

Anuncio de Díaz de US\$40 millones para inversiones, abre debate sobre avance de obras para el Corredor Bioceánico

INTEGRACIÓN. *Consejeros regionales afirman que existe retraso en iniciativas complementarias estratégicas para la consolidación de ruta internacional.*

Francisco Contreras Uribe
 cronica@mercurioantofagasta.cl

Más de 1.500 kilómetros recorrió la semana pasada, la delegación del Gobernador Regional de Antofagasta hasta el Departamento de Boquerón en Paraguay, ¿El motivo? participar en el V Foro del Corredor Bioceánico Carpicornio.

Tras el fin del encuentro, una de las interrogantes que surgió entre los integrantes de la comitiva, es el avance en infraestructura pública que complementaría el corredor en la región. Ello, tomando en cuenta la serie de obras que presentan países como Brasil o Paraguay.

Logística, educación e inversión portuaria, son tan solo algunos de los aspectos comprometidos en la conformación del proyecto internacional.

“Hay más de 40 millones de dólares que estamos pensando poner para mejorar las condiciones de la zona franca portuaria que existe de Paraguay en mi región”, señaló Díaz ante empresarios y autoridades paraguayas. Sobre el punto, el gobernador regional, destacó la creación del Puerto de Tocopilla en esta materia y proyectos anexos que irían en la misma línea.

“Se están haciendo los trámites de estudio del puerto para esta comuna, por lo que entiendo en menos de un mes debería estar la licitación para comenzar con aquello. Asimismo hay proyectos como el aumentar el molo de abrigo de Puerto Antofagasta, pavimentación del Puerto Seco en el sector de La Negra y la habilitación de un sistema multimodales de vinculación de carga de tren y camiones”, indicó Díaz.

EXPLICACIÓN AL RETRASO

Díaz afirma que como región Chile ya cumplió con los países del Mercosur para la conformación del Corredor Bioceánico, no obstante, indica, existen retrasos en obras complementarias al desarrollo de la iniciativa.

25% de la carga

saldría por Antofagasta. Esta cifra refleja que la región aportaría significativamente a la economía nacional.

“Donde sí hay atraso es en Argentina, en la habilitación de las rutas que van hacia el paso Sico. Bueno, además está la construcción del puente de Carmelo Peralta con Puerto Murtinho que une Brasil con Paraguay, lo más probable es que a finales de 2025 esté listo, además se está iniciando las obras de el último tramo que conecta Salta con Boquerón. Los compromisos viales que Chile asumió en el tratado se cumplieron todos, por tanto no hay ningún atraso de Chile en eso”, recalzó Díaz.

CONSEJEROS REGIONALES

Son cerca de 10 años desde que se comenzó a plantear la conformación del Corredor Bioceánico en la región. Para la consejera regional Carolina Moscoso (PSC), el retraso sí existe y se debe a voluntades políticas, a quienes en su momento no creyeron que este proyecto pudiera concretarse.

“Creo que se pensó que esto iba a seguir como un sueño a largo plazo. Nunca imaginaron que esto realmente podría generar frutos, cosa que no pasó en la Región de Tarapacá, donde el senador Soria, siempre y desde el primer minuto, puso un foco muy alto en esto”, enfatizó Moscoso.

Frente a este panorama, es que recién hoy la comisión de gestión ampliada del Core aprobó la actualización de la política de internacionalización de la región, lo que consideró estrategias nuevas para apoyar y sostener la iniciativa.

Por su parte Dagoberto Tillería (UDI), cree que existen obras pendientes por ejecutar, que no han permitido, por ejemplo, instalar el escáner de control fronterizo de Aduanas, proyecto que está dentro de los compromisos y avances de Chile con el tema del corredor.

“Hay una ruta que también



EL GOBERNADOR REGIONAL PARTICIPÓ EN EL 5º FORO "TERRITORIOS SUBNACIONALES CORREDOR BIOCEÁNICO".

está considerada entre Peine y Baquedano, que es parte de este Corredor Bioceánico. Hoy día existe una gobernanza a nivel regional donde están convocados distintos actores tanto del mundo privado como público y que obviamente ya con esto se tendría que avanzar de forma más rápida y definitiva”, explicó el consejero.

PRODUCCIÓN

Un dato relevante es que la producción agroindustrial que existe entre Brasil, Argentina, Paraguay, alcanzan las 40 millones de toneladas. Se estima, que una vez en régimen, el 25% de esa carga podría salir por la región, lo que se traduce en alrededor de 12 millones de toneladas de carga de alimentos, granos, frutos, carne, entre otros.

Durante Exponer y en relación al proceso de internacionalización que está impulsando el Gobierno Regional, el

Proyectos de Puerto Antofagasta

● Sobre el desarrollo de infraestructura pública, de la entidad portuaria señalaron que “estamos ejecutando relevantes proyectos estratégicos como la ampliación del molo de abrigo, que permitirá prepararse ante los efectos del cambio climático y disminuir los días de cierre del Puerto; el mejoramiento y ampliación de Antepuerto Portezuelo, que recientemente inauguró su segunda etapa, aumentando su capacidad en un 50% de toneladas al año y la Zona de Desarrollo Logístico La Negra, la que comprende 50 hectáreas de urbanización, con el objetivo de propiciar espacios para el crecimiento de áreas de respaldo. Incluye el desarrollo de la zona franca paraguaya, zona para establecimiento de pymes, de descanso de camiones, servicios, entre otros.”

exencargado de la Unidad de Relaciones Internacionales (URAI), Mauricio Zamorano, indicó que existe una gobernanza público-privada y académica que proyecta las distintas fases que implica habilitar una ruta internacional que permite mayor integración entre países integrantes.

“Esto permite tomar decisiones en tres dimensiones,

una estructura logística y de comunicaciones en materia de procesos transfronterizos y en materia de desarrollo local. En el alero de esta gobernanza, podemos ir construyendo los acuerdos que son tan necesarios para poder generar desarrollo y aprovechar las oportunidades que tiene la región en beneficio de nuestra gente”, indicó. ☞