

Cargas reducirían hasta 10 días su transporte y 40% sus costos por el Corredor Bioceánico

COMERCIO. La iniciativa, que integra a Chile, Brasil, Paraguay y Argentina, permitirá que la región tenga acceso a alimentos mucho más económicos, y en una segunda etapa, proyectaría un nuevo puerto en Tocopilla y un Puerto Seco para Calama.

Cristián Venegas M.
 cvenegas@mercuriocalama.cl

El Corredor Bioceánico, iniciativa que integrará la infraestructura vial del sur de Brasil, el Chaco Paraguayo y el norte de Argentina, con los puertos del norte de Chile y en particular de las regiones de Antofagasta y Tarapacá; supone una serie de ventajas logísticas y comerciales para los productores de alimentos y carnes de esas zonas, así como desafíos y oportunidades en este lado de la cordillera.

El gobernador regional de Antofagasta, Ricardo Díaz, quien recientemente participó en la primera sesión de la Comisión de Alto Nivel para el Desarrollo del Corredor Bioceánico Vial, explicó que actualmente el recorrido de los productores considera una ruta fluvial por el río Paraguay hasta Buenos Aires y viajar desde ahí hasta Panamá, lo que demora 90 días.

“Teóricamente hay algunos estudios que establecen que al usar el Corredor Bioceánico podrían ahorrarse una semana en llegar a los puertos de Japón, es una reducción de entre 7 y 10 días, porque se evitan pasar por el Canal de Panamá, que está teniendo bastantes problemas hoy en día, e irían desde Chile hacia el continente asiático”, detalló la autoridad.

En ese sentido, dijo que han tenido conversaciones con el puerto, para generar una carga de prueba, “de manera de demostrarle, a los paraguayos especialmente, que yendo por nuestra región ellos pueden acceder a estar más días en góndola. Al final, que lo se busca es que los productos que están en el Corredor, puedan estar más días en exposición para el consumo de las personas en los países de destino”.

MENORES COSTOS

Otro de los factores positivos que involucra el Corredor es el enorme ahorro económico que supone para los productores del Mato Grosso de Brasil, el Chaco paraguayo y el norte argentino, área denominada el “granero del mundo”, por su enorme producción de alimentos, lácteos y carnes. En ese



LA CANTIDAD DE CARGA QUE TIENE HOY EL CORREDOR BIOCEÁNICO ES DE 40 MILLONES DE TEUS, Y LOS PUERTOS DE LA REGIÓN DE ANTOFAGASTA TIENEN 3 MILLONES DE CAPACIDAD OCIOSA.



ENTRE SIETE Y 10 DÍAS MENOS DEMORARÍA EL TRANSITO POR CHILE.

2015

Chile construyó toda la infraestructura que comprometió. Los otros países han avanzado más lento.

40%

podrían ahorrar en costos de peajes y fletes los productores con el proyecto vial Corredor Bioceánico.

sentido, Díaz precisa que “lo que se visualiza en Brasil en términos de costos, es que debiese haber, más menos, un descuento de un 40% en términos de peajes, rutas y fletes, porque la vía por el Canal de Panamá es mucho más larga que por Chile”.

Lo que además abre oportunidades en la región, asegura el gobernador: “nuestra apuesta es usar el Corredor para traer alimentos más baratos. El 80% de la carne que se consume en Chile es paraguaya, gran parte de las car-

Un nuevo Puerto Seco en Calama

● “Calama va a jugar un rol muy importante”, asegura Díaz sobre el Corredor, pues “necesitamos un puerto como el de Los Andes a las afueras de Calama, se necesita concentrar las cargas y todo lo que tiene que ver con alimentos, para que se pueda hacer una revisión mucho más rápida, tanto por Aduana como por el SAG, entonces la apuesta en Calama es un Puerto Seco, de tal manera que podamos instalar industria alimenticia en la región y se propicie la diversificación de la matriz económica”.

un calado mayor, “por qué es importante esto, porque los barcos que viajan hacia el continente asiático tienen un calado mayor, no son los barcos que llegan a Antofagasta y Mejillones. Entonces lo que tenemos que incentivar es que haya un puerto de aguas profundas que permita salir directo desde nuestro país al continente asiático”, sostuvo.

VAN MÁS LENTO

Sobre el avance de la iniciativa, el gobernador detalló que la última etapa del Corredor tiene que ver con una carga mucho mayor, que es la carga que viene desde Brasil, y para que eso pase tiene que terminar de construirse el puente entre Brasil y Paraguay. “Las obras viales que requiere el Corredor son enormes y ahora último Paraguay ha puesto mucho más énfasis en ir las terminando. Hay una parte asociada al Paso Sico, de Argentina, que no se ha iniciado, pero sí destacar que Chile sí ha hecho su parte, toda la conectividad vial que comprometió del acuerdo del año 2015, lo cumplió, pero los otros países han estado mucho más lento”, explicó. **ce3**

nes que vemos en las góndolas es carne que se produce en Paraguay, pero esa carne hace un viaje demasiado largo, porque va a Buenos Aires y desde ahí a Mendoza, luego a Los Andes, de ahí a Santiago y recién después de eso ingresa a nuestra región. Entonces pagas un 30 o 40% extra por fletes de la carne, y si viene directo en un camión puedes reducir los costos, de hecho es un buen negocio”.

PUERTO EN TOCOPILLA

Díaz pone énfasis en otro punto importante: la capacidad ociosa de los puertos de la región que es de 3 millones de TEUs (unidad equivalente a veinte pies), y sucede que la cantidad de carga que tiene el

Corredor Bioceánico es de 40 millones de TEUs, que son contenedores de una tonelada, y si aspiráramos a tener un 25%, estaríamos hablando de 10 millones de TEUs, advierte.

“Necesitamos vincularnos con otros puertos que te permitan manejar esta carga, pero creo que lo que tenemos que hacer es potenciar el puerto de Tocopilla, tenemos que incentivar que el Corredor nos permita hacer inversiones para habilitar un puerto de tal manera que se involucre directamente”, opina.

Asimismo dijo que la ruta más corta es precisamente Calama-Tocopilla, que además tiene una ventaja portuaria sobre las otras ciudades y es que podría tener puertos de