



CORREDOR BIOCEANICO CHILE-BOLIVIA-BRASIL

PLANTEAMIENTO DE LA
CONFEDERACION NACIONAL DE
DUEÑOS DE CAMIONES DE CHILE



CORREDOR BIOCEANICO: SU IMPORTANCIA

- La apertura del Corredor que une Arica e Iquique con Santos, pasando por Bolivia y el centro-sur brasileño, es un hecho que supone un alto impacto sobre el transporte.
- Su funcionamiento producirá hondas consecuencias, desde el punto de vista de los camioneros chilenos.
- Su efecto principal será la dramática reducción de tiempos de viajes y costos para el comercio exterior de la región atlántica hacia y desde la cuenca del Pacífico.





Desde el punto de vista chileno:

- El Corredor reconoce su principal objetivo en el flujo de carga hacia el oeste de la riqueza agrícola de Bolivia y Brasil.

Para nuestro país, el Corredor es coherente con el concepto de “Chile país-puente”, para hacer de ventana de contacto entre América del Sur y los mercados del Asia-Pacífico

- En este modelo, lo principal para Chile es la promoción de los servicios logísticos, portuarios y terrestres, ya que se parte del supuesto de ampliar la vinculación comercial con los países vecinos.



Modelo de "Chile país-puente"

- Este modelo parte de la base de que se crea un efecto multiplicador y el surgimiento de un polo de desarrollo sustentable en las ciudades chilenas elegidas como terminales del Corredor.
- Con el Corredor, Chile ganaría la opción de desarrollar una industria de servicios portuarios y logísticos a los usuarios del Corredor.
- El transporte chileno tendría acceso a parte de las cargas que se generen.



Revisemos cifras

- La línea recta entre Arica-Iquique en el Pacífico, y Santos en el Atlántico, es de 4.000 kilómetros. La longitud total del camino es de unos 5.500 kilómetros
- El tramo entre Corumbá (frontera brasileña) y Santa Cruz de la Sierra (Bolivia) tiene 700 kilómetros.
- Desde Cochabamba (Bolivia) hasta los puertos del Pacífico chileno hay 900 kilómetros.
- Hay un 75 % de camino pavimentado y otro 25 % carretera por construir (esto en territorio boliviano).



Tiempos de viaje y capacidades

- En relación a las vías marítimas para acceder a los mercados del Asia Pacífico desde el Atlántico, el Corredor significa un ahorro de entre 13 y 15 días.
- Hoy Bolivia realiza el 35 % de su comercio exterior a través de Arica, terminal del Corredor. Ese volumen aumentará al acceder ahora la producción de su zona agrícola oriental.
- El puerto de Arica puede movilizar hoy cerca de 2.500.000 toneladas.
- Sin embargo, 2 tercios de la gran producción de soya de Brasil tiene como destino el Asia-Pacífico.



Tráficos hacia el Atlántico

- Brasil puede movilizar por el Corredor un volumen importante de cargas desde los mercados del Pacífico.
- Una proyección indica que ese país podría generar sobre 20 millones de toneladas de soya en los próximos 15 años.
- En contraste, Chile no tiene grandes exportaciones hacia el Atlántico: el grueso de su comercio exterior es a través del Canal de Panamá, del cual nuestro país es el 3° usuario a nivel mundial.
- De esta forma, es Brasil el país al que el Corredor abre las puertas. Por ello, esperamos un incremento importante de flotas brasileñas hacia nuestro territorio.

- El Corredor Bioceánico permite a los envíos del área atlántica sudamericana que van a la cuenca del Pacífico un ahorro de hasta 15 días.
- Lo anterior significa reducciones importantes de los costos logísticos e implica una salida al océano Pacífico.





Desde el punto de vista de los transportistas chilenos:

- Todo apunta a que habrá grandes asimetrías, debido a los siguientes elementos.
- A) No hay cargas de importancia comparativa que llevar desde el Norte chileno hacia Brasil o a los puertos del Atlántico, en relación a lo que Bolivia o Brasil pueden transportar hacia el Pacífico.
- B) No está claro cómo los operadores chilenos se insertarán en el nuevo sistema, pues lo que se advierte es que las ventajas vendrían más bien para los negocios portuarios.



Asimismo,

- Las flotas chilenas son pequeñas en relación a las brasileñas.
- Los flotistas de Brasil pueden sin dificultad cubrir la demanda de los generadores de carga que busquen sacar sus productos hacia el Pacífico.
- Ello, pese al enorme volumen potencial previsto para los próximos años.
- Por tal motivo, es importante una coordinación entre las países que son parte de este Corredor.



Bolivia, elemento a considerar

- Existe falta de reciprocidad en el transporte terrestre entre Chile y Bolivia:
- Por consideraciones derivadas de situaciones históricas, Bolivia considera como propias y exclusivas las llamadas “cargas de ultramar”, que es el comercio exterior que tiene a Chile como país transitado.
- Pese a ser país de tránsito, los camioneros chilenos no tienen acceso a esos fletes, aún cuando a los privados de Bolivia les conviene trabajar con ellos.



Nuestros planteamientos:

- Los transportistas chilenos consideran fundamental para que el Corredor funcione, la necesidad de participar en las cargas que se movilizarán a través del Corredor.
- La participación chilena en los tráficos garantiza que el Corredor sea en provecho de los 3 países.
- Sería un efecto absolutamente indeseable que los transportistas chilenos sean, en la práctica, dejados fuera de mercado en el Corredor.



Para ello:

- Aspiramos a la existencia de un marco de reciprocidad, que garantice la participación de los operadores en el corredor sobre bases claras y estables.
- Por tal motivo, hemos propuesto a nuestro gobierno que la operación de flotas en el Corredor Bioceánico sea regulado según un criterio único y coherente.
- Ese marco lo proporciona el acuerdo ATIT, respetando sí las normas internas de tránsito, seguridad, sanitarias y ambientales de cada país que atraviese el Corredor.



FIN