

**DETERMINA FOCALIZACIÓN TEMÁTICA
DEL INSTRUMENTO DE
FINANCIAMIENTO DENOMINADO
“IMPULSA TRANSICIÓN TECNOLÓGICA
- IMPULSATEC” EN LOS SECTOR(ES)
PRODUCTIVO(S) Y/O ECONÓMICO(S)
ESPECÍFICO(S) QUE SE INDICAN”.****VISTO :**

Lo dispuesto en la ley N°6.640, que crea la Corporación de Fomento de la Producción; en el decreto con fuerza de ley N°211, de 1960, del Ministerio de Hacienda, que fija normas que registrarán a la Corporación de Fomento de la Producción; en el Reglamento de la Corporación, aprobado por decreto N°360, de 1945, del Ministerio de Economía y Comercio; en la Resolución Afecta N°87, de 2014, modificada por la Resolución Afecta N°88, de 2016, ambas de Corfo, que estableció como continuadora de la Subdirección de Transferencia Tecnológica del Comité InnovaChile, a la Gerencia de Desarrollo de Capacidades Tecnológicas de Corfo – actual Gerencia de Capacidades Tecnológicas – y delegó facultades en los órganos y autoridades que indica; en la Resolución Afecta N°28, de 2020, modificada por la Resolución Afecta N°136, de 2023 y por la Resolución Afecta N°51, de 2024, todas de Corfo, que aprobó las Bases Administrativas Generales para los instrumentos de la Corporación de Fomento de la Producción, en adelante “Bases Administrativas Generales” o “BAG”; en la Resolución TRA N°58/139/2019, de Corfo, que designa en el cargo de Gerente de la Corporación; en la Resolución Exenta RA N°58/321/2019, de Corfo, que asigna la función de Gerente de Capacidades Tecnológicas; y en la Resolución N°36, de 2024, modificada y complementada por la Resolución N°8, de 2025, ambas de la Contraloría General de la República, que fija normas sobre exención del trámite de toma de razón.

CONSIDERANDO :

1. Que, por Resolución Afecta N°37, de 2025, de Corfo, se creó el instrumento de financiamiento denominado **“IMPULSA TRANSICIÓN TECNOLÓGICA - IMPULSATEC”**, y se aprobó el texto de sus bases, en adelante las “bases”, las que fueron publicadas en el Diario Oficial el 25 de julio de 2025.
2. Que, de acuerdo con lo establecido en el numeral 1.2 de las bases, en el acto administrativo de focalización (“resolución de focalización” o “focalización”) que se efectúe para cada apertura o llamado del referido instrumento de financiamiento, y conforme con lo señalado en el numeral 4.3 de las Bases Administrativas Generales, Corfo podrá determinar el/los sector(es) productivo(s) y/o económico(s) específico(s), la(s) brecha(s) y/o desafío(s) que debe(n) abordar las propuestas y/o territorio(s) específico(s) de aplicación o ejecución de las actividades a desarrollar en la propuesta, respecto de los que se convocará a los posibles interesados a postular.
3. Que, de acuerdo con lo establecido en el número 11 de las bases, en cuanto a los procesos y trámites que deberán cumplirse desde la etapa de orientación de los postulantes y/o postulación misma, hasta el término del proyecto y del convenio de subsidio celebrado entre Corfo y el beneficiario, se aplican las “Bases Administrativas Generales para los Instrumentos de la Corporación de Fomento de la Producción”, aprobadas por Resolución Afecta N°28, de 2020, de Corfo y sus modificaciones.
4. Que, el número 4.3, de las Bases Administrativas Generales, denominado “Focalización”, dispone que la apertura de postulaciones a los instrumentos de financiamiento y/o de cofinanciamiento, cualquiera sea su modalidad, podrán ser focalizadas “temática” y/o “territorialmente”, definiendo, a su vez, focalización como “la decisión administrativa de concentrar o dirigir un instrumento a un territorio determinado y/o temática”.



RESUELVO:

1º. **DETERMÍNASE**, para la realización de un llamado a concurso del instrumento de financiamiento denominado “**IMPULSA TRANSICIÓN TECNOLÓGICA - IMPULSATEC**”, cuyo texto de bases fue aprobado por **Resolución Afecta N°37**, de 2025, de Corfo, la siguiente focalización temática, según lo dispuesto en su numeral 1.2:

a. Antecedentes generales.

De acuerdo con la Política Nacional de Construcción Naval 2025, publicada en el Diario Oficial el 28 de julio de 2025, el desarrollo de una industria naval sólida y tecnológicamente avanzada es esencial para fortalecer la capacidad de construcción, mantenimiento y reparación de naves y artefactos marítimos, permitiendo responder de forma eficiente a las demandas logísticas, de defensa y comerciales del país. Una industria naval robusta no solo contribuye a la autonomía en materia de defensa y seguridad marítima, sino que también impulsa la generación de capacidades tecnológicas, fomenta la innovación en diseño de buques y sistemas asociados, y promueve la inserción de la industria nacional en cadenas de valor de alta complejidad¹.

La construcción naval es estratégica para Chile dado su extenso territorio oceánico, permitiendo garantizar logística marítima, defensa y operación científica (pesquera y antártica, entre otras), facilitando la soberanía sobre áreas de interés económico y geopolítico². Asimismo, se alinea con el modelo de desarrollo de la triple hélice (Estado–Industria–Academia), generando un ecosistema que integra capacidades de investigación aplicada, ingeniería naval avanzada y manufactura de componentes especializados³.

La experiencia internacional muestra que la industria de construcción naval impulsa la adopción de tecnologías de automatización, robótica, soldadura avanzada y modelación Diseño Asistido por Computadora (CAD) y Análisis de Elementos Finitos (CAE), contribuyendo a fortalecer la competitividad de los países que la desarrollan⁴. Además, estudios destacan que la industria naval actúa como un motor de arrastre para otras industrias (metalurgia, electrónica de control, propulsión y energías renovables *offshore*), permitiendo diversificar la matriz productiva y generar empleos de calidad^{5 6}.

Parte de los ejes estratégicos de la Política nacional de construcción naval 2025 son:

El primer eje de la Política es el Plan Nacional Continuo de Construcción Naval (PNCCN), el que busca maximizar las capacidades locales mediante el desarrollo de módulos estructurales, sistemas de propulsión, superestructuras y ensamblaje de sistemas complejos, impulsando así la autonomía tecnológica y reduciendo la dependencia de proveedores externos, lo que refuerza la resiliencia de la industria naval chilena frente a crisis internacionales⁷.

El segundo eje de la Política es el fortalecimiento de la Industria Naval, el que busca, entre otras brechas, abordar la modernización de astilleros tanto de la Armada como de privados. Para ello se requerirá de inversión en infraestructura y tecnología para mejorar la eficiencia y competitividad de la industria.

El tercer eje de la Política hace referencia a la creación de alianzas estratégicas internacionales con uno o más países en los que la industria naval haya recorrido un camino de fortalecimiento, y que tenga una estrecha relación de colaboración con la Armada de Chile. Consecuentemente, se podrían establecer alianzas productivas y tecnológicas en los ámbitos de diseño, construcción, equipamiento y soporte técnico.

¹ H. Haralambides, “Gigantism in container shipping, ports and global logistics: a time-lapse into the future,” *Maritime Economics & Logistics*, vol. 21, no. 1, pp. 1–60, 2019.

² Armada de Chile, Plan Nacional Continuo de Construcción Naval (PNCCN), Santiago, Chile, 2021.

³ C. Freeman and L. Soete, *The Economics of Industrial Innovation*, 3rd ed. London: MIT Press, 1997.

⁴ J. F. Wilson and G. J. Ferguson, “Integration of advanced manufacturing technologies in shipbuilding,” *IEEE Trans. Engineering Management*, vol. 38, no. 4, pp. 364–375, 1991.

⁵ OECD, *The Ocean Economy in 2030*, Paris: OECD Publishing, 2016.

⁶ J. A. Papadakis, “Ship design and shipbuilding: State of the art and future trends,” in *The Maritime Engineering Reference Book*, A. Harries, Ed., Oxford: Butterworth-Heinemann, 2009, pp. 1–36.

⁷ OECD, *Globalisation in Shipbuilding and Marine Equipment*, Paris: OECD Publishing, 2020.



El cuarto eje de la Política aborda la diversificación de la producción, es decir, expansión hacia nuevos segmentos de mercado, el fomento de la construcción de buques para sectores como la pesca, la energía eólica fuera de costa y el turismo; y el desarrollo de capacidades para la construcción de buques de alto valor agregado, tales como, buques especializados, buques auxiliares, buques científicos, buques polares y buques ecoeficientes.

El quinto eje de la Política dice relación con que la industria naval y su cadena de valor nacional y/o territorial, se integre a cadenas de valor globales, para ello se impulsa el establecimiento de alianzas estratégicas y colaboración con empresas extranjeras para acceder a tecnologías, conocimiento y mercados internacionales.

En este contexto, aumentar la participación y sofisticación de empresas y/o capacidades nacionales en las cadenas de valor de la construcción naval representa un sector de focalización de Impulsatec, alineándose con la necesidad de reconversión productiva y sofisticación tecnológica de la manufactura nacional, contribuyendo de manera directa al desarrollo de capacidades exportadoras y a la autonomía productiva del país en un sector estratégico. A modo ilustrativo, algunas de las oportunidades identificadas son:

- a) **Provisión de componentes estructurales (casco, cubiertas, refuerzos):** Para construir unidades de superficie en Chile se requiere la existencia de capacidades industriales para producir componentes de gran tamaño, reduciendo la dependencia de astilleros extranjeros y fortaleciendo la resiliencia ante crisis internacionales. Por ejemplo, la fabricación local de bloques y secciones estructurales de acero naval de alta resistencia, incluyendo, cascos, cubiertas principales, mamparos y refuerzos internos.
- b) **Fabricación de módulos de cabina, habitabilidad y superestructuras:** Para optimizar tiempos de ensamblaje, permitir paralelización de trabajos y elevar la eficiencia. Por ejemplo, el desarrollo de módulos prefabricados para cabinas de mando, espacios de habitabilidad (camarotes, servicios), módulos de control y superestructuras que pueden ser integrados de forma independiente al casco.
- c) **Servicios de integración y ensamblaje de sistemas complejos** para fortalecer y/o crear capacidades locales de integración de sistemas navales de alta sofisticación, siguiendo estándares internacionales de clasificación naval (DNV, Lloyd's, ABS). Por ejemplo, el ensamblaje avanzado de bloques estructurales, integración de sistemas de mando y control, navegación, habitabilidad y automatización de maquinaria, entre otros.
- d) **Adopción de tecnologías de soldadura avanzada basadas en gases activos, inactivos, tungsteno inerte y robotizada (MIG/MAG/TIG/Robotizada)** en procesos de soldadura automatizados, aumentando la precisión, reduciendo defectos críticos y mejorando la calidad de construcción. Por ejemplo, la implementación de técnicas de soldadura automática, semiautomática y robotizada para estructuras navales de gran escala.
- e) **Implementación de modelación CAD/CAE para Ingeniería Naval** Para una correcta formulación y validación de diseños conceptuales y de ingeniería básica es vital para optimizar costos y tiempos. Además, permite prever y resolver conflictos de ensamblaje antes de la construcción física. Por ejemplo, el uso de *software* especializado (ShipConstructor, AVEVA Marine, Rhino+Orca3D) para el diseño de buques, simulaciones de estructura, hidrodinámica, estabilidad y cargas.
- f) **Automatización de procesos críticos de construcción naval:** Para la construcción y optimización de costos se requieren que los procesos productivos sean más rápidos, seguros y repetibles. La automatización es considerada como una necesidad crítica para competir en estándares de calidad internacional. Por ejemplo, la automatización de actividades como corte CNC de planchas de acero, curvado asistido, soldadura robotizada, pintura industrial y control dimensional automatizado.



b. Sector(es) productivo(s) y/o económico(s) específico(s).

El llamado a concurso estará focalizado temáticamente en contribuir a que empresas manufactureras nacionales diversifiquen su productividad y competitividad, insertándose como proveedores en cadenas de valor del **sector de la construcción naval**.

2º. ESTABLÉCENSE para el llamado a concurso con la focalización temática determinada en el resuelvo precedente, las siguientes reglas:

- a. Conforme con lo establecido en el numeral 1.3 de las bases, se determina la existencia de una fase previa y obligatoria a la postulación de las propuestas, denominada “Fase de Perfil”.

En esta Fase, la presentación de un Perfil de Proyecto deberá enviarse dentro del período que se informará en el aviso mediante el que se comunicará a los potenciales interesados el llamado a concurso.

- b. Conforme con lo establecido en el numeral 6.2, de las bases, los participantes deberán aportar el financiamiento restante mediante aportes nuevos o pecuniarios y/o aportes preexistentes o valorizados de conformidad a la siguiente tabla:

Categoría de aportes	Porcentaje
Aporte mínimo de los participantes (incluye aportes “nuevo o pecuniario” y “preexistente o valorizado”)	A lo menos el 40,00% del costo total del proyecto.
Aporte “nuevo o pecuniario” mínimo de los participantes.	A lo menos el 20,00% del costo total del proyecto.

Lo señalado precedentemente, es sin perjuicio del aporte mínimo “nuevo o pecuniario” establecido en la letra a. del numeral 10 para la cuenta “Gastos de Inversión”.

3º. INFÓRMESE a los posibles interesados sobre la focalización realizada precedentemente, mediante un aviso publicado en un diario de circulación nacional, y póngase a disposición en el sitio Web de Corfo, www.corfo.cl, una vez que este acto administrativo se encuentre totalmente tramitado.

4º. PUBLÍQUESE la presente Resolución en el banner de “Gobierno Transparente”, del sitio web www.corfo.cl, en conformidad a lo dispuesto en el literal g) del artículo 7, de la Ley N°20.285, sobre Acceso a la Información Pública, y en la Resolución Exenta N°500, de 2023, que Aprueba nuevo texto de la Instrucción General del Consejo para la Transparencia, sobre Transparencia Activa.

Anótese y archívese.

**Resolución suscrita mediante firma electrónica avanzada por
FERNANDO HENTZSCHEL MARTÍNEZ, Gerente de Capacidades Tecnológicas**

Subgerencia Legal de Desarrollo Tecnológico
LFMF/mjm

