



Su ubicación, a 2.060 m s. n. m. (altura menor que otros pasos en la zona centro sur del país), es una ventaja que podría ser aprovechada por el transporte de carga.

EN EL BIOBÍO:

Expectativas para el paso fronterizo Pichachén

Aunque hoy se utiliza solo para vehículos menores, no se descarta a futuro abrir el complejo fronterizo al transporte de cargas pesadas, dicen autoridades y expertos.

IVÁN SILVA I.

“Por allí se abrirá algún día el camino más corto a Buenos Aires y se estrecharán las relaciones entre las dos repúblicas”. Con esa frase, el naturalista Ignacio Domeyko se refirió en 1845 a lo que hoy es el paso fronterizo Pichachén, el único acceso terrestre que une Chile y Argentina en la Región del Biobío, situado a 142 km al este de Los Ángeles. Por el momento, solo se habilita en verano a vehículos menores, pero el próximo mejoramiento de su infraestructura podría abrirlo al transporte de carga.

En 2026 comenzarán las faenas de pavimentación de la ruta entre Antuco y el paso, a lo que se sumará la construcción de un nuevo complejo aduanero. La inversión asciende a \$22.600 millones, e involucra a los ministerios del Interior y de Obras Públicas.

“La Región del Biobío pretende consolidar esta estructura logística vial con Argentina a través de la construcción del complejo Paso Pichachén, una ruta que permitirá que productos argentinos puedan transitar por esta región”, epicentro logístico que cuenta con diversidad de puertos, afirma Hugo Cautivo, seremi de Obras Públicas del Biobío.

La ubicación, a 2.060 m s. n. m., es una ventaja que podría ser aprovechada por el transporte de carga, ya que la altura es menor a la de otros pasos fronterizos en la zona centro sur del país.

“El nuevo complejo mantendrá su foco en vehículos menores. No obstante, se podría proyectar abrirlo al transporte de cargas pesadas, lo que permitiría absorber cargas en tránsito y de importación, además de reducir los tiempos de viaje y costos, siendo una ventaja logística”, asegura Katherine Ampuero, directora regional de Aduanas de Talcahuano.

El tipo de carga sería mayormente minerales y combustibles, que tienen por destino los puertos de San Vicente Terminal Internacional (SVTI), Coronel y Lirquén. “Asimismo, podría servir como corredor bioceánico (infraestructura portuaria del Biobío) y ofrecer opción de salida al Asia-Pacífico de los productos, combustibles, frutas, etcétera, desde Argentina”, añade Ampuero.

Por su parte, Alejandro Tudela, académico de la Facultad de Ingeniería de la U. de Concepción, indica que “los menores costos se traducirían en beneficios para consumidores y productores en Chile y Argentina”, y para agentes fuera de ambos países.