LITORALPRESS

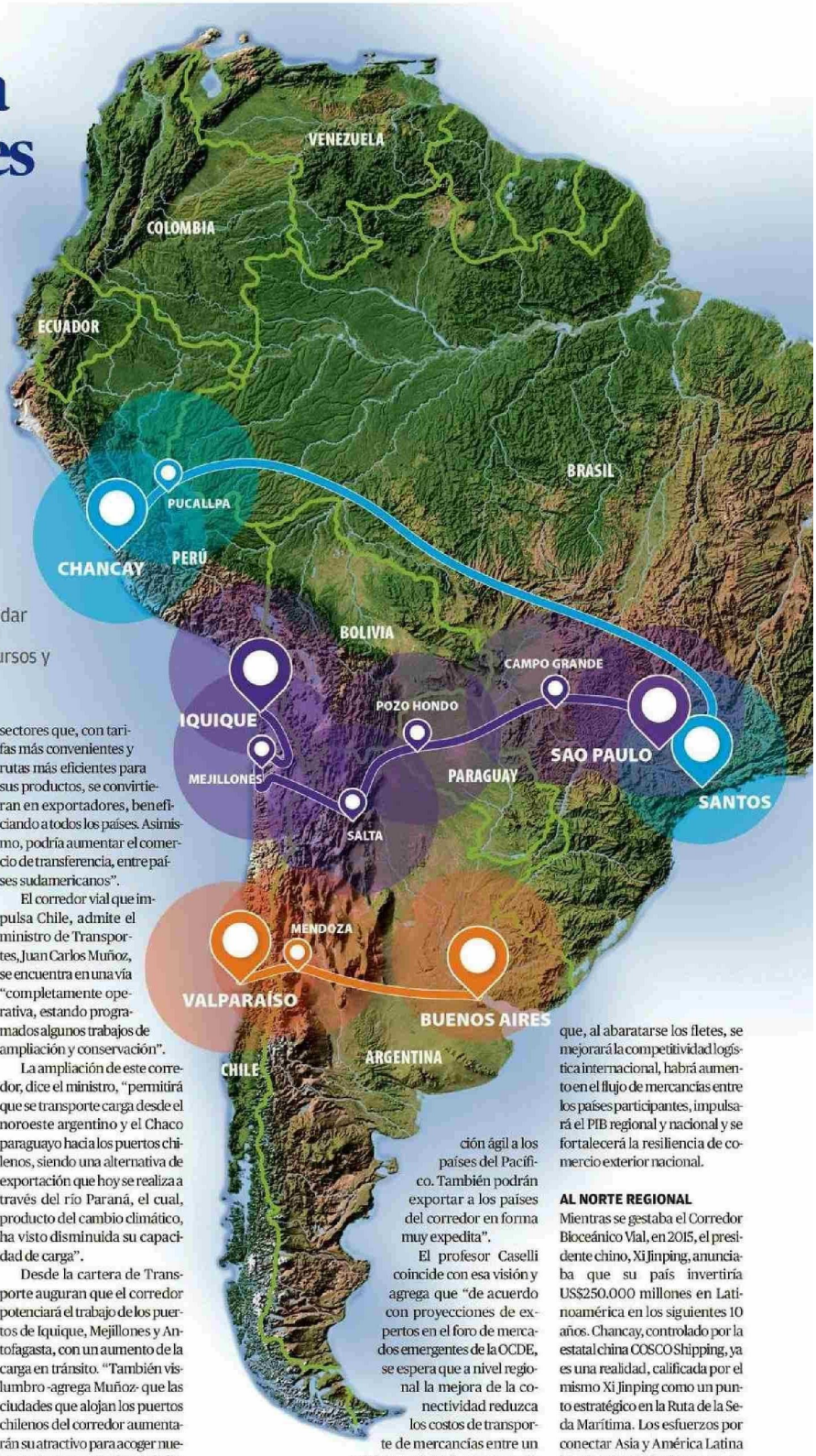
Fecha: 29-06-2025
Medio: El Líder
Supl. : El Líder - Edición Especial
Tipo: Noticia general
Título: La competencia entre corredores bioceánicos que marcará la logística de Sudamérica la próxima década

Pág. : 8
Cm2: 640,9

Tiraje: 5.200
Lectoría: 15.600
Favorabilidad: No Definida

La competencia entre corredores bioceánicos que marcará la logística de Sudamérica la próxima década

Perú, Chile, Brasil y Paraguay, con una expectante Bolivia, viven un momento crucial de sus planes comerciales, con el impulso de megaproyectos de conexión vial y ferroviaria que les permitirán consolidar líneas de transferencia entre los océanos Atlántico y Pacífico, un viejo anhelo que China respalda con recursos y apoyos concretos.



La competencia por consolidar la hegemonía del corredor comercial sudamericano entre océanos, Atlántico y Pacífico, aceleró su tranco en los últimos meses con decisiones clave adoptadas en Perú y Chile, principalmente.

En nuestro país, el Presidente Gabriel Boric anunció el Plan de Acción del Corredor Bioceánico Vial, iniciativa de coordinación internacional que apunta a consolidar una ruta comercial entre Chile, Brasil, Argentina y Paraguay, medida que implica un megaproyecto de infraestructura que abarca cerca de 2.400 kilómetros. Su materialización beneficiará principalmente a los puertos de Iquique, Mejillones y Antofagasta.

China no se queda atrás. Durante la Cumbre de Líderes de la APEC realizada este año en Lima, el país asiático anunció la construcción de un moderno tren en Perú, que unirá Brasil y el Megapuerto de Chancay, cuyo administrador principal es la firma estatal china COSCO Shipping. Con una inversión proyectada de US$ 3.500 millones, el objetivo del proyecto es consolidarse como una alternativa al Canal de Panamá para las trasnfrencias de Carga entre Asia y el puerto de Santos.

Ambas iniciativas tienen el potencial de afectar al corredor bioceánico que hace más de un siglo opera entre los puertos de Valparaíso y San Antonio, en Chile, y Buenos Aires, en Argentina.

Felipe Caselli, académico de la Universidad de Valparaíso, observa que los nuevos corredores bioceánicos en ciernes serán "una alternativa de reemplazo a otros corredores entre el Pacífico y el Atlántico, como el Canal de Panamá, fortaleciendo la proyección internacional del bloque, lo que efectivamente tiene la posibilidad de aportar en la transformación de Sudamérica en una plataforma de acción global", aunque advierte que esto se dará siempre y cuando exista una "coordinación de los actores para generar elementos que faciliten el tránsito de la carga y de inversiones conjuntas".

Incluso, agrega Ana María Vallina, profesora de la de la Escuela de Negocios y Economía de la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso (PUCV), "desde el punto de vista geopolítico es muy conveniente, sobre todo en una época donde la incertidumbre del comercio internacional es creciente. Definitivamente la realización de este corredor afianzaría las relaciones con China, Perú y Brasil".

Por otro lado -analiza Vallina- "si hay más carga, también los puertos pueden ser más atractivos para itinerarios de líneas navieras. Con ello, podría haber sectores que, con tarifas más convenientes y rutas más eficientes para sus productos, se convirtieran en exportadores, beneficiando a todos los países. Asimismo, podría aumentar el comercio de transferencia, entre países sudamericanos".

El corredor vial que impulsa Chile, admite el ministro de Transportes, Juan Carlos Muñoz, se encuentra en una vía "completamente operativa, estando programados algunos trabajos de ampliación y conservación".

La ampliación de este corredor, dice el ministro, "permitirá que se transporte carga desde el noroeste argentino y el Chaco paraguayo hacia los puertos chilenos, siendo una alternativa de exportación que hoy se realiza a través del río Paraná, el cual, producto del cambio climático, ha visto disminuida su capacidad de carga".

Desde la cartera de Transporte auguran que el corredor potenciará el trabajo de los puertos de Iquique, Mejillones y Antofagasta, con un aumento de la carga en tránsito. "También vislumbro -agrega Muñoz- que las ciudades que alojan los puertos chilenos del corredor aumentarán su atractivo para acoger nuevas industrias. Esas localidades no solo permitirán una exportación ágil a los países del Pacífico. También podrán exportar a los países del corredor en forma muy expedita".

El profesor Caselli coincide con esa visión y agrega que "de acuerdo con proyecciones de expertos en el foro de mercados emergentes de la OCDE, se espera que a nivel regional la mejora de la conectividad reduzca los costos de transporte de mercancías entre un 30% y un 40% y los tiempos de envío hasta en 15 días". Explica que, al abaratarse los fletes, se mejorará la competitividad logística internacional, habrá aumento en el flujo de mercancías entre los países participantes, impulsará el PIB regional y nacional y se fortalecerá la resiliencia de comercio exterior nacional.

AL NORTE REGIONAL

Mientras se gestaba el Corredor Bioceánico Vial, en 2015, el presidente chino, Xi Jinping, anunciaba que su país invertiría US$250.000 millones en Latinoamérica en los siguientes 10 años. Chancay, controlado por la estatal china COSCO Shipping, ya es una realidad, calificada por el mismo Xi Jinping como un punto estratégico en la Ruta de la Seda Marítima. Los esfuerzos por conectar Asia y América Latina han fortalecido los lazos comerciales entre ambos continentes.

LITORALPRESS

Fecha: 29-06-2025
Medio: El Líder
Supl. : El Líder - Edición Especial
Tipo: Noticia general
Título: La competencia entre corredores bioceánicos que marcará la logística de Sudamérica la próxima década

Pág. : 9
Cm2: 384,9

Tiraje: 5.200
Lectoría: 15.600
Favorabilidad: No Definida

RUTAS BIOCEÁNICAS EN SUDAMÉRICA

Corredor Chancay-Santos
Obra ferroviaria que busca unir los puertos de Chancay, en Perú, y Santos, en Brasil. Inversión de US$ 3.500 millones. Extensión alcanza los 3.755 kilómetros. Reducirá hasta en un 30% los costos logísticos de exportación para Brasil, Bolivia y Perú.

Corredor Vial Capricornio
Conjunto de proyectos viales y coordinaciones logísticas para unir por carretera Chile, Argentina, Paraguay y Brasil, uniendo puertos como Mejillones, Iquique y Antofagasta con Campo Grande, en Brasil. Tendrá una extensión de más de 2.400 kilómetros. Incluye 22 proyectos viales estratégicos. Reduce en hasta 10 días los tiempos de transporte entre Brasil y Asia-Pacífico

Corredor Bioceánico Cristo Redentor
Conjunto de proyectos sin priorización actual que buscan hacer más eficiente la ruta comercial entre los puertos de Valparaíso y San Antonio con Buenos Aires. Requiere un túnel de 52 kilómetros de largo que atraviesa la Cordillera de Los Andes. Proyecta capacidad para transferir 13 millones de toneladas anuales, con impacto en áreas geográficas que acumulan el 50% del PIB de Argentina y Chile.

El próximo paso de China es una inversión de 3.500 millones de dólares para construir la ruta férrea que, atravesando zonas andinas y amazónicas, conecte el puerto de Chancay con el de Santos, trazando una vía comercial directa entre Shanghái y el Atlántico. Esta ruta busca realizar exportaciones directas de cultivos como soja, azúcar y maíz, desde la zona agrícola más productiva de Brasil hacia Asia.

¿Cómo convivirán ambas rutas? A diferencia del corredor construido por China, el Bioceánico Vial chileno "es mucho más que una infraestructura logística; es la concreción de un verdadero proyecto de integración estratégica, de desarrollo sostenible y de articulación de nuestras economías con los flujos globale", comenta el ministro Muñoz.

¿Y LA ZONA CENTRAL?

Los puertos del norte del país serán los más beneficiados por el Corredor Bioceánico Vial. ¿En qué modificará este movimiento de piezas al funcionamiento de los principales puertos chilenos? Según el ministro Muñoz, "no vislumbramos que afecte mayormente a los puertos de la Región de Valparaíso, los cuales tienen cargas de importación y de exportación que son propios de la zona central del país. Si bien hoy los servicios navieros de mayor calado se concentran en estos últimos puertos, esperamos que los puertos del norte aumenten su atractivo una vez implementado el corredor".

Las oportunidades para las industrias del norte de Chile, -detalla Felipe Caselli- beneficiarían a la minería de cobre y litio, "cuya producción podría aprovechar rutas más directas hacia Brasil y Paraguay. También para la pesca y acuicultura, por ejemplo, en el caso de Iquique que genera una parte importante de la harina de pescado nacional. Y para la agroindustria y manufactura ligera, orientadas al procesamiento de frutas y vino, entre otras".

En el caso de Valparaíso, Caselli considera que puede beneficiarse "debido a la proximidad geográfica y las ventajas en costos y tiempos, que posicionan a Valparaíso como un destino atractivo para los flujos de carga que se incorporen al Corredor Bioceánico Vial. Esto abre oportunidades para diversificar su cartera de clientes internacionales, aumentar volúmenes de carga y consolidarse como un nodo logístico complementario al Norte Grande, sin requerir grandes inversiones adicionales en nuevas rutas".

Vallina, por su parte, considera que "los menos beneficiados podrían ser los puertos de la zona central". O, también, "que parte del consumo nacional pase de los grandes almacenes y supermercados a productos importados. Sin embargo, esto último proveería de más variedad y menores precios a los consumidores, especialmente los de la Zona Norte, lo cual es bastante beneficioso".

La duda instalada es qué pasará por los viejos anhelos de hacer más eficiente el corredor central con túnel bajo la cordillera y una red de trenes capaz de conectar Valparaíso y San Antonio con Buenos Aires.

La tradicional ruta por Los Libertadores demanda desde hace muchos años una inversión que permita reducir tiempos de traslado y minimizar los cortes por las condiciones del tiempo.

"Para consolidarse como un corredor bioceánico, la ruta Valparaíso-Buenos Aires requiere una inversión sustancial en infraestructura ferroviaria y vial, particularmente en los tramos cordilleranos. Es imprescindible reactivar el proyecto del ferrocarril trasandino y avanzar hacia una solución de cruce permanente que permita un tránsito fluido durante todo el año", afirma Álvaro Peña, académico de Ingeniería de Construcción y Transportes de la PUCV y consejero del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI).

Para formalizarse como tal -agregó Peña-, "se necesita armonizar los estándares técnicos y normativos entre ambos países, integrando sistemas aduaneros y de trazabilidad, y establecer acuerdos bilaterales robustos con visión de largo plazo. El trazado es geográficamente complejo en la zona cordillerana, el proyecto sigue siendo medianamente factible debido a la falta de impulso político e inversiones concretas. Si se alinean los intereses públicos y privados y se prioriza en la planificación nacional, podría convertirse en una alternativa estratégica altamente competitiva".

Otro requisito "es avanzar en la modernización de pasos fronterizos, con sistetemas tecnológicos que reduzcan tiempos y costos operativos". Chile debe proponerse no sólo participar en esta red, sino liderar la articulación del Pacífico Sur, concluye Peña.

Aplican estricta fiscalización a camiones en zona de San Antonio

En el marco del plan "San Antonio, Puerto Seguro", distintas instituciones y autoridades locales realizaron una jornada de fiscalización a conductores de camiones con el objetivo de promover un entorno más seguro tanto en el puerto como en los accesos y áreas extraportuarias. Pilar Larraín, gerente general de COLSA, destacó que "el plan tiene como finalidad constatar que los conductores tengan en regla su documentación y que los camiones cuenten con los permisos requeridos, para poder generar un entorno seguro tanto en la zona portuaria como en los accesos y las áreas extraportuarias".

Chile suscribe acuerdo para reducir ruido submarino

En el marco de las Actividades de la Convención de las Naciones Unidas por los Océanos (UNOC3), la delegación de Chile encabezada por la ministra de Medio Ambiente, Maisa Rojas, participó en el lanzamiento y firmó oficialmente la declaración de establecimiento de la iniciativa "Coalición de Gran Ambición por un Océano Tranquilo". Esta alianza, que busca mitigar los impactos negativos del ruido submarino radiado del transporte marítimo, fue suscrita oficialmente también por toda la Unión Europea (27 estados miembros), Canadá, Costa Rica, Guatemala y otros países.