



Bolsa de Comercio de Santa Fe

Presidente
Sr. Ulises Mendoza



Centro de Estudios y Servicios

Director Ejecutivo
Dr. Gustavo Vittori

Directora
Lic. María Lucrecia D'Jorge

Coordinador
Mg. Pedro P. Cohan

Investigadores
Lic. Lautaro Zanini
María Florencia Camusso
Ignacio Francisco Falco
Ramiro Emmanuel Jorge
Mariano Montagna

CORREDOR BIOCEÁNICO CENTRAL: ESTADO DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL Y OBRAS PROYECTADAS

Fecha: Enero de 2019

E-mail de contacto:
ces@bolcomsf.com.ar

Sitio web:
<http://ces.bcsf.com.ar> o
<http://www.bcsf.com.ar>

ALCANCE DEL DOCUMENTO Y PUNTO DE PARTIDA

El presente informe surge en línea con la investigación precedente que abordó la Escuela de Ciencias Empresariales de la Universidad Católica del Norte (Chile) y la Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales de la Universidad Católica de Cuyo de San Juan en el informe “Estudio de complementariedad económica en torno al Corredor Bioceánico Central Coquimbo – Porto Alegre (CBC)” (en adelante, ECECBC)¹. Dicha investigación insumió más de un año de trabajo, finalizando con la publicación de un reporte en enero de 2016 el cual comprende un análisis pormenorizado de la situación del Corredor Bioceánico Central Coquimbo – Porto Alegre (en adelante, CBC).

Tomando como base el mencionado estudio, el fin del presente documento es reunir información que permita identificar la evolución de las obras en los últimos años y determinar el estado de situación actual del CBC en materia vial; identificando las zonas con mayor y menor avance.

Retomando la idea original que forma al CBC: iniciativa de integración de la infraestructura regional Sudamericana

En el año 2000, fruto de la primera Cumbre Suramericana, germina la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA). Su objetivo primario se circunscribió a la planificación y el desarrollo de proyectos para el mejoramiento de la infraestructura regional. Por medio de esta iniciativa se identificaron ejes de integración y desarrollo, entre los que se encuentra el eje MERCOSUR – Chile. Dentro de este eje se contempló la construcción del CBC.

Más adelante, en el año 2008 se constituyó la Unión de Naciones Suramericanas (UNASUR), la cual entró en vigencia a partir del 11 de marzo de 2011. Conformada por Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Ecuador, Guyana, Paraguay, Perú, Surinam y Venezuela, la entidad nació como un espacio para reforzar la integración suramericana y fortalecer la región en el escenario internacional. Producto de esta unión, se estableció el Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento (COSIPLAN) con el fin promover el desarrollo de infraestructura para la integración regional. De esta manera, IIRSA fue incorporada al Consejo como su Foro Técnico, para dar apoyo en la planificación de infraestructura de conectividad nacional.

En el año 2012 se diseñó un Plan de Acción Estratégico 2012-2022, en el cual se establecieron las obras que involucraba cada eje. En el año 2017 se revisó este plan estratégico, viéndose actualizada la cartera de proyectos².

En el año 2018, Argentina junto a Brasil, Chile, Colombia, Paraguay y Perú decidieron suspender sus participaciones en la UNASUR, lo que agrega incertidumbre a la concreción de los proyectos.

Estado de avance en la infraestructura vial del CBC al momento de publicación del informe ECECBC (2015)

En el marco del Plan de Acción Estratégico 2012-2022, se proyectó la consolidación del CBC. Este representa una vía de comunicación que une el Océano Pacífico con el Océano Atlántico. Se extiende por 2.472 kilómetros y conecta el puerto de Porto Alegre (Brasil) con uno de los tres puertos de la Región de Coquimbo (Chile). En su recorrido, transita la IV Región de Chile (Coquimbo), las provincias argentinas de San Juan, La Rioja, Córdoba, Santa Fe, Entre Ríos y Corriente, y el Estado de Río Grande do Sul en Brasil. Asimismo, el CBC atraviesa dos pasos fronterizos: el Paso de Agua Negra (PAN) entre la Región de Coquimbo y la provincia de San Juan y Paso de los Libres (PDL) entre la provincia de Corrientes y el Estado de Río Grande do Sul en Brasil.

¹ Para ver el informe ECECBC, dirigirse a:

https://www.gorecoquimbo.cl/gorecoquimbo/site/artic/20160425/asocfile/20160425151451/informe_final_corredor.pdf.

² La publicación en línea se encuentra disponible en <http://www.iirsa.org/Document/Detail?id=4626>.

En términos generales, para la puesta en utilización del CBC se identificaron tres cuestiones pendientes: (1) la construcción de un túnel que permita superar la barrera natural que representa la Cordillera de Los Andes, (2) una nueva conexión vial entre Paraná y Santa Fe a través de un puente y, (3) en cuanto al PDL, la finalización de obras de mejora para el mejor funcionamiento del Puente Internacional Agustín P. Justo - Getúlio Vargas, en vistas a mejorar la eficiencia en la conectividad entre las ciudades de Paso de los Libres (Argentina) con Uruguaiana (Brasil).

A la fecha del informe ECECBC: el 65% de los 2.472 kilómetros del CBC se extendían sobre territorio argentino, 25% sobre territorio brasileño y el restante 10% sobre tierra chilena. De la totalidad del trayecto, estaba pavimentado un 94,21%³. El 5,79% restante requería obras de mejoramiento de rutas para su acondicionamiento al transporte de carga.

SITUACIÓN ACTUAL DE LA INFRAESTRUCTURA VIAL DEL CBC

A continuación se expone un análisis actualizado de la conectividad vial y el estado de obras en relación al CBC, detallando la situación en cada uno de los países y zonas correspondientes (desde la ciudad de Porto Alegre, en Brasil, hasta la ciudad de Coquimbo, en Chile).

Para realizar esta tarea, se recurrió a diversas fuentes públicas vinculadas con el sector vial y de obras públicas. A su vez, se obtuvo información de sitios webs y noticias que se enuncian en los pies de páginas correspondientes. Todos los sitios webs referenciados fueron consultados durante el mes de noviembre de 2018. Agradecemos la colaboración de la Dirección Nacional de Vialidad de Argentina, Dirección Provincial de Vialidad de Córdoba, Dirección Provincial de Vialidad de La Rioja, Gendarmería Nacional, Secretaría de Turismo de la Rioja, Secretaría de Turismo de San Juan, Municipalidad de Villa Carlos Paz y a la Dirección de Planeamiento del Ministerio de Obras Públicas de Chile.

El estado vial del CBC en Brasil

La ruta BR-290 une la ciudad de Porto Alegre (km 96) con el Puente Internacional Paso de los Libres (km 725), encargado de conectar Brasil con Argentina. En el trayecto mencionado, la ruta se compone de dos carriles en sentidos opuestos, se encuentra totalmente pavimentada y permite el tránsito de camiones bitrenes. En las cercanías a Porto Alegre, desde el kilómetro 96 hasta el 112, cuenta con seis carriles, siendo tres para cada sentido de circulación. De acuerdo a la última pesquisa de la Confederación Nacional de Transporte la vía presenta un estado general bueno, gozando de la misma condición el pavimento y la señalización.

A lo largo de los 629 kilómetros que recorre, la ruta atraviesa 11 localidades. Es necesario reparar en la presencia de localidades sobre las cuales la ruta fluye, ya que pueden originar demoras en la circulación y aumentar la exposición a riesgos. A su vez, se conecta con 9 rutas federales (BR 472, BR 377, BR 158, BR 473, BR 392, BR 153, BR 471, BR 470 y BR 116) y 6 rutas estatales (RS 183, RS 566, RS 640, RS 630, RS 149 y RS 401).

En lo que respecta a obras, en el año 2017 se finalizó con el proyecto de manutención y reparación de la BR 290 contemplado en el Plan de Acción Estratégico 2012-2022 del COSIPLAN. Las tareas involucraron un presupuesto de 250 millones de dólares. Por otro lado, se están efectuando labores para la duplicación de la vía entre la localidad de Eldorado do Sul, desde la intersección con la ruta BR 116, y Pantano Grande⁴. El tramo implica 110 kilómetros. De esta forma, la BR-290 contaría con al menos 123 kilómetros de dos carriles por sentido de circulación, comprendidos entre la ciudad de Porto Alegre y Pantano Grande.

³ Según datos del informe ECECBC.

⁴ El término duplicación refiere a la construcción de una vía adyacente a la presente, con características análogas.

En su origen, el proyecto estimaba finalizar la duplicación en octubre de 2017. Sin embargo, la reciente recesión sufrida por Brasil demoró la ejecución de la obra, por lo que no existe una fecha certera de conclusión. De hecho, el proyecto del presupuesto federal de 2019 prevé sólo 7,17 millones de reales para la continuación de los trabajos en las uniones con las rutas BR-116 y BR-471⁵.

En su tramo final, la ruta BR-290 bordea la ciudad de Uruguaiana, para luego desembocar en el paso fronterizo hacia Argentina, materializado por el Puente Internacional Paso de los Libres.

El estado vial del CBC en Argentina

Provincia de Corrientes

En el territorio argentino, el Puente Internacional Paso de los Libres es parte de la RN 117, la cual recorre 12,9 kilómetros hasta la intersección con la RN 14. El puente presenta una vía por sentido de circulación. En lo que respecta a obras que afecten al puente, están previstos trabajos de rehabilitación por un plazo de seis meses. La obra ya fue licitada y en noviembre de 2018 se efectuó la apertura de ofertas⁶. Se realizarán tareas de repavimentación, bacheo de la calzada, trabajos de pintura y señalamiento horizontal, entre otras. Lo mismo se ejecutará para el puente aliviador establecido en el kilómetro 11,4 de la RN 117.

En cuanto a la infraestructura del paso fronterizo, en 2014 se concluyó con la construcción e implantación del Complejo Terminal de Cargas. Asimismo, se espera que se inicien obras para la renovación, ampliación y modernización del Complejo Fronterizo. Mediante el Decreto 502/2018 se aprobó el modelo de contrato de préstamo de fondos para el inicio de conversión de varios puntos fronterizos a lo largo del país, entre los que se contempla Paso de los Libres⁷.

El camino del CBC continúa por RN 14 hasta la intersección con la RN 127. El tramo abarca alrededor de 91 kilómetros de autovía asfaltada, con dos carriles por sentido de circulación y permite la circulación de camiones bitrenes. Hace más de dos años que la ruta mantiene un trecho inhabilitado de alrededor de un kilómetro. Debido a imperfecciones que se detectaron en el puente que cruza la RP 25, el tráfico es desviado a la colectora para luego reincorporarse a la RN 14.

Provincia de Entre Ríos

En torno al kilómetro 405 de la RN 14 se produce el empalme con la RN 127. El camino del CBC avanza por esta ruta – la cual conecta las provincias de Corrientes y Entre Ríos – hasta encontrarse, en su kilómetro 64, con la RN 12 en la provincia de Entre Ríos. El tramo transita 258 kilómetros pavimentados en estado defectuoso, contando con una vía por sentido de circulación. El trayecto de la RN 127 de la que se vale el CBC atraviesa dos localidades (San Jaime de la Frontera y Federal) y se conecta con 7 rutas provinciales (RP 1, RP 2, RP 28, RP 22, RP 5, RP 6, RP 32).

Con el fin de mejorar el estado, se están efectuando obras de recuperación y mantenimiento. A su vez, desde el límite de Entre Ríos con Corrientes hasta La Hierra, se están ejecutando labores que involucran la reparación del hormigón. Lo mismo para el tramo ubicado entre Miñones y Federal. Se espera que los trabajos continúen durante el

⁵ Para observar los montos presupuestados, ver

http://www.camara.leg.br/internet/comissao/index/mista/orca/orcamento/OR2019/proposta/2_Volumell.pdf.

⁶ Para ver detalles del proceso, acceder a : <http://www2.vialidad.gob.ar/content/licitaci%C3%B3n-p%C3%BAblica-nacional-n%C2%B0-282018-ruta-ruta-nacional-n%C2%BA-117>.

⁷ Para acceder al decreto, dirigirse a <http://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/310000-314999/311008/norma.htm>.

año 2019, según lo establece el presupuesto correspondiente al mencionado año⁸. El COSIPLAN, en su cartera de proyectos, preveía la duplicación de esta ruta, aunque por el momento se desconoce el proyecto de la obra⁹.

Además de la RN 127, existe otra opción para atravesar la provincia entrerriana en dirección a la ciudad de Paraná. Esta consiste en continuar por la RN 14 en dirección sur, es decir, no tomar la RN 127. De esta forma, el recorrido avanza 165 km por la RN 14, hasta encontrarse con la RN 18. Sobre esta última continúa el recorrido del CBC por alrededor 230 km hasta las adyacencias de Paraná, donde se conecta con la RN 12. La RN 18, por el momento, cuenta con una vía por sentido de circulación, aunque se iniciaron obras para la duplicación de la ruta. En 2010 fue anunciado el proyecto, dividido en cuatro tramos¹⁰. Algunos avances fueron efectuados, pero la obra aún no se encuentra finalizada. En el 2018, se anunció que los tramos centrales 2 y 3, los cuales comprenden alrededor de 92 km, no van a ser finalizados. En consecuencia, solo se efectuarán obras para constituir en autovía los tramos 1 y 4 en las cercanías de Paraná y Concordia, respectivamente, lo que significa alrededor de 138 km.¹¹ A la fecha de elaboración del presente informe, las labores en la RN 18 se encontraban pausadas. En comparación con la traza que propone la RN 127 hasta Paraná, el camino alternativo que ofrece la RN 14 y la RN 18 para arribar a la capital entrerriana es 85 km más largo. Sin embargo, el atractivo se fundamenta en que más del 40% de su recorrido se realiza a través de autovía. En adición, de completarse las obras pendientes, este porcentaje subiría al 75%.

Sobre la RN 12, el recorrido continúa por 48 kilómetros hasta la intersección con la RN 168. Esta ruta cuenta con una vía asfaltada por sentido de circulación. Sobre este tramo no se están realizando ni se prevén obras.

En las cercanías con Paraná, la RN 12 se conecta con la RN 168. Desde esta intersección hasta su desembocadura en la Avenida Circunvalación José Hernández (Circunvalación de Paraná), se han realizado trabajos para la duplicación de la vía. En consecuencia, la ruta dispone de dos vías pavimentadas por sentido de circulación. Sin embargo, la obra aún se encuentra en ejecución (se espera que finalice a mediados de 2019), lo que implica desvíos y retrasos en el tránsito.

Nuevo enlace vial entre Paraná y Santa Fe

Seguidamente, el camino del CBC continúa en dirección hacia Santa Fe atravesando el Río Paraná. Para ello se vale del Túnel Subfluvial “Raúl Uranga – Carlos Sylvestre Begnis”, el cual cuenta con una vía por sentido de circulación y contiene un peaje.

Una de las obras claves en la consolidación del CBC es la construcción de un nuevo enlace vial entre las ciudades de Paraná y Santa Fe. La obra se llevará a cabo en el marco del régimen de participación público – privada que lleva adelante el gobierno nacional, las cuales han sido separadas en tres etapas. La construcción del nuevo puente se ubica dentro la tercera etapa de licitaciones; hasta el momento sólo fue licitada la primera. Si bien el presupuesto para el año 2019 prevé la obra, la licitación ha sufrido atrasos¹².

Provincia de Santa Fe

Desde la salida del túnel subfluvial hasta el acceso a la ciudad de Santa Fe, la RN 168 es la autopista encargada de unir ambos puntos, compuesta por dos vías asfaltadas por sentido de circulación. En la ciudad de Santa Fe, el CBC

⁸ Según datos brindados por el Ministerio de Hacienda de Argentina en:

<https://www.minhacienda.gob.ar/onp/documentos/presutexto/proy2019/jurent/pdf/P19E604.pdf>

⁹ Según la cartera de proyectos del COSIPLAN actualizada en 2017, disponible en: <https://www.flijsnack.com/IIRSA/informe-de-la-cartera-de-proyectos-del-cosiplan-2017.html>

¹⁰ Según lo informado por el Gobierno de Entre Ríos en: <http://noticias.entrerios.gov.ar/notas/la-autova-en-la-ruta-18-se-encarar-en-cuatro-tramos-simultaneos-24710.htm>

¹¹ Según lo informado por el Gobierno de Entre Ríos en: <http://noticias.entrerios.gov.ar/notas/bordet-repas-con-el-titular-de-vialidad-nacional-las-obras-cofinanciadas-con-nacin-que-se-ejecutan-en-entre-ros.htm>

¹² Según datos brindados por el Ministerio de Hacienda de Argentina en:

https://www.minhacienda.gob.ar/onp/documentos/presutexto/proy2019/ley/pdf/planillas_anexas/capitulo1/obras.pdf

continúa por la RN A007. Esta ruta recorre 12 kilómetros atravesando la ciudad de Santa Fe con al menos dos vías por sentido de circulación pavimentadas y se compone por la Avenida Alem, que franquea la ciudad, y luego por la Avenida Circunvalación. Esta última se encuentra bajo obras de mantenimiento de la calzada.

El trayecto por la RN A007 finaliza en la intersección con la RN 11. Esta ruta participa del CBC entre los kilómetros 460 y 464. En este recorrido, involucra el puente carretero que vincula Santa Fe con Santo Tomé, el cual presenta dificultades para el corriente flujo vehicular. En relación a esto, la construcción de un nuevo enlace vial constituye un tema frecuentemente conversado pero reiteradamente postergado. Dentro del proyecto de ley del presupuesto nacional para el año 2019, no existen partidas contempladas para esta conexión vial. A pesar de esto, desde la óptica del CBC, este óbice es subsanado parcialmente por la vía alternativa que ofrece la RN A007, que luego se conecta con la Autopista Provincial 01 y posteriormente ofrece conexión con la RN 19 con dirección a San Francisco (Córdoba), próximo destino del CBC. Esta alternativa permite evitar la congestión local propia de la ciudad de Santo Tomé pero involucra un peaje.

En el kilómetro 464 de la RN 11, la vía se conecta con la RN 19. Hasta la ciudad de San Francisco, la RN 19 es una autovía pavimentada con dos vías por sentido de circulación. La autovía fue inaugurada en el año 2011, y actualmente goza de buen estado. Recorre 128 kilómetros hasta encontrarse con San Francisco, y durante el trayecto se intersecta con una ruta nacional (RN 34) y seis rutas provinciales (RP 22, RP 20, RP 13, RP 10, RP 6 y AP 01). El trazado no atraviesa localidades, lo que implica menor congestión y pérdidas de tiempo, junto a mayor seguridad.

Provincia de Córdoba

Desde la ciudad de San Francisco hasta la ciudad de Córdoba, el CBC continúa su recorrido por la RN 19. Este tramo comprende unos 200 km pavimentados, de los cuales alrededor de 20 km tienen dos carriles por sentido de circulación (desde Monte Cristo hasta Córdoba). Los 180 km restantes cuentan con una vía por sentido de circulación. Sobre este tramo se están ejecutando obras para la duplicación de la ruta. Por un lado, la Provincia de Córdoba está abocada a duplicar la ruta desde Río Primero hasta Monte Cristo, lo que significa alrededor de 35 km. Por otro lado, Vialidad Nacional es la encargada de concretar la duplicación del tramo entre San Francisco hasta la localidad de Río Primero (aproximadamente 145 km). Esta última obra se encuentra avanzada, en promedio, en un 27% y se prevé que finalizará a fines de 2019.

La RN 19 finaliza en la intersección con la RN 9, la cual en conjunto con la Avenida Agustín Tosco, circunvala la Ciudad de Córdoba. Dicha avenida converge con el origen de la RN 20 (apodada Ruta del Desierto, encargada de conectar las provincias de Córdoba, San Luis y San Juan), la cual representa alrededor de 28 km del recorrido del CBC – entre la homónima capital de la provincia y Villa Carlos Paz – antes de su empalme con el inicio de la RN 38.

Desde Villa Carlos Paz hasta el límite entre las provincias de Córdoba y La Rioja, el CBC continúa por la RN 38. El recorrido desde dicha ciudad hasta el límite interprovincial abarca aproximadamente 203 km y la ruta de doble mano (una en cada sentido) se encuentra pavimentada completamente.

Provincia de La Rioja

En el recorrido de la RN 38 sobre territorio riojano, hay dos tramos que vale la pena diferenciar. En primer lugar, el que une al límite interprovincial entre esta provincia y Córdoba con la localidad de Chamental (aproximadamente 77 km), el cual se encuentra en buen estado pero con algunos baches importantes, los cuales pueden ser un motivo de inconvenientes para el tránsito pesado, sumado a que dicho tránsito puede colaborar a que estas imperfecciones se agraven y aumenten en número. En segundo lugar, el tramo que conecta la localidad de Chamental con la de Patquía (recorrido aproximado de 70 km); este tramo se encuentra en excelente estado.

A partir de la localidad de Patquía, el CBC sigue su recorrido a través de la RN 150, por unos 84 km aproximadamente, hasta el límite interprovincial entre La Rioja y San Juan, en las proximidades de la localidad de Baldecitos (San Juan).

Provincia de San Juan

La RN 150 atraviesa la provincia de San Juan de este a oeste, conectando el límite interprovincial entre esta y La Rioja, con el límite internacional entre Argentina y Chile – denominado Paso Agua Negra – recorriendo unos 300 km.

De la totalidad del recorrido, se encuentran asfaltados alrededor de 270 km, desde Baldecitos hasta Los Arenales de San Juan. En gran parte de este tramo se encuentra habilitada la circulación de camiones bitrenes, a excepción de un pequeño trayecto previo a San José de Jachal, de menos de 10 km.

A partir de Los Arenales, y hasta el límite con Chile, actualmente se encuentran sin pavimentar unos 28 km. Este trayecto cuenta con ripio consolidado, y existen proyectos de obra pendientes de ejecución con la intención de asfaltar el recorrido faltante y concretar el Túnel de Agua Negra, el cual sería una vía adicional de conexión entre Argentina – Chile, y una de las dos piezas fundamentales del CBC que restan por construir (junto con el Puente Paraná – Santa Fe).

Respecto a lo informado por el ECECBC en 2016, el proyecto no se ha traducido en obras materiales, aunque se han dado pequeños pasos con el fin de comenzarlas. Para gestionar el desarrollo y construcción del túnel, se encuentra realizando labores la Entidad Binacional del Túnel de Agua Negra (EBITAN), conformada por Chile y Argentina. A principios del presente año se dieron a conocer los consorcios de empresas solicitantes que participaron del proceso de precalificación, aunque aún no se publicaron aquellos seleccionados para participar del proceso licitatorio¹³. Vinculado a esto, se ha dilatado también la publicación de los pliegos del proyecto para iniciar con la licitación, aún sin haberse presentado al día de la elaboración del presente informe. Según declaraciones oficiales, las demoras están ligadas al cambio de autoridades en Chile, lo que exigió una revisión del proyecto¹⁴.

En lo que respecta a la obra, el túnel contaría con dos ductos de 13,9 km de largo y 11 metros de ancho, uno por sentido de circulación¹⁵. La obra prevé requerir una inversión de 1.500 millones de dólares, mediante una línea de crédito condicional para proyectos de inversión otorgada por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID). En octubre de 2017, el BID aprobó la primera línea de crédito a ambos países por 280 millones de dólares. Se estima que la construcción del Túnel demande al menos ocho años y medio.

El estado vial del CBC en Chile

Sobre el territorio chileno, el CBC avanza aproximadamente 230 km por la RN 41 hasta su intersección con la RN 5, en las inmediaciones de la ciudad de Coquimbo. En lo que respecta a la primera de las vías, se encuentra pavimentada en su totalidad en el trayecto desde Juntas del Toro hasta Coquimbo. Desde Juntas del Toro hasta el límite internacional entre Argentina y Chile existen 80 km que presentan tramos pavimentados y otros con ripio.

Dentro de este último trayecto con disparidades, desde Juntas del Toro hasta Puente el Camarón (14 km) se encuentra pavimentado un 60% del tramo y se espera que hacia fines de 2019 se complete la pavimentación faltante. A partir de Puente el Camarón hasta La Laguna (15 km) el tramo está pavimentado en su totalidad. Desde La Laguna hasta el límite internacional la vía cuenta con 51 km de ripio consolidado. Se prevé que el portal del futuro

¹³ Para conocer los consorcios solicitantes, acceder a: <https://www.argentina.gob.ar/noticias/argentina-presidira-el-ente-binacional-tunel-de-agua-negra>.

¹⁴ Según declaraciones del coordinador del Proyecto Túnel de Agua Negra por el Ministerio de Infraestructura de la Nación, Andrés Zini, en: <https://www.diariodecuyo.com.ar/sanjuan/El-BID-financiara-todo-el-trabajomientras-se-avanza-por-la-licitacion-20181205-0107.html>

¹⁵ De acuerdo a lo informado por el BID en: <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=EZSHARE-915975238-55>

túnel de Agua Negra se localice en Llano de las Liebres. Este punto se ubica a 20 km de La Laguna con dirección a Argentina, por lo que sería necesaria su pavimentación. Actualmente, se están realizando los diseños de ingeniería para iniciar obras de pavimentación a partir de 2020. Es un elemento a tener en cuenta la gran complejidad y el costo de operatividad de las labores en esta región, por lo que el tiempo que demandan los estudios podría ser mayor.

En resumen, existen aproximadamente 56 km de ripio de los cuales se pavimentarían alrededor de 30 km en los próximos años, de manera tal que el tramo desde el portal del túnel hasta Juntas del Toro se encuentre asfaltado.

1. Avances en la pavimentación de caminos de ripio, entre diciembre de 2015 y diciembre de 2018

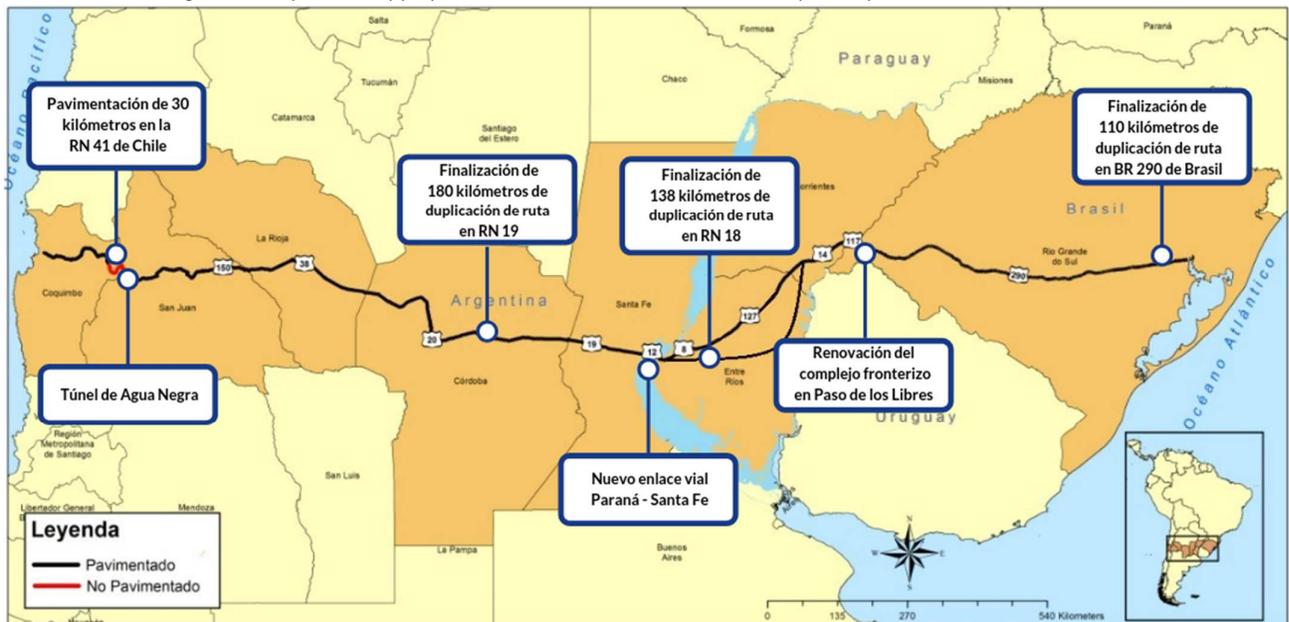
Figura 1. El Corredor Bioceánico Central y los avances en la pavimentación respecto a lo informado por el ECECBC en 2016.



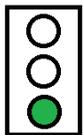
Fuente: elaboración propia en base a la figura 2-6 “Estado de las rutas del CBC” del “Estudio de complementariedad económica en torno al Corredor Bioceánico Central Coquimbo – Porto Alegre” de la Escuela de Ciencias Empresariales – Universidad Católica del Norte

2. Principales proyectos y obras pendientes de finalización

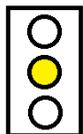
Figura 2. Principales obras y proyectos viales del Corredor Bioceánico Central para los próximos cinco años.



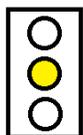
Fuente: elaboración propia en base a la figura 2-6 “Estado de las rutas del CBC” del “Estudio de complementariedad económica en torno al Corredor Bioceánico Central Coquimbo – Porto Alegre” de la Escuela de Ciencias Empresariales – Universidad Católica del Norte

Expectativas que surgen del relevamiento en cuanto a la finalización de las obras**Duplicaciones de ruta y pavimentación (EXPECTATIVAS PARA EL CORTO PLAZO)**

A pesar de que sufrieron demoras, las duplicaciones de ruta se encuentran en marcha y deberían finalizar en los próximos años. En cuanto a la pavimentación de 30 kilómetros en Chile, se están realizando los estudios y se espera que en 2020 comiencen las labores.

**Nueva conexión vial Paraná – Santa Fe (EXPECTATIVAS PARA EL MEDIANO PLAZO)**

Los pliegos aún no han sido presentados, por lo que el proceso licitatorio acarrea demoras. Si bien el presupuesto 2019 contempla el inicio de obras, los mencionados atrasos respecto a las fechas previstas otorgan incertidumbre a la concreción del proyecto.

**Túnel de Agua Negra (EXPECTATIVAS PARA EL MEDIANO PLAZO)**

Por el momento, se desconoce la posible fecha de licitación. La demora en la publicación de las empresas que fueron preclasificadas, los atrasos en la publicación de los pliegos, el reordenamiento fiscal llevado adelante por Argentina y el sustento de sobrecostos no previstos que puedan surgir del proyecto son algunas de las variables que otorgan incertidumbre a la concreción de la obra. Sin embargo, dado que el financiamiento pareciera encontrarse disponible, el proyecto podría ser factible en el mediano plazo.

Resumen ejecutivo con las principales ideas fuerza del documento

- El Corredor Bioceánico Central Coquimbo – Porto Alegre (CBC) es una vía de comunicación vial que une el Océano Pacífico con el Océano Atlántico. Se extiende por 2.472 kilómetros y conecta el puerto de Porto Alegre (Brasil) con uno de los tres puertos de la Región de Coquimbo (Chile). El 65% del CBC se extiende sobre territorio argentino, 25% sobre territorio brasileño y el restante 10% sobre tierra chilena.
- El CBC se encuentra circulable en la totalidad de su recorrido, viéndose limitado en el cruce de la Cordillera de los Andes, donde limitan Argentina y Chile. En este cruce existen aproximadamente 85 kilómetros de camino de ripio. Por otro lado, el CBC involucra, en su extensión total, alrededor de 320 kilómetros de rutas que cuentan con al menos dos vías por sentido de circulación y 982 kilómetros que pueden ser utilizados por camiones bitrenes.
- Las principales obras necesarias para consolidar el CBC continúan pendientes: (1) el Túnel de Agua Negra (pensado para unir Argentina con Chile) y (2) la construcción de un nuevo enlace vial entre Paraná y Santa Fe. La primera de estas obras presenta una situación incierta debido a las demoras que acarrea su licitación (los pliegos aún no han sido presentados) y la envergadura del proyecto. En lo que respecta al Puente, si bien se observan atrasos en el proceso licitatorio, la voluntad política de llevar adelante el proyecto persiste. En efecto, en el Presupuesto Nacional 2019 se encuentra previsto el inicio de las tareas.
- En los últimos tres años, las obras efectuadas en el CBC involucraron principalmente trabajos de reparación, recuperación y mantenimiento. De los 129 kilómetros que restaban por pavimentar del CBC, se avanzó con la pavimentación de alrededor de 44 kilómetros, 20 km en la RN 150 en Argentina y 24 km en la RN 41 en Chile. La duplicación de rutas no ha tenido avances significativos, aunque en los próximos años se finalizarían obras que incorporarían 438 kilómetros de rutas duplicadas.
- La suspensión de la participación en la UNASUR de los países involucrados en el CBC, el cambio de gestión en Chile y el reordenamiento fiscal llevado adelante por Argentina siembran incertidumbre sobre la ejecución de las principales obras pendientes.