

El Corredor Bioceánico Norpatagónico

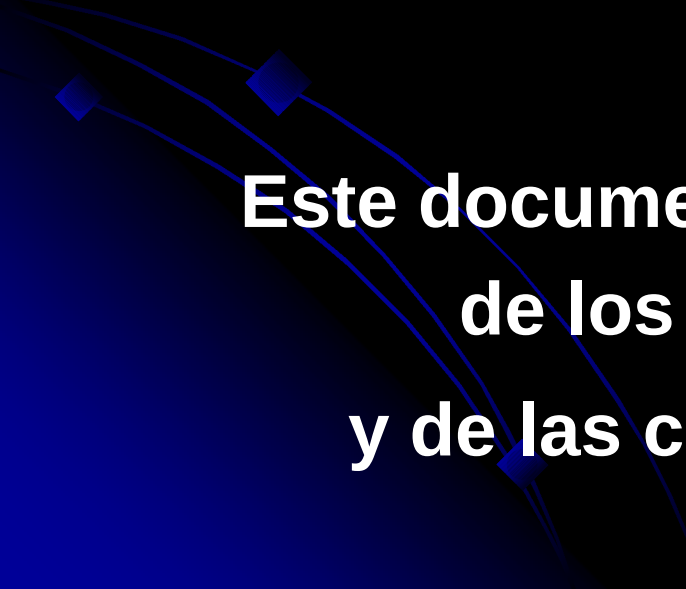
Oportunidad para el desarrollo
regional binacional

**SÍNTESIS, CONCLUSIONES
Y RECOMENDACIONES**

**Dr. Antonio López Crespo
Las Grutas, noviembre 2008**

Objeto del Estudio

Realizar un diagnóstico de la actual situación del área de influencia del Corredor Bioceánico Norpatagónico e identificar potencialidades productivas, en el marco de IIRSA.



Este documento constituye una síntesis de los resultados obtenidos y de las conclusiones alcanzadas.

¿Qué es el Corredor Bioceánico Norpatagónico?

1

**Un Sistema de Integración y Desarrollo
que atraviesa de este a oeste,
importantes áreas de Argentina y Chile
en el norte de la Patagonia,
uniendo Atlántico y Pacífico.**



2

La Zona de influencia del Corredor (ZIC)

abarca 500.000 kms.²,
superficie equivalente a España o Francia,
o al 14,14 % del territorio conjunto
de Chile y Argentina
y al 2.83 % de toda Sudamérica.



Zona de Influencia del Corredor Bioceánico Norpatagónico (ZIC)

PAIS	Area en kms.2	Población
Argentina	382.507	1.814.482
Chile	166.220	5.063.300
TOTAL	548.227	6.877.782

**El estudio desarrolló
un enfoque sistémico del “Eje 9 – IIRSA”
para superar
“visiones locales y sectoriales”
buscando una visión integral
de los diversos aspectos del Corredor,
de las necesarias articulaciones institucionales
internas en el país
y en el proceso de integración binacional con
Chile.**

**Se incorporaron al diagnóstico
del Corredor Norpatagónico
las actuales condiciones productivas
de las Provincias y Regiones
que integran la ZIC,
tanto en Argentina como en Chile.**

**Ese análisis permitió
identificar potencialidades y restricciones
presentes en el Corredor Norpatagónico
y proponer
una serie de acciones
que hagan factible su desarrollo:**

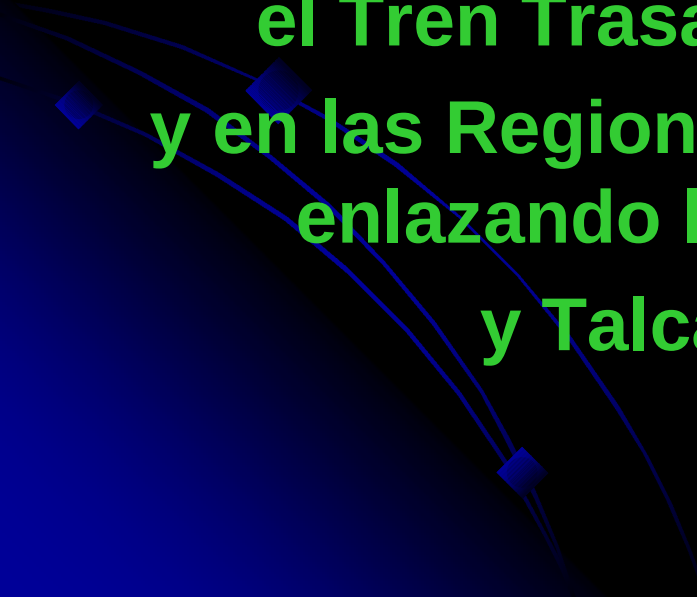
- **mejoramiento de sus sistemas de
infraestructura – en especial, transporte –,**
- **mayor competitividad productiva en la ZIC**
- **consolidación del actual proceso de
integración sudamericana.**

¿Cuál era la visión del Eje Sur en los acuerdos IIRSA?

El llamado

“Eje 9 o Neuquén-Concepción”

establecía el Eje en el recorrido de la ruta 22 y
el Tren Trasandino en territorio argentino
y en las Regiones VII^a (Maule) y VIII^a (Bio Bio),
enlazando los Puertos de Bahía Blanca
y Talcahuano-Concepción.





Esa visión postergaba
la “Línea Sur” del territorio rionegrino, el norte
de Chubut o la Xª Región de los Lagos y
nueva región de los Ríos,
en territorio chileno
acentuando las actuales asimetrías
con el Valle, Bio Bio y el Neuquén petrolero.

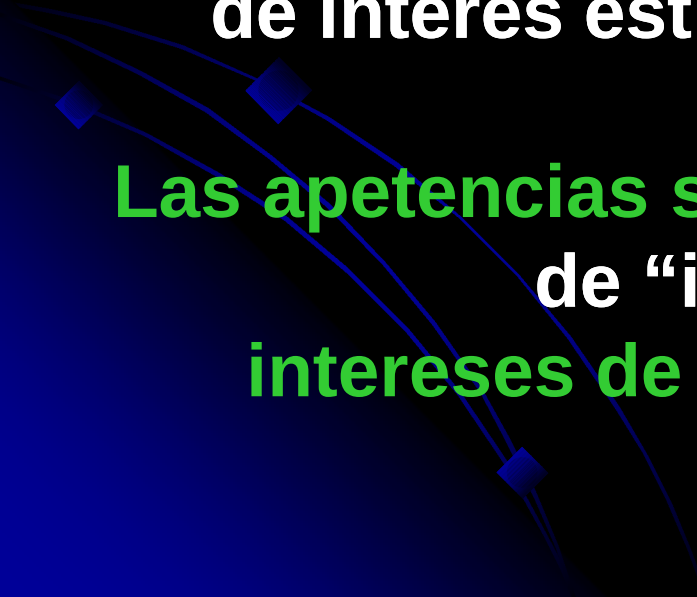


Se trabajó por tanto,
en una “visión” más acorde con la
“filosofía IIRSA” de regiones subutilizadas
que permitiera modificar la traza acordada.

Las “visiones locales”
que se hacen presentes en las controversias
sobre el uso de Pino Hachado o Samoré,
se asientan en intereses comerciales
sectoriales.

Los Pasos son parte
de un proceso de integración binacional
de interés estratégico para ambos países.

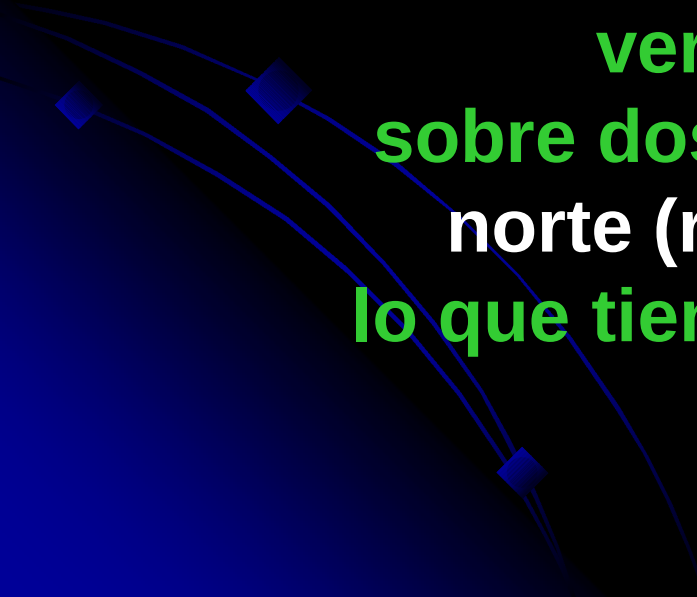
Las apetencias sectoriales omiten la necesidad
de “integrar y articular”
intereses de enorme magnitud regional.





El estudio estableció que la factibilidad de desarrollo del Corredor Bioceánico Norpatagónico depende de una concepción y un sistema de articulación más integral que el previsto inicialmente.

**Esa visión sistémica
vertebra el Corredor
sobre dos ejes complementarios
norte (ruta 22) y sur (ruta 23)
lo que tiene importantes ventajas:**





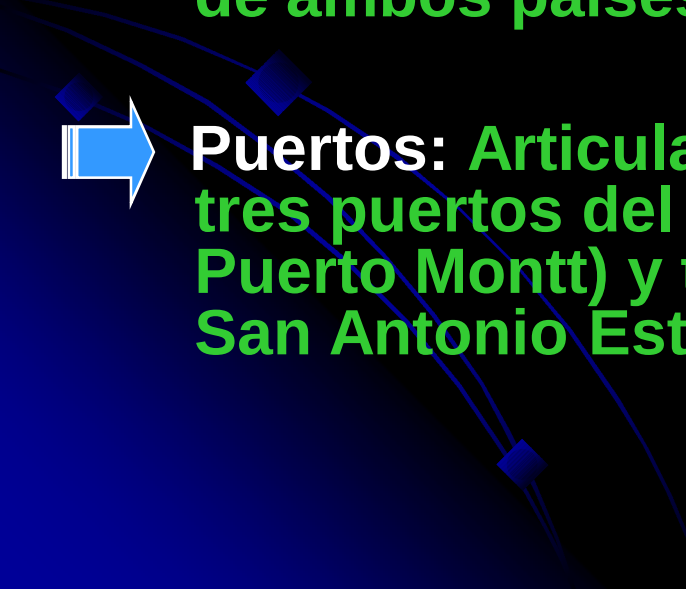
Pasos fronterizos: amplía y mejora la cantidad y calidad sumando a Pino Hachado el más transitable paso de Cardenal Samoré y en el futuro, incluso el Paso del Manso.



Ferrocarril: incorpora otro ramal completo (de Viedma a Bariloche), que si bien requiere una fuerte actualización y adaptación al transporte de cargas, constituye un elemento de singular importancia estratégica para la integración de la región patagónica de ambos países.



Puertos: Articula una trama de áreas portuarias de tres puertos del lado chileno (Talcahuano, Corral y Puerto Montt) y tres del lado argentino (Bahía Blanca, San Antonio Este y Puerto Madryn).



**Esa visión sistémica y de trama vial y ferroviaria
es fundamental para el
desarrollo del Corredor Bioceánico Norpatagónico**

**La estructura de un sistema de
relaciones reticulares
transforma la actual disposición radial del territorio.**

**En el dispositivo radial,
los centros regionales
son más o menos periféricos y convergentes hacia Buenos
Aires, San Pablo y Santiago de Chile;**

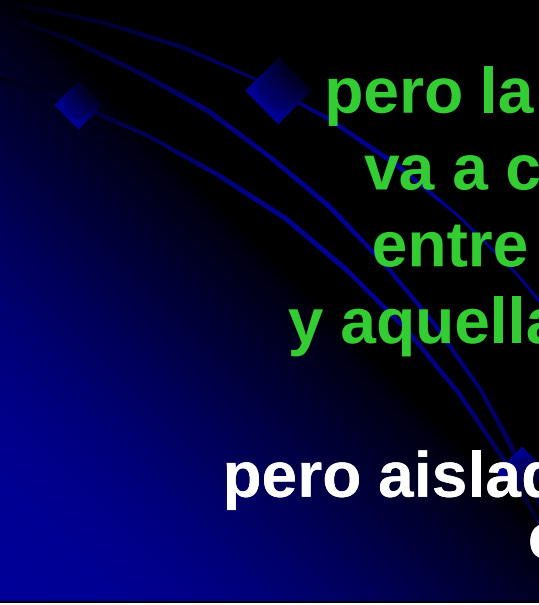
**En la estructura reticular (PET 08)
los centros regionales
se localizan como nudos en las intersecciones de las redes,
fortaleciendo todo el sistema
y mejorando su conectividad e interacción.**



Los corredores bioceánicos **responden a esa concepción reticular:**

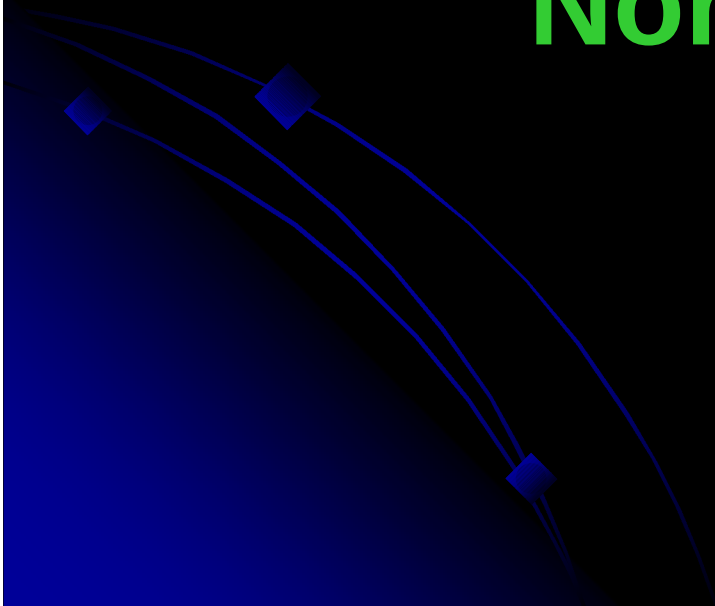
relacionan localizaciones productivas con mercados internos y externos que demandan esa producción.

Las zonas de producción, los servicios disponibles y, en especial, los diversos productos y mercaderías, van a condicionar el desarrollo más intenso de algún área del Corredor,



pero la concentración en el Eje 9 previsto va a consolidar las actuales asimetrías entre zonas ricas en plena producción y aquellas de enormes riquezas potenciales en recursos naturales, pero aisladas, con baja densidad de población y carentes de servicios básicos.

Relevancia estratégica del Corredor Bioceánico Norpatagónico



**La relevancia estratégica
del Corredor Bioceánico Norpatagónico
como elemento potenciador de actividades
productivas y/o económicas
fue estudiado
desde tres ámbitos de análisis:**

- 1. La integración regional sudamericana;**
- 2. El ordenamiento territorial; y**
- 3. El principio de sustentabilidad del desarrollo.**

1. La integración regional sudamericana:

Una política de desarrollo nacional y ordenación territorial sólo es concebible en el actual contexto mundial, dentro de una estrategia a escala transnacional, subcontinental y regional.

2. El ordenamiento territorial:

El ordenamiento territorial nacional está fragmentado y coexisten espacios centrales, periféricos y marginales. La dualización de la sociedad global se manifiesta en el territorio, con desarticulación de las redes productivas y sociales en todos los niveles y escalas territoriales.

3. El principio de sustentabilidad del desarrollo:

Cualquier estrategia de desarrollo debe conciliar expectativas de crecimiento económico-social con uso racional de los recursos (disponibilidad futura, sustentabilidad a largo plazo y ordenamiento territorial y social equilibrado e incluyente).

**La ausencia de infraestructura suficiente
ha sido uno de los elementos
que ha frenado las posibilidades de desarrollo
económico y social de la región
(tanto en Sudamérica como en la ZIC)
porque impide**

➤ **adecuarse a los cambios en el orden global,**

➤ **aprovechar las oportunidades y**

➤ **alcanzar costos competitivos**

El estudio puso el acento en tres acontecimientos:

1

Desde los 80, el tráfico comercial del Pacífico desplazó al del Atlántico;

2

2. De los 90, el tráfico portuario del Pacífico supera al del Atlántico y

3

3. Desde 2000, en EEUU el tráfico portuario del Pacífico dobla al del Atlántico.



La economía mundial se reinventa del Atlántico al Pacífico:

Esos acontecimientos estratégicos

- reducen la significación del canal de Panamá y
 - generan la necesidad de contar con otros corredores estratégicos biocéánicos.

Sudamérica

es una de las pocas regiones del planeta
que combina los cuatro recursos naturales
estratégicos:

hidrocarburos, minerales, biodiversidad y agua.

Objetivos básicos

Corredor Norpatagónico - IIRSA -

- **Apoyar la integración de mercados para mejorar el comercio intrarregional;**
- **Consolidar cadenas productivas para alcanzar competitividad en los grandes mercados mundiales; y**
- **Reducir el “*costo sudamericano*” a través de la creación de una plataforma logística vertebrada e inserta en la economía global**

Comercio bilateral entre Argentina y Chile: una relación estratégica

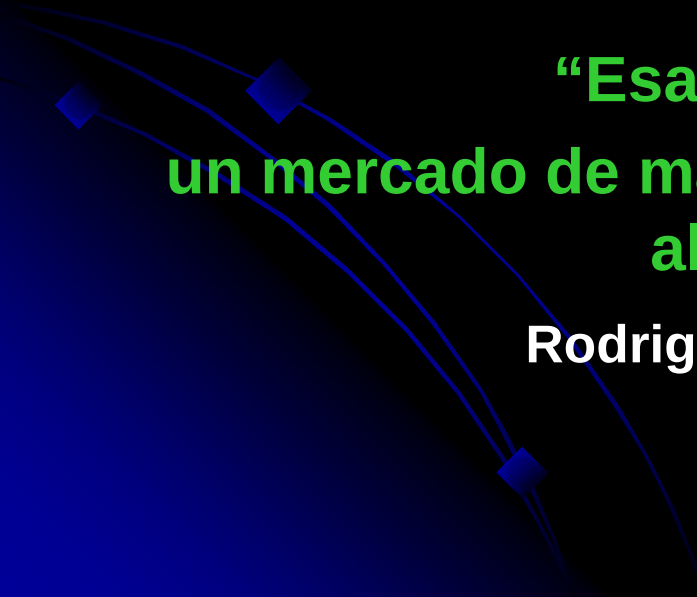
Con más de 5.500 kms. de frontera Chile y Argentina comparten un espacio común único en el mundo.

El comercio bilateral 2007 superó los 5.500 millones de dólares, con un meteórico aumento en el primer semestre 08 (17%)

Pero aún falta una percepción geoeconómica y geopolítica sobre lo que Chile y Argentina juntos representan en Sudamérica en recursos naturales y posibilidades de cooperación.

**“Ambos países pueden desarrollar
encadenamientos productivos,
que permitan que bienes y servicios de Argentina
con un mínimo de transformación
puedan ser exportados a mercados
con los que Chile posee ventajas arancelarias”.**

Luis Maira, Embajador de Chile



**“Esa oportunidad nos abre
un mercado de más de 4.000 millones de habitantes
alrededor del mundo”.**

Rodrigo Contreras, Direcon, Chile

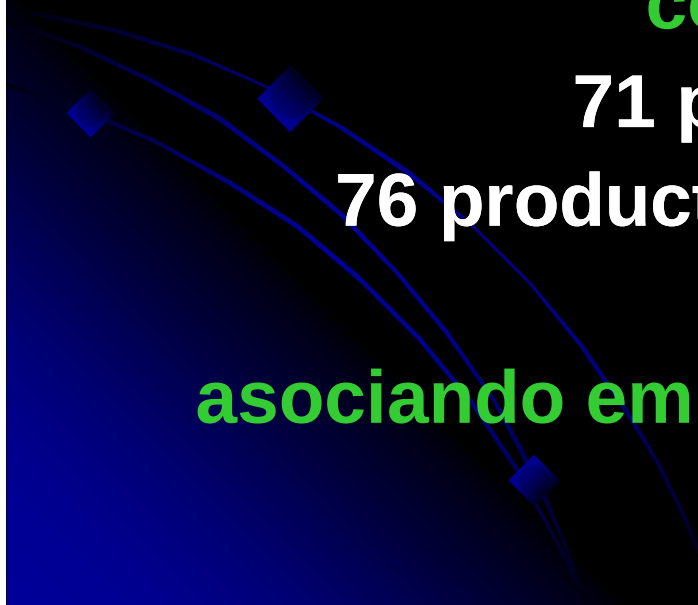
**Se han identificado casi 300 productos
aptos para el encadenamiento productivo
entre Argentina y Chile
usando los beneficios de los TLC:**

**63 productos con posibilidades de ingreso
con éxito a China;**

71 productos a Corea;

76 productos a EEUU y 66 a México

asociando empresas chilenas y argentinas.



Un ejemplo:

De las 63 partidas analizadas con China
18 pagan arancel 0
si provienen de Chile
y otras 45 entre 0 y 24,5%

Argentina como el resto del mundo paga
en China un arancel entre 3 y 35%.

O sea que el margen preferencial es una
ventaja fundamental

Otros ejemplos:

- **Corea**

De 71 productos relevados, existen importantes oportunidades en artículos de grifería, medicamentos (con aranceles de hasta el 50%) y gasolinas (hasta 8%), mientras que operando conjuntamente con Chile se ingresa con arancel 0%.

- **EE.UU**

De las 76 partidas analizadas, 68 ingresan con arancel 0. El resto paga aranceles bajos por el TLC. Se destacan los preparados de cereales, algunas confecciones, gasolinas, herbicidas, etc. En cuero y calzado donde hay aranceles del 7%, Chile ingresa con arancel 0.

- **México**

Además de los citados, autopartes (en especial, cajas de cambio) uniendo capacidad productiva argentina con fábricas de Chile que puedan hacer cierto encadenamiento. En México los aranceles van de 0 a 200% y en cajas de cambio se sitúan en 10%. Chile ingresa sin pagar. En otros productos (medicamentos, manufacturas de caucho, y diversos productos agrícolas), los aranceles para Chile son muy bajos.

**El encadenamiento productivo es un camino
de oportunidades extraordinarias
de negocios
y una forma concreta
de avanzar en el proceso de integración.**

**En Argentina se están haciendo
estudios de prefactibilidad de empresas
sobre potencialidad de productos
en acuerdo de complementación
entre Argentina y Chile.**

**Tres casos puntuales:
fabricante de pasta alimenticia; productor exportador
de mosto de uva y productor lácteo (quesos, leche
en polvo y leche condensada).**



La colaboración binacional dispara potencialidades extraordinarias

**La apertura de nichos por cuestión de escala
-propia de las Pymes-
es coincidente con la estrategia
que Chile
despliega en los otros grandes mercados.**



**Los productos chilenos son el 0,49%
de las compras de EEUU.
lo que podría verse incrementado
con un proceso de encadenamiento productivo
con Argentina.**

Hay nichos en

EEUU

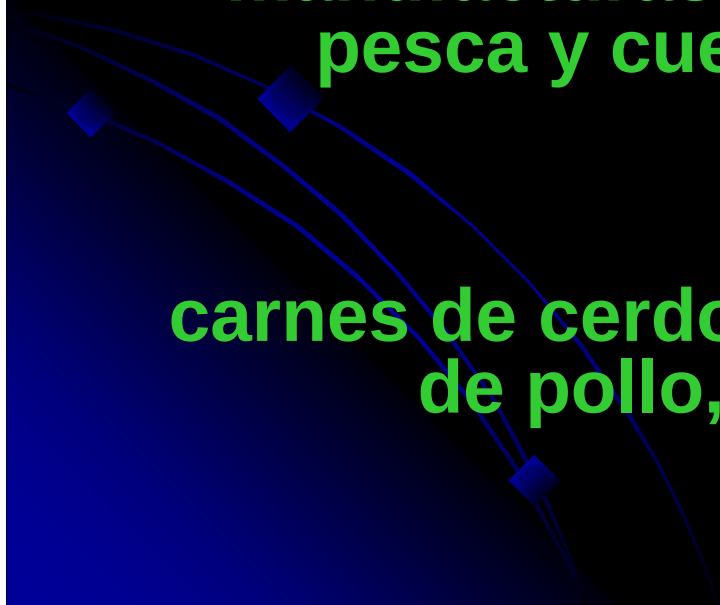
**lácteos, manufacturas de la madera, jeans,
trajes de lana de alto costo, otros rubros
textiles y partes de muebles de madera**

Corea

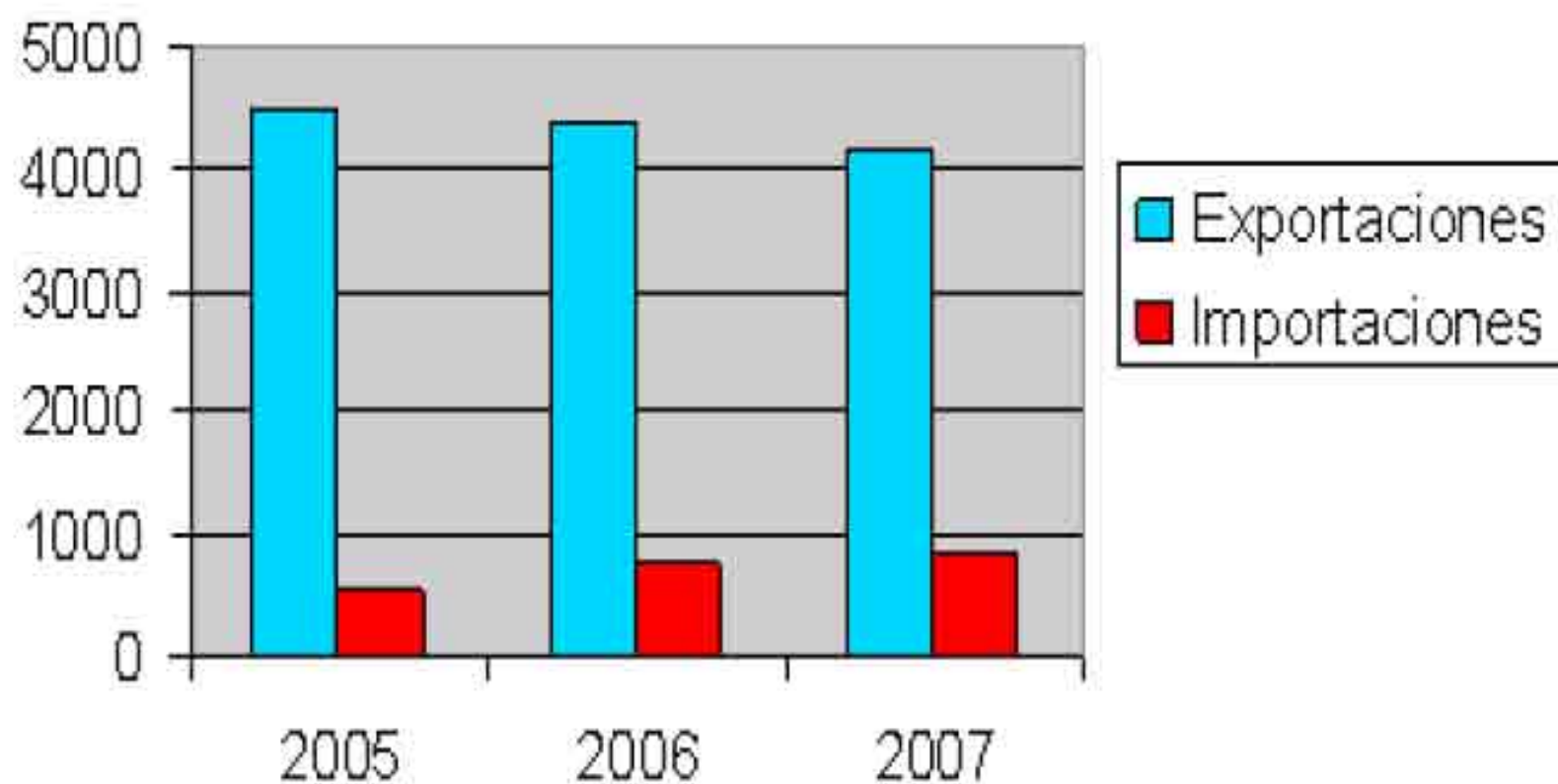
**manufacturas de la madera, productos de
pesca y cueros para tapicería de autos**

China

**carnes de cerdo, carnes de ave, frutas, patas
de pollo, vinos a granel y lácteos**



Comercio Bilateral de Argentina hacia Chile (Millones de U\$S)



Las exportaciones de Argentina hacia la ZIC en Chile

**representan el 35%
y las de Chile sólo el 7,6%.**

**Las exportaciones de Neuquén (52%) y de Río Negro
(12%) tienen como destino Chile.**

**El 4% de las exportaciones de Maule, Bio Bio,
Araucanía y Los Lagos tienen como destino
Argentina y Mercosur.**

**Las provincias o regiones incluidas en la ZIC
(salvo la IXª Región)
presentan un importante volumen de mercancías
producidas para el mercado externo.**

**El valor de las exportaciones
provenientes de la ZIC
creció un 44% en la última década
(1998/2007), muy por debajo del
crecimiento de las exportaciones
totales del país (111%).**



2007

ZIC u\$s 3.046 millones

Argentina u\$s 55.779 millones

ZIC

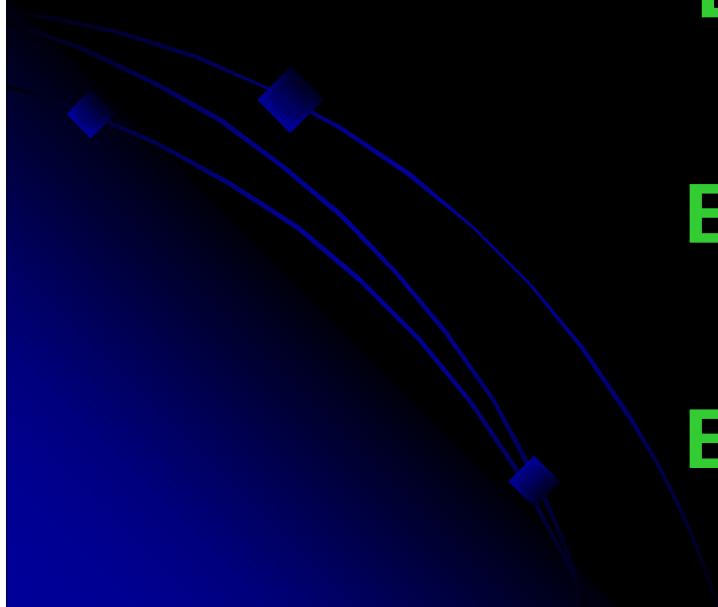
Participación en las exportaciones nacionales

En 2000: 11,7%

En 2003: 10%

En 2006: 7,8%

En 2007: 5,5%



Limitantes para el desarrollo del Corredor Norpatagónico

Si bien no fue objeto de este Estudio,
el análisis de la prefactibilidad del Corredor
desde su potencial productivo,

impone señalar las limitaciones
que presenta la actual infraestructura
ferroviaria y vial

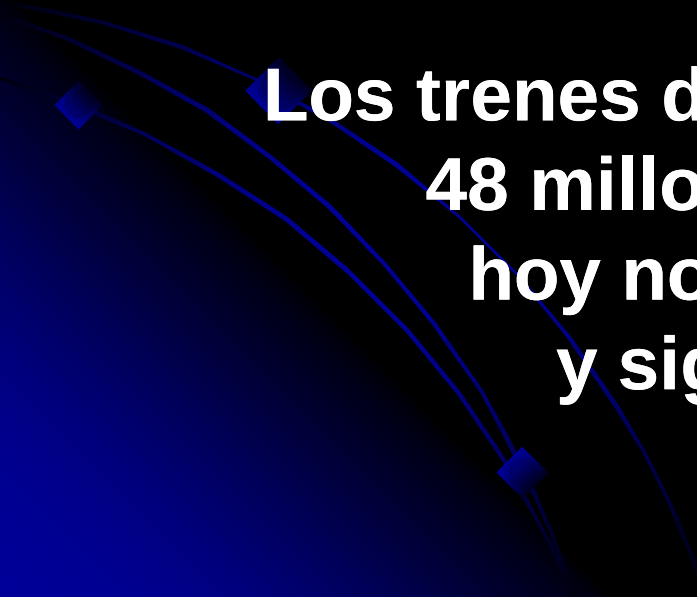
para atender los requerimientos del desarrollo regional
de la ZIC

y la generación de una mayor inserción internacional
de la producción de la región.

**Se manifiesta como singularmente relevante
en lo nacional y también en el**

Corredor Bioceánico Norpatagónico

**la necesidad de recuperación de los
ferrocarriles de carga y el estudio de un
sistema de estaciones de transferencia para
optimizar la combinación riel-camión.**



**Los trenes de carga que transportaban
48 millones de toneladas/año,
hoy no llegan a 17 millones
y siguen en descenso.**

La infraestructura de transporte en la ZIC presenta algunas ventajas:

- Posibilidad de enlazar una trama de seis puertos (tres puertos existentes en cada litoral oceánico) con una red vial suficiente

Y manifiestas debilidades:

- Malla vial construida hace décadas y mantenida de forma inadecuada;
- Carreteras más importantes sin obras de ampliación acordes con el desarrollo productivo (v.gr. ruta 22)
- Dificultades propias de la situación geográfica de los Pasos de frontera en la cordillera;
 - Precario estado de la red de ferrocarriles que atraviesan la región.

**El desarrollo de corredores bioceánicos
coloca al transporte de carga
en el centro del análisis.**

**Es el desafío de Sudamérica, del Mercosur, de la
Argentina y de la ZIC, lograr un transporte
multimodal que facilite el intercambio comercial
y sus exportaciones.**

**El transporte de carga se reparte en Argentina
de manera casi inversa al de los países más
eficientes:**

**80% en camión, 10% vía fluvial, 9% es
ferroviario y el restante 1% es carga aérea.**

Un nuevo orden mundial se ha conformado en los últimos años.

El producto bruto geográfico de la Cuenca del Pacífico alcanza el 65% del producto mundial.

Ello obliga a la Argentina a centrar su atención en el Pacífico, pero la carencia de corredores bioceánicos y una estructura portuaria y de transportes insuficiente e ineficiente, impide que nuestro país y la región norpatagónica (ZIC) goce de los beneficios de ese mercado potencial.

**Un informe del Japan International
Cooperation Bank (JBIC)
sobre nuestra región y el desarrollo
del transporte de carga
señala la importancia clave de recuperar
el sistema ferroviario
para el transporte de cargas
y los escasísimos recursos dirigidos a la
renovación del sector.**

**El informe concluye que la mejora regional del
transporte de carga reduciría
los costos de exportación hasta un 70%.**

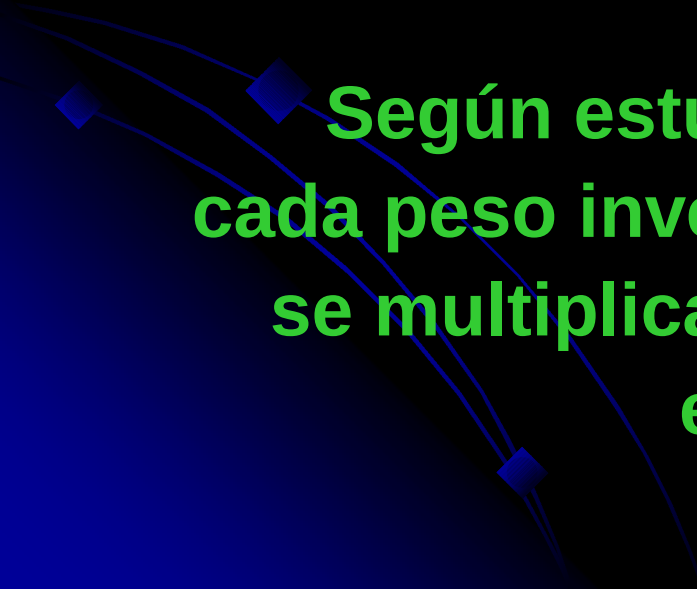
Otro grave limitante para el desarrollo de la ZIC
es que sólo un 16% de las rutas del Corredor
se encuentran pavimentadas.

Argentina y Chile poseen juntas
una red vial de 300.000 kms.
50.000 kms. (15%) están en la ZIC.

Pero la densidad vial en el Corredor (100 m/km²)
está muy por debajo del promedio suramericano
(141 m/ km²)

Ello se debe a la escasa densidad vial argentina en la ZIC
(entre 30 y 45 m/km²),
mientras que en la parte chilena supera los 240 m/km².

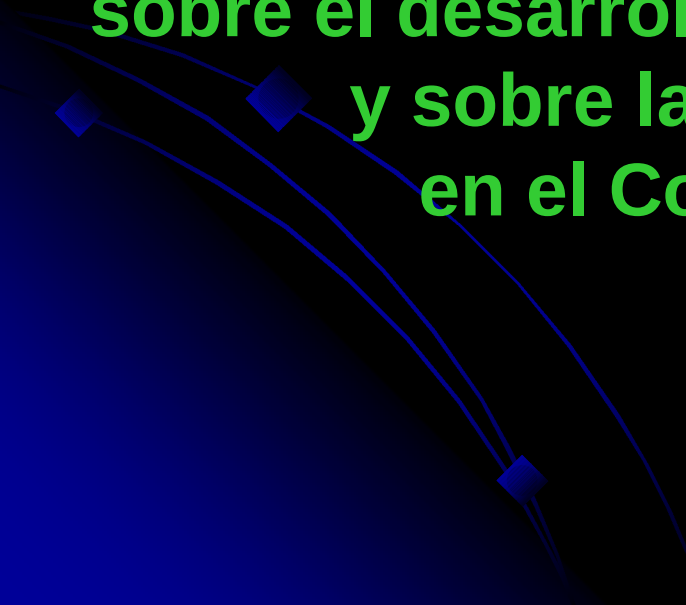
**La potencialidad productiva de Argentina,
ve frenado su desarrollo
en particular de zonas económicas
subutilizadas (ZIC),
porque el 60% de la red vial es de tierra
(difícilmente se la puede considerar como
red vial)
y otro 20% es ripiado.**



**Según estudios del Banco Mundial,
cada peso invertido en infraestructura vial,
se multiplica por cinco en la economía
en su conjunto.**

**Una serie de proyectos
cuyo nivel de producción potencial
se estima en 4,5 millones de toneladas/año
muestran la potencialidad productiva de la ZIC.**

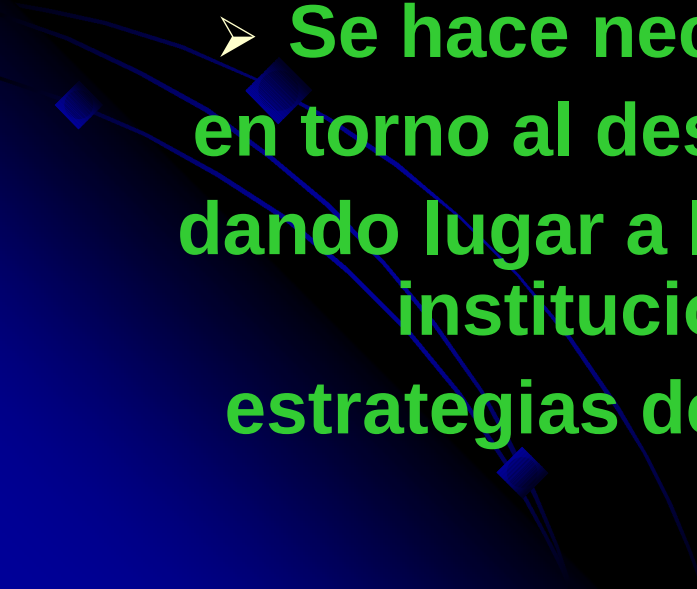
**La puesta en marcha de esos proyectos
puede impactar de manera significativa
sobre el desarrollo de la región hoy subutilizada
y sobre la demanda de transporte
en el Corredor Norpatagónico**



- **Elaboración de cloruro de potasio** (sur de Mendoza y norte de Neuquén) Producción estimada de 2 a 3 millones de tns/año, a despachar desde el yacimiento hasta Plaza Huincul en camiones especiales y desde allí a los puertos de B. Blanca (ferrocarril Ferrosur), SAE (concretando el ramal Choele Choel- San Antonio) y/o a puertos chilenos (por camión). Brasil, demandante principal
- **Elaboración de urea** (Planta de Agua Pesada en Arroyito- Neuquén), con una producción potencial estimada de 1,2 millones tns/año destinadas en su mayor parte a exportación y con Chile como importante demandante actual y potencial (entre 500.000 y 800.000 tns/año).
- **Elaboración de celulosa** (Valdivia, Chile) con una producción de 650 mil tns/año y TATA (VIIª Región) con otras 600.000 tns/año, destinadas al mercado externo, cuyos despachos podrían canalizarse hacia las instalaciones portuarias chilenas (Pacífico) o hacia los puertos argentinos de Bahía Blanca o San Antonio Este.

Articulación Institucional

El análisis de las principales políticas y herramientas con las que las provincias involucradas en la ZIC promueven el desarrollo productivo genera preocupación:



➤ Se hace necesario actualizar el enfoque en torno al desarrollo económico territorial dando lugar a la construcción de una nueva institucionalidad que promocióne estrategias de generación de riqueza con equidad.

Preocupa la falta de atención que padece el conjunto mayoritario de MIPYMES de la ZIC.

Existe un núcleo de empresas vinculadas a los mercados externos con capacidad de acceder al financiamiento y procurar condiciones de innovación y competitividad.

Especialmente en el sector frutícola y de turismo.

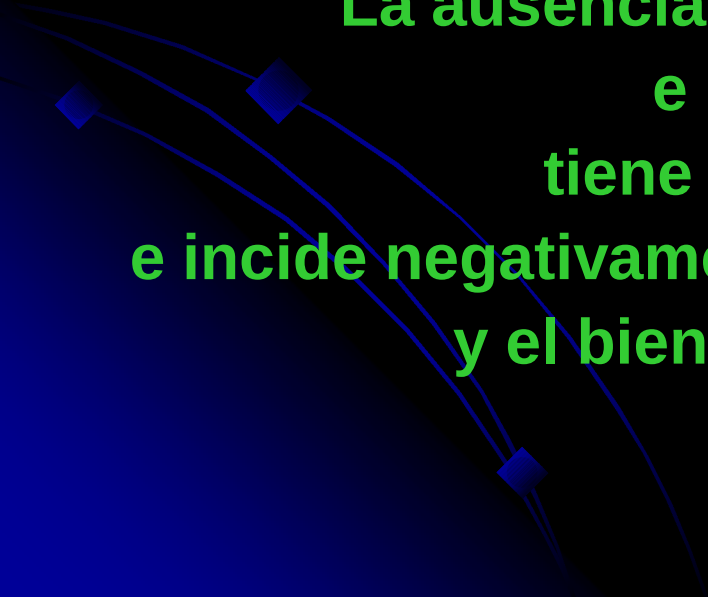
Pero un número mayoritario de MIPYMES con roles decisivos en empleo, dinámica productiva y distribución de la riqueza, no tienen las mismas oportunidades.

- Escasos recursos financieros efectivamente canalizados a los emprendimientos (caso CREAM)
- Inexistencia de un sistema sólido de asistencia financiera y técnica para las MIPYMES.
- Carencia de un sistema integral de servicios empresariales orientado a las PYMES que acompañe al empresario con asistencia técnica adecuada a resolver sus gestiones de servicios financieros y no financieros.
- Carencia de capacitación de algunos recursos humanos en los organismos oficiales para la formulación de proyectos y herramientas de articulación y el asesoramiento a las empresas.

➤ **De la información analizada se infiere un bajo nivel de vinculación y acciones coordinadas entre los organismos y estructuras que tienen por finalidad promover el desarrollo productivo.**

**Ello dificulta la integralidad de las políticas públicas
Y es visible una fuerte dispersión de acciones, de recursos y de esfuerzos.**

**La ausencia de articulación institucional
e interjurisdiccional
tiene costos considerables
e incide negativamente sobre el desarrollo económico
y el bienestar de los ciudadanos.**



**La consolidación de un mega proyecto
como el Corredor Biocéánico Norpatagónico
requiere de los actores involucrados
un Plan Estratégico de Desarrollo Económico Territorial,
que contenga:**

- **Decisiones políticas a nivel provincial, interprovincial y con las regiones de Chile, que articule sus instituciones para una gesta de esta envergadura.**
 - **Procesos de sensibilización, capacitación y asistencia técnica a instituciones públicas y privadas sobre el marco teórico y las herramientas necesarias para su gestión.**
 - **Generación de Programas de dinamización productiva con servicios financieros y no financieros y apoyo técnico para brindarlos.**
 - **Implementación de instancias de participación y consenso interinstitucional.**
 - **Desarrollo de sistemas de información adecuados y observatorios que permitan la toma de decisiones.**
- 

Situación Fiscal de Río Negro y el Corredor Bioceánico

**La particular situación fiscal de Río Negro
–consecuencia de anteriores gestiones
deficitarias–
contribuye a dificultar el desarrollo de las
condiciones institucionales y de promoción
requeridas por un proyecto de la envergadura del
Corredor Bioceánico Norpatagónico
en cuanto la provincia constituye en términos
territoriales y de riqueza un actor de la mayor
relevancia para la concreción del mismo.**

Estudios vinculados al posicionamiento de las provincias argentinas sobre eficiencia, solvencia fiscal e indicadores sociales, de competitividad e infraestructura,
colocan a Río Negro en el 18º lugar dentro de las 24 jurisdicciones que conforman el país.

Ello que no se corresponde con la capacidad productiva ni con la importancia de recursos naturales con que cuenta la provincia.

En materia de solvencia fiscal ocupa el 21º sólo por delante de las tres provincias más pobres del país (Jujuy, Chaco y Formosa).

También está por debajo de la media nacional en los indicadores de infraestructura (red vial, producto industrial, facturación de energía y producto per cápita).

**Existen estudios (abeceb, 2008) que revelan que,
dentro de la ZIC,
la renta per cápita provincial (8.200 dólares) es casi
duplicada por la de Chubut (15.400 dólares) y
triplicada por la de Neuquén (26.200 dólares), sólo
superior a la de La Pampa (5.900 dólares)**

**La provincia perdió capacidad de ahorro y debe
recurrir inexorablemente al endeudamiento,
situación cuya capacidad de acrecentarse
es limitada:**

**los indicadores de solvencia muestran que Río Negro
se encuentra sobreendeudada:
la relación deuda pública/PBG triplica el promedio
nacional.**

Esa situación genera poco margen para poder actuar o revertir la tendencia

y una visible dependencia de los aportes de la Nación

**Todas esas variables,
junto con la de eficiencia fiscal -también por debajo de la
media nacional-,
se relacionan de manera directa con el rol del Estado en el
desarrollo económico provincial.**

**A estas dificultades fiscales se agrega
la ampliación de la “brecha nación-provincias”:
buena parte de los recursos que contribuyen al superavit
nacional provienen de impuestos no coparticipables
(comercio exterior, seguridad social, etc)
lo que conduce a una notable diferencia
entre el desempeño provincial y el nacional.**

**Todo ello significa una manifiesta debilidad,
pero, a la vez,
la exigencia de convertirla en una oportunidad:**

**el Corredor Bioceánico Norpatagónico
puede constituir una extraordinaria
herramienta para acrecentar la producción,
convocar inversiones e impulsar una gesta
política superadora de la actual situación**

**El modelo asiático de desarrollo
brinda al respecto innumerables lecciones.**

