esta metodología tiene un fin instrumental para el caso del estudio en tanto su aplicación permite determinar un estándar internacionalmente reconocido como factor de atracción de inversiones a nivel territorial y sectorial. De allí entonces que el resultado de la investigación permita establecer potenciales líneas de actuación y generar potenciales ámbitos de inversión regional en el sector turismo regional de acuerdo a la nominalidad del índice en función de sus dimensiones y variables.</p>	<p>Atracción de Inversiones y Negocios Internacionales</p>	<p>Estudio</p>
<p>Programa de certificación de destinos y servicios turísticos regionales.</p>	<p>Este programa tiene por objetivo certificar los destinos y servicios turísticos de la Región de Antofagasta conforme estandarizar la calidad de los mismos a nivel de normas nacionales e internacionales que permitan incrementar la eficiencia, eficacia y calidad de los servicios. Para ello se considera:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Convocatoria y difusión del programa. 2. Selección de destinos y servicios turísticos a certificar. 3. Implementación de Normas. 4. Asesoría para la Certificación. 5. Modelo de gestión de mejora continua. 6. Evaluación de resultados. 	<p>Atracción de Inversiones y Negocios Internacionales</p>	<p>Programa</p>
<p>Programa de difusión y promoción para la certificación y cumplimiento de las Normas Fitozoosanitarias y Aduaneras Chilenas por</p>	<p>Este programa tiene por objetivo generar instancias de encuentro para la difusión, promoción y certificación con el sector privado del NOA y el NEA en Argentina; de Santa Catarina, en Brasil y de Santa Cruz en Bolivia, conforme socializar las normas y los procesos de certificación de productos silvoagropecuarios que</p>	<p>Cooperación Internacional Bi y Multilateral</p>	<p>Programa</p>

NOMBRE DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	EJE ESTRATÉGICO PRIIA	TIPO DE INICIATIVA
<p>proveedores silvoagropecuarios de la ZICOSUR.</p>	<p>amplíen las posibilidades de importación de productos alimenticios en la región de Antofagasta, considerando el actual estado del conocimiento, de las condiciones y perspectivas de comprensión del sistema normativo chileno y su grado de aplicabilidad en materias fitozoosanitarias y Aduaneras por proveedores extranjeros.</p>		
<p>Situación demográfica actual y prospectiva de la migración en la Región de Antofagasta.</p>	<p>El objetivo de la iniciativa es la realización de la realización de un estudio que brinde un diagnóstico del fenómeno de la migración, mediante la construcción de una línea base que permita el establecimiento de correlaciones en las variables que sean objeto de estudio, tomando como referencia un período de 10 años (2005 - 2015) para efectos de comparación. Los resultados del estudio serán fundamentales para la generación de políticas públicas que aborden los problemas detectados y procuren el bienestar general de la población.</p>	<p>Protección Social y Desarrollo Humano: ODS17.</p>	<p>Estudio</p>
<p>Diseño de la Política Regional de Migración de la Región de Antofagasta</p>	<p>Este proyecto tiene por objetivo diseñar la Política Regional de Migración de la Región de Antofagasta con la finalidad de establecer las orientaciones y lineamientos estratégicos que garanticen la gestión interinstitucional de los servicios públicos relacionados, así como el proceso de crecimiento migratorio y la integración efectiva en el desarrollo de la Región. Para ello debe considerar:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Línea Base Demográfica. 2. Determinación de problemas de interés para la política pública regional. 3. Definición de ejes, objetivos y líneas de actuación. 4. Cartera de iniciativas de Inversión. 5. Sistema de seguimiento y evaluación. 	<p>Protección Social y Desarrollo Humano: ODS17.</p>	<p>Proyecto</p>

NOMBRE DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	EJE ESTRATÉGICO PRIIA	TIPO DE INICIATIVA
<p>Programa de inducción a la Inmigración en Chile.</p>	<p>Este programa tiene por objetivo optimizar el desempeño institucional del sector público relacionado a los procesos migratorios que permita reducir los costos de transacción derivados de la gestión pública y aumentar la efectividad y el nivel de respuesta en el proceso de inmigración. Es decir, la propuesta se orienta a incidir directamente en el aumento de las oportunidades; la efectividad de respuesta de la gestión; y, el desempeño en pro del desarrollo humano sostenible, a través de la generación de capacidades, la creación de redes de cooperación hacia los inmigrantes, las familias de éstos y hacia la comunidad local, en pos de fortalecer y aumentar el capital social, el capital humano y la calidad de vida y el bienestar subjetivo de los inmigrantes, sus familias, el sector público y la sociedad. Incluye contenidos relativos a los procesos Administrativos - Normativos y Técnicos para la inmigración en Chile. Para ello se ha de trabajar en a lo menos las siguientes cuatro (4) líneas de actuación a saber:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Estrategia Comunicacional y Plan de Difusión 2. Implementación Módulos de Formación según Sistemas Funcionales 3. Asesoría y Gestión a Inmigrantes (Legal; Económica; Social) 4. Activación y Fortalecimiento del Capital Social (Redes de Cooperación & Stakeholders). 	<p>Protección Social y Desarrollo Humano: ODS17.</p>	<p>Programa</p>

NOMBRE DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	DESCRIPCIÓN DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	EJE ESTRATÉGICO PRIIA	TIPO DE INICIATIVA
<p>Programa de fortalecimiento de la identidad regional.</p>	<p>Este programa tiene por objetivo fortalecer la identidad regional en términos del patrimonio, las artes, la cultura y los valores propios del territorio y de los habitantes de la región, considerando a las comunidades étnicas, organizaciones públicas y privadas con el fin de impulsar en forma endógena el proceso de descentralización como motor del proceso de integración e internacionalización regional. Para ello se considera:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Diseño del programa en consulta a la Política Regional de Cultura de la Región de Antofagasta. 2. Constitución de una Línea de Inversión de los Concursos FNDR 2% Cultura del Gobierno Regional de Antofagasta. 3. Sistematización de Informes sobre Identidad Regional y Difusión de aspectos claves a nivel regional, nacional e internacional. 4. Gestión de redes de cooperación para el fortalecimiento de la identidad regional. 	<p>Protección Social y Desarrollo Humano: ODS17.</p>	<p>Programa</p>
<p>Diseño de la Política Regional de Protección y Desarrollo del Medio Ambiente.</p>	<p>Este proyecto tiene por objetivo diseñar la Política Comunal de Protección y Desarrollo del Medio Ambiente de la Región de Antofagasta con la finalidad de establecer las orientaciones y lineamientos estratégicos que garanticen la sustentabilidad del proceso de crecimiento y desarrollo de la Región. Para ello debe considerar:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Línea Base Medio Ambiental a nivel regional. 2. Determinación de problemas de interés para la política pública regional. 3. Definición de ejes, objetivos y líneas de actuación. 4. Cartera de iniciativas de Inversión. 5. Sistema de seguimiento y evaluación. 	<p>Protección Social y Desarrollo Humano: ODS17.</p>	<p>Proyecto</p>

3.3.4. Resultados Generales de la Planificación de las Inversiones periodo 2024 – 2033.

Este punto tiene por objetivo informar en términos cuantitativos los resultados generales de la planificación de las inversiones de la Política Regional de Integración e Internacionalización de la Región de Antofagasta para el periodo 2024 – 2033. El Plan Plurianual de Inversiones contempla un total de 60 iniciativas a desarrollar considerando que algunas de ellas presentan una periodicidad anual, bianual o trianual, por lo que constituyen un número mayor de iniciativas que representan el potencial de la inversión, las cuales son valorizadas en términos monetarios. De esta manera, tenemos que la distribución de las iniciativas según su relación con los Ejes Estratégicos de la Política, es el siguiente:

NOMBRE DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	TIPO DE INICIATIVA	RRHH	EQUIPOS	INSUMOS, MATERIALES Y OPERACIÓN	ADM. & UTILIDADES	MONTO ESTIMADO DE LA INVERSIÓN (M\$)
Actualización del Estudio sobre Normas fitozoosanitarias en la zona de integración del centro oeste de América del Sur (ZICOSUR) y propuesta de modificaciones legales y normativas vigentes para la homologación.	Estudio	\$ 12.000	\$ 2.000	\$ 4.000	\$ 2.000	\$ 20.000
Adquisición Base de Datos de Comercio Internacional Mercosur.	Proyecto	\$ -	\$ 13.500	\$ -	\$ 1.500	\$ 15.000
Adquisición de dos Cámaras de Fumigación e instalación en los Controles Integrados de Cabecera Única Paso de Jama y Paso de Sico.	Proyecto	\$ 4.000	\$ 28.000	\$ 4.000	\$ 4.000	\$ 40.000
Adquisición de dos Cámaras de Refrigeración e instalación en los Controles Integrados de Cabecera Única Paso de Jama y Paso de Sico.	Proyecto	\$ 5.000	\$ 35.000	\$ 5.000	\$ 5.000	\$ 50.000

NOMBRE DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	TIPO DE INICIATIVA	RRHH	EQUIPOS	INSUMOS, MATERIALES Y OPERACIÓN	ADM. & UTILIDADES	MONTO ESTIMADO DE LA INVERSIÓN (M\$)
Análisis comparado de los destinos y servicios turísticos regionales según metodología del Índice de Competitividad en Viajes y Turismo del Foro Económico Mundial.	Estudio	\$ 30.000	\$ 5.000	\$ 10.000	\$ 5.000	\$ 50.000
Análisis de la dinámica del Transporte (tráfico) vial, accesibilidad y conectividad a puertos y aeropuertos de la Región de Antofagasta y propuestas de optimización.	Estudio	\$ 15.000	\$ 2.500	\$ 5.000	\$ 2.500	\$ 25.000
Análisis de la gestión administrativa y tramitación aduanera, Fitozoosanitaria y de los servicios contralores y diseño de un sistema de gestión para la mejora continua.	Proyecto	\$ 15.000	\$ 1.250	\$ 6.250	\$ 2.500	\$ 25.000
Asesoría Experta Metodológico - Técnica para el Fortalecimiento Institucional del Sector Público de la Región de Antofagasta.	Proyecto	\$ 36.000	\$ 6.000	\$ 9.000	\$ 9.000	\$ 60.000
Asesoría Integral para la Implementación de la Política Regional de Internacionalización de la Región de Antofagasta	Proyecto	\$ 51.840	\$ 4.320	\$ 21.600	\$ 8.640	\$ 86.400
Asesoría técnica para el diseño de Planes Institucionales de Internacionalización en los Municipios de la Región de Antofagasta.	Proyecto	\$ 64.800	\$ 5.400	\$ 27.000	\$ 10.800	\$ 108.000
Catastro de las Cámaras de Comercio Exterior de la ZICOSUR – Asia Pacífico.	Proyecto	\$ 5.500	\$ 1.000	\$ 2.000	\$ 1.500	\$ 10.000
Confección de un manual y boletín sobre la normativa y dinámica de la gestión institucional del proceso migratorio.	Proyecto	\$ 4.500	\$ 1.500	\$ 7.500	\$ 1.500	\$ 15.000

NOMBRE DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	TIPO DE INICIATIVA	RRHH	EQUIPOS	INSUMOS, MATERIALES Y OPERACIÓN	ADM. & UTILIDADES	MONTO ESTIMADO DE LA INVERSIÓN (M\$)
Determinación de Circuitos Turísticos Regionales de valor internacional en la ZICOSUR.	Estudio	\$ 20.000	\$ 7.500	\$ 15.000	\$ 7.500	\$ 50.000
Determinación de la capacidad exportadora de las PYMES de la Región de Antofagasta.	Estudio	\$ 45.000	\$ 7.500	\$ 15.000	\$ 7.500	\$ 75.000
Determinación de la factibilidad técnica y económica para la instalación de un corredor aéreo Intrazicosur.	Estudio	\$ 7.200	\$ 1.200	\$ 2.400	\$ 1.200	\$ 12.000
Determinación de la factibilidad técnica y económica para la puesta en valor del Gasoducto chileno - argentino.	Estudio	\$ 7.200	\$ 1.200	\$ 2.400	\$ 1.200	\$ 12.000
Determinación de la factibilidad técnico - económica del proyecto “Plataforma logística Multimodal B-400”.	Estudio	\$ 15.000	\$ 2.500	\$ 5.000	\$ 2.500	\$ 25.000
Determinación de la infraestructura física, tecnológica y de servicios para la internacionalización regional.	Estudio	\$ 33.000	\$ 9.000	\$ 12.000	\$ 6.000	\$ 60.000
Determinación de la Oferta Exportable de la Región de Antofagasta.	Proyecto	\$ 38.500	\$ 7.000	\$ 17.500	\$ 7.000	\$ 70.000
Determinación del Costo de Carga de Origen & Destino Puertos del Pacífico y Atlántico.	Estudio	\$ 27.500	\$ 5.000	\$ 12.500	\$ 5.000	\$ 50.000
Dinámica y Recursos Turísticos y Culturales de la Región de Antofagasta y su puesta en valor en la ZICOSUR.	Estudio	\$ 20.250	\$ 6.750	\$ 11.250	\$ 6.750	\$ 45.000
Diseño de la Política Regional de Migración de la Región de Antofagasta	Proyecto	\$ 15.000	\$ 2.500	\$ 5.000	\$ 2.500	\$ 25.000

"Actualización de la Política Regional de Integración e Internacionalización de la Región de Antofagasta".

NOMBRE DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	TIPO DE INICIATIVA	RRHH	EQUIPOS	INSUMOS, MATERIALES Y OPERACIÓN	ADM. & UTILIDADES	MONTO ESTIMADO DE LA INVERSIÓN (M\$)
Diseño de la Política Regional de Protección y Desarrollo del Medio Ambiente.	Proyecto	\$ 27.000	\$ 4.500	\$ 9.000	\$ 4.500	\$ 45.000
Diseño de puertos secos de la Región de Antofagasta.	Proyecto	\$ 36.000	\$ 6.000	\$ 12.000	\$ 6.000	\$ 60.000
Diseño e implementación de Estrategia Comunicacional y Plan de Difusión de la Política Regional de Integración e Internacionalización de la Región de Antofagasta.	Proyecto	\$ 35.000	\$ 14.000	\$ 14.000	\$ 7.000	\$ 70.000
Diseño e Implementación de un Plan de capacitación en gestión de fuentes de financiación internacional.	Plan	\$ 15.000	\$ 1.250	\$ 6.250	\$ 2.500	\$ 25.000
Diseño e Implementación de una Oficina de Gerenciamiento de Proyectos Internacionales.	Proyecto	\$ 216.000	\$ 18.000	\$ 90.000	\$ 36.000	\$ 360.000
Diseño e implementación del Plan de difusión para el uso y gestión de la legislación vigente y de los TLC desde y hacia la ZICOSUR y los países de la Cuenca del Pacífico.	Proyecto	\$.000	\$ 6.000	\$ 6.000	\$ 3.000	\$ 30.000
Diseño y ejecución de un Programa Regional de Pasantías a nivel nacional e internacional.	Proyecto	\$ -	\$ 9.000	\$ 72.000	\$ 9.000	\$ 90.000
Estrategia Regional de integración comercial de bienes y servicios con los Estados Subnacionales del CBV, de la ZICOSUR y del Asia-Pacífico.	Proyecto	\$ 36.000	\$ 6.000	\$ 12.000	\$ 6.000	\$ 60.000

NOMBRE DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	TIPO DE INICIATIVA	RRHH	EQUIPOS	INSUMOS, MATERIALES Y OPERACIÓN	ADM. & UTILIDADES	MONTO ESTIMADO DE LA INVERSIÓN (M\$)
Estudio de capacidad de carga e intensidad de uso de los recursos turísticos con potencial internacionalizador de la Región de Antofagasta.	Estudio	\$ 82.500	\$ 22.500	\$ 30.000	\$ 15.000	\$ 150.000
Implementación del Plan Estratégico de Desarrollo Organizacional de la URAI.	Programa	\$ 39.600	\$ 7.200	\$ 14.400	\$ 10.800	\$ 72.000
Mejoramiento vial de la ruta internacional 21-CH de la Región de Antofagasta.	Proyecto	\$ 1.600.000	\$ 800.000	\$ 1.200.000	\$ 400.000	\$ 4.000.000
Mejoramiento vial de la ruta internacional 23-CH de la Región de Antofagasta.	Proyecto	\$ 1.200.000	\$ 600.000	\$ 900.000	\$ 300.000	\$ 3.000.000
Mejoramiento vial de la ruta internacional B385 de la Región de Antofagasta.	Proyecto	\$ 2.400.000	\$ 1.200.000	\$ 1.800.000	\$ 600.000	\$ 6.000.000
Plan de difusión de la oferta exportable, portuaria, vial y ferroviaria de la Región de Antofagasta.	Plan	\$ 15.750	\$ 10.500	\$ 21.000	\$ 5.250	\$ 52.500
Plan de promoción regional y sectorial asociativo en Ferias, Ruedas de Negocios y Eventos nacionales e internacionales	Plan	\$ 37.500	\$ 15.000	\$ 15.000	\$ 7.500	\$ 75.000
Planificación Territorial para la localización de Parques Empresariales, Comerciales e Industriales en la Región de Antofagasta.	Proyecto	\$ 18.000	\$ 3.000	\$ 6.000	\$ 3.000	\$ 30.000
Programa de Activación & Fortalecimiento del capital Social para la Internacionalización Regional.	Programa	\$ 72.000	\$ 12.000	\$ 18.000	\$ 18.000	\$ 120.000
Programa de atracción de capital humano avanzado en materia de salud, medio	Programa	\$ 81.000	\$ 45.000	\$ 36.000	\$ 18.000	\$ 180.000

NOMBRE DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	TIPO DE INICIATIVA	RRHH	EQUIPOS	INSUMOS, MATERIALES Y OPERACIÓN	ADM. & UTILIDADES	MONTO ESTIMADO DE LA INVERSIÓN (M\$)
ambiente, educación, cultura, ciencia y tecnología, deportes, seguridad, migración, turismo y relaciones internacionales.						
Programa de Atracción de Inversiones en el Sector Turismo y Sectores Emergentes de la Región de Antofagasta.	Programa	\$ 15.000	\$ 6.000	\$ 6.000	\$ 3.000	\$ 30.000
Programa de captación, gestión y uso sustentable del recurso hídrico a partir de la complementariedad de obras de integración subnacional.	Programa	\$ 36.000	\$ 6.000	\$ 12.000	\$ 6.000	\$ 60.000
Programa de certificación de destinos y servicios turísticos regionales.	Programa	\$ 33.000	\$ 6.000	\$ 15.000	\$ 6.000	\$ 60.000
Programa de certificación en las Normas Internacionales de Gestión de Calidad de las PYMES.	Programa	\$ 90.000	\$ 36.000	\$ 36.000	\$ 18.000	\$ 180.000
Programa de Coaching Executive para la Internacionalización Regional.	Programa	\$ 36.000	\$ 3.000	\$ 15.000	\$ 6.000	\$ 60.000
Programa de difusión y promoción para la certificación y cumplimiento de las Normas Fitozoosanitarias y Aduaneras Chilenas por proveedores silvoagropecuarios de la ZICOSUR.	Programa	\$ 14.400	\$ 7.200	\$ 36.000	\$ 14.400	\$ 72.000
Programa de formación de Consorcios PYMES para la Exportación.	Programa	\$ 75.000	\$ 30.000	\$ 30.000	\$ 15.000	\$ 150.000

NOMBRE DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	TIPO DE INICIATIVA	RRHH	EQUIPOS	INSUMOS, MATERIALES Y OPERACIÓN	ADM. & UTILIDADES	MONTO ESTIMADO DE LA INVERSIÓN (M\$)
Programa de Formación y Perfeccionamiento del Sector Público para la Integración e Internacionalización Regional.	Programa	\$ 64.800	\$ 5.400	\$ 27.000	\$ 10.800	\$ 108.000
Programa de Formación y Perfeccionamiento para la Internacionalización y Activación de la Capacidad Exportadora de las PYMES.	Programa	\$ 150.000	\$ 12.500	\$ 62.500	\$ 25.000	\$ 250.000
Programa de fortalecimiento de la identidad regional.	Programa	\$ 12.000	\$ 6.000	\$ 30.000	\$ 12.000	\$ 60.000
Programa de inducción a dirigentes, técnicos y profesionales de OSC's y ONG's en temas transversales de participación internacional.	Programa	\$ 42.000	\$ 3.500	\$ 17.500	\$ 7.000	\$ 70.000
Programa de inducción a la Inmigración en Chile.	Programa	\$ 14.400	\$ 2.400	\$ 4.800	\$ 2.400	\$ 24.000
Programa de innovación productiva para la internacionalización de las PYMES de sectores emergentes de la Región de Antofagasta.	Programa	\$ 45.000	\$ 18.000	\$ 18.000	\$ 9.000	\$ 90.000
Programa de Localización de Oficinas de Promoción Empresarial, de Negocios y de Exportaciones Regionales en los Estados Subnacionales de la ZICOSUR.	Programa	\$ 120.000	\$ 48.000	\$ 48.000	\$ 24.000	\$ 240.000
Programa de promoción y difusión turística regional en los Estados Subnacionales de la ZICOSUR.	Programa	\$ 30.000	\$ 12.000	\$ 12.000	\$ 6.000	\$ 60.000
Publicación de la Política Regional de Integración e Internacionalización de la Región de Antofagasta.	Proyecto	\$ 9.000	\$ 3.000	\$ 15.000	\$ 3.000	\$ 30.000

NOMBRE DE LA INICIATIVA DE INVERSIÓN	TIPO DE INICIATIVA	RRHH	EQUIPOS	INSUMOS, MATERIALES Y OPERACIÓN	ADM. & UTILIDADES	MONTO ESTIMADO DE LA INVERSIÓN (M\$)
Seminario internacional de Difusión e Intercambio de Experiencias Subnacionales en Integración e Internacionalización.	Proyecto	\$ 18.900	\$ 6.300	\$ 31.500	\$ 6.300	\$ 63.000
Sistema de Información Georreferenciado de seguimiento y evaluación de los efectos de la actividad productiva regional en materia ambiental, social y económica.	Proyecto	\$ 20.000	\$ 10.000	\$ 6.000	\$ 4.000	\$ 40.000
Sistema Dinámico de Información de Estadísticas Territoriales y Sectoriales de monitoreo y seguimiento del comercio internacional.	Proyecto	\$ 8.400	\$ 3.150	\$ 6.300	\$ 3.150	\$ 21.000
Situación demográfica actual y prospectiva de la migración en la Región de Antofagasta.	Estudio	\$ 14.400	\$ 2.400	\$ 4.800	\$ 2.400	\$ 24.000

3.4. Estructura Básica Modelo de Gestión y Diseño Organizacional para la implementación de la Política.

En administración existe el principio que establece que la estructura organizacional sigue la estrategia definida por la empresa. Acorde a tal principio, para llegar a sugerir un modelo de gestión para Unidad Regional de Asuntos Internacionales (URAI) Antofagasta, se partirá por examinar definiciones estratégicas que se han formulado para esta URAI Antofagasta; previa revisión de la normativa más general de gobiernos regionales.

3.4.1. Contexto normativo general de Gobiernos regionales

Los gobiernos regionales se rigen por Ley Orgánica Constitucional N°19.175 de Gobierno y Administración Regional; Ley N° 20.035 sobre Gobierno y Administración Regional -que hace cambios a la Ley 19.175-; Ley 21.074 sobre Fortalecimiento de la Regionalización; Ley 21.073 que regula la elección de Gobernadores Regionales y realiza adecuaciones a diversos cuerpos legales. En lo referido a asuntos internacionales de los gobiernos regionales, se les asignan objetivos estratégicos, funciones y entrega de productos, los cuales se especifican a continuación:

Objetivo estratégico: Contribuir a la integración cultural, turística y económica con los países vecinos mediante la implementación de una agenda de internacionalización y cooperación transfronteriza.

Función: Participar en acciones de cooperación internacional en la región, dentro de los marcos establecidos por los tratados y convenios que el Gobierno de Chile celebre al efecto y en conformidad a los procedimientos regulados en la legislación respectiva.

Producto: realización e implementación de la Agenda de Internacionalización Multilateral y Cooperación Transfronteriza y la participación de las acciones a las que se convoquen.

Estos tres elementos de gestión de los gobiernos regionales, son insumos basales al momento de definir indicadores de desempeño aplicados por DIPRES al evaluarles por su gestión. Y, por ello, es el modo que se ha estructurado el presente modelo de gestión de URAI.

3.4.2. Definiciones estratégicas de URAI Antofagasta: Misión.

La misión que rige a URAI Antofagasta se identifica a partir de los siguientes puntos;

- a. “Potenciar el desarrollo integral de todos y cada uno de los habitantes de la Región, contribuyendo al desarrollo sustentable y equitativo del territorio, articulando los intereses, inversiones y acciones del sector público y la interacción con el sector privado.” (Cyties Investigación & Desarrollo y Gobierno Regional de Antofagasta [Cyties I. & D. y GORE Antofagasta], 2013).
- b. “Colaborar con el Gobierno Regional en la diversificación económica de la Región de Antofagasta” (Gobierno Regional de Antofagasta [GORE Antofagasta], 2016).
- c. “Internacionalizar la Región de Antofagasta mediante un proceso de gestión integral y de coordinación y articulación interinstitucional con el sector público, privado, académico y la sociedad civil organizada que potencie el desarrollo sustentable y la competitividad regional sistémica.” (Agencia de Cooperación Internacional [AGCI], 2015).

Ya en el año 2016, GORE Antofagasta asocia a las relaciones internacionales un rol en la diversificación económica. La Misión que aparece en publicación de AGCI, expresa de modo más coherente y funcional el funcionamiento de URAI Antofagasta, en cuanto a que la internacionalización regional, se sustenta en vinculaciones con el sector público, privado, académico y la sociedad civil organizada. De hecho, en el contexto actual, se tiene como foco el que la internacionalización apoye o propicie diversificación productiva o económica en el territorio regional, sin descuidar la sustentabilidad y la competitividad regional sistémica.

Tales elementos recién destacados -diversificación productiva o económica en el territorio regional; sustentabilidad; y, competitividad regional sistémica-, ha de poder hacerse un seguimiento de avances y logros, a través de respectivos indicadores.

- d. Ámbitos de gestión
 - ✓ ZICOSUR;
 - ✓ Comités de integración;
 - ✓ Corredor bioceánico vial;
 - ✓ Cooperación descentralizada.

3.4.3. Ejes Estratégicos de gestión.

- a. Fortalecimiento regional de capacidades institucionales y profesionales;
- b. Apoyo en el fomento a la gestión regional de vínculos de cooperación y de inserción internacional entre las regiones de Chile y las regiones de otros países en materias y proyectos estratégicos de desarrollo, especialmente en el desarrollo de orden científico tecnológico, cultural y de desarrollo social y micro económico.
- c. Potenciar los convenios y alianzas con zonas geográficas que comprenden los Estados Subnacionales de Sudamérica, particularmente con énfasis en la ZICOSUR, el NOA y NEA argentino, así como también con los países del Asia Pacífico.
- d. Diseño y aplicación de estrategias de gestión y políticas regionales eficaces que ordenen la participación de los diversos actores regionales que intervienen en el sistema de cooperación internacional y de integración transfronteriza y que potencien la cooperación e inserción internacional con agentes de desarrollo dentro y fuera de la región.

Como resumen, una acción prioritaria implica la necesidad de dejar capacidades instaladas que permitan aprovechar las oportunidades que abren los acuerdos internacionales, liderados por el Gobierno Regional y con el apoyo del resto de los servicios públicos regionales y locales y otros agentes.

3.4.4. Objetivos declarados para esta área de gestión regional.

- a. Lograr la más plena utilización de las ventajas comparativas y competitivas de la Región de Antofagasta para diversificar el comercio internacional de la Región y el tránsito de los intercambios entre ZICOSUR y Asia Pacífico.
- b. Transformar los propósitos integracionistas en flujos de comercio y de turismo, así como lograr la diversificación productiva exportable de la Región
- c. Contribuir a los principios de política exterior del Gobierno Nacional, especialmente al ofrecer a Chile como "país puente – país puerto" (GORE Antofagasta, 2016).

3.4.5. Acciones atribuidas a la gestión de URAI

- a. Generar las condiciones para la inserción de la Región en el mundo como un proceso que contribuya al intercambio de experiencias, conocimientos e información en materia de desarrollo sustentable;
- b. Coordinar y articular la gestión interinstitucional de nivel regional, nacional e internacional en el proceso de integración e internacionalización.
- c. Crear, activar y fortalecer redes de cooperación interinstitucionales para el proceso de integración e internacionalización regional.
- d. Generar y fortalecer las capacidades y competencias del capital humano regional en materias inherentes al proceso de integración e internacionalización de la Región de Antofagasta.
- e. Gestionar iniciativas de inversión regional (planes, programas, proyectos y estudios) mediante la cooperación nacional e internacional Bi y Multilateral.
- f. Implementar una Estrategia Comunicacional y un Plan de Difusión sobre la gestión y resultados alcanzados en el proceso de integración e internacionalización regional.

- g. Diseñar e implementar un modelo de gestión integral respecto de la participación regional en instancias internacionales, particularmente de las Comisiones Temáticas de la ZICOSUR y los Comités de Integración.
- h. Constituir a la URAI en el Departamento Regional de Cooperación y Relaciones Internacionales (Cyties I. & D. y GORE Antofagasta, 2013).

3.4.6. Funciones actuales.

- a. Mantener un vínculo permanente con el Cuerpo Consular acreditado en la Región;
- b. Apoyar en la recepción y acompañamiento de autoridades y delegaciones extranjeras que visitan la Región;
- c. Participar en la coordinación, gestión y seguimiento de la agenda regional en el ámbito de la vinculación transfronteriza, con la Dirección Nacional de Fronteras y Límites del Estado y el Ministerio del Interior, resguardando el cumplimiento de los procedimientos jurídicos regulados y dentro de los marcos de los Tratados y Convenios que celebre el Gobierno de Chile al efecto;
- d. Dar seguimiento de los acuerdos y recomendaciones adoptadas en el seno de las reuniones bilaterales celebradas, impulsando la materialización de aquellas medidas, estudios, programas y proyectos que, emanadas de los Comité de Fronteras, Reuniones y Encuentros, sean susceptibles de implementarse directamente, en ejercicio de las atribuciones que en forma general y especial le otorgan las leyes nacionales;
- e. Participar directamente en la planificación, administración, gestión, ejecución y evaluación de acciones de cooperación técnica, de capacitación y de difusión internacional, en el marco de los programas de desarrollo internacional y de otras iniciativas de inversión aprobadas por el Sistema Nacional de Inversiones, financiados a través del Fondo Nacional de Desarrollo Regional, pudiendo compartir tareas con otros servicios públicos;
- f. Dar cuenta pública de la gestión anual realizada en el ámbito internacional por la región. En consecuencia, deberá tomar medidas que permitan controlar la ejecución efectiva de las acciones que promueve a través de planes, programas y convenios que se firman con otras entidades e informar acerca de los convenios internacionales suscritos por las autoridades regionales su estado y seguimiento.

3.4.7. Estructura y Composición Orgánica.

Como puede apreciarse en la gráfica del organigrama del Gobierno regional de Antofagasta, la URAI no figura en dicha estructura organizacional.

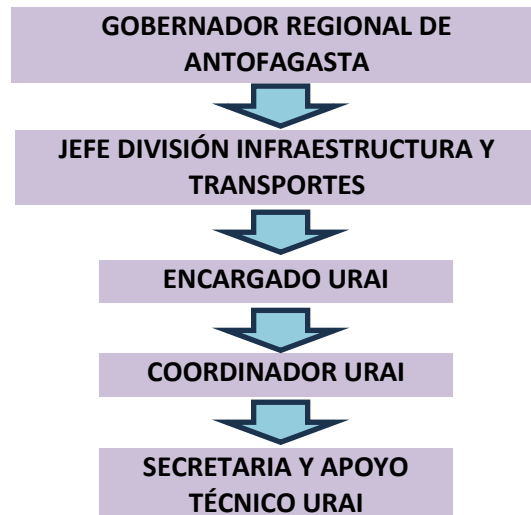


Nota: Adaptado de Gobierno Regional de Antofagasta, 2023, (<https://goreantofagasta.cl/organigrama/goreantofagasta/2023-12-06/141619.html>)

3.4.8. Organigrama de URAI Antofagasta, actual

Desde una perspectiva normativa y de distribución de la autoridad administrativa, la actual composición de cargos es:

- a. Dirección ejecutiva superior: Gobernador regional de Antofagasta
- b. Subdirección administrativa: División de Infraestructura y Transporte del Gobierno regional de Antofagasta.
- c. Jefe Unidad – Encargado Unidad Regional de Asuntos Internacionales de Antofagasta.
- d. Coordinador de Unidad Regional de Relaciones Internacionales.
- e. Secretaria y Apoyo técnico.



ESTRUCTURA JERÁRQUICA	CARGOS DE AUTORIDAD
Dirección ejecutiva URAI Antofagasta	Gobernador regional de Antofagasta
Dirección administrativa y financiera URAI Antofagasta	División de Infraestructura y Transporte del Gobierno regional de Antofagasta.
Dirección operativa URAI Antofagasta	Encargado Unidad Regional de Asuntos Internacionales de Antofagasta
Profesional	Coordinador de Unidad Regional de Relaciones Internacionales
Técnico	Secretaría

En el ejercicio de sus funciones, han hecho definiciones estratégicas o corporativas para esta área de integración e internacionalización de la Región de Antofagasta. Al gestionar esta Unidad en función de tales definiciones y su dinámica organizacional subsecuente y al analizarla desde una perspectiva funcional en cuanto a gobernanza que integra, forma parte y participa esta Unidad, se relaciona con:

- a. División de Fomento e Industria; Dirección regional de SERNATUR; Dirección regional de ProChile; SEREMI Economía, Fomento y Turismo; SEREMI Energía; SEREMI Minería.
- b. División de Infraestructura y Transportes, SEREMI MOP, SEREMI MINVU, SERVIU, SEREMI Medio Ambiente.
- c. Dirección de Coordinación Regional (DICORE), entidad del Ministerio de Relaciones exteriores de Chile que colabora directamente con los Gobiernos Regionales a través de las Unidades Regionales de Asuntos Internacionales (URAI), asistiendo en la organización, promoción y gestión de las actividades y proyectos de carácter internacional y posibilitando el vincular a Gobiernos Regionales y locales con las Direcciones del Ministerio de Relaciones Exteriores y la red de Embajadas, Misiones y Consulados de Chile en el exterior.
- d. Comisión de Sustentabilidad y Relaciones internacionales del CORE Antofagasta.
- e. AGCID; Universidades regionales y nacionales; Centros de I+D+i.
- f. Municipalidades de la Región de Antofagasta; Gobiernos regionales de Coquimbo, Atacama, Tarapacá y Arica y Parinacota.
- g. Asociaciones empresariales; empresas individuales causantes, destinatarias o colaboradoras de iniciativas específicas.
- h. Universidades, Institutos Profesionales, Centros de Formación Técnica, Liceos EMTP, entidades de capacitación y consultoría.
- i. En el ejercicio de sus funciones, URAI puede constituir diversas modalidades de colaboración con estas entidades recién nombradas.

3.4.9. Estructura y Composición Orgánica sugerida.

Conjugando lo relevado en las diversas instancias de consulta participativa a diversos actores, se presentan las sugerencias referidas al modelo estructural orgánico de URAI.

- a. Dirección ejecutiva superior: Gobernador regional de Antofagasta
- b. Subdirección administrativa y de Integración física: División de Infraestructura y Transporte del Gobierno regional de Antofagasta.
- c. Subdirección de Internacionalización: División de Fomento e Industria del Gobierno regional de Antofagasta.
- d. Dirección operativa: Encargado Unidad Regional de Asuntos Internacionales de Antofagasta.
- e. Coordinador de Unidad Regional de Relaciones Internacionales.
- f. Secretaria y Apoyo técnico.
- g. Prestadores de servicios contratados vía licitaciones y tratos o contrataciones directas, sean proyectos, estudios básicos o programas.

ESTRUCTURA JERÁRQUICA	CARGOS DE AUTORIDAD	
Dirección ejecutiva URAI Antofagasta	Gobernador regional de Antofagasta	
Dirección funcional URAI Antofagasta	División de Infraestructura y Transporte del Gobierno regional de Antofagasta. Área Integración física	División de Fomento e Industria del Gobierno regional de Antofagasta. Área Internacionalización
Dirección operativa URAI Antofagasta	Encargado Unidad Regional de Asuntos Internacionales de Antofagasta	
Profesional	Coordinador de Unidad Regional de Relaciones Internacionales	
Técnico	Secretaría	

SERVICIOS CONTRATADOS, TEMPORALES	RESPONSABLES E INTEGRANTES
Equipos de proyectos y estudios licitados o de contratación directa	Rol de director/a responsable del servicio contratado. Integrantes de cada equipo de trabajo asociado a cada servicio contratado.

3.4.10. Sistema de Seguimiento y Evaluación Política Regional.

1. Diseño Metodológico del Sistema.

Se ha recurrido a la “Guía metodológica. Definiciones estratégicas e indicadores de desempeño 2021”, de DIPRES, como diseño metodológico, adaptado al caso de URAI Antofagasta y referido solamente a lo pertinente a la PRIIA 2024-2033.

Nivel nacional y Regional	Prioridades en Programa de Gobierno nacional y regional, incidentes en el quehacer de URAI			
Nivel institucional	Misión institucional de URAI Antofagasta			
	Ámbitos de acción de URAI Antofagasta			
	Objetivos estratégicos institucionales de URAI Antofagasta			
Formulario A 1				
Productos estratégicos	Destinatarios, beneficiarios, usuarios	Indicador (Dimensión; Ámbito)	Centro de responsabilidad y Medios de verificación	Gasto asociado (Subtítulo; Ítem; Asignación)
Formulario H				

2. Criterios e Indicadores de Seguimiento y Evaluación de la Política

Acorde al concepto de Indicador que DIPRES utiliza⁴, se sugieren los siguientes para aplicar al caso de URAI Antofagasta, en relación a la PRIIA 2024-2033.

Indicadores de logro o de resultados, para el Seguimiento y Evaluación de la PRIIA

OBJETIVOS ENCOMENDADOS A URAI	INDICADORES DE LOGRO
<p>Aportar a la diversificación productiva o económica en el territorio regional, en dos momentos, uno de visualizar o identificar en el territorio regional novedosos intereses (y vocaciones) de internacionalización o integración y dos, representarlos en instancias propicias con entidades extranjeras o en el extranjero.</p>	<p>Número de nuevos intereses o vocaciones productivas visualizadas o identificadas con potencial de internacionalización y consideradas para ser representadas en instancias internacionales en que participe o gestione URAI.</p> <p>Instancias internacionales en que URAI ha representado novedosos intereses o vocaciones productivas de reciente reconocimiento potencial para participar de mercados o financiamiento internacional.</p> <p>Declaraciones de diversa índole, incluyendo subscripción de acuerdos, sea de entidades extranjeras, de entidades regionales de Antofagasta o conjuntas entre ellas, referidas a experiencias nuevas o pioneras de producción exportable, comercialización internacional o inversiones conjuntas.</p> <p>Estudios sectoriales, investigaciones académicas e iniciativas empresariales o municipales indagatorias o validadoras de ideas de diversificación productiva para la Región de Antofagasta. En las cuales haya mención a URAI.</p>

⁴ Es una herramienta que entrega información cuantitativa respecto al logro o resultado en la entrega de los productos (bienes o servicios) generados por la institución, pudiendo cubrir aspectos cuantitativos o cualitativos de este logro (Dirección de Presupuestos [DIPRES], 2020).

OBJETIVOS ENCOMENDADOS A URAI	INDICADORES DE LOGRO
Contribuir a un desarrollo regional sustentable y equitativo.	<p>Proporción de entidades participantes de actividades gestadas o respaldadas por URAI y que exhiban, declaren o acrediten atributos de sostenibilidad en sus acciones o procesos.</p> <p>Reconocimientos formales (previo proceso evaluativo o de acreditación) e informales a entidades o bien iniciativas regionales por su contribución al desarrollo regional sustentable y equitativo; y que hayan sido consideradas, participantes o destinatarias de actividades de URAI.</p>
Contribuir a la competitividad regional sistémica.	<p>Correspondiéndole a URAI incidir en propiciar etapas tempranas, preliminares, exploratorias de comercio exterior desde el territorio regional, turismo regional y tránsito por la Región de Antofagasta, indicadores posibles son:</p> <p>Cantidad y variedad de instancias en que URAI ha propiciado encuentros entre el empresariado, emprendimientos e innovaciones regionales de Antofagasta con personas o entidades extranjeras de su interés; u otras personas y entidades que consideren funcionales a sus planes de internacionalización.</p>
Lograr la más plena utilización de las ventajas comparativas y competitivas de la Región de Antofagasta para diversificar el comercio internacional de la Región y el tránsito de intercambios entre ZICOSUR y Asia Pacífico.	<p>Cantidad y variedad de acciones incipientes (sean estudios sectoriales, investigaciones académicas) e iniciativas empresariales o municipales indagatorias o validadoras de ideas de diversificación productiva para la Región de Antofagasta, que hayan sido promocionadas, propiciadas, apoyadas, patrocinadas o auspiciadas por URAI.</p>
Transformar los propósitos integracionistas en flujos de comercio y de turismo, así como lograr la diversificación productiva exportable de la Región.	Declaraciones de diversa índole y en medios diversos, en que se mencione, reconozca o agradezca a URAI por su incidencia en acciones conducentes o resultantes en diversificación productiva exportable desde la Región de Antofagasta.

OBJETIVOS ENCOMENDADOS A URAI	INDICADORES DE LOGRO
Contribuir a los principios de política exterior del Gobierno Nacional, especialmente al ofrecer a Chile como "país puente – país puerto".	Integrar representaciones nacionales en instancias de relaciones internacionales gestadas o gestionadas a nivel presidencial, ministerial, sectorial o gremiales; sean de promoción, divulgación, formativas o asociativas. Iniciativas, intenciones, necesidades, desafíos, oportunidades o problemáticas relevadas a nivel regional relacionadas a esta oferta de país puente al mundo.

3. Fuentes de Información y Medios de Verificación

A este respecto, se remite a URAI el proveer a través de sus informes de gestión, el indicar las fuentes de información pertinentes a cada indicador; por ende, las fuentes y medios han de ser previstos y provistos por URAI, al momento de informar de su gestión.

4. Indicadores de avance o de procesos, para el Seguimiento y Evaluación de la PRIIA

Refieren a indicadores asociados a etapas de procesos productivos, etapas o fases de control de procesos, también acorde a DIPRES, a nivel de insumos, oportunidad y costo de los procesos y productos resultantes de cada proceso.

FUNCIONES O/Y ÁREAS DE TRABAJO ENCOMENDADAS A URAI	INDICADORES DE PROCESO O AVANCE EN RESULTADOS ESPERADOS O COMPROMETIDOS
Fortalecimiento regional de capacidades institucionales y profesionales en ámbitos de integración subnacional e internacionalización regional.	Publicaciones, sean documentos de trabajo, ideas de proyectos o datos de situación actual o base del contexto en que se presentan y proyectan ambos procesos, también del ámbito de actuación de diversos grupos de participantes, de sus necesidades y de modos de evaluación de cambios en ambos procesos.
Apoyo en el fomento a la gestión regional de vínculos de cooperación y de inserción internacional entre las regiones de Chile y las regiones de otros países en materias y proyectos estratégicos de desarrollo, especialmente en el desarrollo de orden científico tecnológico, cultural y de desarrollo social y micro económico.	Documentos de gestión propia de URAI, informes de consultorías encomendadas por URAI y otras publicaciones diversas y de diversas entidades en que se recojan intereses y agendas presentes nacionales, sectoriales, regionales y municipales. Acciones de especialización en temas concretos y áreas específicas de cooperación e inserción internacional, con acento en la formación de equipos de negociación internacional.
Potenciar los convenios y alianzas con zonas geográficas que comprenden los Estados Subnacionales de Sudamérica, particularmente con énfasis en la ZICOSUR, el NOA y NEA argentino, así como también con los países del Asia Pacífico.	Número y variedad de iniciativas anuales realizadas al amparo de convenios y alianzas y en las cuales ha tenido alguna participación URAI Antofagasta. Consultas atendidas por URAI respecto a convenios y alianzas suscritas por alguna entidad regional con entidades extranjeras, efectuadas por personas de Chile o extranjeras.
Diseño y aplicación de estrategias de gestión y políticas regionales eficaces que ordenen la participación de los diversos actores regionales que intervienen en el sistema de cooperación internacional y de integración transfronteriza y que potencien la cooperación e inserción internacional con agentes de desarrollo dentro y fuera de la Región.	Número de estrategias de gestión e iniciativas de políticas regionales que incluyan algún asunto o componente de integración e internacionalización, en que haya jugado algún rol URAI Antofagasta, sea en su diseño o aplicación.

FUNCIONES O/Y ÁREAS DE TRABAJO ENCOMENDADAS A URAI	INDICADORES DE PROCESO O AVANCE EN RESULTADOS ESPERADOS O COMPROMETIDOS
Generar las condiciones para la inserción de la Región en el mundo, como un proceso que contribuya al intercambio de experiencias, conocimientos e información en materia de desarrollo sustentable.	Número y variedad de instancias y de participantes locales y foráneos que han incluido intercambio de experiencias, conocimientos e información en materia de desarrollo sustentable; y en las cuales URAI haya tenido algún rol.
Coordinar y articular la gestión interinstitucional de nivel regional, nacional e internacional en el proceso de integración e internacionalización.	Número y variedad de instituciones con las cuales URAI se contacta anualmente en el ejercicio de sus funciones propias en el ámbito de integración e internacionalización.
Crear, activar y fortalecer redes de cooperación interinstitucionales para el proceso de integración e internacionalización regional.	Número de acciones de cooperación transfronteriza concretadas en modalidad de red de cooperación interinstitucional gestadas, gestionadas o con participación de URAI Antofagasta, con respecto a la cantidad de acciones agendadas o previstas de realizar en cada año.
Generar y fortalecer las capacidades y competencias del capital humano regional en materias inherentes al proceso de integración e internacionalización de la Región de Antofagasta.	Acciones relativas a formación, capacitación o certificación de competencias para participar de procesos de integración e internacionalización de la Región de Antofagasta, en que URAI Antofagasta haya tenido alguna injerencia. Cantidad y variedad de entidades representadas por personas participantes en acciones formación, capacitación o certificación de competencias en las cuales URAI Antofagasta haya ejercido algún rol activo.
Gestionar iniciativas de inversión regional (planes, programas, proyectos y estudios) mediante la cooperación nacional e internacional Bi y Multilateral.	Listado de planes, programas, proyectos y estudios que anualmente se hayan formulado, postulado, financiado, ejecutado y rendido cuenta conteniendo algún componente de cooperación nacional e internacional Bi y Multilateral.
Implementar una Estrategia Comunicacional y un Plan de Difusión sobre la gestión y resultados alcanzados en el proceso de integración e internacionalización regional.	Porcentaje de acciones e iniciativas de difusión, capacitación y cooperación dirigidas a Gobiernos Regionales, Gobernaciones

FUNCIONES O/Y ÁREAS DE TRABAJO ENCOMENDADAS A URAI	INDICADORES DE PROCESO O AVANCE EN RESULTADOS ESPERADOS O COMPROMETIDOS
	Provinciales, Municipalidades y todos aquellos actores relevantes del quehacer regional, efectuadas en cada año.
Diseñar e implementar un modelo de gestión integral respecto de la participación regional en instancias internacionales, particularmente de las Comisiones Temáticas de la ZICOSUR y los Comités de Integración.	Listado de instancias participación de URAI Antofagasta en actividades oficiales en MERCOSUR, UNASUR, CELAC, Sistema Iberoamericano, el Grupo de Revisión de la Implementación de Cumbres (GRIC), Sistema Interamericano, OEA, Alianza del Pacífico u otras similares. En cada año.

ANÓTESE, COMUNÍQUESE, PUBLÍQUESE Y ARCHÍVESE.