



Corredor Bioceánico, una realidad



Alberto Undurraga
Ex ministro MOP
Asesor Consejo de Políticas de Infraestructura (

En 2016, en la ciudad de Campo Grande, en Brasil, representantes de ese país, Chile, Paraguay y Argentina, dieron un paso importante al acordar hacer inversiones concretas para implementar el Corredor Bioceánico, el que pasó de ser una aspiración diplomática a un proyecto concreto de integración física y logística en América Latina.

En ese momento, la obra más significativa era la construcción de un puente de 1.294 metros sobre el Río Paraguay, para viabilizar el traslado de la carga desde Brasil hacia el Océano Pacífico. Diez años después, ese proyecto que ya tiene cerca de un 90% de avance.

De igual forma, en la última década se ha avanzado en diversas iniciativas comprometidas -como el mejoramiento de rutas, la implementación de centros logísticos para cargas y la ampliación de la infraestructura en las terminales marítimas y sus accesos-, lo que optimiza las condiciones del sector exportador, el que moviliza gran parte de sus envíos hacia mercados asiáticos.

Este corredor genera eficiencia. En efecto, reduce los tiempos de viaje al Asia respecto a la opción de salida por el Atlántico, no sólo por la ubicación geográfica sino también por lo que se estima será la gestión de los puertos. Estos ahorros en los plazos al usar las

“El Corredor Bioceánico será clave para fortalecer el comercio exterior y para el desarrollo de servicios, por lo que se deben articular la inversión pública y privada para materializar obras necesarias”.

terminales marítimas chilenas constituyen una ventaja competitiva para amplios sectores productivos exportadores de Brasil y una oportunidad para Chile.

De hecho -hoy que el puente sobre el Río Paraguay ya está prácticamente terminado-, la pregunta ya no es si el corredor existirá, sino si Chile estará debidamente preparado. Y la mayor oportunidad radica en pasar a implementar un modelo de desarrollo productivo integral.

El norte de nuestro país con puertos como Antofagasta, Mejillones, Tocopilla e Iquique, tiene el potencial de transformarse en un “hub” de servicios. Por eso, junto al de-

sarrollo e inversión en expansión de la capacidad de los puertos, se deben seguir desplegando zonas de desarrollo logístico en torno a ellos -como La Negra en Antofagasta o el Nodo Logístico de Alto Hospicio en Tarapacá-, destinadas a instalar empresas logísticas, industriales y de servicios en un mismo lugar para que se realicen intercambios.

Por otra parte, debemos recordar que el corredor abre puertas para que más exportaciones chilenas accedan a las naciones vecinas, accediendo a mercados de consumo en el interior de Brasil y Paraguay que antes resultaban logísticamente prohibitivos. Esta conectividad fortale-

ce la resiliencia frente a las crisis externas y fomenta una soberanía económica basada en la cooperación.

Como vemos, estamos en una etapa decisiva. El Corredor Bioceánico será clave para fortalecer el comercio exterior y para el desarrollo de servicios, por lo que se deben articular la inversión pública y privada para materializar obras necesarias, estandarizar procedimientos aduaneros entre las naciones comprometidas y garantizar la seguridad pública.

Si hacemos las cosas bien e invertimos a tiempo podemos hacer que el nuevo corredor se convierta en el motor que impulse nuestro desarrollo futuro. Se puede. c3