

CORREDOR BIOCEÁNICO, ABRIENDO CAMINOS HACIA EL FUTURO DE LA RIOJA

Resumen

El proyecto de Corredor Bioceánico NOA- Centro, impulsado fuertemente por la Provincia de La Rioja, se trata de la búsqueda de una ruta alternativa de comercialización que una el océano atlántico con el pacífico a través de un conjunto de vías y caminos (corredor vial + corredor ferroviario) que atraviesen nuestro país desde los puertos de Buenos Aires-Rosario, pasando además por las provincias de Córdoba, Santiago del Estero, Tucumán, Catamarca y La Rioja hacia los puertos de aguas profundas de la tercera región chilena de Atacama.

Palabras clave: *Corredor Bioceánico, Integración Regional, Desarrollo, Comercio Asia-Pacífico.*

Abstract

The project of corridor Bioceanic NOA - Center, strongly promoted by the province of La Rioja, is the search for an alternative route of marketing that an Atlantic Ocean with the Pacific through a set of routes and roads (road corridor +) Rail Runner) that pass through our country from the ports of Buenos Aires-Rosario, also passing through the provinces of Córdoba, Santiago del Estero, Tucumán, Catamarca and La Rioja to the third Chilean region of Atacama deep-water ports.

Key words: *Bioceanic Corridor, integration, development, Asia-Pacific trade flows.*

El proyecto de Corredor Bioceánico NOA - Centro, es impulsado fuertemente por la Provincia de La Rioja. Se trata de la búsqueda de una ruta alternativa de comercialización que una el océano atlántico con el pacífico a través de un conjunto de vías y caminos (corredor vial + corredor ferroviario) que atraviesen nuestro país desde los puertos de Buenos Aires-Rosario, pasando además por las provincias de Córdoba, Santiago del Estero,

1 Estudiante avanzada de la Licenciatura en Ciencias Políticas de la Universidad Nacional de La Rioja. Diplomada en Políticas Públicas, con orientación en Desarrollo local e Integración Regional, por Insituto Konrad Adenauer, UNLAR y ACEP.

Tucumán, Catamarca y La Rioja hacia los puertos de aguas profundas de la tercera región chilena de Atacama.

El mismo no se presenta como algo excluyente sino más bien complementario en razón las vías ya existentes y está inspirado a través de una visión en común de cooperación internacional que plantea llevar a cabo fuertes políticas de integración regional hacia un proyecto tanto a nivel micro, como macro de desarrollo, que implicaría entre otras cosas la mejora en cuanto las condiciones de comercialización atinentes a las variantes tiempo y costos, es decir minimizar costos y maximizar las ganancias.

Así mismo generaría beneficios colaterales como lo es el fortalecimiento de centros productivos del país, avances en redes de logística e infraestructura y políticas que apuntan al crecimiento de la economía nacional. Esto se ve en la posibilidades de un gran conglomerado de localidades integradas en el mismo, las cuales serán beneficiadas en el desarrollo de sus economías locales, en la proyección y generación de mayores volúmenes exportables como así mismo la posibilidad de la definición de perfiles productivos como puede ser a través del turismo, empuje alternativo, agroindustrial; etc. que genere mejores condiciones de vida para los pobladores a través de proyectos de desarrollo sustentables que pongan en valor sus potencialidades.

Detalles del Corredor Bioceánico NOA-CENTRO

Entrando en detalles de acuerdo a los datos aportados por el equipo técnico de la Secretaria de Integración Regional y Cooperación Internacional, perteneciente al Ministerio del Planeamiento e Industria del Gobierno de La Rioja, cabe destacar que dicho proyecto tiene como mínimo cuatro etapas y en un principio el corredor prevé la reconstrucción y construcción de tres tramos:

- Tramo de reconstrucción y modernización: 480 Km SERREZUELA – TINOGASTA.
- Tramo nuevo a construir en Argentina: TINOGASTA – PASO SAN FRANCISCO 250 Km (Pre Cordillera 130 + Cordillera 120 Km).
- Tramo nuevo a construir en Chile: PASO SAN FRANCISCO - MONTANDON 170 Km (Cordillera 52 Km + Pre cordillera 120 Km).

Y por otro lado la finalización y jerarquización de la obra del PASO PIRCAS NEGRAS (La Rioja), para su respectiva utilización como un paso más dentro del Corredor Bioceánico; el cual tiene un complejo fronterizo aduanero binacional que permite mayor celeridad en los tramites fronterizos y así mismo es de gran interés para la provincia de La Rioja, ya que significaría una gran oportunidad para la integración turística y como punto geopolítico central en el desarrollo y crecimiento de la misma.

En cuanto a la etapa de modernización y reconstrucción se hace hincapié en el tramo perteneciente al corredor ferroviario de carga. La obra pretende el remplazo de durmientes de madera por hormigón armado, y también el remplazo del perfil del riel llevándolo de 25 kg/m a 37 kg/m, lo que permitirá pasar de 13,5 Tn de carga por eje a 17,5 Tn por eje del vagón. (Datos aportados por sitio oficial de la Secretaria de Integración Regional y Cooperación Internacional del Gobierno de La Rioja)

Esta recuperación del Sistema Ferrocarril Belgrano, se prevé para los ramales A4 y A, los cuales vinculan las ciudades de Serrezuela (Córdoba). Chemical (La Rioja), La Rioja Capital y Cebollar (Catamarca) y que permitiría conectar a las mismas a la Red Ferroviaria Nacional que llegan hasta los puertos del atlántico y así mismo la conexión con el sistema ferroviario chileno (FERRENOR), quedando en funcionamiento un extenso corredor bioceánico ferroviario. (Datos aportados por sitio oficial de la Secretaria de Integración Regional y Cooperación Internacional del Gobierno de La Rioja)

En cuanto a la etapa de construcción que tiene que ver con parte del corredor vial, se prevé la construcción de un nuevo Tramo en Argentina que uniría la localidad de Tinogasta (Catamarca) y el paso de San Francisco (Catamarca). Y un Tramo nuevo a construir en Chile, que uniría el Paso San Francisco con Montandon (Chile). Estas nuevas rutas permitirían una conexión más directa y rápida de puerto a puerto utilizando las vías ya existentes como se viene haciendo hasta el momento, peor así mismo mayor celeridad y menores costos.

En medio de este proceso, se estima además la construcción de un polo logístico en la localidad de Chemical (LR), el cual está según datos oficiales provisto por el ministerio de Planeamiento e Industria de La Rioja, este “puerto seco” se construirá en un terreno colindante a la base aérea Chemical, en cuanto tiene como

objetivo mayor operar utilizando no solo la vía terrestre férrea y vial sino también la aérea. Así mismo se plantea el acceso a una zona franca, que permitiría mejores condiciones y ventajas para la comercialización.

Por otra parte en el mismo se estima contar con una plataforma de servicios logísticos y de concentración de cargas que permita llevar adelante la integración regional y el acceso a mercados internacionales a través de las oportunidades propias de conectividad del corredor, aprovechando que esta localidad está ubicada en el centro del corredor y a su vez en el cruce de dos corredores terrestres internacionales. Esto en razón a que dentro de los objetivos del proyecto del corredor bioceánico se propone además fortalecer las relaciones de cooperación básicamente entre cuatro zonas-regiones: ATACALAR, ZICOSUR, MERCOSUR CHILE y CAPRICORNIO, y este polo presenta un gran avance sobre todo en la integración de Atacalar y ZicoSur, en los cuales ya se viene trabajando y en donde Brasil ha demostrado un gran interés en dicho proyecto.

Además, se contará en el lugar con el HUB - Chemical, un “Centro concentrador de cargas”. Dentro de este Polo Logístico Internacional Polimodal se pretende brindar otros servicios, como lo son: un centro de acopio y almacenaje, depósitos fiscales, oficinas para organismos internacionales u instituciones que intervengan en el proceso de exportación e importación, un área de negocios para al radicación de empresas del sector; entre otros beneficios que permiten generar mayores ventajas en razón de costos y eficacia. Todo esto además multiplicaría la actividad comercial y de servicios para la región de los Llanos Riojanos, creando fuentes de trabajo y generando ingresos para la provincia y crecimiento a futuro.

Ventajas del Corredor Bioceánico

En razón a las ventajas cuantificables que nos presenta el corredor teniendo en cuenta que el volumen actual exportado a clientes del Asia-Pacífico es de 3.017 millones de dólares al año, en promedio, y el costo corriente de logística y flete es del 7% al 10 % del Volumen Exportado. Así mismo este Corredor Bioceánico Ferroviario, produciría una economía en costes y tiempos del 30 %. Sin tener en cuenta de los potenciales proyectos mineros que se puedan generar, lo que llevaría aún más al creciente de la economía, además del avance enorme en infraestructura y logística para la zona .

Además, dicho corredor región Noa-Centro hacia el Pacífico, generaría un menor

tiempo de navegación desde los puertos chilenos a los países asiáticos. Actualmente Rosario-Buenos Aires, se tarda unos 55 días, reduciéndolo. Y pasaría a 35 por el nuevo corredor.

Por otra parte, las aguas profundas de los puertos de Atacama son de mayor calado y permiten una mayor carga para los barcos, una diferencia de 400.000 a toneladas 30.000 que se permiten en Buenos Aires y Rosario. Y en cuanto a los menores costos de las operaciones portuarios se reducirían a un 60%. Y por último pero no menos importante generaría la atracción de nuevos clientes desde el Asia Pacífico, que es donde el nuevo escenario mundial hoy apunta .

Sin dudas este avance que implicaría minimizar los costos de flete, la celeridad en los envíos de mercancías y la mejora considerable de un compuesto de localidades que se verán integradas por el mismo. Así mismo constituyendo un centro productivo fuerte que permitirá transportar para su posterior la comercialización, los productos locales provistos por Córdoba, La Rioja, Catamarca, Santiago del Estero y Tucumán, a través de los puertos de aguas profundas de Chile; cuyo volumen abastecerá la demanda existente del Asia-Pacífico y con una fuerte proyección y posibilidades para generar mayores volúmenes exportables a futuro.

Por lo cual este proyecto además de ser viable y de indispensable necesidad para apostar al desarrollo local efectivo de provincias poco industrializadas y de perfiles productivos débiles como la habían sido hasta ahora algunas provincias del NOA argentino (dependientes de fondos nacionales y de empleo público); es sin duda un avance enorme en cuanto a modelos innovadores de integración y cooperación internacional que se proponen descifrar a través de estos esfuerzos camino correcto a seguir en el futuro y al crecimiento de aquellas zonas como la pampa húmeda en razón a las nuevas alternativas que les brinda dicho corredor.

Ahora retomando la idea de la complementariedad vale destacar las inversiones que se vienen realizando ya en infraestructura desde el Paso Pircas Negras (La Rioja) y que la existencia de una multiplicidad de vías conectivas busca fortalecer los lazos de integración. Ya que hasta el momento se está en las primeras iniciativas del corredor, el paso San Francisco (Catamarca). Es por ello que hablamos de un proyecto integrador y no excluyente teniendo en cuenta que la demanda sobre de todo de alimentos proveniente de países del Asia-Pacífico es cada vez mayor, y que en una proyección mínimamente a 10 años realizada por expertos y tomado en

su estudio previo por parte de los gobiernos que llevan a cabo esta iniciativa, han considerado un inminente colapso del puerto del Atlántico en Buenos Aires por lo cual estas nuevas vías y rutas no buscan la exclusividad sino mejores resultados.

La Rioja, Catamarca, Córdoba y la región chilena de Atacama, han profundizado sus esfuerzos en desarrollar al máximo todas las posibilidades que se hacen presentes, proponiendo la concreción de un corredor ferroviario y vial que sirva como vía de conexión entre el Atlántico y el Pacífico, pero sobre todo que tienda el desarrollo del comercio transpacífico mirando sobre toda a China como uno de sus principales socios. Por un lado China tiene la necesidad y su vez compra alimentos de calidad a la cual podemos servirles (de hecho es el 23% de lo que exporta Argentina se lo prevea este país), por otro lado produce tecnología e infraestructura la cual demanda Argentina y sobre todo es un gran aliado para la inversión y financiamiento deseado para innumerables proyectos en nuestro país .

Conclusión

Este corredor Bioceánico busca ser una suerte “canal de Suez”, un paso necesario y un eslabón privilegiado para la inserción en el escenario internacional de nuestros productos, llevando a cabo acciones estratégicas que favorezcan a las provincias y países intervinientes, bajo la luz de la integración y el desarrollo.

Es aquí donde opera el sentido de visión estratégica que apunta a pasar en el mediano y largo plazo a un modelo más bien competitivo y no solo de ventajas comparativas; teniendo en cuenta los modelos económicos del futuro próximo buscan nuevas alternativas más eficaces y eficientes.

Ahora bien pensar la integración de este modo, como apertura hacia el comercio internacional cambiando el eje de gravitación como lo es el hoy puerto de Buenos Aires para nuestro país, implicaría también la lectura de cómo se mueve el mundo hoy y en qué dirección regirse. Y es aquí donde este corredor parte desde una mirada global, apostando crecimiento del mercado nacional y como una pieza de apoyo para todo el comercio bioceánico; a partir de la aparición de otro polo comercial, como lo es el sobre todo la ruta hacia el comercio Transpacífico.

Mirar hacia Asia y ya no al viejo mundo, o al mundo occidental como socios exclusivos, refleja que sin dudas los avances tecnológicos han generado en este nuevo milenio un giro de 360° no solo en el modo en como producimos, sino también en

como vendemos, compramos y en cada mínimo aspecto de la vida que repercute de manera directa en el modo de establecer relaciones y que el gigante Asiático representa para nuestro país grandes oportunidades que es conveniente explotar al máximo y abrir nuevos caminos hacia ese futuro.

Fuentes consultadas

Sitio oficial Ministerio de Planeamiento e Industria de la Rioja: [https://minindustria.larioja.gov.ar/Sitio oficial Secretaria de Integración Regional y Cooperación Internacional](https://minindustria.larioja.gov.ar/Sitio%20oficial%20Secretaria%20de%20Integraci3n%20Regional%20y%20Cooperaci3n%20Internacional), gobierno de la Rioja: <https://minindustria.larioja.gov.ar/integracion-cooperacion.php#>

Diario el Independiente (2017a). Casas viajará a China para afianzar estrategias por el Corredor Bioceánico. Disponible en: <http://www.elindependiente.com.ar/pagina.php?id=133944>

Diario el Independiente (2017b) China: El Gobernador inauguró la Casa de La Rioja en Shenzhen. Disponible en: <http://www.elindependiente.com.ar/pagina.php?id=134502>

Ámbito Financiero (2010). Argentina y China firmaron acuerdos por minería y trenes. Disponible en: <http://www.ambito.com/504806-argentina-y-china-firmaron-acuerdos-por-mineria-y-trenes>

Suplemento Especial de la Secretaría de Integración Regional y Cooperación Internacional de la Provincia de La Rioja: Visita a la República Popular de China disponible online: <https://www.facebook.com/Secretar%C3%ADa-de-Integraci%C3%B3n-Regional-y-Cooperaci%C3%B3n-Internacional-de-La-Rioja-1987112521570993/?rf=524587547610460>