

PLAN MAESTRO DE PASOS DE FRONTERA ARGENTINA Y CHILE

HORIZONTE 2030



AGOSTO 2014

1 - INTRODUCCIÓN

1.1 ANTECEDENTES

La integración fronteriza constituye una estrategia que procura como meta el desarrollo integral y sostenible de los territorios de frontera, y la apertura de opciones para la incorporación dinámica de estos espacios en los procesos de desarrollo nacional, de cooperación bilateral y de integración económica y social subregional.

En este convencimiento, Argentina y Chile, compartiendo además una de las fronteras terrestres más largas y diversas en el mundo, han desarrollado un amplio marco bilateral y multilateral para la integración fronteriza y regional, y los instrumentos que de él se derivan han permitido poner de relieve las demandas de las comunidades a ambos lados de la frontera, que se canalizan en acciones concretas que con criterio estratégico, permiten ir dando una respuesta orgánica y factible a la voluntad de los pueblos de integrarse.

El trabajo desarrollado a nivel bilateral entre Argentina y Chile revela la evolución del concepto de frontera como el límite que divide dos países hacia el de integración fronteriza como ámbito donde, por medio de mecanismos de cooperación, se desarrolla un proceso con normas y acuerdos que van creando la institucionalidad mediante la cual encauzar las acciones consensuadas.

El primer paso en esta nueva concepción lo constituyó, en el año 1984, la firma por parte de ambos países del **TRATADO DE PAZ Y AMISTAD**, que en su Art. 12 contempla la creación de la Comisión Binacional de Cooperación Económica e Integración Física, de carácter permanente y encargada de promover y desarrollar iniciativas para avanzar en la integración de la frontera común y la cooperación fronteriza a través de proyectos principalmente relacionados con la infraestructura para la integración.

Este proceso se intensificó y en julio de 1992, se constituyó un **GRUPO TÉCNICO MIXTO**, y se le encomendó la identificación de los pasos fronterizos que mejor sirvieran a las conexiones entre los dos países y se gestó un plan de inversiones viales que posteriormente fue recogido en el **Acuerdo de Complementación Económica MERCOSUR – Chile – ACE 35**, firmado en junio de 1996. En base a cronogramas de inversión, se ha trabajado en el desarrollo o mejoramiento de los accesos viales a trece pasos fronterizos priorizados, habiendo culminado el primer período en 2000, habiéndose acordado un nuevo programa para el quinquenio 2001-2005.

1.2 NUEVO PLAN MAESTRO

Los requerimientos del proceso de integración, motivó que Argentina y Chile acordaran realizar un “Estudio Binacional de Conectividad Argentino-Chilena” con el objetivo de determinar las prioridades de inversión para los próximos períodos, mediante una apreciación global estratégica de las diversas alternativas de conexión que ofrecen las áreas geográficas, las inquietudes de las respectivas provincias y regiones y las potencialidades de desarrollo y de integración en el espacio ampliado de la subregión de América del Sur.

Por otra parte es necesario remarcar la congruencia de estos objetivos y la complementariedad de las tareas que llevan a cabo ambos países desde el año 2000 en el marco regional ampliado representado por el continente sudamericano, lo que se ha concretado primero, en el ámbito de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional de América del Sur, IIRSA, y continuado a partir de 2009 en la creación del Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento – COSIPLAN de la UNASUR.

De esta forma, considerando los elementos aportados por los estudios realizados, se sumaron a los antecedentes y fuentes de propuestas y decisiones, que constituyen las reuniones de los Comités de Integración, los encuentros de los Gabinetes Nacionales y las reuniones de los Intendentes de las Regiones Chilenas y Gobernadores argentinos de la Frontera Común.

Con los antecedentes antes mencionados, guiados por la última Declaración Presidencial de 12 de mayo 2014, que insta a profundizar el proceso de integración entre los dos países, se avanzó en la elaboración de un nuevo Plan Maestro de Pasos de Frontera entre Argentina y Chile, horizonte 2030, que oriente las acciones y los programas de inversiones de corto y mediano plazo, en pos de los objetivos estratégicos acordados.

1.3 OBJETIVOS Y ALCANCES DEL PLAN MAESTRO

El objetivo general del Plan Maestro es el de promover la mejora y expansión de la accesibilidad y la conectividad a lo largo de la frontera argentino - chilena, contribuyendo al desarrollo regional y al desenvolvimiento confiable, eficiente y seguro del sistema integral de transporte transfronterizo. De esta forma se potenciarán las posibilidades económicas y sociales de las comunidades locales, el desarrollo sustentable y la integración territorial de los países.

A partir de su implementación, se espera desarrollar en un horizonte al 2030, la infraestructura necesaria para avanzar hacia un **sistema de conectividad fronteriza diversificado, descentralizado e integrado**, que cuente con:

- ❑ corredores modales y multimodales de transporte con aptitud para canalizar los flujos de bienes y personas, en forma local, bilateral y multilateral.
- ❑ accesibilidad en zonas no integradas o periféricas y la conectividad de las redes nacionales mediante la provisión de conexiones país-país.
- ❑ alternativas eficaces que minimicen el impacto de los días de cierre de los pasos de frontera por razones climáticas, o de otra índole.

En función de este objetivo, los análisis realizados señalaron la conveniencia de incrementar en número de pasos priorizados entre Argentina y Chile, que pasarán del número de 13 a 26, según se detalla en el Punto 2, y se presenta en un Mapa General en el Punto 3. para los que en un horizonte al 2030 se han definido las inversiones necesarias para obtener el nivel de servicio que se pretende en cada uno de ellos.

Finalmente en el Punto 4 se presenta el Programa de Inversiones al 2030 en los 26 pasos priorizados en un cuadro resumen donde los montos son indicativos toda vez que en algunos de los pasos que se compromete su pavimentación al 2030, se deberán realizar los proyectos técnicos. Complementariamente se adjuntan las fichas de cada uno de los pasos, con un detalle de su situación actual, la situación prevista y un esquema ilustrativo de la ubicación de las inversiones que se comprometen.

2 – PASOS DE FRONTERA VIALES PRIORIZADOS

Nº	Paso	Región	Provincia
1	Jama	Antofagasta	Jujuy
2	Sico	Antofagasta	Salta
3	San Francisco	Atacama	Catamarca
4	Pircas Negras	Atacama	La Rioja
5	Agua Negra	Coquimbo	San Juan
6	Sistema Cristo Redentor	Valparaíso	Mendoza
7	Las Leñas	L.B. O'Higgins	Mendoza
8	Pehuenche	Maule	Mendoza
9	Pichachén	Biobío	Neuquén
10	Pino Hachado	Araucanía	Neuquén
11	Icalma	Araucanía	Neuquén
12	Mamuil Malal	Araucanía	Neuquén
13	Carirriñe	Los Ríos	Neuquén
14	Hua Hum	Los Ríos	Neuquén
15	Cardenal Samoré	Los Lagos	Neuquén
16	Río Manso	Los Lagos	Río Negro
17	Futaleufú	Los Lagos	Chubut
18	Coyhaique Alto	Aysén	Chubut
19	Huemules	Aysén	Chubut
20	Ing. Ibáñez-Pallavicini	Aysén	Santa Cruz
21	Jeinemeni	Aysén	Santa Cruz
22	Río Mayer	Aysén	Santa Cruz
23	Don Guillermo	Magallanes	Santa Cruz
24	Laurita	Magallanes	Santa Cruz
25	Integración Austral	Magallanes	Santa Cruz
26	San Sebastián	Magallanes	Tierra del Fuego

	Pasos prioritarios actuales
	Nuevos pasos priorizados

3 – MAPA GENERAL DE PASOS PRIORIZADOS (*)



(*)"El dibujo de los límites y la red vial es meramente ilustrativo y no compromete en modo alguno los límites entre Argentina y Chile."



Ministerio de Obras Públicas
República de Chile

Plan Maestro de Pasos de Frontera
Argentina - Chile



Ministerio de Planificación Federal,
Inversión Pública y Servicios
República Argentina

4 – PROGRAMA DE INVERSIONES AL 2030 EN PASOS FRONTERIZOS VIALES

4.1.- Inversiones en Pasos Viales al 2030

4.2.- Fichas por paso priorizado

INVERSIONES EN PASOS VIALES AL 2030 (*)

Nº	Paso	Región	Provincia	Obra	CHILE (**)	ARGENTINA (**)	TOTAL (**)
1	Jama	Antofagasta	Jujuy	Mejoramiento de geometría	21.3	0.0	21.3
2	Sico	Antofagasta	Salta	Pavimentación ruta directa	291.4	162.7	454.1
3	San Francisco	Atacama	Catamarca	Pavimentación	101.7	0.0	101.7
4	Pircas Negras	Atacama	La Rioja	Pavimentación	241.0	83.8	324.8
5	Agua Negra	Coquimbo	San Juan	Pavimentación	100.5	30.0	130.5
6	Sistema Cristo Redentor	Valparaíso	Mendoza	Sistema de Control de Gestión, Obras viales varias y Readecuación del Túnel Caracoles	195.1	125.0	320.1
7	Las Leñas	L.B. O'Higgins	Mendoza	Pavimentación	99.0	35.0	134.0
8	Pehuenche	Maule	Mendoza	Obras viales varias	16.9	73.0	89.9
9	Pichachén	Biobío	Neuquén	Pavimentación	90.9	162.0	252.9
10	Pino Hachado	Araucanía	Neuquén	Readecuación del Túnel Las Raíces	302.9	3.9	306.8
11	Icalma	Araucanía	Neuquén	Pavimentación	33.0	36.8	69.8
12	Mamuil Malal	Araucanía	Neuquén	Pavimentación	44.8	7.5	52.3
13	Carirriñe	Los Ríos	Neuquén	Pavimentación y/o Mejoramiento de camino	53.9	5.0	58.9
14	Hua Hum	Los Ríos	Neuquén	Pavimentación	33.5	28.0	61.5
15	Cardenal Samoré	Los Lagos	Neuquén	Pavimentación	75.5	30.1	105.6
16	Río Manso	Los Lagos	Río Negro	Pavimentación	51.0	112.1	163.1
17	Futaleufú	Los Lagos	Chubut	Pavimentación	71.1	17.8	88.9
18	Coyhaique Alto	Aysén	Chubut	Pavimentación y/o Mejoramiento de camino	35.6	5.0	40.6
19	Huemules	Aysén	Chubut	Pavimentación	0.0	87.9	87.9
20	Ing. Ibáñez-Pallavicini	Aysén	Santa Cruz	Pavimentación y/o Mejoramiento de camino	20.0	5.0	25.0
21	Jeinemeni	Aysén	Santa Cruz	Mejoramiento de camino	4.0	0.0	4.0
22	Río Mayer	Aysén	Santa Cruz	Mejoramiento de camino	3.5	18.4	21.9
23	Don Guillermo	Magallanes	Santa Cruz	Pavimentación	9.3	11.0	20.3
24	Laurita	Magallanes	Santa Cruz	Pavimentación	4.0	137.0	141.0
25	Integración Austral	Magallanes	Santa Cruz	Pavimentación	53.4	5.3	58.7
26	San Sebastián	Magallanes	Tierra del Fuego	Pavimentación	114.5	5.4	119.9
	Pasos prioritarios actuales				2,067.8	1,187.7	3,255.5
	Nuevos pasos priorizados						

(*) No incluye las inversiones de los nuevos túneles en estudio

(**) Las inversiones son estimadas y se expresan en miles de u\$s.