

**« Le Ande e la globalizzazione.  
I nuovi assi stradali ed il loro impatto sull'integrazione regionale  
nella Puna de Atacama »**

Gian Paolo Torricelli

**Introduzione : frontiere, mobilità e montagne**

**La questione dei corridoi bi-oceanici nel contesto dell'integrazione regionale**

- Le Ande e la mondializzazione
- « Corredores bioceánicos »

**Il corridoio del « Capricorno andino » : opportunità o sfida dell'integrazione regionale?**

- La « Puna de Atacama »: tre frontiere, una medesima realtà culturale
- La frontiera cileno-argentina e l'itinerario del Paso de Jama

**•La « Puna Jujeña » e i nuovi assi stradali**

- La provincia di Jujuy
- XX secolo: dall'inclusione nel territorio argentino agli anni '90
- Il discorso dell'integrazione regionale e i nuovi assi stradali
- Un esempio: il villaggio di Susques

**Conclusione: transito e regioni di montagna**

# **Introduzione : frontiere, mobilità e montagne**

APN – CNRS

**« Mobilités transfrontalières et mobilisation de la frontière. Analyse comparée d'espaces transfrontaliers de l'Altiplano andin et des Alpes occidentales »**

**Laboratoire TEO CNRS / Université Joseph Fourier (Grenoble I)**

*Frontiere, mobilità* (al plurale) e *montagne* sono le parole chiave di questo progetto, il cui scopo è il confronto dell'impatto sulla mobilità dei fenomeni di chiusura / apertura delle frontiere nazionali.

In particolare si vuole indagare sulla situazione attuale della mobilità, con l'apertura economica e la mondializzazione, in diversi contesti montani, che vengono a trovarsi coinvolti in queste trasformazioni, ad esempio quali territori di nuova circolazione e di transito di merci e di passeggeri.

Il progetto si basa su una rete di ricercatori e di istituti che già effettuano ricerca sulla mobilità e l'organizzazione territoriale nelle Alpi occidentali e nelle Ande del Cono Sur.

Si tratta di due regioni, pur di entrambe di montagna, ma che tutto o quasi oppone: ambiente naturale, clima, vegetazione, tipo di popolamento, cultura (ecc.) sono diversissimi da un contesto all'altro: si pensi da un lato al deserto più arido del mondo che è l'ambiente della Cordigliera Andina (e particolarmente quello del Deserto di Atacama) e, dall'altro al vero e proprio castello d'acqua – e in qualche modo anche di riserva forestale – che invece rappresentano le Alpi per l'Europa occidentale!



Eppure, malgrado queste grandi differenze, l'ambizione del progetto è quella di studiare e paragonare le conseguenze spaziali dei cambiamenti economici globali su queste regioni montane, così diverse...

Stiamo cercando di farlo attraverso diversi studi di caso...

Tra di essi vi è uno studio comparativo delle conseguenze spaziali dei cambiamenti infrastrutturali in materia di trasporto in queste aree montane.

Concretamente: l'impatto e gli effetti delle infrastrutture di trasporto transcontinentali sulle pratiche individuali e collettive di mobilità e, più in generale, di insediamento e di organizzazione territoriale.

E' questa una parte della ricerca che ho cercato di mettere in piedi, attraverso una missione scientifica nel novembre-dicembre 2001, e che ora è portata avanti da due giovani ricercatori (dottorandi, su questo tema), in Argentina da Alejandro Benedetti (dell'Università di Buenos Aires) e a Grenoble da Jérôme Petit (del laboratorio TEO).

Il mio ruolo, per contro, è oggi quello del lettore – coordinatore di questa parte della ricerca. I risultati del nostro (o piuttosto del loro) lavoro dovrebbero essere pubblicati su di un numero speciale della Revue de Géographie Alpine nel 2003.

# **La questione dei corridoi bi-oceanici nel contesto dell'integrazione regionale**

**Le Ande e i processi della mondializzazione**

**Il discorso dei corridoi bi-oceanici**



## **Le Ande e i processi della mondializzazione**

Il mondo precedente era basato sulla produzione di massa e la ricerca dell'equilibrio a livello regionale: il modello "fordista" comprendeva, oltre ad una dose di protezione del mercato interno (attraverso diritti doganali e fiscali), forme di redistribuzione del reddito e della ricchezza tipiche delle politiche keynesiane del dopoguerra, segnatamente attraverso dei flussi finanziari dai centri verso le periferie.

A partire dalla seconda metà degli anni 70 e ancor più nei decenni successivi, gli stati non riescono tuttavia più a far fronte alle politiche di aiuti delle regioni periferiche. Nel frattempo, i processi di deregolamentazione dei mercati locali consentono lo sviluppo di processi di competizione inter-regionale, tra regioni metropolitane dinamiche, che vengono a sostituire la competizione economica del mondo precedente, che si attuava, essenzialmente, tra le nazioni.

Si creano così degli squilibri regionali nuovi (delle vere e proprie ineguaglianze spaziali) tra aree urbane dinamiche (e accentratrici di risorse umane e economiche) e regioni rurali o montane, o di antica industrializzazione, che non riescono a tenere il passo con il dinamismo delle aree "centrali".

Questo processo, ancora in corso, incide pesantemente sulla natura stessa dei rapporti centro-periferia, sia perché in una stessa nazione vengono a trovarsi aree centrali e periferiche, sia perché ad esempio con lo sviluppo dei quartieri-ghetto nei grandi centri dinamici vengono a formarsi delle "sacche di marginalità" dove si concentrano gli esclusi provenienti dalle regioni periferiche.

Questi processi sono accompagnati dalla creazione di vaste aree di libero scambio (di blocchi di alleanze continentali, come l'UE e il Mercosur) entro le quali gli scambi economici non sono soltanto facilitati, ma anche incoraggiati.

Nel continente sudamericano, si può menzionare il caso del Cile, che, in ragione della sua posizione geografica, appartiene de facto a due blocchi economici interregionali: il Mercosur e l'Apec (Accordo di cooperazione economica Asia-Pacifico), che è essenziale per capire il ruolo attivo di questo paese nello sviluppo di una domanda di transito attraverso le Ande.

Tali mutamenti provocano una domanda di mobilità (di merci, in particolare) che si riflette su una domanda di nuove infrastrutture di trasporto a livello mondiale e continentale. E' questo il caso, emblematico, dei "corredores biceánicos".

### **I « corredores bioceánicos »**

La connessione fisica tra le diverse aree dinamiche di questi blocchi economici sopranazionali appare quale condizione indispensabile per lo sviluppo di un tale modello economico.

Nel caso Europeo, possiamo citare i problemi che questo sviluppo comporta a livello di impatto dei grandi assi della circolazione transalpina (ed i problemi connessi che riguardano direttamente anche il Ticino), nelle Ande i problemi del transito sono invece ancora agli inizi, ma come cercherò di mostrare tutto sembra concorrere al rapido sviluppo di nuovi assi transandini di transito, e segnatamente quelli situati sugli itinerari dei "corridoi bi-oceanici".

Il termine di “corredor bioceánico” è apparso verso l’inizio degli anni ’90, al seguito del crescente dinamismo degli scambi tra regioni del sud-est asiatico e del Pacifico e le aree più dinamiche del continente sudamericano, in particolare tra il nord del Cile ed il ricco meridione brasiliano. Sono soprattutto questi due paesi, Cile e Brasile, che hanno contribuito alla “dottrina” dei “corredores”.

Letteralmente ciò significa corridoio tra l’Atlantico e il Pacifico, corridoio di transito... forse inverosimile: chi avrebbe interesse a far circolare le merci, ad esempio tra Santos (o Curitiba) e Iquique (o Antofagasta)? Nessuno, certamente. In realtà si tratta di “corridoi commerciali” e , in particolare, per il Cile di conquista di mercati all’interno del continente sudamericano, quale intermediario esclusivo con i paesi asiatici. E per il Brasile quale apertura vale soprattutto come sbocco economico verso queste regioni.

Questi corridoi sono dunque dei corridoi di penetrazione commerciale, diretti in particolare alle regioni periferiche dei grandi paesi sudamericani. Così nel Paraguay, nel Brasile, in Argentina l’importazione di merci asiatiche (dalle automobili ai prodotti di bellezza, ai tessili e all’abbigliamento, ecc.) dai porti cileni, piuttosto che dalle città portuarie del sud del Brasile o dal porto di Buenos Aires, potrebbe in qualche modo diventare più conveniente, sempre che vi siano delle infrastrutture di trasporto “adeguate” per attraversare le Ande.

Possono dunque, perlomeno teoricamente, essere degli strumenti di integrazione regionale e transfrontaliera.

Nel 1991 viene creato il Mercosur, vi aderiscono l’Argentina, il Brasile, il Paraguay e l’Uruguay, sin dall’inizio Il Cile e la Bolivia sono membri associati dell’accordo.

**Fig. 1. Carte générale des principales connexions de transport dans le continent sud-américain.**

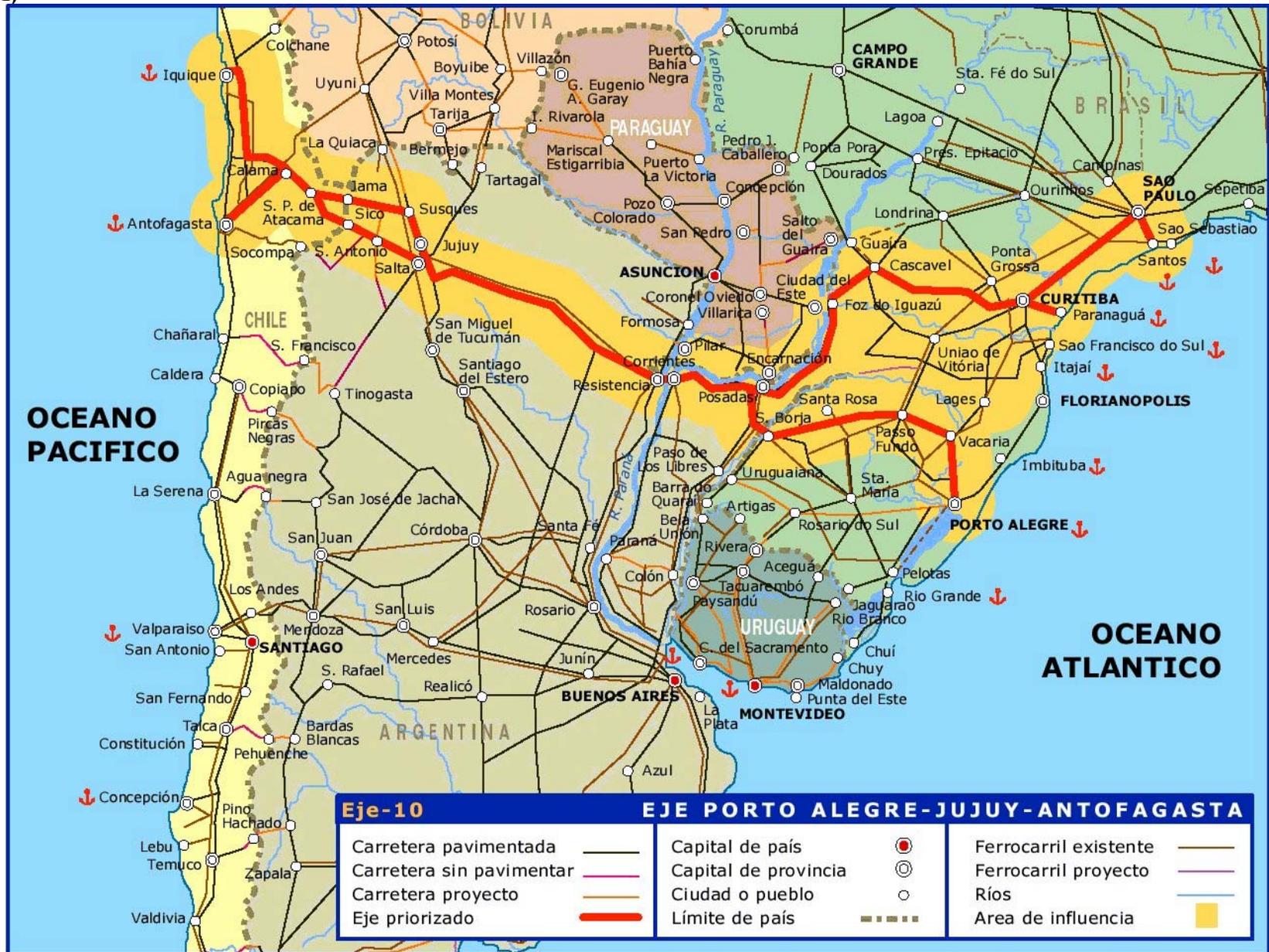
**Les axes prioritaires et les principaux « corridors bioocéaniques »**

**Source:  
Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA)**





**Fig 3. Couloir du Capricorne andin (IIRSA)**



**Fig. 4. Le couloir central, Valparaíso – Buenos Aires (IIRSA)**



Fig. 5 Les Couloirs sud : Puerto Montt - Bahía Blanca / Bahía Blanca - Conception



La maggior parte di questi assi - essenzialmente stradali - è ancora in via di realizzazione, addirittura, in alcuni casi, solo sulle carte della promozione economica regionale.

C'è una sola eccezione, costituita dal corridoio centrale tra Valparaíso-Santiago, Mendoza e Buenos Aires (con un collegamento per Montevideo e per il sud del Brasile) (Fig. 4). Questo asse concentra circa l'80% dei volumi di trasporto terrestre delle merci scambiate tra Cile, Argentina e Brasile. Il problema principale, per questo itinerario, è la sua chiusura invernale e la sua congestione, durante l'estate, dovuta al traffico turistico.

Questa ragione è stata invocata più volte dal Cile e dal Brasile per sviluppare i corridoi più a nord. Uno di questi corridoi a nord è quello chiamato anche corridoio del Capricorno andino : l'itinerario andino dal Paso de Jama (nella provincia argentina di Jujuy) e/o dal Paso de Sico (provincia di Salta).

In particolare abbiamo voluto studiare più a fondo gli effetti del Paso de Jama, anche perché è quello che è più avanzato, che ha ricevuto (e riceve tuttora) i maggiori finanziamenti per il suo completamento (tabella seguente).

**Investimenti programmati per la realizzazione di collegamenti transandini  
Cile - Argentina (1996-2000)  
(milioni di dollari US)**

<b>Cols frontaliers</b>	<b>Investissements argentins</b>	<b>Investissements chiliens</b>
JAMA	45.00	* 54.00
SICO	8.00	* 1.00
SAN FRANCISCO	24.00	14.00
AGUAS NEGRAS	10.00	10.00
CRISTO REDENTOR	15.00	* 15.00
PEHUENCHE	15.00	10.70
PINO HACHADO	2.00	20.00
CARDENAL SAMORE	12.00	* 10.00
COIHAIQUE	7.00	1.00
HUEMULES	6.00	0.30
INTEGRACION AUSTRAL	15.00	10.00
SAN SABASTIAN	6.00	10.00
<b>TOTAUX</b>	<b>165.00</b>	<b>156.00</b>

\* Col prioritaires pour le Chili pour réaliser les interconnexions bi-océaniques.

(Source: Riffo Rosas 2001; Ministère des Travaux Publics, Chili)

Figura 6 : Ferrovie (ormai) inesistenti



Source : Ministerio de Relaciones Exteriores, Dirección Nacional de Fronteras y Límites del Estado (Chili)

CORREDOR BIOCEANICO  
ATLANTICO-PACIFICO  
PASO DE JAMA

