

**CORREDORES BIOCEÁNICOS: VISIÓN Y ACCIÓN DEL
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS**

**PRESENTACION DEL SR. RICARDO LAGOS
MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS
SEMINARIO LOS CORREDORES BIOCEÁNICOS EN UN CONTEXTO DE PAÍS
PUERTO**

SANTIAGO, 22 DE ABRIL DE 1996

1. INTRODUCCION

Nuestro país ha construido una estrategia de desarrollo sustentada entre otros elementos en una economía de mercado abierta al comercio internacional, con una presencia creciente en el mundo, transformando al sector exportador en una actividad dinámica y líder en la sustentación del crecimiento económico. En relación al Cono Sur de América, una de las aspiraciones de Chile es convertirse en el puente de unión entre los emergentes mercados del Sudeste Asiático y el Cono Sur de América Latina.

En la primera mitad de este siglo el principal tráfico de carga en el mundo se producía entre Norteamérica y Japón. Hoy en día sin embargo, los centros de consumo y producción se diversifican hacia el Asia, primero con Japón y luego la aparición de países de industrialización reciente como Corea, Taiwan, Singapur y Hog Kong, proceso que hoy continúa en Malasia e Indonesia, y probablemente el próximo siglo veremos a China entre las economías emergentes.

La cuenca del Pacífico se ha convertido en el escenario de una gran actividad económica. En efecto, las tasas de crecimiento económico y el aumento de la participación en el producto mundial del Asia-Pacífico, nos muestran el gran dinamismo de esta zona del mundo, los países del Asia Pacífico, en un plazo de 20 años prácticamente han duplicado su participación en las exportaciones mundiales.

Por otra parte las economías del cono sur de América están en un proceso de apertura económica, y de integración subregional. Es posible esperar un aumento de la participación del sector de bienes transables en el mercado internacional. Existe todavía en el caso de Brasil y Argentina un espacio importante de crecimiento del Comercio Internacional.

Chile puede ofrecer un puente con la Cuenca del Pacífico. Nuestro País tiene ventajas geográficas, una economía de bajo riesgo, estable, con inflación decreciente, con una buena integración al mundo -las exportaciones alcanzan el 35% del producto-, especialmente al Asia-Pacífico, donde participa de la APEC, un sector de telecomunicaciones consolidado, una oferta energética adecuada a la demanda, un mercado de capitales doméstico dinámico -el objetivo de convertir a Santiago en un centro financiero internacional se complementa con estos propósitos- y una infraestructura que está en proceso de convertirse en una buena base de operaciones para la actividad productiva y de integración.

Esto le permitirá a Chile perfilarse como una plataforma de negocios que aumentará el flujo de inversiones en nuestro país y un puente para el tránsito de bienes y personas que permitirá un notable incremento en actividades productivas como de apoyo al comercio internacional de bienes como de servicios, incluyendo actividades derivadas del tránsito de personas, tales como el Turismo.

Para que ello sea posible es fundamental, por un lado, consolidar y profundizar la inserción de Chile en los distintos mercados y bloques existentes, y por otro, desarrollar la infraestructura de transportes y de servicios adecuada para dicho propósito.

2. INFRAESTRUCTURA Y DESARROLLO

El desarrollo de la infraestructura pública tiene múltiples dimensiones, tiene una relación directa con el crecimiento económico, a través de contribuir a elevar la capacidad productiva del país, es una condición decisiva para el establecimiento de nuevas actividades o inversiones, mejora los retornos del capital privado.

Desde un punto de vista no estrictamente económico, afecta la cultura o estilo de vida de sus habitantes, influye sobre la equidad territorial y social del desarrollo, tiene impactos sobre el medio ambiente y el paisaje natural, contribuye a la soberanía nacional, a través de integrar y mejorar las vías de comunicación con zonas alejadas, posibilita el comercio internacional y la integración con países limítrofes.

Se trata de bienes de carácter público y a veces monopolios naturales.

Todo ello obliga al sector público, a realizar un papel activo en su provisión.

2.1 Infraestructura Terrestre. Pasos Fronterizos

Luego de 12 años de creada la comisión Binacional Argentina-Chile de Cooperación Económica e Integración Física por el Tratado de Paz y Amistad, podemos decir que existen importantes avances en materia de integración física entre Argentina y Chile, todo esto fruto del perseverante trabajo realizado por el Grupo Técnico Mixto Argentino-Chileno (1984).

El Plan Maestro General de Pasos Fronterizos en que se incluye la descripción física de cada uno de los caminos de acceso y además las acciones específicas sobre 12 pasos fronterizos prioritarios fijados de común acuerdo entre ambos países pasa a formar parte central del protocolo de integración física entre Chile y el Mercosur suscrito en el marco del Acuerdo de Complementación Económica Chile-Mercosur. El monto total de inversiones comprometidos por Chile y Argentina alcanza a cerca de 321 millones de dólares.

De acuerdo a nuestros estudios es el corredor central, que une a la V Región con Buenos Aires el de mayor importancia, tanto desde el punto de vista regional, a través del Paso Cristo Redentor se moviliza alrededor del 80% de la carga terrestre entre Chile y Argentina, Brasil, nuestros principales socios en América

del Sur. El problema a resolver es hoy eliminar la incertidumbre del período invernal y mañana aumentar su capacidad. En la zona norte se abren promisorias expectativas con el noroeste argentino y en la zona sur, las potencialidades turísticas y de comercio binacional son una realidad que se va a revitalizar con la asociación al Mercosur y el mejoramiento de los caminos

Así también, con respecto a Bolivia, hemos concentrado nuestros esfuerzos en los caminos que comunican a Arica con la ciudad de La Paz, hoy totalmente pavimentado y en proceso de mejoramiento el camino entre Iquique y Oruro. Hasta ahora la carga proviene o va a la zona altiplánica, para el mediano plazo, esperamos conforme se desarrolle la infraestructura de transporte que nuestros puertos reciban o envíen carga a la zona del Oriente boliviano

**PROGRAMA DE INVERSIONES EN CONEXIONES VIALES POR LOS PASOS
FRONTERIZOS DURANTE EL PERIODO 1996-2000
MILLONES DE DOLARES**

PASOS	INVERSIONES BOLIVIANAS	INVERSIONES CHILENAS	% PAVIMENTADO AÑO 2000 LADO CHILENO
TAMBO QUEMADO			100
PISIGA		17,0	100
	INVERSIONES ARGENTINAS	INVERSIONES CHILENAS	
JAMA	45,0	54,0	100
SICO	8,0	1,0	60
SAN FRANCISCO	24,0	14,0	30
AGUA NEGRA	10,0	10,0	60
CRISTO REDENTOR	15,0	15,0	100
PEHUENCHE	15,0	10,7	83
PINO HACHADO	2,0	20,0	100
CARDENAL SAMORE	12,0	10,0	100
COYHAIQUE	7,0	1,0	59
HUEMULES	6,0	0,3	100
INTEGRACION AUSTRAL	15,0	10,0	100
SAN SEBASTIAN	6,0	10,0	30
TOTAL	165,0	156,0	

2.2 Corredores Bioceánicos

Los corredores bioceánicos están insertos en los corredores interregionales de transporte definidos por las Conferencias de Ministros de Obras Públicas y Transportes del Cono Sur y de América del Sur.

Con el objeto de avanzar con mayor rapidez se ha creado, el Grupo de Trabajo Multilateral de Corredores Bioceánicos, conformado por los Ministerios de Obras Públicas y Transporte de Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay, el cual está trabajando en los estudios tendientes a definir el trazado de los corredores Norte (Arica -Santos) y Centro - Norte (Antofagasta - Santos), y en la programación de los proyectos para ser presentados a los organismos financieros internacionales, con la finalidad de obtener los recursos necesarios para su materialización. Uno de los resultados obtenidos es una cooperación de Japón para el desarrollo de un estudio de factibilidad del Corredor que une Arica con Santa Cruz y Cuiabá en el Matto Grosso brasileño, que revisaremos a continuación.

Desde un punto de vista nacional, se distinguen claramente tres corredores:

2.2.1 Corredor Arica -Cuiabá

Esta ruta conecta a Brasil con Bolivia y Chile, partiendo desde Arica, existe un camino pavimentado que une a este puerto con el Paso Tambo Quemado y luego se puede llegar a la ciudad de La Paz, en un tramo de 500 kilómetros, recientemente Bolivia terminó su parte. Si seguimos hacia el Oriente nos encontramos con las ciudades de Oruro, Cochabamba y Santa Cruz, ésta última una zona de gran potencialidad agrícola. Desde el punto de vista vial, poco más al oriente de Santa Cruz el camino baja a un standard de ripio y luego de tierra cerca de la frontera con Brasil. Existe entonces, la necesidad de mejorar este tramo, para comunicar a la zona del Mato grosso de Brasil con el oriente boliviano y finalmente con Chile.

El sector brasileño corresponde al Estado de Mato Grosso, el principal productor de soya de Brasil, una zona que está en proceso de integración y desarrollo, con grandes potencialidades productivas.

2.2.2 Corredor Antofagasta - Noroeste Argentino (NOA)

Chile ha realizado un estudio de ingeniería para la pavimentación del tramo entre San Pedro de Atacama y el Paso Jama, en base al cual se ha firmado un convenio de programación entre el MOP y las Intendencias de la I y II

Región que regula el aporte de recursos entre estos tres organismos estatales.

Durante 1994-1995 se invirtió 800 mil dólares en trabajos de mejoramiento entre San Pedro de Atacama y el límite internacional. Para el período 1996-2000, se han programado 54 millones de dólares para finalizar las obras de pavimentación de este paso, encontrándose actualmente terminada la ejecución de los trabajos de pavimentación para los primeros 15 km. y, se está ejecutando la pavimentación para los próximos 20 km. con fondos regionales y 40,2 km. con recursos sectoriales. Argentina por su parte también pavimentará el tramo que le corresponde, en los mismos plazos.

En cuanto al paso de Sico, éste por el lado chileno se encuentra en buen estado de transitabilidad entre San Pedro de Atacama y el paso de Sico (207 km.) por lo que se han programado para el período 1996-2000, por ahora obras de conservación, los avances en este caso vienen del lado argentino con importantes inversiones en puentes.

2.2.3 Corredor del Cristo Redentor (Valparaíso-Santiago-Mendoza-Buenos Aires-Montevideo)

Corresponde al principal paso fronterizo entre Chile y Argentina, concentrando más del 80% de los flujos carreteros (TMDA cercano a 800). Entre Los Andes y Mendoza la ruta tiene una extensión de 264 km. estando asfaltado en su totalidad, y encontrándose en buen estado. La altura máxima sobre el nivel del mar es de 3.185 mts. Esta conexión posee una buena infraestructura y equipamiento de apoyo. Sin embargo, existen cierres invernales (nevazones) que interrumpen el tránsito entre 15 y 84 días al año.

Ha finalizado el estudio de Prefactibilidad del túnel a Baja Altura, que descarta, dado el nivel de conocimiento actual la alternativa de un túnel de baja altura por el trazado actual y propuso definir un plan de integración vial para la zona central (Chile) y la región de Cuyo (Argentina), que considera el estudio de otras alternativas de trazado.

Por otra parte las conexiones a los puertos de San Antonio, Valparaíso y Quintero, se verán fuertemente mejoradas a través del programa de concesiones, que considera un standard de autopista para la ruta 78, con un nuevo acceso a Santiago, hoy en construcción, para la ruta 78, contempla los segundos túneles y cruces desnivelados, que será licitada en Agosto, además la ruta 57 que une a Los Andes con Santiago ya fué adjudicada a un consorcio privado y estamos estudiando un mejoramiento significativo para la ruta 60 Ch, entre Los Andes y Valparaíso. La suma total de estos proyectos es de 752 millones de dólares.

PROGRAMA DE CONCESIONES CORREDOR ZONA CENTRAL

PROYECTOS	INVERSION (MMUS\$)	MONTOS ADJUDICADOS SEGÚN AÑO (MMUS\$)			
		1995	1996	1997	1998
Ruta 78, Santiago-San Antonio	160	160	-	-	-
Autopista Ruta 68 Santiago-Valparaíso	172	-	-	172	-
Ruta 57-CH, Santiago-Los Andes	120	-	120	-	-
Ruta 60-CH, Los Andes-Valparaíso	300	-	-	-	300
TOTAL	752	160	120	172	300

2.3 Ferrocarriles

La red ferroviaria del Conosur ha prestado, históricamente, un importante servicio a las relaciones comerciales a los países del área.

La principal limitación de la red la constituye la geografía (Cordillera de Los Andes, Ríos, el Altiplano, etc), que ha sido un obstáculo de consideración.

Una segunda limitación la constituye la gran diversidad de trochas existentes (seis), y por último, el deterioro del material rodante y de las vías que se ha producido.

El tráfico internacional vía ferrocarril es muy bajo, comparado con el de tipo local, excepto en los países mediterráneos. Como ejemplo se puede mencionar que el porcentaje de carga internacional, respecto del total de carga transportada en Ferrocarril, en Argentina, Brasil y Chile, es menor al 4%.

En Chile sólo operan en tráfico internacional las líneas del norte, dos conexiones con Bolivia y una con Argentina:

- **Ferrocarril Arica - La Paz (FCALP)**

Conecta La Paz con el Puerto de Arica. Tiene un trazado de 457 Kms. que transcurre gran parte por los 4000 msnm y pendientes bastante fuertes. Las vías se encuentran en estado normal.

Este ferrocarril, en los 206 Kms. localizados en territorio chileno pertenece a la Empresa de Ferrocarriles del Estado (EFE). El tramo boliviano pertenece a la empresa pública de ese país (ENFE).

La carga transportada es de 300.000 tons. anuales aproximadamente, siendo los productos mineros y agrícolas los principales.

- **Ferrocarril Antofagasta - Bolivia**

El puerto de Antofagasta está comunicado con la ciudad de Ollagüe, y a través de ella con las principales ciudades bolivianas como La Paz, Sta. Cruz y Cochabamba y con el resto de la red ferroviaria de América del Sur.

En el sector chileno el ferrocarril es de propiedad de la Empresa Ferrocarril de Antofagasta a Bolivia (FCAB), del grupo Luksic. En el sector Boliviano, fué recientemente privatizado, licitación ganada por Cruz Blanca quién se asoció con el Grupo Luksic para la operación de la red andina de Bolivia.

- **Ferrocarril Antofagasta - Socompa**

Este ferrocarril conecta Antofagasta con Salta (Argentina) por una línea de 906 Kms. Salta además está comunicado con los puertos de Rosario y Buenos Aires, en territorio argentino, y con las ciudades de La Paz y Santa Cruz en Bolivia y finalmente con Brasil para llegar hasta el puerto de Santos con la misma trocha.

En el primer tramo del lado chileno, el ferrocarril pertenece a privados (Grupo Luksic), y el segundo es de Ferronor, empresa que recientemente fué licitada al sector privado. En el sector Argentino la línea pertenece al ferrocarril argentino Belgrano.

Una vez en Salta, es posible ir a Santa Cruz por una línea ferroviaria que conserva la trocha métrica incluso hasta el puerto brasileño de Santos.

- **Ferrocarril Los Andes-Mendoza**

Existió una conexión entre Mendoza y Los Andes que hoy se encuentra inhabilitada. Si uno mira lo que ocurre en Europa y en el propio Estados Unidos, los ferrocarriles todavía tienen una función en el sistema de transporte, quizá en este caso se podría estudiar como alternativa complementaria al transporte vial, considerando que para cruzar la cordillera utilizando un túnel de larga extensión, este medio de transporte se adecuaba perfectamente.

3. PUERTOS

Uno de los aspectos que debemos aprovechar es nuestra posición geográfica respecto del Océano Pacífico, con ventajas naturales de menor distancia marítimas al Asia respecto de los puertos del Atlántico, las diferencias a favor nuestro varían en torno a las 2000 millas. Sin embargo, debemos ser capaces de mejorar la capacidad y la productividad de nuestros puertos, pues la sola ventaja de distancias es insuficiente, más todavía con los grandes volúmenes que movilizan los puertos del Atlántico y los avances en materia de tarifas y rendimiento obtenidos en el puerto de Buenos Aires.

En el caso de los puertos chilenos, quizá con la única excepción de Arica, el principal cliente es nuestro propio comercio exterior, que en la última década ha crecido a tasas mayores a las previstas. Nosotros debemos mirar más allá de la contingencia y observar las tendencias del transporte marítimo mundial, que se pueden resumir en los siguientes aspectos: mayor importancia de los contenedores como medio de almacenamiento de las mercancías, un mayor tamaño de las naves porta contenedores, que requieren puertos más profundos y más eficientes, concentración de la carga en pocos puertos a nivel mundial. Estos fenómenos debemos tenerlos en cuenta para analizar nuestra situación, es posible que en el Pacífico Sur, en un futuro no lejano se desarrolle un puerto concentrador y Chile debe estar preparado para ello, tenemos ventajas naturales derivadas de su posición geográfica y de la existencia de bahías abrigadas y profundas, nuestra economía es sólida y estable, sin embargo nuestro tamaño de mercado es pequeño y debemos trabajar para profundizarlo, desde luego con nuestro propio crecimiento y mejorando las vinculaciones con los vecinos. Si ellos tienen éxito parte de los beneficios nos llegan a nosotros.

La inversión programada en puertos comerciales del estado para el período 1996-1999 es de 54,5 millones de dólares, estas inversiones están destinadas a: la readecuación de explanadas y servicios y la construcción de los sitios de atraque 3,2 y 1 del puerto de Valparaíso; la explanada para contenedores en el puerto de San Antonio; el mejoramiento del sitio número 1 de San Vicente; y obras complementarias en el puerto de Punta Arenas.

Por otro lado, el gobierno chileno ha enviado un proyecto de ley al congreso con el objeto de modernizar la gestión de los puertos de propiedad del Fisco e incorporar a estos la inversión de los privados.

Programa Inversiones Portuarias en Ejecución

PROYECTO	INV. MMUS\$	PLAZO	OBSERVACIONES
Bahía Catalina	5	Mar. 1997	Llamado a licitación, ley de Emporchi
Puerto Valparaíso. Reconstrucción de sitios y Obras de Apoyo	31	Dic. 1998	Terminar la construcción
Obras de apoyo Puerto San Antonio	10	Mar. 1998	Terminar la construcción
Obras de apoyo Puerto Antofagasta	2	Jun. 1997	Terminar la Construcción
Obras de apoyo Puerto San Vicente	2	Jul. 1997	Terminar la construcción
Almacenes ext. San Antonio	2	Dic. 1996	Terminar construcción
Almacenes ext. San Felipe	3	Oct. 1997	Llamar a licitación
Total	55		

4. AEROPUERTOS

En aeropuertos, el gobierno definió una nueva política aeroportuaria en la que se contempla la ampliación de los terminales de pasajeros y de carga del aeropuerto Arturo Merino Benítez, mejoramientos y ampliaciones de pistas y plataformas, conservación de Aeropuertos y Aeródromos, ampliación y construcción de otros terminales, obras complementarias, y otros por un monto total estimado de 202,4 millones de dólares para el período 1996-2000. Estas obras se realizarán con aporte estatal y privado vía concesiones.

Destaca en esta política el esfuerzo que se hará en modernizar los terminales de carga, principalmente el terminal de carga del aeropuerto Arturo Merino Benítez del cual existe un claro consenso en cuanto a que las actuales instalaciones son insuficientes e inadecuadas, para esto se está trabajando en la elaboración de un proyecto integral de desarrollo de infraestructura y de explotación del terminal de carga en un área unificada bajo un esquema multioperador y de un explotador.

Este terminal de carga deberá incorporar áreas de transferencia, áreas de servicio a usuarios, áreas para controles estatales, infraestructura vial y plataforma, áreas para las empresas operadoras, etc. La inversión estimada en el terminal de carga del AMB es del orden de 20 millones de dólares, y se realizará con inversión privada mediante el mecanismo de concesiones.

Programa de Inversiones en Aeropuertos

PROYECTO	INV. MMUS\$	PLAZO	OBSERVACIONES
Concesiones			
AMB Pasajeros	100	Dic. 1999	
AMB Carga	20	Dic. 1999	
La Florida	2,5	Mayo 1999	
Carriel Sur	7,6	Feb. 2000	
El Loa	1,5	Mayo 1999	
Diego Aracena	5,2	Abr. 1997	Negociación contrato o lic. operación
El Tepual	5,4	Abr. 1997	Negociación contrato o lic. operación
Inversión pública otros aeropuertos red	91,4	Dic. 2000	
Total	233,6		

5. DESAFÍOS PARA EL PAÍS

Para transformarnos en una plataforma de negocios y en un centro de intercambio entre Latinoamérica, particularmente el cono sur y los países que conforman la cuenca del Pacífico. Es necesario, desde el punto de vista de la infraestructura pública, seguir avanzando en ciertos aspectos:

- **Conexiones Terrestres**

Es preciso distinguir tres tipos de situaciones. En la zona norte el desafío es disponer de conexiones con standard de pavimento, que permitan a los puertos de Iquique, Antofagasta y Mejillones, mejorar la atención a las cargas de su hinterland e incluso aumentar su área de influencia, especialmente hacia el noroeste argentino. En la zona central, el tema es reducir la incertidumbre del período invernal y ampliar la capacidad de las vías e instalaciones fronterizas, descartado por ahora el túnel de baja altura en Cristo Redentor, hay que estudiar otras posibilidades de trazados, que soporten el transporte transandino durante todo el año. Por último, en la zona sur debemos contar con infraestructura suficiente para atender el comercio regional y la demanda turística.

- **Aumento de eficiencia en los puertos**

Actualmente la ineficiencia y falta de infraestructura adecuada genera demoras en los procesos de carga y descarga que se traducen en aumentos de costos. En este sentido es que se requiere con urgencia aprobar la nueva ley de Emporchi, que permite el ingreso de capital privado a los puertos, para sustentar inversiones en equipamiento e infraestructura.

- **Construcción de un Puerto Pivote para barcos portacontenedores**

La actual tendencia es a la conteneirización de la carga y al uso de grandes barcos que utilicen muy pocos puertos para dejar y recibir carga. Desde allí se redistribuiría o se recibiría desde y hacia otros centros de consumo. En esta perspectiva se abre una interesante veta de asociación Público Privada, pues el sector privado debería encargarse de la gestión y aportar los recursos para financiar las inversiones necesarias, el Estado por su parte debe establecer un marco legal abierto a la competencia, transparente, y por otra parte debiera a través de un enfoque de largo plazo, vincular armónicamente al puerto con su entorno y con su área de influencia. La construcción de un puerto de este tipo consolidaría la opción de Chile de convertirse en la puerta de entrada a Sudamérica para el mundo del Asia-Pacífico.

- **Modernización en la gestión de los organismos públicos**

No basta con tener una buena infraestructura y un eficiente sector de apoyo al comercio exterior, si no se cuenta con sistemas públicos que hagan expeditos el tránsito de las cargas y personas. En este sentido es fundamental el rol que juegan las aduanas y los organismos de control, iniciativas como las de construir complejos fronterizo integrados, que reduzcan las revisiones de dos a una sola, la homogeneización de normativas de transporte, sin duda, contribuyen a este objetivo.