

1 Algunos detalles del corredor

Herman Cortés explica que el Corredor Bioceánico busca “reducir los tiempos de tránsito y el costo del servicio de transporte y logística, además de incrementar infraestructuras multimodales que satisfagan el movimiento de carga, pasajeros y las redes de encadenamientos regionales”. El proyecto estará compuesto por distintas regiones de Brasil, Paraguay, Argentina y Chile. En total, desde Campo Grande (Estado Mato Grosso do Sul) a Antofagasta serán 2.254 kilómetros de distancia, mientras que desde puerto Paranaguá (Estado Paraná) al puerto Antofagasta serán 3.100 kilómetros.

2 Desde alimentos a maquinarias

En cuanto a los productos que transitarán por el corredor, Cortés explica que tanto los elementos de exportación por los puertos chilenos como de importación desde mercados del Pacífico, en especial del Asia, se podrá transportar cualquier tipo de producto por carretera. No obstante, por el costo del transporte terrestre, y por las distancias y el cruce de la cordillera de Los Andes, “deberán ser productos de mayor valor agregado”. Serían, por ejemplo, carnes de vacuno, cerdo, de pollo y otros productos alimenticios, además de equipos, maquinarias, vehículos y repuestos; tabaco, fertilizantes y otros agroquímicos, etcétera.

3 Los avances y lo que falta

Cortés destaca que la Región de Antofagasta tiene pavimentados totalmente los caminos, desde los puestos fronterizos hasta los puertos. Pero también hay aspectos que faltan, como conectividad de internet desde Jama y Sico hasta los puertos. También apunta a que se requiere “habilitar zonas de apoyo logístico o puertos secos en puntos clave, como Calama y Baquedano”. El experto precisa que, si los costos de transporte terrestre permiten exportar granos, “habría que construir silos en el o los puertos a utilizar. También habrá que dotar de más infraestructura portuaria especializada para atender las exportaciones (de carne, por ejemplo) que requieren una cadena de frío permanente”.

4 El valor agregado

¿Chile debería generar valor agregado de los productos? “No sólo es posible y necesario”, resalta Cortés, indicando que sería “un buen negocio para Chile y para las regiones del norte, así como también para los empresarios de las regiones de los otros países por donde pasa el corredor que decidan agregar valor a sus productos en Chile”. La razón, detalla, es porque logrando la clasificación “made in Chile” para el producto procesado, las marcas reciben “los beneficios de la mayor parte de los Tratados de Libre Comercio que Chile ha firmado con los principales mercados internacionales. Esto genera que se rebaja o se eliminan los impuestos o aranceles de importación para los productos de origen chileno, ganando una importante competitividad en el precio final”.

Cortés agrega que dicho beneficio también lo podrían conseguir “los productos paraguayos que se procesen o industrialicen en la Zona Franca Industrial del Paraguay en La Negra...si finalmente los gobiernos de ese país y de Chile deciden su funcionamiento. Esto apuraría también el Depósito y Zona Franca de Chile en Paraguay, lo que generaría un incremento en la carga de retorno desde Antofagasta hacia ese país mediterráneo”.

5 Acuerdo en

Sin embargo, sul acuerdo con los i las fronteras, “t zoonosanitarios, as personas que us llegar a revisar: “sencillamente e camiones, buses



Entre países

...ora que lo más importante que aun no está presente es un... otros tres países para adoptar un sistema único de control en... tanto en asuntos de aduana, de controles fitosanitarios y... il como de migración para el ingreso y salida de choferes y... en este corredor". En caso contrario, Cortés advierte que, de... se las cargas en cada país con sus respectivas normas, ... el corredor no podría funcionar si tuviera un uso intensivo de... y vehículos de turismo".

6 Las rutas claves

En el mapa figuran las 3 Rutas de Integración que propone Brasil, en las que participa Chile: la Ruta 3 (líneas de color verde, que pasa por Bolivia hasta el sur del Perú, pero también hasta Arica); la Ruta 4, que equivale a nuestro ya conocido Corredor Bioceánico Vial de Capricornio (líneas color amarillo) con participación de los Estados Brasileños de Mato Grosso do Sul, Paraná y Santa Catarina (y que, para unirse a la ruta que viene de Mato Grosso do Sul - Chaco Paraguayo) pasan por el sur de Paraguay y las Provincias argentinas de Misiones, Corrientes, Chaco, Formosa y Santiaho del Estero. Finalmente, más al sur, la Ruta 5 (líneas azules) que parte del Estado de Río Grande do Sul, pasa por Uruguay y varias provincias de Argentina hasta -desde San Juan- cruzar la cordillera hacia el puerto de Coquimbo.

*Todos los caminos del
Corredor Bioceánico
 que cambiará el futuro
 del comercio*

