

LUEGO DE LOS ANUNCIOS DEL PRESIDENTE GABRIEL BORIC:

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

Los planes comerciales de Perú, Chile, Brasil y Paraguay viven un momento crucial con el impulso de megaproyectos de conexión vial y ferroviaria que les permitirán consolidar transferencias entre los océanos.

FELIPE LAGOS

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 transferencias de carga entre Asia y el puerto de Santos.

EFFECTOS EN CHILE

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



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.

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". Sin embargo, 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 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 del 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". Y desde Transportes auguran que el corredor potenciará el trabajo de los puertos de Iquique, Mejillones y Antofagasta, con un aumento de la carga en tránsito.