

PROYECTO DE DECLARACION

La Honorable Cámara de Diputados de la Nación Argentina

DECLARA

Que vería con agrado que el Poder Ejecutivo nacional por intermedio de los organismos que correspondan arbitre los medios necesarios para impulsar las obras de infraestructura que permitan la concreción del Corredor Bioceánico Ferroviario y la utilización del Paso Internacional San Francisco, Departamento de Tinogasta, provincia de Catamarca, como puerta de entrada y salida de bienes y servicios para el comercio internacional entre nuestro país y el sudeste asiático, contemplando la intervención de organismos internacionales de crédito, países interesados, participación público-privada, sector privado y/o Unión Transitoria de Empresa, conformada en la República Argentina.

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El Paso Internacional San Francisco se encuentra en el Departamento de Tinogasta, provincia de Catamarca, República Argentina, y es uno de los pasos que comunica el norte chileno (III región), con el noroeste argentino, siendo las distancias aproximadas de su recorrido, de Fiambalá al Paso de San Francisco (Argentina), 200 km. y del del Paso de San Francisco a Copiapó (Chile), 280 km.

Declarado de interés nacional junto con el Corredor Bioceánico del Noroeste Argentino por Ley 27.090 del año 2014, en su artículo 2° dispone que El Poder Ejecutivo nacional, en función del desarrollo regional y la integración binacional, dispondrá las medidas necesarias para la implementación de esta ley, denominando al mismo: "Corredor Bioceánico del Noroeste Argentino".¹

La importancia estratégica del Paso Internacional San Francisco como elemento clave para la consecución oficial del Corredor Bioceánico que une las provincias del noroeste argentino y a los estados del sur de Brasil con Chile, y sus puertos sobre el Océano Pacífico, es un medio facilitador para el acceso a los mercados asiáticos.

El Corredor Bioceánico Ferroviario fue pensado hace aproximadamente 110 años como una herramienta de intercambio comercial de Argentina, sobre todo para las provincias del centro y norte, con el mundo. El Paso Internacional San Francisco, ubicado en la provincia de Catamarca y que

¹<https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/anexos/240000-244999/241808/norma.htm>

une al país con la Región de Atacama, en Chile, es por donde se produciría la entrada y salida de las mercaderías en términos aduaneros o los productos en materia comercial, pero la obra fue pospuesta reiteradas veces sin que pudiera concretarse. Hoy, a más de un siglo, el proyecto del "corredor" cobra indudable fuerza y debería tornarse en una imperiosa realidad, dada la potencialidad de comercialización con los países del sudeste asiático contenidos en la ASEAN (Asociación de Naciones de Asia Sudoriental), compuesta actualmente por 10 países de la región: Birmania, Brunéi, Camboya, Filipinas, Indonesia, Laos, Malasia, Singapur, Tailandia y Vietnam.

En el plano de la logística, la importancia que otorga una salida directa al Océano Pacífico, implica una reducción considerable del costo del flete, una menor cantidad de días en la navegación y por ende un precio final más competitivo a nivel global, sobre todo para los mercados situados en el Asia Pacífico.

El proyecto adquiere una singular relevancia, dado que contempla la participación de las provincias del Norte Grande, es decir, 10 provincias, sumando a las del centro, esto es, Córdoba, Santa Fe y Entre Ríos. A su vez se podría incluir a San Juan, que por no contar con paso propio, puede conectar su sistema ferroviario para pasar por el Paso Internacional de San Francisco, con lo cual 14 provincias de la República Argentina se estarían beneficiando con este proyecto. Activar el proyecto viene asociado con una cantidad de posibilidades comerciales y de negocios relevante, tales como servicios de logística, transporte, desarrollo inmobiliario, actividades propias del comercio exterior, implementación de herramientas aduaneras tales como la zona franca, que para la

provincia que represento, Catamarca, resultaría un cambio en su matriz productiva, como así también para las demás provincias que involucra el proyecto.

Una reducción en el costo logístico nos colocaría en una posición competitiva para insertar nuestras mercaderías o productos en nuevos mercados comerciales o bien para incrementar los niveles de exportación con aquellos que nuestro país comercia actualmente.

En el marco de las jornadas denominadas "Catamarca, un puente hacia el mercado asiático", que se desarrollaron entre el 24 y 26 de agosto del año 2022, cuyo eje principal fue informar sobre el potencial del Corredor Bioceánico y las posibilidades de comercialización con el sudeste asiático, uno de los organizadores del evento, el presidente global de Mercosur-Asean Chamber of Commerce (MACC), Rodolfo Caffaro Kramer, manifestó que los beneficios de trasladar y enviar productos de la Argentina hacia la Asean es superlativo, ya que además de ahorrar en días de traslado y en costos, el Paso Internacional San Francisco tiene otras ventajas. "Catamarca por su condición geográfica hace que este paso sea uno de los mejores porque tiene una pendiente más leve en el cruce de la cordillera, de esta manera el tránsito es mejor para los camiones. Por otro lado es un paso que prácticamente no tiene problemas climáticos por lo que estaría abierto casi todo el año", dijo.²

La posibilidad de avanzar con el transporte ferroviario representaría también una importante baja en los costos operativos logísticos. En este sentido, la provincia de Catamarca junto con la región chilena de Atacama debería concretar la traza del Corredor Ferroviario.

²<https://www.pagina12.com.ar/477189-de-catamarca-al-sudeste-de-asia-por-el-paso-de-san-francisco>

El mismo estaría conformado por aproximadamente 420 kilómetros de obra nueva y el tratamiento particular de recuperación de la traza ferroviaria existente de 480 km, en los tramos comprendidos entre las estaciones Serrezuela (Córdoba), La Rioja, Chamental, Mazán (La Rioja), y Tinogasta (Catamarca).



El Corredor Bioceánico a través del Paso Internacional de San Francisco en Tinogasta, Catamarca, beneficiará al bloque Atacalar que se ha constituido para alinear sus intereses y objetivos impulsando el intercambio de bienes y servicios de los mercados internacionales de América y Asia Pacífico.

La Macro Región Atacalar está compuesta por las provincias argentinas de La Rioja, Catamarca, Tucumán, Santiago del Estero, Córdoba, Santa

puerto Caldera, implicaría una reducción de costos en flete de aproximadamente un 30% en los productos de exportación con destino al Sudeste de Asia; una disminución en tiempos de navegación entre 12 y 15 días; utilización de puertos de mayor calado (tres veces más de profundidad que Buenos Aires y Rosario), lo que permite una mayor carga para los buques, con 400.000 toneladas contra las 50.000 de los puertos nacionales.

El Proyecto del Corredor Bioceánico Ferroviario NOA-CENTRO, inserto en el proceso de globalización, ofrece oportunidades para todos los países que lo integran generándoles más activos dentro de la economía mundial. Estos movimientos económicos producen un importante flujo de bienes y servicios e incentivan a las gestiones empresariales a buscar extenderse a nuevos mercados que les permitan expandirse y relocalizarse. Hoy en día el desarrollo integral de las empresas está, además, enfocado a un adelanto socio-económico y al cuidado del medio ambiente, lo que implica el compromiso de generar estrategias de mejoras en la eficiencia y efectividad para atender las necesidades de este nuevo modelo de consumidores globales.

Para producir con calidad y a tiempo, es indispensable que las empresas lleven a cabo una gestión de logística total, en donde se coordinen las actividades de producción, comercialización y abastecimiento, lo que, de concretarse, se convertirá en un poderoso instrumento para lograr ventajas competitivas. Específicamente la realización óptima de cualquier operación comercial internacional finaliza con el movimiento de la carga, desde el lugar de origen hasta el lugar de destino, bajo las condiciones pautadas entre el comprador y el vendedor, es por ello que

en base a dichas condiciones se pone mucho énfasis en el cálculo del tiempo logístico. Para ello la elección de una correcta distribución física de la mercadería, deberá estar asociada a una correcta elección del corredor Exportador-Importador, que se transformará en el instrumento, que dinamizará las operaciones de comercio internacional y estrechará vínculos entre áreas productivas cercanas.

Por lo tanto, la multidisciplinariedad de los Corredores Inter-Oceánicos, tendrá su particularidad debido al gran número de disciplinas que abarca (zonas geográficas, económicas, sociales, comerciales, tecnológicas, ecológicas y políticas), y también a los diversos participantes (representantes de países, agentes comerciales, etc.) que intervienen. Uno de los principales objetivos en la conformación de estos corredores, radica en las diferentes distancias que deberán recorrer los embarques en el proceso de operaciones de exportación e importación, lo que les ocasionará un incremento de los costos, en donde reducirlos debe ser prioritario.

El Proyecto del Corredor Bioceánico Ferroviario NOA-CENTRO, inserto en el proceso de globalización, ofrece oportunidades para todos los países que lo integran generándoles más activos dentro de la economía mundial. Estos movimientos económicos producen un importante flujo de bienes y servicios e incentivan a las gestiones empresariales a buscar extenderse a nuevos mercados que les permitan expandirse y relocalizarse. Hoy en día el desarrollo integral de las empresas está, además, enfocado a un adelanto socio-económico y al cuidado del medioambiente, lo que implica el compromiso de generar

estrategias de mejoras en la eficiencia y efectividad para atender las necesidades de este nuevo modelo de consumidores globales.

Para producir con calidad y a tiempo, es indispensable que las empresas lleven a cabo una gestión de logística total, en donde se coordinen las actividades de producción, comercialización y abastecimiento, lo que, de concretarse, se convertirá en un poderoso instrumento para lograr ventajas competitivas. Específicamente la realización óptima de cualquier operación comercial internacional finaliza con el movimiento de la carga, desde el lugar de origen hasta el lugar de destino, bajo las condiciones pautadas entre el comprador y el vendedor, es por ello que en base a dichas condiciones se pone mucho énfasis en el cálculo del tiempo logístico. Para ello la elección de una correcta distribución física de la mercadería, deberá estar asociada a una correcta elección del corredor Exportador-Importador, que se transformará en el instrumento que dinamizará las operaciones de comercio internacional y estrechará vínculos entre áreas productivas cercanas.

Por lo tanto, la multidisciplinariedad de los Corredores Inter-Oceánicos, tendrá su particularidad debido al gran número de disciplinas que abarca (zonas geográficas, económicas, sociales, comerciales, tecnológicas, ecológicas y políticas), y también a los diversos participantes (representantes de países, agentes comerciales, etc.) que intervienen. Uno de los principales objetivos en la conformación de estos corredores, radica en las diferentes distancias que deberán recorrer los embarques en el proceso de operaciones de exportación e importación, lo que les ocasionará un incremento de los costos, en donde reducirlos debe ser prioritario.

Por consiguiente, en la continua búsqueda de acortar los tiempos de tránsito y generar productos competitivos a nivel mundial, Sudamérica es una de las regiones en donde se han desarrollado un mayor número de estudios y propuestas para instalar la posibilidad de atravesar América del Sur a través de Corredores Inter-Oceánicos, utilizándolos como herramientas en la combinación del transporte multimodal.

Es por todo esto que Argentina propone su futuro Corredor Bioceánico Ferroviario ya que, en función de su ubicación geográfica, no sólo podrá ser analizado bajo un perfil geoeconómico, sino que deberá materializarse bajo un contexto pluri-regional desde un punto de vista geopolítico y social, contribuyendo a una estrecha vinculación entre países vecinos que permita el crecimiento y consolidación de las economías regionales y el intercambio socio-cultural de pueblos diversos.

Puerto de Transferencia de Cargas, en la Región Atacama, Chile

Sus instalaciones permitirán la operación de embarcaciones de transporte a granel a través de una terminal de granos clase mundial con 30 metros de calado y porta contenedores con una terminal multipropósito con 19 metros de calado. El proyecto será la plataforma definitiva que permitirá el desarrollo y la vinculación de varias actividades productivas de la región Atacalar, también será una herramienta primaria para el desarrollo e integración regional, permitiendo la implementación del Corredor Bioceánico entre Argentina y Chile.

Será un complejo portuario de alta eficiencia operacional, ubicado en la tercera región de Chile, la propiedad se ubicará estratégicamente en

relación con el paso fronterizo de San Francisco, poseerá además características naturales que garantizan su superioridad operacional en comparación con otros puertos de Argentina y de Chile, asegurando capacidad de carga para buques de hasta 400.000 Tn.

Puerto Fronterizo de Control Integrado - Las Grutas – Tinogasta - Catamarca

El complejo binacional denominado de Cabecera Única, en el que ambas naciones compartirán los edificios y las tareas de fiscalización, se posicionará en una fracción de un terreno de 6 Ha., ocupará aproximadamente 2 de las mismas y se erigirá a ambos márgenes de la Ruta Nacional N° 60. Esta parcela, perteneciente al Estado Provincial, se encuentra ubicada a 4.000 metros sobre el nivel del mar, a 180 km de la localidad de Fiambalá y a 20 Km de la frontera.

Se conformará a partir de dos edificios principales: el Edificio de Control de Vehículos y Ómnibus y el Edificio de Fiscalización de Cargas que estarán ubicados en un eje transversal a la Ruta.

El sector de Control de Cargas, ubicado al costado de la ruta nacional N° 60, margen Sur, se realizará en dos etapas, quedando para la segunda etapa: báscula para pesaje de camiones 50 m², sector destinado a derrames y cargas peligrosas 100 m², scanner 890 m². Se prevé un estacionamiento con capacidad para 60 vehículos de gran porte, y que podrá ser duplicada a futuro. En la Primera Etapa se ejecutará el Edificio de Fiscalización de cargas cuya superficie es de 862 m² y en su exterior, presenta tres plataformas o dársenas elevadas para el control de los

vehículos y de las cargas. Esta expansión o superficie semicubierta tiene 1075 m².

Puerto de Transferencia Multimodal de Cargas – Tinogasta - Catamarca

Estará ubicado sobre la Ruta Nacional N° 60, que lo une, a 250 km, con el Paso Internacional de San Francisco, en dirección Este - Oeste. El predio cuenta con una superficie de 57 Ha., 5456,25 m² aproximadamente.

El PTM de Tinogasta, será una plataforma intermodal, pues combinará el transporte ferroviario, el terrestre por carretera y el marítimo, constituyendo una importante cadena de medios de transporte que facilitará la eficiencia en la canalización de los flujos de mercancía, usando el apropiado conforme a las necesidades de la carga. En este proceso tienen fundamental importancia los contenedores, como vehículo para lograr los objetivos.

Puerto de Transferencia Multimodal de Cargas – Chamental – La Rioja

El puerto de transferencia multimodal de cargas de Chamental aumentará el flujo de transporte de la zona. Su incorporación como proyecto complementario del corredor bioceánico ferroviario, implica el desarrollo de planes de crecimiento económico y comercio exterior mediante la implementación de tratados de librecomercio, que generen impacto social positivo, como la mejora en los niveles de empleo y la productividad de la región.

Puerto de Transferencia Multimodal de Cargas – Recreo - Catamarca

Estará ubicado sobre la Ruta Nacional N° 157, que lo une con el Paso de San Francisco, en dirección este-oeste, 25 km al norte de la Ruta Nacional N° 60.

El predio cuenta con una superficie de 32 Ha., 5456,25 m² de los cuales 16 Has cubren las instalaciones básicas de funcionamiento y el resto se destinará como área de reserva para futuras ampliaciones. Será una plataforma intermodal, pues combinará el transporte ferroviario, el terrestre por carretera y el marítimo, con una relevante importancia para el transporte diverso que se espera elija a ésta como la mejor opción.

Comité de Integración ATACALAR

El Comité de Integración ATACALAR es un organismo de coordinación subnacional transfronterizo compuesto por las provincias argentinas de La Rioja, Catamarca, Tucumán, Santiago del Estero, Córdoba, Entre Ríos, Santa Fe y la región chilena de Atacama. Cubre una región de 803.442 km² con una población aproximada de 11.049.239 Hab. representando el 26% de la superficie total del país y el 27% de su población.

Surge como una gran oportunidad de desarrollo para las provincias que la conforman y demás regiones con las que se vincula; fundamentalmente para las naciones como Argentina, Chile y Brasil que en forma conjunta podrán satisfacer la creciente solicitud de agro alimentos que demandan China e India, entre otros mercados asiáticos.

Con el Paso Internacional de San Francisco por ferrocarril y carretera, la macro región apuesta fuertemente mirando más allá de la cordillera, que dejó de separarnos como un muro para transformarse en la columna vertebral de una integración con mirada estratégica, gracias a las aspiraciones de pueblos que persisten en buscar canales de crecimiento que le brinden nuevas oportunidades.

El Corredor Bioceánico NOA – CENTRO se convertirá en una alternativa eficiente y rentable para los productores, ya que está previsto un crecimiento del 40% de los volúmenes exportables para el año 2030 y los puertos de gran calado en Atacama podrán receptor esta demanda

La importancia de los Mercados de China y del Asia -Pacífico para el Centro de Argentina

La macro región de ATACALAR cuenta con una variedad de materias primas y productos manufacturados que son altamente demandados por China y los países de la ASEAN. Por ello existe una relación de complementariedad que, con el desarrollo de políticas específicas, puede perfeccionarse todavía más, considerando para ello el rol que pueden tener las economías regionales en este proceso.

En este sentido, los Tratados de Libre Comercio (TLC) firmados con China y países de ASEAN representan un elemento fundamental en la construcción económica de este espacio, pensando en sus mercados de consumo, en la capacidad de financiación de sus bancos y fondos de inversión y de la IED (Inversión Extranjera Directa) que las empresas de esos países puedan articular en potenciales asociaciones. Este tipo de escenario determinará la generación de proyectos productivos, de

logística e infraestructura relativos a mejorar la competitividad de ATACALAR como centro.

Un desarrollo de estas características, una zonificación como ATACALAR, en el caso específico de China, implicaría además un modelo para profundizar la Asociación Estratégica Integral que une a ambas naciones, en el marco de la firma del memorando de entendimiento que definirá el ingreso del país latinoamericano a la iniciativa de la Nueva Ruta de la Seda, acto que está pronto a celebrarse y que imprimirá mayor institucionalidad al vínculo y mayor capacidad de planificación coordinada en sectores en los que ATACALAR participa.

En términos de sus características identitarias, podría decirse que la región de ATACALAR se instituye dentro de la lógica china de las Zonas Económicas Especiales (ZEE) que desde su inicio a finales de la década de 1970 han logrado descentralizar la influencia tradicional de las urbes más importantes y generar a partir del agrupamiento de ciertas industrias y sectores por área geográfica, su desarrollo sostenido. En términos conceptuales, las ZEE buscan potenciar sus ventajas con una estrategia a largo plazo, conformando bases para el desarrollo de negocios y comercio.

Queda manifiesta la importancia de la relación económica, comercial y política del Asia Pacífico y Argentina.

Por lo que es imprescindible para Argentina en general, y para la región centro de la Argentina en particular sostener y fortalecer los vínculos bilaterales. Para la economía argentina es fundamental la articulación de políticas de desarrollo conjunto con China (y otros países del Pacífico)

tendientes a robustecer la infraestructura y la logística del país. En ese sentido, el caso de la región de ATACALAR es paradigmático, debido a la matriz de sus exportaciones, estratégicas para la industria agroalimentaria china, sumado a su conectividad terrestre hacia los puertos del Atlántico y el Pacífico.

La relevancia y desarrollo que sindique la Región ATACALAR están completamente apoyadas en la interacción entre el sector privado y el sector público de las provincias que lo componen y sus contrapartes. Un aspecto fundamental de este desarrollo implica la mancomunidad de distintos sectores de la economía sin importar su origen. Con el objetivo de colaborar en el diseño de una política para ATACALAR que abarque la transferencia económica, comercial, financiera, productiva, tecnológica, institucional y humana (educacional, cultural, social, política).

Al mismo tiempo que favorezca y motorice el desarrollo de infraestructura y logística terrestre, naval y aérea, entre otras, con la idea de consolidar un hub regional económico, financiero y logístico con socios como China y países de ASEAN, desplegando con su apoyo financiero polos de producción de alimentos, parques industriales, desarrollo minero, producción forestal, entre otros.

Y a su vez, en simultáneo construya una red de transporte para aprovechar al máximo el intercambio de bienes y personas en la Macro Región, generando en consecuencia una redistribución espacial de la población interna, el impulso del comercio de mercancías y la producción en zonas alternativas, la consolidación del factor externo en la economía argentina, con centro en la Macro Región, primordialmente

partners (socios) de Asia-Pacífico, en tanto se vaya logrando involucrar a ATACALAR en cadenas globales de valor, con una visión de largo plazo.

Desde la visión del gobierno nacional y provincial se sostiene la necesidad de estrechar, profundizar, y fortalecer los vínculos de Argentina tanto con China como con las naciones del Asia-Pacífico que integran la ASEAN. La oportunidad para hacerlo es clara. Ahora su impacto dependerá en gran medida de las definiciones políticas y diplomáticas coordinadas entre nación y provincias. Las dirigencias políticas provinciales tienen una gran cantidad de recursos para explotar a través de la para diplomacia, y la diplomacia.

Potencial Exportadores por Sectores

La Macro Región Atacalar tiene un rol central en cuanto a su perfil productivo en sentido de intercambios comerciales, especialmente por la actualidad y potencialidad con el Asia Pacífico.

Tucumán es la mayor provincia productora del país de limón y derivados, con 39 mil hectáreas sembradas (75% del total nacional) y un volumen superior a 1,3 millones de toneladas (80% del total nacional).

Además, es el primer productor, procesador y exportador mundial de derivados industriales del limón y el segundo exportador de fruta de limón, también globalmente.

En cuanto al clúster manisero, Córdoba es la principal provincia productora de maní y aceite de maní, con el 88% del total nacional. Ha logrado transformarse en una de las principales economías regionales de la Argentina. Si bien sus exportaciones están enfocadas actualmente en

la Unión Europea, el Reino Unido y Estados Unidos, el sector se encuentra trabajando para ampliar sus mercados a China e Indonesia, por ejemplo, grandes compradores de aceite de maní.

Tal vez, dentro del complejo minero se encuentren las mayores potencialidades en cuanto al crecimiento exponencial de la producción y posterior exportación. Argentina ocupa el tercer lugar a nivel mundial como productor de carbonato de litio y el primer lugar en términos de recurso identificado. Conforman, junto con Chile y Bolivia, el "Triángulo del Litio". Catamarca se encuentra en el centro de la producción de litio con el 58% del material producido en el país.

El volumen exportado por las provincias que componen la Macro Región Atacalar del lado argentino ha ido en aumento en las últimas décadas. Si se analizan los informes de exportaciones por provincias que publica el INDEC, veremos la tendencia alcista en cuanto a las exportaciones de cada provincia.

De los 4.373 millones de dólares que se exportaban en 1993, la Macro Región Atacalar ha ido en aumento hasta los 23.031 millones de dólares exportados en 2020. El pico máximo fue en 2011 cuando se alcanzaron los 35.566 millones de dólares, lo que indica que no solamente es posible volver a esos números sino incluso superarlos si se cuenta con políticas públicas e inversión privada.

Por otro lado, comparando con los totales nacionales, la Macro Región Atacalar ha ido ganando en peso específico. En 1993 explicaba el 33% de las exportaciones nacionales y desde 2007 a esta parte ha estado siempre por encima del 40%, con 42% en 2020 y un pico de 46% en 2016.

La Demanda de Asia

Desde la fundación de la Macro Región Atacalar en el año 1996 hasta hoy, el escenario del comercio mundial ha ido corriéndose hacia el continente asiático, es decir, hoy el Océano Pacífico está en el centro del mapa.

Para la Argentina, los países de Asia han cobrado una relevancia muy importante en términos de intercambio comercial. Las estadísticas de las últimas dos décadas marcan una clara tendencia en el crecimiento de las relaciones económicas.

Desde el año 2001, Asia ha duplicado el impacto que tiene en las importaciones argentinas totales. Hoy casi el 23% de las importaciones argentinas provienen de este continente.

En cuanto a las exportaciones, también Asia se ha ido consolidando como un mercado estratégico para los productos argentinos. Tal es así, que en 2019 se llegó al pico con un 35% del total enviado fue a Asia.

El Paso de San Francisco, Puerta de Entrada a Asia

Los corredores bioceánicos son parte fundamental en el nuevo escenario mundial del comercio y de la conectividad. Están estrechamente ligados al desarrollo y a la conformación de grandes encadenamientos productivos. No se trata solamente de una vía de conexión logística, sino también marcan la participación de distintos actores como gobiernos provinciales, municipales, empresas transnacionales, pequeñas y medianas empresas, etc.

Para la relevancia de los corredores bioceánicos, las exportaciones son sólo una parte de la explicación. Las importaciones tienen un rol

fundamental en la justificación de este tipo de proyectos y para la obtención de servicios de flujos marítimos fijos.

- El corredor atraviesa el corazón productivo de las regiones NOA y Centro, situando a sus puertos de transferencias multimodales de cargas mucho más cerca de los nodos productivos.
- Su ubicación regional le permite canalizar la producción de las zonas Norte y Centro en forma indistinta, siendo una alternativa viable para ambas, aprovechando de manera plena los enlaces terrestres de integración física existentes.
- Se enmarca en el progreso de la conectividad de una región mucho mayor, la del Mercosur (ZICOSUR, Atacalar, Norte Grande y Región Centro) con el Asia-Pacífico.
- Está ubicado en medio de los pasos que se distribuyen a lo largo de la cordillera dejándolo perfectamente direccionado con los puertos de la tercera región de Chile con mayor calado para la salida de grandes volúmenes productivos.
- No es afectado por las rigurosas condiciones climáticas de pasos ubicados más al sur del territorio nacional, los cuales gran parte del año permanecen cerrados debido a fuertes nevadas.
- El corredor posee el mismo ancho de trocha que su similar de Chile (trocha angosta) a diferencia de otros pasos locales que son de trocha ancha.
- Por sus características topográficas, este paso se convierte en uno de los más amigables al tránsito multimodal ya que su pendiente promedia el 1.4% a lo largo de todo su recorrido.

- Aliviar la carga de centralidad que pesa sobre Capital Federal y que acaba generando una creciente condición de marginalidad para el resto de las provincias.
- Los corredores bioceánicos redundan en el desarrollo de vías de comunicación, transporte, industria, comercio, turismo y pueden llevar a la formación de clústeres donde se asocie capital privado, capital público y cooperativas.
- Para el transporte de carga contenedorizada, los países se conectan por vía marítima entre sí utilizando una red de transporte marítimo de línea, red configurada por servicios regulares de línea prestados por navieras.
- El Liner Shipping Connectivity Index (LSCI) generado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD, por sus siglas en inglés) captura qué también los países están conectados a las redes de comercio globales tomando en cuenta factores como el número de trasbordos y conexiones directas necesarios para llegar de un país a otro, el tamaño de los barcos que operan en esas rutas y el nivel de competencia de los servicios.
- Para la industria automotriz, autopartista y de maquinaria agrícola, con gran presencia en la zona centro del país, y parte de la Macro Región Atacalar, por su demanda de importación de equipamiento y materiales a gran escala a la que podrían acceder desde el Océano Pacífico.
- Además de otros sectores que dependen de las importaciones de equipamiento para su funcionamiento, crecimiento y potenciación como lo son el minero, el limonero y el manisero, pero también el complejo de software y servicios informáticos que ha ido ganando en relevancia los últimos años.

- El Corredor Bioceánico Ferroviario beneficiará a un cuerpo de provincias del interior nacional que, junto a la región chilena de ATACAMA, se han constituido como un bloque para alinear sus intereses y objetivos.
- El proyecto incluye a más de 12 millones de habitantes, 12.5 millones de hectáreas cultivables y una oferta exportable de U\$S 31.465.000.000.
- La relación Argentina-Chile tiene aún mucho potencial de crecimiento para que los productos argentinos ganen en competitividad y en nuevos mercados, a su vez, que pueda mejorar costos de importaciones para la industria.

El marco Atacalar

En el marco de ATACALAR, entre las Autoridades de la Tercera Región de Chile, la Provincia de La Rioja y la Provincia de Catamarca, se firmó el Protocolo de Cooperación (Plenaria ATACALAR octubre de 2014), y dos Cartas Intención (diciembre de 2014), tendientes al inicio de actividades de exportación utilizando los puertos de aguas profundas de Chile y a la evaluación de viabilidad del ante proyecto del Tren Bioceánico.

- Firma de Carta Intención (diciembre de 2014) entre Autoridades Gobierno de la Tercera Región de Chile (Atacama) y las provincias de La Rioja y Catamarca, con el objeto de iniciar el análisis técnico de viabilidad de las obras de conexión ferroviaria entre Chile y Argentina.
- Acuerdo Marco entre la provincia de La Rioja – provincia de Catamarca, tendiente a impulsar el Corredor Bioceánico Ferroviario del NOA.

- Plenaria ATACALAR 2015, creación de la Subcomisión de Transporte y Logística para abordar el proyecto Corredor.
- Cartas de interés de empresas mineras (CAPSA y La Alumbraera) interesadas en utilizar el tren de carga.
- Ofrecimiento financiero del EXIMBANK (año 2016) a través de la firma de un Memorándum de entendimiento entre la macro región de ATACALAR y las autoridades del Banco. Requerían como garante al Estado Nacional. Actualmente caducado.
- 2018 / “Foro Regional de Integración y Desarrollo Sustentable: El Corredor Bioceánico como Política de Estado”. Firma de petitorio de los siete Gobernadores y el Intendente de ATACAMA.

Conclusiones

La dinámica actual de la demanda agregada de los países de Asia-Pacífico, principalmente de China, implica oportunidades inmejorables para el Cono Sur en los sectores productivos y exportadores, se trate tanto de productos básicos como de manufacturas y/o servicios. En este sentido, El Paso Internacional de San Francisco representa una puerta de entrada y de salida, tanto para los productos importados y de aquellos que desde el Mercosur se destinen con rumbo a Asia a través de Chile. En este proceso, será importante una mayor interacción entre las provincias y las regiones como ZICOSUR, Atacalar, Norte Grande y la Región Centro con Asia en su totalidad, contando con Chile como un socio, no solamente para poder externalizar sus cargas o importar determinados bienes, sino para construir potenciales encadenamientos productivos (cadenas de valor regional -CVR-) vía “Joint - Ventures”

que puedan construirse con el fin de aprovechar los Tratados de Libre Comercio (TLC) que ese país ha firmado con una multiplicidad de naciones en el arco de Asia-Pacífico, a través de los cuáles se puede agregar valor a mucha de la producción que diferentes economías regionales llevan adelante en un plan por lograr mayor escala. La para-diplomacia tendrá un lugar preponderante forjando los vínculos que definirán el futuro de la relación con Asia, contando para ello con el esfuerzo de los gobiernos provinciales para construir lazos y llevar adelante políticas basadas en necesidades específicas, como complemento de las gestiones que los gobiernos centrales realizan.

La posición geográfica del Paso de San Francisco tiene un lugar estratégico en esta construcción, debido a su capacidad de desarrollar polos industriales (agroalimenticios, con preponderancia de los cárnicos) y sectores económicos (como aquellos dedicados a Fintech o I+D) en su propio territorio (cerca de los puertos de Chile, lo que minimiza costos logísticos), sino también en base a sus mejores características técnicas para canalizar un gran volumen de cargas desde y hacia los puertos de Chile. Otro factor que define su centralidad es la fuerza que la industria minera representa, considerando que los minerales con los que cuenta la región, principalmente el litio, son preciados para el desarrollo de tecnología (muchos de la cual se produce en Asia Pacífico), con énfasis en el sector de electro movilidad.

El Corredor Bioceánico Ferroviario NOA-CENTRO, PASO DE SAN FRANCISCO, se presenta a los ojos de la región y del mundo como una

puerta que puede cambiar las condiciones en que la región se vincula con el mundo.³

El proyecto Corredor Bioceánico Ferroviario se ha convertido en una necesidad ineludible para América del Sur y en particular para la República Argentina. El impacto favorable que tiene el mismo saliendo por el Pacífico respecto del Atlántico es considerable, incide sobre la competitividad de los productos y, por ende, también a la rentabilidad y al margen de generación de empleo, es decir, son grandes beneficios.

El futuro escenario que generaría el proyecto del Corredor, hace que los productores agrícolas e industriales, puedan incrementar sus producciones generando fuentes de empleo y desarrollo productivo, considerando los puertos de transferencia multimodal de carga donde el ferrocarril llega para luego salir en camión o viceversa, puertos secos previstos en Recreo, Chamental, Aimogasta, Tinogasta, Fiambalá, Serrezuela, etc.

El objetivo de poner en valor este proyecto y el aporte que significaría para el incremento de las exportaciones para Catamarca, la región y el país, aquello que es carga, desde Córdoba hacia el norte, puede comenzar a salir por el Paso Internacional San Francisco disminuyendo los costos del transporte pero también de navegación, por la reducción en días por agua desde Chile hasta Asia, comparando la salida por el Atlántico.

La idea del Corredor Bioceánico Ferroviario tiene su nacimiento en una ley del año 1911, la 8203, aprobada por unanimidad, que hablaba sobre cruzar en tren desde Tinogasta (última ciudad catamarqueña previa a la cordillera) hacia Chile.

³https://api-portal.catamarca.gob.ar/media/cms/archivos/Corredor_Bioce%C3%A1nico_Ferroviario_-_Mayo_2023.pdf

El proyecto prevé construir una línea férrea nueva a través de la cordillera de Los Andes que unirá Tinogasta (Catamarca, Argentina) con la localidad Potrerillo, Estación Montandón (Atacama, Chile) hasta el puerto de aguas profundas de Chañaral, en Atacama, Chile.

El Corredor Bioceánico Ferroviario NOA - Centro prevé la puesta en marcha de un trazado ferroviario que conecte al interior del país con la costa del vecino país chileno, más específicamente a los puertos de aguas profundas de Atacama, aprovechando el Paso de San Francisco,

De esta manera, la producción nacional podría ser embarcada con rumbo a los mercados orientales sacando clara ventaja respecto a los puertos sobre el Atlántico, tanto en materia de cantidad de carga posible como en distancia y cantidad de días de viaje, abaratando costo de flete, mejorando la calidad de llegada de productos, y volviendo, en consecuencia, más competitiva la producción.

El proyecto marca la oportunidad histórica de descentralizar la matriz productiva y exportadora del país, buscando así reactivar las economías regionales potenciando la producción de más de trece provincias argentinas.

Dándole importancia fundamental al sistema ferroviario, el Corredor Bioceánico Ferroviario también salda deudas con el propio desarrollo de las economías regionales, destruidas décadas atrás con la concentración económica materializada desde el año 1978 por el Proceso Militar, que tomó medidas como el levantamiento de los ferrocarriles desde Tinogasta a Recreo y de Chamental a Villa Mazán, vías férreas que este proyecto busca precisamente restaurar y poner en funcionamiento para descentralizar la economía recuperando y haciendo competitivas las

economías regionales. La recuperación de estos ramales corresponde, de esta manera, también a una reparación histórica para las provincias de La Rioja y Catamarca.

Las deudas a saldar también se remontan más atrás en la historia, con la idea primigenia de principios del siglo XX, y cuyas iniciativas expresadas en leyes (Ley 8203, aprobada por Congreso de la Nación el 16 de septiembre de 1911; Ley 12891, de 1946 y Ley 27090, de 2014) se vieron postergadas, significando un continuo retraso del interior argentino y la no realización plena del proyecto de desconcentrar la economía y federalizar el país.

Por los motivos expuestos, solicito a las y los diputadas y diputados que acompañen este proyecto de declaración.

Acompañan con su firma:

- Diputado Dante López Rodríguez
- Diputado Eduardo Toniolli.
- Diputado Juan Manuel Pedrini
- Diputado Carlos Daniel Castagneto
- Diputada Silvana Ginocchio
- Diputado Diego Giuliano
- Diputado José Pablo Carro.