

LOS CORREDORES BIOCEÁNICOS EJES DE INTEGRACIÓN Y DESARROLLO

CHILE PARTICIPA EN LOS PROCESOS DE INTEGRACIÓN FÍSICA REGIONAL

Un factor de desarrollo de las regiones de un país es su conectividad con el resto del territorio nacional y el exterior. Las rutas existentes que vinculan territorios de países vecinos, sumadas a las potenciales vías de conexión que pueden relacionarse con las obras existentes y eventualmente con terminales portuarios, van configurando corredores internacionales, conocidos en Sudamérica, como bioceánicos. Esta conectividad toma en cuenta complementariedades socio-económicas, logísticas y productivas entre regiones vecinas, constituyendo Ejes de Integración y Desarrollo.

Estos Ejes pueden incluir centros urbanos e industriales dotados de alta conectividad, así como localidades más aisladas o de menor desarrollo. En este último caso, la vinculación entre los diversos centros con regiones de mayor desarrollo, o con el exterior, pueden brindar oportunidades de acceso a servicios básicos, así como a un mayor intercambio de bienes, cultural y turístico.

La necesidad de potenciar las posibilidades de conectarse representa un desafío para la implementación de plataformas logísticas. En este empeño, los países de América del Sur, han debido preocuparse de la creación de accesos terrestres y fluviales desde sus centros habitados y de producción hacia los puertos marítimos, generando además conexiones hacia el interior de la Región, en un concepto amplio de la integración física. A su vez, ésta comprende aspectos tales como la infraestructura, el transporte internacional, y los controles fronterizos.

Asimismo, los países sudamericanos comparten la necesidad de sumar a las regiones menos desarrolladas de sus territorios a este proceso integrador, ampliando las oportunidades de acceder a las ventajas de una vecindad geográfica complementaria y diversa.

En este contexto, la conectividad intrazona presenta un mayor desafío para América del Sur, siendo también un factor de comunicación que involucra el concepto de acceso a través de países de tránsito. Esta perspectiva constituye una necesidad para la integración y el desarrollo local, de la misma forma que el acceso a terminales portuarios.

En una región integrada, cada país sirve al tránsito de otros, en una red de posibilidades de conexión.

Desde hace unas dos décadas, en Sudamérica se inició un proceso de concreción de ejes de conexión en torno a elementos geográficos, caracterizados por la continuidad física.

A inicios de los años noventa se comenzó a hablar de los “Corredores Bioceánicos” que sugerían la idea de conectar centros de producción con terminales portuarios, abriendo

nuevas alternativas logísticas para los flujos de comercio exterior. Siguiendo la misma lógica, pero en un concepto ampliado, en el marco de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana [IIRSA¹], se habla de “Ejes de Integración y Desarrollo” para visualizar áreas comprensivas de uno o más corredores, donde además de la conectividad, se incluyen las potencialidades productivas que dan valor agregado a la complementariedad subregional.

La UNASUR – Unión de Naciones Suramericanas que nace en 2006 a partir de la Comunidad Sudamericana – (CASA, en 2004), integrada por los 12 países sudamericanos, tiene entre sus áreas prioritarias la integración física, el desarrollo sustentable y el medio ambiente, materias centrales en la perspectiva de la infraestructura regional. UNASUR hace un vínculo con la agenda IIRSA, considerando que éste es el marco de trabajo que da sustento técnico a sus objetivos de integración física.

OBJETIVOS

El establecimiento de corredores bioceánicos en Sudamérica ha tenido en cuenta la facilitación e intensificación del intercambio, con el fin de generar un espacio económico más integrado, y de lograr convergencias entre mecanismos e instituciones regionales. Al mismo tiempo, ha significado ampliar la plataforma de inserción internacional, fortaleciendo los enlaces terrestres entre los diversos centros de producción con los puertos del Pacífico y del Atlántico, abriendo nuevas conexiones hacia los mercados externos.

Desde el punto de vista interno, los países también han visto en este tema un medio para dinamizar el desarrollo de centros y localidades situados a lo largo de un corredor, aportando nuevas oportunidades a zonas tradicionalmente menos favorecidas en el área de influencia de aquél.

Más allá del desarrollo de la infraestructura, en los corredores o ejes de integración, también se busca satisfacer la facilitación del tráfico internacional y el intercambio entre los países, uniendo territorios a través de conexiones eficientes bajo un marco operativo y de normas acorde con esa finalidad. Es decir que, por una parte, se procura formar una plataforma logística de conectividad para el intercambio, y por otra, crear las condiciones normativas y operatorias para que se pueda efectivamente hacer uso de aquélla.

Chile ha participado en diversos foros destinados a avanzar en esta materia, asumiendo un rol activo y permanente en asociación con otros Estados, e impulsando el desarrollo de infraestructura para el transporte internacional, así como la creación de procedimientos para facilitar el tráfico transfronterizo.

PROYECCIÓN DE LOS CORREDORES

¹ www.iirsa.org

En el funcionamiento de los corredores intervienen:

- Elementos normativos – institucionales, compuestos por disposiciones legales relativas al transporte y el tránsito, las cuestiones aduaneras, sanitarias, migratorias, entre otras.
- Elementos derivados de las políticas y regímenes aplicables al comercio internacional y a las inversiones en los países participantes.
- Un sistema de transporte internacional sustentado en acuerdos internacionales, con normas análogas y prácticas nacionales armonizadas en un conjunto de países.
- Operadores y usuarios que requieren del funcionamiento de estos elementos.
- Las comunidades y habitantes de las zonas que forman parte de un corredor o eje de integración, sus autoridades locales y las asociaciones civiles que participan directamente en ámbitos de trabajo público - privado

CORREDORES INTEROCEANICOS EN LA DÉCADA DE LOS NOVENTA COMO EJES CAMINEROS PACÍFICO - ATLÁNTICO



Nota: Esta lámina era referencial. El estado de las carreteras y su calidad de carpeta fue variando con el avance de los proyectos de desarrollo vial. Por ejemplo, la ruta entre Iquique, Huara y Colchane inició un mejoramiento sostenido de su estándar y se espera culminar su pavimentación en 2009.

CRONOLOGÍA DE LOS CORREDORES O EJES DE INTEGRACIÓN Y DESARROLLO

El interés por mejorar las conectividades en el continente data de antiguo, y a fines de los años setenta se configuraron marcos de trabajo multilateral y bilateral que buscaban de manera sistemática mejorar las condiciones del transporte terrestre internacional en América del Sur.

En el Cono Sur, ámbitos como las reuniones de Ministros de Obras Públicas y Transportes, abordaron los aspectos de infraestructura y de facilitación del transporte internacional. Uno de sus principales frutos fue el Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre – ATIT – cuyo texto actualizado data de 1990.

En la década de los noventa, en un proceso de incremento de vínculos con los países vecinos, Chile y Argentina crearon sus Comités de Frontera² (marcos de integración de orden local), ahora llamados de Integración, y un Grupo Técnico Mixto³ (para el ordenamiento de prioridades en infraestructura) a fin de trabajar las conexiones a través de pasos fronterizos habilitados y mejorar las condiciones físicas del transporte internacional bilateral.

A nivel de Regiones, especialmente en la zona norte, surgieron también iniciativas de acercamiento para aprovechar complementariedades con provincias argentinas y bolivianas y estados brasileños. Los principales impulsores fueron las regiones del norte de Chile y el Estado del Mato Grosso en Brasil. El año 1990, se creó la Comisión Técnica Bilateral Chile-Brasil, que a su vez dio origen al **Grupo Multilateral de los Corredores Bioceánicos**.

En el mismo período, se intensificó el trabajo de integración con Perú y Bolivia, a partir de los respectivos Comités de Frontera y la creación con Bolivia de un Grupo Técnico Mixto⁴.

Con Paraguay, se proyectó una visión de mayor asociatividad en el Cono Sur, reimpulsando en 2000 las iniciativas bilaterales, a partir del **Convenio para el establecimiento en Antofagasta de un Depósito Franco y una Zona Franca para las mercaderías exportadas o importadas por el Paraguay suscrito en 1968**. Este acuerdo prevé el establecimiento de un depósito franco en el Puerto de Antofagasta, para el recibo, almacenaje y distribución o expedición de las mercaderías de procedencia paraguaya, o destinadas a dicho país, respectivamente.

En el contexto subregional, Chile ofrece el uso sin discriminación de su infraestructura de conexiones para servir al transporte terrestre internacional de la región del Cono Sur, especialmente en el marco del Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre ATIT,

² Los Comités de Frontera (Bolivia, Perú) , o de integración (Argentina) son marcos bilaterales donde se tratan, desde una visión local, temas relacionados con el funcionamiento de los controles fronterizos, el desarrollo y la integración física en las zonas geográficas correspondientes a cada Comité, transporte internacional, cooperación fronteriza en materias de salud, turismo, policial, entre otras. Para ver reglamento, haga clic aquí.

³ Previsto en el Memorandum de Entendimiento sobre Integración Física Chile y Argentina, creado por Notas reversales en 1992. Para ver documentos haga clic aquí.

⁴ GRUPO TÉCNICO MIXTO CHILE - BOLIVIA

- Se constituyó el 26 de mayo de 2002 en Brasilia, mediante un Memorandum de Entendimiento sobre Desarrollo de Infraestructura de Conexiones para el Transporte entre Bolivia y Chile. El GTM Chile - Bolivia estableció los siguientes puntos de agenda:
- Identificación de los pasos fronterizos de mayor interés para las conexiones entre ambos países. Se han priorizado los siguientes pasos fronterizos entre Chile y Bolivia: **Visviri - Charaña; Chungará - Tambo Quemado; Colchane - Pisiga; Ollagüe - Avaroa; e Hito Cajón.**
- Criterios para la priorización de Pasos Fronterizos: Se han sugerido los siguientes criterios, entre otros, el flujo de bienes y personas, flujo vehicular, sistemas de controles de frontera presentes, infraestructura de acceso al paso, potencial turístico, existencia de infraestructura de transporte (ferroviaria y vial).
- Definición de pasos fronterizos con mayores posibilidades de conexión en el corto y mediano plazo. Para ello, se elaboraría una monografía sobre cada conexión.
- La conexión Arica - Santa Cruz - Cuiabá.
- Intercambio de experiencias sobre el Sistema de Concesiones de Obras Públicas para el desarrollo de infraestructura.
- Desastres naturales, con vista a establecer mecanismos eficaces de coordinación de asistencia frente a ellos.

y busca fortalecer sus mecanismos para que los países se conecten entre sí y con los terceros mercados a través de los puertos, favoreciendo la continuidad de los tránsitos por terceros países sin descuidar los estándares de seguridad del transporte. Asimismo, Chile ofrece una plataforma logística portuaria consolidada con proyecciones de mejoramiento en cuanto a su infraestructura, operatoria y capacidad, postulando el acceso libre y no discriminado a los puertos, aplicando de manera igualitaria su normativa interna y una política de apertura para el tránsito internacional.

En el ámbito multilateral, el país se integró a la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Sudamericana IIRSA, presentada en la cumbre de Presidentes de América del Sur celebrada en 2000. Asimismo, toma parte activa en el Grupo de Infraestructura de UNASUR, ámbito multilateral donde se reflejan las iniciativas relativas infraestructura e integración física de IIRSA para América del Sur.

En relación a los países sin litoral en desarrollo, Chile está cumpliendo con las prioridades establecidas en el **Programa de Almaty**, para el desarrollo del transporte de los países sin litoral y el mejoramiento de las condiciones de tránsito y acceso a los mercados.⁵

LOS CORREDORES EN EL CONO SUR EL TRANSPORTE TERRESTRE VIAL Y FERROVIARIO

ACUERDO SOBRE TRANSPORTE INTERNACIONAL TERRESTRE DE LOS PAÍSES DEL CONO SUR ATIT

El foro de las Reuniones de Ministros de Transportes y Obras Públicas fue el origen de este Acuerdo, con el fin de crear condiciones propicias para el tráfico internacional terrestre, abarcando aspectos normativos y de infraestructura.

El Acuerdo sobre Transporte Internacional Terrestre de los Países del Cono Sur, sucesor de acuerdos parciales previos, se negoció en 1989 y su texto actual está vigente desde 1990.

Este instrumento proporciona un marco jurídico basado en el trato nacional y la reciprocidad para el transporte terrestre internacional de cargas y pasajeros, creando procedimientos aduaneros ágiles para el otorgamiento de permisos a las empresas y estableciendo documentos comunes para los controles aduaneros de los vehículos y migratorios para la tripulación. Como complemento, se estudió en paralelo una red fundamental de infraestructura para el transporte.

⁵ La Comisión Técnica Bilateral de Integración Física Chile Paraguay, trabajó entre 2000 y 2004 para implementar el “Convenio para el Establecimiento en Antofagasta de un Depósito Franco y una Zona Franca para las Mercaderías Exportadas o Importadas por el Paraguay” de 1968, a través del Reglamento para la utilización del Depósito Franco. (Decreto Supremo N° 110 de 4 de mayo de 2004), y otras acciones conducentes a su pleno funcionamiento.

El ATIT proporciona además el marco jurídico para la celebración de acuerdos parciales entre los países miembros y mecanismos de aplicación, lo que ha permitido su implementación.

LAS INICIATIVAS DE LA ZONA NORTE DE CHILE Y EL GRUPO DE TRABAJO MULTILATERAL DE CORREDORES BIOCEÁNICOS

Una orientación clara y sistemática sobre los Corredores Bioceánicos surgió a comienzos de la década de los 90, a partir de la creación de la **Comisión Técnica Bilateral Chile - Brasil**⁶, que buscaba generar oportunidades para desarrollar una conectividad entre las regiones de Tarapacá y Antofagasta con los Estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul y Río Grande do Sul. Paralelamente, se trabajó igual interés con las Provincias del Noroeste argentino y el Sur de Bolivia.

Esto alentó la posterior constitución de un **Grupo de Trabajo Multilateral de Corredores Bioceánicos** que convocó a siete países: Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Perú y Uruguay.

En su seno, se creó una Subcomisión de Infraestructura para estudiar las principales rutas con proyecciones para la formación de corredores de integración y una Subcomisión de Facilitación de Tránsito y Simplificación de Normas, para abordar aspectos normativos y de procedimiento. En su trabajo, cabe destacar la identificación de doce Corredores Bioceánicos, entre los cuales se priorizaron los siguientes:

- Santos - Corumbá - Arica
- Santos - Campo Grande - Corumbá - Antofagasta
- Santos - Paranaguá - San Borja - Antofagasta
- Río Grande - San Borja - Antofagasta
- Río Grande - Uruguaiana - Antofagasta
- Santos - Paranaguá - Valparaíso

Entre los años 1996 y 1999, en el seno de la “Comisión Técnica Bilateral Chile -Brasil, invitado especial Bolivia”, con apoyo del Banco Interamericano de Desarrollo, BID, se efectuó el “**Estudio de Prefactibilidad del Corredor Interoceánico de Transporte Arica (Chile) - Santa Cruz (Bolivia) - Cuiabá (Brasil)**”, concluyendo sobre la rentabilidad positiva del denominado “**Corredor Norte**”. El estudio comprendía un eje de conexión entre el puerto chileno de Arica y el Estado de Mato Grosso (Cuiabá), incluyendo las zonas de producción del sur y oriente de Bolivia, especialmente las Provincias de Tarija y Santa Cruz. Este informe debía ser seguido de los estudios de factibilidad económica, ingeniería y ambientales sobre el corredor. El estudio concluyó que el corredor se identificaba como una ruta interoceánica, y asimismo, un nexo de integración en la Subregión de América del Sur, con una rentabilidad positiva en la

⁶ La Comisión Técnica Bilateral Chile - Brasil, Tuvo su primera reunión en julio de 1993. Sus objetivos principales fueron elaborar estudios técnicos sobre la viabilidad económica de conexiones rodo-ferroviarias entre el Pacífico y el Atlántico, y entregar un documento fundamental de apoyo al progreso de las tierras interiores de Sudamérica. Tareas que se realizaron en este marco: Se examinó la infraestructura de conexión existente que integraban tramos en Bolivia y Argentina y los sistemas normativos vigentes para el tránsito de las cargas en la región. Además se identificaron ejes de conexión con los países de tránsito y del resto de la región y se invitó a participar a los países considerados en estos ejes. Como fruto de estos trabajos.

medida en que se satisficiera la necesidad de infraestructura de conectividad y se efectuaran mejoras portuarias. Un tema importante que surgió del estudio fue la necesidad de financiamiento para desarrollar sustantivamente la infraestructura en Bolivia. Con la creación del Grupo técnico Mixto Chile – Bolivia y en el actual ámbito de IIRSA se está avanzado en rutas de conexión entre ambos países.

Chile y Bolivia se conectan por vía terrestre en las siguientes rutas principales:

- Arica – paso fronterizo Visviri – Charaña
- Ferrocarril Arica – La Paz (Visviri – Charaña)
- Arica – paso fronterizo Chungará - Tambo Quemado (Ruta 11 - CH)
- Iquique - Huara – paso fronterizo Colchane - Pisiga (Ruta 15 - CH)
- Ferrocarril Antofagasta – Bolivia (Ollagüe – Avaroa)
- Antofagasta – San Pedro de Atacama – Bolivia (Hito Cajón)

Situación actual de los tramos chilenos en este corredor:

Ruta 11 CH (Arica - Tambo Quemado)

La ruta Arica - Tambo Quemado tiene una extensión de 192 km, desde el Longitudinal Ruta 5 hasta la frontera (Límite con Bolivia). El año 2004 el TMDA promedio fue de 547 vehículos/día, siendo el TMDA Máximo de 2.157 vehículos/día (sector Valle de Lluta – Bifurcación Lluta) y el TMDA Mínimo de 201 vehículos/día (Sector Pacollo).

La calzada actual es de carpeta asfáltica, bidireccional de 7 metros de ancho con bermas variables entre 1,0 y 1,5 metros de ancho. La inversión del período 1996-2006 llegó a 72 millones de dólares. Existe un programa de inversiones 2007-2011, para el mejoramiento y la rehabilitación de aproximadamente 50 km, divididos en tramos diferentes, por una inversión total de 34 millones de dólares.

Ruta 15 CH (Huara - Colchane)

La ruta Huara - Colchane tiene una longitud total de 163 km, desde la localidad de Huara, en el cruce Longitudinal Ruta 5 con la Ruta 15 CH (km 0,00) hasta Colchane en la frontera con Bolivia (km 163,00). El TMDA promedio es de 99 vehículos/día, siendo el máximo de 172 vehículos/día en el sector Tarapacá - Bifurcación Huara y el TMDA mínimo es de 24 vehículos/día en el sector Colchane – Bifurcación Chusmiza. La inversión histórica para el período 1996-2006 alcanzó a 58 millones de dólares. Se pretende concluir a fines de 2009 tres tramos por un total de 34 millones de dólares, permitiendo completar la pavimentación del corredor.

Corredor de Capricornio

Es un corredor concebido para servir principalmente la conexión entre la II Región de Chile y el noroeste argentino a través del paso de Jama, incluyendo los territorios de Paraguay Uruguay y sur del Brasil. Este corredor coincide con una parte importante del área geográfica de influencia del Eje también llamado de Capricornio en el marco de IIRSA, el cual incorpora además a territorios del sur de Bolivia.

En el tramo chileno, la ruta desde Antofagasta hasta el paso fronterizo de Jama está íntegramente pavimentada. Se proyecta construir un nuevo complejo fronterizo más cerca de la frontera, con características idóneas para el establecimiento de un sistema de control integrado de frontera.

Corredor Bioceánico Central

Este corredor corresponde a parte de la actual conexión denominada en IIRSA como Eje MERCOSUR - - El corredor contempla principalmente la conexión entre la V Región y la provincia de Mendoza y la región de Cuyo, a través del paso fronterizo Sistema Cristo Redentor, y a partir de ese punto, la convergencia de las rutas principales de los países del MERCOSUR. En **Chile, incluye un área geográfica mayor, e integra además el corredor del paso fronterizo Pehuenche.**

Adelantos en el Corredor del paso Sistema Cristo Redentor:

Según antecedentes del MOP, el año 2006, finalizó un contrato para la rehabilitación de un sector en el tramo Guardia Vieja - Túnel Cristo Redentor, que consideró reponer losas de hormigón y repavimentación en asfalto para sectores críticos, la construcción de un cobertizo, de un galpón metálico para resguardar la maquinaria y elementos de seguridad vial y señalización. Asimismo, se terminó el estudio de ingeniería para el proyecto de ventilación del túnel Cristo Redentor y se encuentra en proceso de adjudicación el proyecto de instalación del sistema de ventilación, además de obras de mantenimiento habituales

A partir de 2009, se prevé:

- Restaurar 26 kilómetros entre Los Andes y el complejo Los Libertadores, para mejorar la seguridad de la ruta y disminuir los días de cierre por nevadas.
- Construir entre Portillo y el túnel del Cristo Redentor 200 metros de cobertizos para guarecer a los vehículos de la nieve en sectores críticos.
- Reemplazar el asfalto por hormigón, en diferentes tramos, para aumentar la resistencia de la ruta para enfrentar el tránsito de vehículos pesados.
- Pavimentación de bermas, construcción de terraplenes, defensas fluviales y pistas para desvíos, y efectuar obras de mejoramiento en los sistemas de drenaje y saneamiento mediante la incorporación de fosos y cunetas.
- Instalar nuevas señalizaciones y barreras, realizar ensanches de pistas y curvas, de calzadas en puentes, construir pasarelas y colectores, reemplazar puentes y construir muros de protección y estabilización de taludes.

Las Conexiones ferroviarias internacionales de Chile:

Mapa de las conexiones internacionales ferroviarias



Chile tiene conexiones ferroviarias con los tres países limítrofes y en todos los casos, la trocha es similar en ambos lados de la frontera. En cuanto a su administración, en algunos casos es estatal y en otras opera mediante contratos privados. Pese al aumento del transporte por camiones, dichas ferrovías siguen prestando una utilidad al transporte de cargas y en algunos casos también al de pasajeros.

Con Perú:

La conexión ferroviaria entre Chile y Perú es las del Ferrocarril Arica – Tacna, que une dichas ciudades a través del paso fronterizo de Concordia. La ferrovía tiene una longitud total de 62 kms, y una trocha de 1 435 mm en ambos lados de la frontera. Se aplica en determinadas materias, el Acta de Ejecución y su Reglamento, de 1999, entre Chile y Perú.

Con Bolivia

Chile y Bolivia cuentan con dos conexiones ferroviarias: el Ferrocarril Arica a La Paz y el Ferrocarril Antofagasta a Bolivia

Ferrocarril Arica La Paz, FCALP

Fue construido por Chile en cumplimiento del Tratado de Paz, Amistad y Comercio, de 1904. La ferrovía conecta la ciudad de La Paz con Arica y su terminal portuario a través

del paso fronterizo Visviri/Charaña, con una variante hacia Iquique, pasando por Chungará. Sirve principalmente a las cargas bolivianas en tránsito. En Bolivia, continúan ramales que pueden conectar con Oruro y Cochabamba y en forma multimodal, con Santa Cruz de la Sierra y por un ramal hasta Puerto Suárez y con Brasil hasta el puerto de Santos.

La sección chilena de FCALP

Se encuentra actualmente paralizada a raíz de la suspensión de los servicios, derivada, del quiebre de la empresa arrendataria de la sección chilena. Con mira a ponerlo nuevamente en operación, la Empresa de Ferrocarriles del Estado, EFE, otorgó un mandato especial amplio de administración a la Empresa Portuaria Arica, EPA, para que esta última realizase las acciones destinadas al desarrollo del proyecto denominado “Reparación y Rehabilitación Vía FFCC del Ferrocarril Arica- La Paz”, Código BIP 30069187-0, correspondiente a la sección chilena del Ferrocarril de Arica a La Paz.

El Proyecto contempla las obras de reparación y reacondicionamiento de los 206 kilómetros de la vía, desde el puerto de Arica hasta la localidad de Visviri, en el límite con Bolivia, así como la reparación y mejoramiento del material rodante.

En 2009, se adjudicarán mediante licitaciones, los contratos de gerencia, rehabilitación e inspección, dando así inicio a este proceso.

Ferrocarril Antofagasta a Bolivia

La conexión sirve principalmente a los tráficos entre Antofagasta – Calama Ollagüe – en Chile y Uyuni en Bolivia, punto desde el cual surgen dos variantes, una hacia Villazon en la frontera con Argentina y la otra hacia el norte extendiéndose hacia Oruro, Cochabamba y La Paz. En el tramo chileno, esta ferrovía también se conecta a una intersección con un ramal hacia Iquique.

Sirve principalmente al transporte de cargas de la minería y tiene trocha métrica en ambos países.

Con Argentina

Chile y Argentina cuentan con infraestructura ferroviaria en tres conexiones. Una de ellas, la del Ferrocarril Transandino del Norte (Antofagasta - Salta), funciona bilateralmente como una conexión íntegramente ferroviaria, en tanto que otra en la zona sur, denominada Ferrocarril Transandino del Sur, puede funcionar como ruta multimodal, con tramos viales y ferroviarios. La tercera, el Ferrocarril Transandino Central, Los Andes – Mendoza, interrumpida desde hace más de dos décadas, se ha trabajado sobre la base de proyectos para la reposición de la ferrovía y su reactivación, de iniciativa privada,

Un proyecto licitado en 2006 fue declarado desierto en 2008, y actualmente se estudia una segunda propuesta. Adicionalmente se han analizado otras posibles conexiones cuya factibilidad debe ser analizada en el marco del Grupo Técnico Mixto Chile Argentina, Subcomisión Ferroviaria.

Ferrocarril Trasandino del Norte: La conexión bioceánica Antofagasta – Salta - Santos

Conecta Salta y Antofagasta a través del paso fronterizo de Socompa. Su funcionamiento ha estado a cargo de operadores de Chile y Argentina, al amparo de la legislación interna de cada país y mediante un convenio privado entre las respectivas empresas. En Chile, el operador es la empresa FERRONOR, y en Argentina, lo fue Belgrano Cargas. El tráfico bilateral se organizó en base a un convenio suscrito en octubre de 2002, entre Ferronor y Belgrano Cargas, que permitió la operación por toda la ferrovía de los equipos y tripulantes de cualquiera de las dos partes.

En el GTM Chile-Argentina se consignó que en 2006, a raíz de un accidente sufrido en el sector argentino por uno de los convoyes, que provocara el descarrilamiento de dos de sus locomotoras, se suspendió el servicio ferroviario bilateral. Por otra parte, en el sector argentino del tramo de este ferrocarril, se están realizando trabajos de mejoramiento y reconstrucción del ramal C14, a efectos de permitir la circulación de trenes de pasajeros y de cargas. Con relación a las dos locomotoras de Ferronor S.A. siniestradas, ellas fueron trasladadas a la Cooperativa de Trabajo Ferroviaria Talleres Pérez Limitada, para su reparación, la que debería finalizar entre marzo y julio de 2009.

Actualmente, Argentina opera la red que corresponde a su país, a través de la Sociedad Operadora de Emergencia S.A.

En el contexto regional, la ferrovía Antofagasta – Salta forma parte del Corredor Bioceánico Ferroviario Antofagasta – Santos, que a su vez es parte del Eje de Capricornio. Se trata de una conexión multilateral interoceánica completa, que recorre, sin discontinuidad en la infraestructura, los territorios de Chile, Argentina, Bolivia y Brasil, entre el puerto de Antofagasta y el de Santos, saliendo de Chile a través del paso de Socompa. Es el único corredor ferroviario bioceánico de Sudamérica completo en su infraestructura; sin embargo, no opera en forma integrada. Por ahora, no hay movimientos de carga que abarquen este corredor en su totalidad.

De existir interés en un futuro funcionamiento como un corredor integrado, requeriría de acuerdos entre los operadores y soluciones de facilitación fronteriza en cada tramo. No obstante, al poseer la misma trocha en todos los tramos, muestra una ventaja práctica.

Proyecto para la reposición del Ferrocarril Transandino Central:

El objetivo central de un proyecto sobre este ferrocarril ha sido la reposición del antiguo ferrocarril transandino en los tramos que van entre Luján de Cuyo, Argentina, y Los Andes, Chile, incorporando nueva tecnología ferroviaria. También se ha invocado el objetivo de contar con una conexión útil entre ambos países y con el MERCOSUR, complementando la existente en el paso fronterizo Sistema Cristo Redentor. La DIFROL participó junto a otros organismos chilenos y argentinos, en la creación en 2003, de la Comisión Mixta de Trabajo para el Ferrocarril Transandino Central, en el marco del GTM Ferroviario.

Se ha tratado de un proyecto de iniciativa privada, de modo que los procesos de evaluación así como la licitación y etapas siguientes han debido regirse por las legislaciones internas de cada país, sin que los Estados asumiesen el otorgamiento de subsidios para su construcción o mantenimiento. En Chile, se trabajó sobre la base de la Ley de Concesiones de Obras Públicas y el proceso estuvo hasta 2008, a cargo de la Unidad de Concesiones del MOP. En Argentina, el proyecto se sometió también al régimen de concesiones. El proyecto fue objeto de licitación en 2006, y su proceso fue declarado desierto en 2008.

Una nueva propuesta “Construcción y Explotación de un Túnel Ferroviario de Baja Altura y la Refuncionalización y Explotación del Ferrocarril Transandino Central”, fue presentada ese mismo año.

En virtud de ella, se estudia otro proyecto de mayor envergadura con el título de “Construcción y explotación de un túnel ferroviario de baja altura y la refuncionalización y explotación del Ferrocarril Transandino Central” para restablecer la conexión indicada, pero con características técnicas que permitirían una mayor capacidad de transferencia. Sus proponentes son Corporación América S.A., Tecnicagua S.A.I.C.A. y Petrolera del Sur S.A. El estudio de esta proposición está a cargo de la Comisión Mixta de Trabajo para el Ferrocarril Transandino Central, también en el marco del GTM.

El proyecto fue declarado de Interés Público en ambos países. Por Chile, mediante el Oficio N° 816, del 14 de agosto de 2008, del Ministerio de Obras Públicas, y por Argentina, en virtud del Decreto del Poder Ejecutivo Nacional 1414/08, del 4 de septiembre de 2008. El próximo paso sería la presentación de antecedentes de parte de los proponentes, respecto de las alternativas a evaluar.

Ferrocarril Transandino del Sur: Conexión Talcahuano Lonquimay Zapala Bahía Blanca.

Esta idea ha sido impulsada por el Gobierno de Neuquén, Argentina. No existe un proyecto presentado formalmente a las respectivas autoridades de Obras Públicas, y por ende no se ha iniciado una etapa de evaluación de estudios.

La iniciativa busca completar tramos ferroviarios en la conexión Zapala – Lonquimay y surgió como una propuesta privada impulsada por la Provincia del Neuquén. A este respecto, la parte chilena ha mantenido disposición a colaborar en la contrapartida

técnica de los estudios que se realicen para evaluar esta iniciativa, en el marco del Grupo Técnico Mixto, GTM. Ello implica la utilización de la normativa vigente, como una iniciativa de origen y riesgo privado. De presentarse una propuesta referente al tramo en territorio chileno, regirían los procesos de evaluación y siguientes previstos en la Ley de Concesiones de Obras Públicas, para ese tipo de proyectos.

Proyecto Ferrocarril Bioceánico Transpatagónico Río Turbio – Puerto Natales

Esta idea surgió como una iniciativa de interés turístico entre la Municipalidad de Puerto Natales y de Río Turbio. No ha cristalizado aún en una propuesta de origen privado ante el sistema de evaluación establecido en la Ley de Concesiones de Obras Públicas de Chile. Para evaluar esta posibilidad se creó un Grupo de Trabajo en el marco de la Subcomisión Ferroviaria del GTM, y se decidió contratar estudios preliminares de consultoría para evaluar sus factibilidades técnicas, económicas, con el apoyo de Argentina. Esta iniciativa incluiría el estudio de sus aspectos ambientales, dado el valor paisajístico del lugar. Chile ha destacado el interés turístico del área geográfica que comprende esta conexión, por la demanda creciente en ese rubro de Puerto Natales y el Parque Nacional Torres del Paine.